

C. DE F.  
MANUEL I. VEGAS G.



**HISTORIA DE  
LA MARINA  
DE GUERRA  
DEL PERU**

1821 - 1924



# HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

1821-1924

C. de F.  
Manuel I. Vegas G.



PUBLICACIONES DEL MUSEO NAVAL DEL PERU  
BIBLIOTECA DEL OFICIAL. VOL. I

1978



## NOTA PRELIMINAR

El 12 de Julio de 1926 se expidió una Resolución Suprema por la cual se dispuso la publicación de la "Historia de la Marina de Guerra del Perú" escrita por el C. de F. Manuel I. Vegas. La edición fue limitada y circunscrita al ámbito naval y desde esa fecha no ha vuelto a editarse; estaba totalmente agotada antes de que saliera a luz esta nueva edición.

La obra de Vegas y la "Historia de la Marina del Perú" de Rosendo Melo han sido consideradas, con justificada razón, como las obras "clásicas" de nuestra historiografía naval. El Capitán de Navío J. J. Elías, otro notable historiador, expresó con respecto a ellas: "Merecen el elogio de haber permanecido hasta hoy sin ser superadas". Vegas hace la narración de los principales sucesos y acontecimientos de nuestra Historia Naval con sencillez y claridad. Es imparcial y objetivo sin perder, por ello, su sentido nacionalista y patriótico. Enjuicia la actuación de los protagonistas de la Historia colocándolos en su justa dimensión y de acuerdo a la trascendencia del hecho histórico que les tocó vivir. Algunos críticos consideran que hay omisiones y algunos aspectos están insuficientemente tratados, pero ello no amengua el indiscutible mérito de obra tan importante para la institución. En todo caso, estudios posteriores sabrán enmendar estas pequeñas deficiencias cuando se escriba la obra completa e integral que todos esperamos.

La superioridad naval consecuente con estos lineamientos ha dispuesto la reedición de esta importante obra de verdadero valor institucional, para que el Oficial de Marina y en general el Cuerpo General de la Armada cuenten con un libro que contengan el relato veraz de los sucesos que forman la Historia de nuestra gloriosa Marina de Guerra del Perú.

En esta edición se ha respetado fielmente el texto original, sin correcciones ni enmiendas, solamente se han suprimido algunos fotograbados que aparecen muy desvaídos en el original y no han permitido una reproducción aceptable, pero que en nada afecta el contenido general de la obra.

Lima, Octubre 1973



## EXPLICACION INICIAL

El autor de este libro, Capitán de Fragata D. Manuel I. Vegas G., dejó de existir, a consecuencia de aleve y larga dolencia, en el puerto de Pimentel, donde ejercía la Capitanía, el 24 de marzo de 1926.

Acababa de dar remate a la obra en cuya preparación empleó los ratos que las labores propias de sus diversos cargos profesionales le dejaron libre, durante cuatro años, a partir de 1923, y que había constituido, siempre la ambición de su vida de escritor de asuntos navales, como lo demuestra otro libro suyo que bien puede considerarse un anticipo del actual: "Crónicas de la Marina Peruana", publicado en 1916; pero postrado por la enfermedad que le sustrajo al cariño de los suyos y del Cuerpo de la Armada, a cuyo servicio y en cuyo honor tanto laborara, no pudo, como hubiera sido su deseo, escribir el Prólogo y dirigir la edición. Por eso a quien estuvo más unido a él por la doble fraternidad de la sangre y del espíritu, ha tocado el indeclinable deber de llenar una y otra función y en lo que respecta a la segunda de ellas, se limita a explicar, en breves frases, la gestación de esta obra, sin pretender, en lo absoluto, juzgar su mérito, que queda enteramente sometido al criterio del lector.

Fue intención del autor que su "Historia de la Marina de Guerra del Perú" apareciera —como un homenaje a la Patria y a la Armada Nacional— el día mismo en que se cumplieron cien años de la gesta magna de Ayacucho; pero ni el tiempo, ni sus circunstancias económicas, le permitieron dar cima a tan vivo anhelo.

Durante su enfermedad tuvo el Comandante Vegas la satisfacción de saber que el Congreso Regional del Norte —a iniciativa del diputado por Paita don Rómulo A. Guidino— había aprobado un ley en la que se recomendaba al Supremo Gobierno la publicación de esta obra, por cuenta del Estado pero, sólo meses después de ocurrido su fallecimiento, el Ministro de Marina de entonces, Dr. Celestino Manchego, Muñoz, acogió entusiastamente la solicitud que por intermedio de los deudos le fuera hecha y obtuvo del Señor Presi-

dente de la República— que tanta deferencia guardaba al autor— la firma de una Resolución Suprema por la cual se votaba, en el Presupuesto General de la República, la cantidad necesaria para esta edición que el Ministerio de Marina ha controlado y que ahora se entrega al público.

El Comandante Vegas pensaba intitular la presente obra “Historia de las Guerras Navales del Perú”, pues otros acontecimientos de la Marina apenas se consignan en ella, o “Historia de la Marina Peruana en el Pacífico” ya que sólo muy someramente trata de los numerosos hechos navales ocurridos en los ríos, pero prefirió el de “Historia de la Marina de Guerra del Perú”, por su alcance y significación más amplios.

A fin de hacer más fácil su lectura, decidió no intercalar en el texto del libro los numerosos documentos consultados, limitándose tan sólo, a aludir a ellos y señalar, al final, las fuentes informativas para guía del lector que se interese, de manera especial, por los diversos aspectos del tema. Sin embargo, se insertan en el Apéndice los más interesantes de esos documentos, preferentemente los que son inéditos y ciertos datos curiosos que se refieren, en su mayor parte, a la época inicial de nuestra Marina. Algunos han sido reproducidos de diarios y folletos que hoy raramente se consiguen. Todos ellos son de evidente utilidad y de innegable valor histórico.

Sólo se consignan en este libro las fechas que el autor consideró precisas. Su afán de síntesis y de concisión, le determinó a aludir a nuestra Historia Política únicamente en los casos en que ésta se relaciona, de modo directo, con la Marina.

La obra que ahora aparece, ha sido escrita teniendo a la vista en el Archivo del Ministerio del Ramo, los pocos legajos que él atesora. Fatalmente, este acervo documental fue saqueado durante la ocupación chilena, como los de las otras dependencias del Estado y es muy probable que parte de él fuera trasladado al país invasor. De allí su deficiencia actual y la escasez de fuentes informativas ante la que se halla el historiador naval, y a ello se debe que en esta obra se noten ciertas lagunas en lo referente a nombres de determinados barcos y de sus comandantes, que el autor no pudo esclarecer, no obstante haber consultado numerosos libros relacionados con nuestra Historia Naval, así como pe-

riódicos y folletos en la Biblioteca Nacional y el Archivo de Relaciones Exteriores y haber sostenido frecuentes conversaciones con viejos marinos.

El más riguroso criterio de imparcialidad ha guiado al autor al juzgar hombres y acciones y en el deseo de que se le preste mayor fe, es que ha insistido en citar opiniones de extranjeros ajenos a nuestra vida naval y neutrales en las diversas acciones guerreras que, en esencia, la constituyen.

Es verdad que, en la reseña de hechos por cierto ya juzgados por la crítica, no ha podido evitar conceptos más o menos duros al apreciar la conducta del país que fuera nuestro enemigo tradicional, pero por más que nobles anhelos de concordia americana traten ahora de echar un velo sobre el pasado, la historia tiene que llenar, implacablemente, su misión de hacer prevalecer la verdad y legar, así, con el amargo ejemplo del ayer, la eficaz lección para mañana.

El plan seguido en este libro de estilo sencillo y concisión netamente militar, no es exclusivamente cronológico, por más que se observe la lógica sucesión de los hechos. Se ha dividido en seis libros que corresponden a otros tantos ciclos en nuestra evolución náutica y éstos encierran diecisiete capítulos que se refieren a las diversas etapas por las que ha pasado nuestra Marina de Guerra, bajo los gobiernos que se han sucedido, desde la Independencia, en que se iniciara, hasta la Guerra con Chile que marcó el fin de nuestro Poder Naval, reseñándose todas las guerras marítimas en ese largo período desarrolladas y terminando con un resumen de las actividades navales posteriores al desastre de 1879, y del lento resurgir de nuestra Armada, hasta los días esperanzados que vivimos.

Se ha trazado una breve biografía de las figuras representativas de la Historia Naval, cuando la importancia de su actuación lo imponía.

En cuanto a las fotografías y cuadros con que esta obra ha sido ilustrada, en su mayor parte fueron compilados por el autor reproduciéndolos de diarios, libros y revistas. Por eso algunos de ellos son deficientes en su impresión. Otros le han sido proporcionados a quien estas líneas traza, por deudos y allegados de los personajes que en el relato son aludidos. Queremos hacer mención especial de las señoritas García y Lastres, hijas del que fuera ilustre Jefe de nuestra

Armada y prominente político, Capitán de Navío don Aurelio García y García, quienes tuvieron la gentileza de poner a nuestra disposición sus valiosos álbumes familiares, de los cuales hemos sacado algunos interesantes retratos.

Los croquis de los combates navales han sido trazados, conforme a las indicaciones del texto, por el distinguido oficial de nuestra Marina, Teniente 1º don Víctor Carcelén, quien fuera amigo y subordinado del autor y que asistiera a la gestación de esta obra.

Considero un deber de estricta justicia hacer público el agradecimiento de la familia del Comandante Vegas al Suprero Gobierno, a los funcionarios del Ramo de Marina, especialmente a los de la Dirección de Administración y a todos cuantos, directa o indirectamente, han contribuído con su apoyo o con su estímulo, a la publicación de esta obra que no pudo ver consumada su inolvidable autor por la fatalidad de un duro e inmerecido destino.

R. V. G.

Lima, Abril de 1929

LIBRO PRIMERO

Guerra de la Independencia

LIBRO PRIMERO

FORMACION DE LA NACIÓN Y COMIENZO  
DE SAN MARTIN

LIBRO PRIMERO

# GUERRA DE LA INDEPENDENCIA



## LIBRO PRIMERO

# Guerra de la Independencia

## CAPITULO I

### FORMACION DE LA MARINA Y GOBIERNO DE SAN MARTIN

#### Introducción.—

Puede decirse que la Marina Peruana surgió de la Española, tanto por los elementos espirituales y materiales que ésta aportó como por la raza de sus oficiales.

Es, pues, natural que tengan muchas afinidades. Los marinos ibéricos, para incluir justamente a los portugueses, contribuyeron más que nadie al trascendental ensanche de las tierras útiles a la Humanidad y de los mares que las unen. Los nuestros, cuando no han tenido con quien combatir se han sumado a todas las actividades desarrolladas en la Nación, especialmente a las científicas y han explorado hasta los últimos confines del Perú con generoso amor al estudio, espíritu de sacrificio e intrepidez no menos memorables aunque no con la misma significación mundial. La hidalguía desplegada en las batallas es de clara estirpe ibérica y ambas han demostrado que pueden soportar inmensos desastres cuando, como ellas, se sabe mantener incólume el honor, porque con tradición limpia se hacen milagros.

Pero la Nación heredó a su vez el mayor defecto de la raza: la incapacidad gubernativa cuyo influjo detiene y retrograda la conveniente marcha de las instituciones. Y así como por este defecto se explica la casi anulación de valiosas cualidades náuticas de la gente costanera de la Península y los tremendos desastres sufridos por su marina de guerra, igualmente deducimos los de la nuestra cuya bellísima existencia apenas pasa de un siglo.

Surgió además, nuestra Marina, bajo buenos auspicios: la Gran Bretaña acababa apenas de sostener la penúltima guerra por la supremacía naval y quedaban libres muchos

marinos acostumbrados al combate cuando la América Española peleaba por su independencia, simpática y necesaria para los anglosajones. Vinieron pues notables oficiales británicos a añadir a la herencia un tanto más de ese espíritu ofensivo, posteriormente demostrado por nuestros marinos con admirable constancia.

Y no fuera completo el cuadro si excluyéramos al indio. Espíritu algo indiferente y escaso de iniciativa; pero apto para obedecer, muy sereno, de magnífica vista, salud a prueba de descuidos y extremada resistencia a la fatiga. Era marinero antes de la Conquista y desde entonces formó el núcleo de nuestras tripulaciones.

Desde remotos tiempos conocían el arte de navegar de día y de noche, sirviéndose de los astros para orientarse y aunque generalmente no se separaban mucho de la costa, efectuaban largas navegaciones hasta el litoral norte de Chile y al Ecuador y Colombia.

Usaban tres clases de embarcaciones que hasta hoy existen: la balsa de madera ligera con o sin odres de cuero de lobo marino y el caballito, ligerísima embarcación de totora, que navega sorteando las olas en mar gruesa cuando ninguna embarcación pequeña puede aventurarse sin gran peligro.

De esas embarcaciones se servían también para la pesca que aún hoy efectúan a su antiguo modo en muchos lugares de la costa y conforme lo atestiguan las vasijas de las alfarerías nazquense, chimú y mochicana.

Los indios contribuyeron también a ensanchar los conocimientos geográficos, figurando en mayoría a bordo de las naves que equipadas en el Perú, descubrieron parte de Australia y los archipiélagos de las Marianas y Marquesas.

#### **Estado de la Marina Colonial. —**

Tantos eran los daños que los piratas hacían en la costa del Perú que el Virrey Toledo se decidió a formar una competente escuadra con la que el duque de la Palata pudo rechazar después al flamenco Davis que trajo 1,000 hombres de desembarco aprovechando de la experiencia adquirida por los anteriores piratas. El conde de Alba de Liste en 1657 fundó una Academia de Náutica cuya dirección tuvo el matemático limeño Ruiz Lozano y que funcionó en el hospital del Espíritu Santo.

Pasó un siglo hasta el gobierno del Virrey Taboada, marino que encontró a la Escuadra en estado lastimoso. En su período de mando la hizo resurgir. Creó el apostadero del Callao, pidió a España los bergantines "Peruano" y "Limeña" para que sirvieran de guarda costas, aplicó las Ordenanzas Navales que acababan de aparecer impresas en España y por último instaló la Escuela Náutica o Academia de Pilotaje cuya dirección encomendó al Capitán de Navío moqueguano y Capitán del Puerto del Callao don Agustín de Mendoza y Arguedas, a quien asesoraban el Teniente de Fragata José Moraleda, Alférez de Fragata Andrés Baleato y el matemático Pedro Alvarez; a la vez que intensificó con todo su apoyo el estudio hidrográfico de nuestras costas. Los episodios navales de entonces demostraron la buena organización que en la marina supo mantener.

Pero cuando este gran virrey regresa a España comienza el retroceso de la Marina, en los instantes precisos en que iba a jugarse el destino de las colonias americanas. Apenas si no se interrumpe el funcionamiento de la Academia de Pilotaje y el acopio de datos para los derroteros.

Los buques permanecen muchos meses fondeados en el Callao o en Guayaquil sin ejercitarse sus tripulaciones. Los oficiales viven más tiempo en tierra que a bordo y un distinguido grupo, entre ellos, está formado por criollos naturalmente más vinculados al Perú que a España, preparados así para demostrar, por lo menos, una lealtad vacilante cuando se trate de independizarnos.

### **Expediciones marítimas anteriores a 1820.—**

Como acabamos de decir, habían muchos oficiales criollos en los buques de la Marina Colonial y por lo menos la mitad de las tripulaciones se reclutaba en la costa peruana; así es que consideramos necesario relatar, aunque sea someramente, las operaciones navales anteriores a la proclamación de nuestra independencia y formación de la Marina Nacional con la que, además, se relacionan en cierto modo esas operaciones, pues en ellas figuran oficiales que después se embarcaron en nuestros buques y, por último, para aclarar más el estado de la Marina Colonial.

El 16 de Enero de 1816 se presentó en el Callao una flota corsaria con bandera argentina, compuesta de tres buques que habían salido de Buenos Aires al mando del Comodoro Guillermo Brown con el fin de hostilizar el comercio español.

El Virrey supo unos días antes la llegada de estos buques y como sólo habían en el puerto unas lanchas cañoneras armó cinco fragatas y un bergantín mercante.

Brown atacó a las fuerzas realistas, y hundió una fragata, averió a otras y causó daños en la ciudad; pero los fuertes y las cañoneras lo rechazaron ésta y otras veces que repitió el asalto.

Siguió el Comodoro hasta Guayaquil, atacó esta plaza y sufrió un fuerte descalabro quedando él mismo prisionero.

Después de negociar su libertad siguió al N. donde sus buques se dispersaron sin que ni el suyo regresase a la Argentina, pues en el viaje lo apresó un buque de guerra inglés.

En 1817 comienza a formarse la escuadra de Chile y a sufrir la colonia una serie de reveses.

En Abril libróse en las afueras de Valparaíso un combate entre la "Lautaro" chilena y la española "Esmeralda" fragatas ambas y con el mismo número de cañones: el resultado fue indeciso aunque se abordaron y averiaron bastante.

En el año 1818 la escuadra chilena del Almirante D. Manuel Blanco Encalada dió un gran golpe en Talcahuano a los buques españoles que habían llegado de Cádiz y se apoderó de la Fragata "Reina María Isabel" después de breve combate. En Santa María capturó siete transportes y veintiocho días después de su salida de Valparaíso, regresaba triunfante a ese puerto mandando trece buques.

El mismo año, tras un recio combate cerca de las islas Chíncha fue abordado y rendido el bergantín corsario chileno "Maipú" por la fragata española "Resolución".

Vino luego Lord Cochrane al Perú el año 1819, mandando seis buques con 210 cañones y en los días 23, 29 de Febrero y 1º de Marzo atacó los buques y fortalezas del Callao sin lograr sus deseos, saliendo herido Guise que comandaba la fragata "Lautaro" y debía servir después con tanto brillo en nuestra marina.

Los realistas tenían fondeados quince buques con 267 cañones y además varias lanchas cañoneras; pero no cabe duda como ya hemos insinuado, que era muy honda la desorganización de la Marina Colonial, pues de otro modo hubiese sido invencible.

Cochrane, que se percató de esto, continuó algunos días más atacando el Callao y después de irse a recorrer la costa, donde hostilizó todo lo que pudo, regresó a Valparaíso.

En Abril había ocurrido un encuentro a alguna distancia de las costas del Ecuador, entre la fragata mercante española "Piedad" armada hacia poco y la corsaria argentina "Rosa de los Andes" mandada por Yllingrot, futuro Almirante del Perú. El combate fue a toca-penoles y ambas sufrieron graves averías, especialmente la argentina que perdió más de 300 hombres y se retiró casi anegada con rumbo a Galápagos, donde, después de repararse, continuó al N. encallando finalmente en las costas colombianas.

En Setiembre del mismo año volvió Cochrane al Callao y lo atacó con el mismo resultado que la primera vez. Dedicóse nuevamente a hostilizar por la costa y capturar buques mercantes y artículos vendibles. A órdenes de Guise se destacó una división de tres buques y tomó a Pisco, no sin un duro encuentro, pues estaba defendido por cuatrocientos ochenta soldados y cuatro cañones.

La tercera expedición que, al mando de Cochrane, trajo al ejército de San Martín, se componía de ocho buques con 258 cañones y 15 transportes.

Seguían los buques españoles cada vez más desorganizados y sobre todo con jefes de escasa iniciativa, cuando Pezuela hizo venir apresuradamente de Talcahuano a la fragata "Esmeralda" y ésta, la "Resolución" y "Prueba", corbeta "Sebastiana" y bergantines "Maipú" y "Pezuela" se reunieron en el Callao; pero las dos últimas fragatas y la corbeta fueron saliendo del puerto a distintas comisiones, de modo que sólo estaban en bahía los otros tres y catorce lanchas cañoneras cuando vino Cochrane.

En la noche que el Lord asaltó y capturó a la "Esmeralda", su comandante Coig jugaba tranquilamente al rocambor en compañía de otros jefes y es claro que la tripulación fue completamente sorprendida.

Así encontró el audaz marino británico a los barcos realistas del Callao a pesar de que no les habían faltado repetidos y contundentes avisos desde 1816, conforme hemos visto.

### **Expedición de San Martín.—**

Mucho antes de 1820 San Martín escribe a Rodríguez Peña "aliando las fuerzas argentinas y chilenas pasaremos por mar a tomar Lima. Ese es el camino. Convénzase Ud. de que mientras no estemos ahí la guerra no se acabará nunca".

Después de la batalla de Chacabuco había dicho O'Higgins: "Este triunfo y cien más serán insignificantes sin el dominio del mar" y Pueyrredon a O'Higgins: "Queda dispuesto que pongamos en el Pacífico una escuadra que lo domine: con esta arma será sin duda aniquilado el último poder de nuestros enemigos".

El mismo tema resalta en estas cartas: mientras no se domine a los españoles en el Perú, será precaria la independencia de Argentina y Chile. Pero a Lima o sea al corazón del poder realista, hay que venir por mar, pues los obstáculos terrestres son poco menos que insalvables y existe además un Poder Naval realista.

Cinco años habían pendido de un hilo la independencia de Chile porque la carencia de escuadra possibilitaba las expediciones de conquista enviadas desde aquí. No cabían, pues, más enseñanzas.

A medida que se preparaba el ejército expedicionario se fue reuniendo la Escuadra cuyo mando tenía Cochrane según sabemos ya y con estos elementos, ayudados por la inercia de los realistas, San Martín fondeó tranquilamente en Paracas, desembarcó y permaneció ahí muchos días y vino después con la misma facilidad a tomar tierra en Ancón y proclamar la Independencia del Perú el memorable 28 de Julio de 1821.

### Orígenes inmediatos de la Marina Peruana.—

Al correr de los meses, la poca actividad militar de San Martín avivaba las rencillas que desde Chile separaban poco a poco al Prócer y a su Almirante. Caracteres tan contrapuestos no podían avenirse. En el seno mismo de la Escuadra chilena se dejaba sentir la indisciplina consecuente a las rivalidades entre Cochrane y Guise; cada uno con sus partidarios, aunque no en el mismo número y con igual prestigio.

No nos detendremos más en la narración de estos sucesos pues sólo nos importa señalar que influyeron en la firme decisión que tomó San Martín: formar una Escuadra peruana ayudado por los brillantes oficiales que iremos viendo figurar en nuestros futuros barcos y ejercer mandos navales en tierra a medida que dejan el servicio de Cochrane.

### El primer buque de guerra peruano.—

Un hecho trascendente de la época y cuyos detalles parecen poco dilucidados y aun contradictorios, nos dió el primer barco de guerra.



*Capitán de Fragata Manuel I. Vegas G.  
autor de esta obra.*



*El Protéctor del Perú, Generalísimo don José de San Martín, que proclamó nuestra Independencia, el 28 de Julio de 1821 en la Plaza de Armas de Lima y que fundó la Marina de Guerra Peruana.*

El "Sacramento", que así se llamaba, salió del Callao a fines de Febrero, o comienzos de Marzo ¿Fue el 10 de este mes de 1821? ¿Iba a Panamá? ¿Recaló en Paita? ¿Se sublevó en el viaje? Poco importa. Monteagudo dice a O'Higgins en carta fechada en Huaura el 6 de Abril: "La adquisición de la goleta "Sacramento" de que se habla de oficio es inapreciable: por ella descubriremos los planes de La Serna, a más de la calidad del buque tan conocido por sus pies".

¿La bandera nacional de entonces se izó en Huacho? Tampoco importa. Recordemos sí que fue el primer barco que la flameó, por iniciativa de peruanos, en el otoño de 1821.

Se le puso a órdenes del marino británico Wickham con una tripulación de 36 hombres y un cañón. San Martín lo rebautizó con el nombre de "Castelli" y Cochrane lo llamaba irónicamente "El Yate del Protector".

Este inmortal buquecito apresó, al N. de Huacho, a la goleta "Macedonia" que armada en guerra con 7 cañones y al mando de Robinson, fue el segundo barco de nuestra incipiente Escuadra.

En 1824 salió de Iquique el "Castelli" sin que sepamos su fin.

**San Martín inicia la Organización de la Marina y se adquieren más buques. —**

El 3 de Agosto de 1821 tomó San Martín el título de Protector y nombró a Monteagudo, Ministro de Guerra y Marina.

La rendición del Callao (el 19 de Setiembre) fue una inmensa ganancia para la Marina pues era la base naval más formidable de América. Con ella se adquirió también el bergantín "Pezuela" de 18 cañones y en esos días llegó de Chile para aumentar nuestra Armada, la goleta "Moctezuma" al mando de Freeman a quien reemplazó Young. Se proveyeron también algunos mandos en tierra: la Comandancia General de Marina cedió a Guise e interinamente, por enfermedad de éste, la ocupó Forster; Comandante del Arsenal fue D. Manuel Loro; la Capitanía del Callao se confió a D. Guillermo Prunier y Comisario de Marina fue nombrado el antiguo contador de la "Lautaro" Salvador Soyer. Todos, menos Loro, provenían de la Escuadra de Cochrane.

En Octubre se cambió el nombre a algunos buques. El "Guerrero", comprado en el Callao y armado con 17 cañones se llamará "Belgrano"; el "Pezuela", "Balcarce". Mandaban en estos buques Prunier y García del Postigo, respectivamente.

Se decretó que en la Marina rigiesen las Ordenanzas Navales españolas de 1802.

Noviembre es aun más memorable por sus importantes acontecimientos navales: ordenóse que la Academia Náutica Colonial siguiera funcionando con su mismo director don Eduardo Carrasco a quien se dió la clase de Teniente 1º y adquirió en 28.000 pesos la corbeta "Thais" cuyo nuevo nombre "Limeña" se le dió como "recuerdo de los servicios prestados por los patriotas de la Capital". El decreto de compra dice: "Esta adquisición consolida la base de las nacientes fuerzas marítimas del Estado, de cuya respetabilidad depende esencialmente la futura grandeza del país. Así se ha repetido muchas veces durante un siglo ésta y otras sentencias navales y aunque son tan verdaderas que hasta las piedras podrían comprenderlas, el resultado ha sido negativo.

Al reglamentar los ascensos y señalar provisionalmente los sueldos dijo San Martín que su Gobierno estaba "empeñado altamente de nuestra fuerza marítima: la noble emulación en que ha entrado la juventud peruana, y el ardor con que se preparan a salir a la próxima campaña la oficialidad y tripulación de nuestros buques de guerra, prometen al país esperanzas que no serán vanas".

#### Se organiza una División Naval de Operaciones. —

Estaba ya en el Callao el Contralmirante de la escuadra chilena don Manuel Blanco Encalada, llamado por San Martín para darle el mando de una División Naval que se organizaba.

Había nacido en Buenos Aires del matrimonio del Oidor Blanco Cicerón con Mercedes Encalada. Ingresó muy joven al servicio de la Marina Española y estuvo en el Callao desde 1808 a 1811 bajo las órdenes de su primó, el Comandante de Marina Joaquín Molina. Pasó a servir a España como Capitán de Artillería y en Marzo de 1814 escogió el partido de Chile.

Sus servicios como Contralmirante del Perú se marcaron por algunos hechos dignos de recordarse, mas por seguir la cronología necesaria que por ser proporcionados a la justa fama de que vino precedido, aunque parece equitativo decir que no se le presentaron ocasiones propicias.

El 14 de Noviembre Monteagudo comunica al Comisario de Marina que "S.E. el Protector se ha servido conferir el mando en Jefe de los buques de guerra de la Marina del Perú al Centralmirante don Manuel Blanco". Días después dice

el mismo funcionario: "Por un equívoco involuntario dije a Ud. que don Manuel Blanco Cicerón había sido nombrado Jefe de la Escuadra cuando sólo es de los buques destinados al bloqueo de puertos Intermedios".

Se acababa de crear el cargo de "Director General de la Marina del Perú" para el Mariscal del Ejército chileno Luis de la Cruz.

Quedaban todos los marinos a las órdenes de un lego y esto colmó el disgusto de Guise, originado por la que él creía intromisión de Blanco. Además, la creación del nuevo título equivalía a reemplazarlo. Claro es que nada de esto manifestó en su renuncia y más bien advirtió que "desea retirarse a menos que de ello se siga el más pequeño retardo en las operaciones del gobierno, en cuyo caso la aplazará". San Martín que había hecho a Guise Capitán de Navío y miembro de la flamante Orden del Sol, le aceptó la renuncia con frases elogiosas y anexó el cargo a de la Cruz. ¿Desconfiaba el Protector de los oficiales ingleses y en particular de Guise? Ya lo veremos después.

La fuerza naval organizada y al mando de Blanco se compuso primero de la corbeta "Limeña" (28 cañones) comandada por Cater y los bergantines "Belgrano" y "Balcarce" cuyos jefes y armamento ya conocemos.

### **Sale a campaña la división "Blanco Encalada".—**

Las necesidades de la Guerra Terrestre precipitaron la salida de esas naves para proteger, según exigen las condiciones geográficas de nuestra costa, a los ejércitos patriotas que iban a operar, naturalmente respaldados por el mar, contra las fuerzas realistas del Sur del Perú.

Gente decidida había a bordo, que por lo demás, y según documentos de la época, no estaban los buques en buen estado aunque pudiera decirse en descargo que iban sólo a proteger embarcos y desembarcos y acaso algún raro encuentro.

Sin embargo, de la Cruz anunciaba a Monteagudo la satisfacción que siente al avisar que "ya salieron los buques de guerra de la Escuadra del Perú, muy bien pertrechados en todos sus ramos y es tan general desde el primer Jefe hasta el último marinero el entusiasmo, que en cualquier acontecimiento corresponderán con sus operaciones los altos objetos de nuestro Supremo Gobierno".

Poco después reforzaron al "Blanco" el bergantín "Spano", antes "Nancy" con 4 cañones mandado por Iladoy y la goleta "Proserpina" ahora "Cruz" (17 cañones) capitán Santiago Guti. Esta campaña que no resalta por hechos sonoros se conoce como la primera de Intermedios o sea la zona marítima comprendida entre Pisco y Cobija.

### **Cochrane abandona para siempre las aguas del Perú.—**

Los meses finales del año 1821 y los primeros de 1822, distinguiéronse por las depredaciones practicadas por el Almirante Cochrane y por la obstinada persecución del mismo a las fragatas realistas "Prueba" y "Venganza" y al bergantín "Alejandro" que debían muy pronto aumentar nuestra Esquadra. Frente a Cerro Azul estuvo a punto de capturarlas.

Por fin lograron refugiarse en Guayaquil y tras laboriosas negociaciones fueron entregadas al representante del Perú. La noticia causó en Lima gran entusiasmo y Torre Tagle lo manifestó en un ampuloso decreto. El 18 de Marzo de 1822 entró la "Prueba" al Callao y se le bautizó con el nombre "Protector". Era una hermosísima fragata construída en Ferrrol y armada con 40 cañones de 24, aunque algo vieja. El Capitán de Fragata John Esmond fue su primer Comandante.

Cochrane, que venía tras ella, arribó a San Lorenzo el 25 de Abril y alegando que le pertenecía "por haberla deseado", exigió su inmediata entrega que se le negó poniéndola antes al abrigo del fuerte San Miguel.

La cólera del Almirante ya no tuvo límites. Pocos días después, al entrar la "Moctezuma", se apoderó de ella, arrió nuestro pabellón y echó la tripulación a tierra porque el buque "había pertenecido a la escuadra de Chile".

El General de la Cruz, cuya nacionalidad abona lo que va a leerse anunció así la captura: "prevalido el Vicealmirante de la fuerza que se le ha confiado usa de ella conforme conviene a sus negocios particulares".

En muchos puertos de nuestra costa se apropió de dinero y artículos comerciales y tan sólo de Ancón sacó 400.00 pesos.

Por fin, en los primeros días de Mayo, se fue del Callao el gran marino.

Pasarán muchos años y siempre se prestará a juicio muy severo la conducta que observó aquí. Si bien barrió con el Poder Naval de la Colonia, este acontecimiento fue sólo

momentáneo pues debemos recordar que después se reunió en nuestras costas una flota realista poderosa.

Más funesta aun para nosotros fue la escuela violentamente expeditiva y no muy cabaleresca que fundó en la Marina de Chile y cuyos frutos se han palpado en las guerras que hemos sostenido con esa República. Por último, si tuvo enorme diferencia de criterio con San Martín, respecto al modo de conducir los asuntos de la Independencia, creemos que su deber primordial debió ser la cooperación leal con su Jefe.

Un bien nos resultó con su ida: aceleró el desarrollo de la Marina Nacional.

### Decretos Navales de la Junta Gubernativa.—

Antes y después de estos acontecimientos, la Junta Gubernativa dio diversos decretos relacionados con la Marina.

Reglamento provisional de sueldos, mayores que los actuales.

Usos de la bandera nacional que contrasta en punto a procedimientos marítimos internacionales con los que se dieron en 1814 y 1818 como "Instrucciones" a los marinos al servicio de Chile.

Fundóse la Junta Superior de Marina, calcada en los Reglamentos españoles y cuyo preámbulo dice: "Ya es tiempo de establecer las bases sólidas sobre los que debe elevarse nuestra fuerza marítima de cuyos progresos penden los grandes intereses de la defensa y prosperidad del Estado".

Esta Junta era exclusivamente económica y es claro que de trascendental importancia; sólo que, hasta ahora ha tenido muy poco dinero que administrar.

Se dio también el "Reglamento sobre Presas Marítimas" y poco después el de distribución de ellas. El primero que solicitó dos patentes de corso conforme a esos reglamentos fue el corsario francés Hipólito Bouchard que después figurará, durante muchos años, en nuestra Marina de Guerra.

Otro decreto manda llamar "Guayas" a la fragata "Venganza" como reconocimiento de los servicios prestados, para su entrega al Perú, por el Gobierno de Guayaquil.

Se modificaron las disposiciones sobre el Pabellón e insignias a bordo y por último el 15 de Junio presentó Montegudo la primera "Memoria de Marina" que, entre otras co-

sas, dice: "la fuerza de la Marina es hoy tan imponente que casi nos hace olvidar el corto tiempo en que se ha formado. No sólo basta para la defensa sino para la ofensiva".

Alaba la conducta de los pueblos del Perú que a pesar de tiempos adversos han subvenido a gastos tan considerables como los de una Marina. Señala los decretos que acabamos de referir, especialmente los de organización económica: "para ahorrar los gastos de la Marina, metodizándolos". Dice que los últimos decretos sobre protección a la Marina Mercante, Pesca y demás industrias marítimas han producido "que una gran parte de la marinería de nuestra Escuadra ha sido enganchada en nuestros mismos puertos" y termina augurando que la Marina adelantará "porque es menos difícil continuar la marcha emprendida, que determinar sus primeros movimientos" y hubiera podido agregar "si existe espíritu de continuidad".

#### Partida de San Martín.—

A falta de enemigos con quienes combatir, la Escuadra se concretaba al servicio de convoys de los que uno salió al Sur en Abril a cargo del Alférez de Fragata Iladoy, recogió fugitivos de las derrotas sufridas por la expedición del general Tristán en Ica.

Esta calma en las operaciones navales sugirió a San Martín la curiosa carta que en Junio escribió a O'Higgins y dice: "que piensa encomendar a Guise el mando de las fragatas "Protector" y "Guayas" y goleta "Macedonia" para que salgan a principios de Agosto con destino a Europa, a arruinar del todo el comercio español" y agrega: "Guise es un buen sujeto, separado de la influencia de Spry". "Las ventajas de esta empresa no se le pueden ocultar, pues sus resultados necesariamente deben ser felices y de una gran utilidad para pasar el resto de los días que nos quedan sin tener que mendigar".

La goleta de guerra "Macedonia" llevó al Prócer a la decisiva entrevista de Guayaquil cuyos resultados conocemos y en ella volvió a Lima. El mismo 20 de Setiembre renunció al mando supremo y salió del Callao en el bergantín "Balcarce" este hombre ilustre que tanto contribuyó al surgimiento de nuestra Marina.

## C A P I T U L O II

### GOBIERNO DE BOLIVAR

#### Sublevaciones en la Escuadra.—

Si bien se había tratado, como ya vimos, de establecer la Marina sobre bases sólidas, no faltaron en este año vergonzosos acontecimientos cuyos principales actores fueron los tripulantes extranjeros que aún era necesario llevar a bordo.

Algunos historiadores, Paz Soldán sobre todos, atribuyen estos hechos a la desmoralización producida por la conducta de Cochrane. Puede que haya coadyuvado; pero nosotros creemos que influyó más el efecto deprimente que, en tripulaciones mercenarias, mal pagadas, producen continuas noticias de desastres y más aún en país dividido por luchas políticas.

Fue cuando San Martín estaba ya casi desalentado. Su programa de gobierno no se aceptaba unánimamente. Las pocas expediciones enviadas contra los realistas volvían derrotadas y deshechas. Encontraba fuerte oposición a todas sus medidas y ya, vislumbrándose la inevitable venida del hombre que terminaría con esta situación caótica, los destinos del Perú iban mal en manos de la Junta Gubernativa y del primer Congreso Constituyente.

Terminada la campaña de Intermedios, Blanco Encalada había zarpado al N. con doce transportes escoltados por la "Protector" y "Limeña". Aquella siguió hasta Guayaquil a reunirse con la "Guayas" y el bergantín "Alejandro" a tiempo para aislar a la Junta de Gobierno que protestó de la anexión de Guayaquil a Colombia.

Durante su estadía en ese puerto se sublevaron sucesivamente la "Protector", "Alejandro" y "Moctezuma" pero Blanco los dominó a balazos.

Siguió el descontento en la Escuadra, avivado, sin duda, por la relativa impunidad en que habían quedado los anteriores alzamientos y la falta de energía y amor al servicio que

manifestaron los oficiales, mercenarios también en mayoría. Los documentos de la época demuestran que ellos pasaban la mayor parte de su tiempo en tierra desatendiendo el contacto y vigilancia necesarios entre oficiales y marineros.

La noche del 9 de Diciembre, sublevóse la marinería extranjera de la corbeta "Limeña" ayudada por la de la goleta "Cruz" y unos 70 hombres traídos de tierra. El 10, a las 4 de la mañana, secundaba este vergonzoso acto el bergantín "Belgrano". La "Limeña", que estaba en malas condiciones, fue recuperada a los pocos días; pero el "Belgrano" se proveyó en Pisco y después de recalar en Chile, siguió a Filipinas.

### Los organizadores.—

En medio de estos sombríos sucesos prosperaron otros que, a su tiempo darían a la Marina ocasión de influir en la guerra de la Independencia.

El General de la Cruz había renunciado a la Dirección General de la Armada y con esto pudo volver Guise al servicio, barriendo a los amigos de aquél, como Ercézcano, Mayor del Ejército argentino, que ocupaban empleos importantísimos sin los conocimientos debidos.

La Comandancia General de Marina quedó a cargo del Contralmirante don José Pascual de Vivero.

Como Guise es considerado en justicia el verdadero organizador y Jefe de la Marina netamente peruana y Vivero tuvo larga y discreta actuación entre nosotros, debemos presentarlos al lector.

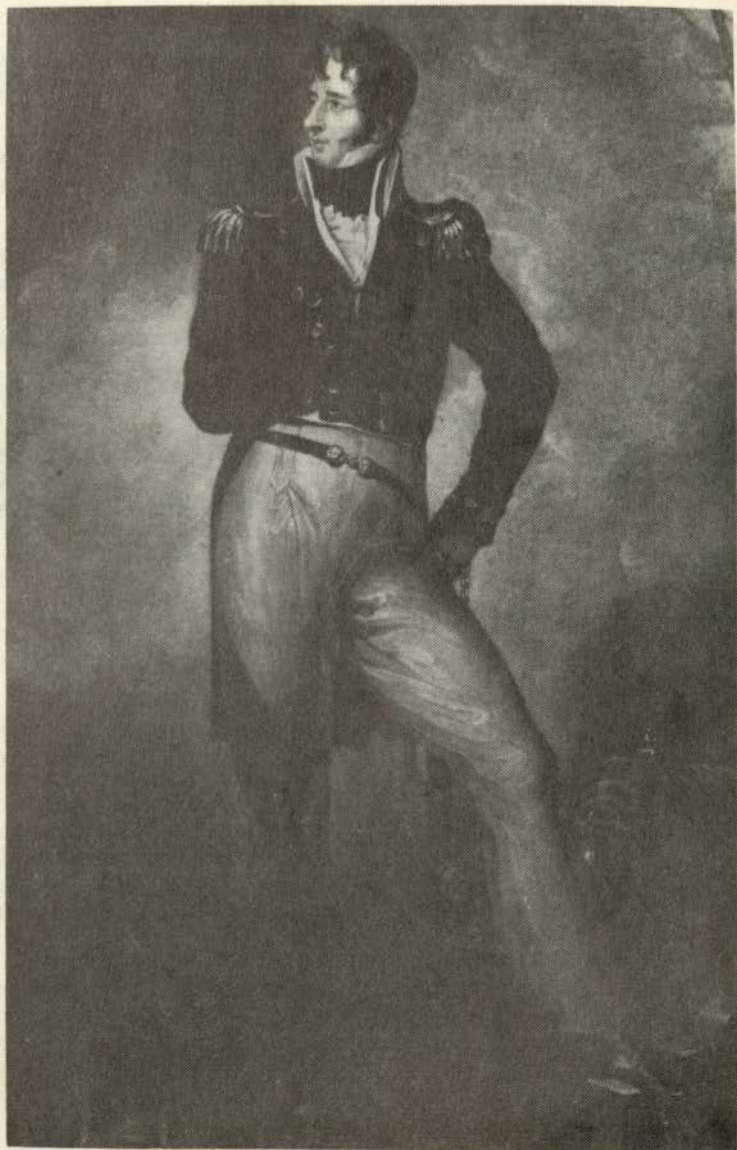
### El Vicealmirante Guise.—

En Elmore Court, Condado de Gloucester, nació el 12 de Marzo de 1780 el futuro Almirante peruano Martín Jorge Guise, del matrimonio de Sir John Guise con Elisabeth Wright.

Descendía de una antigua familia, cuyo linaje comienza en 1262, cuando Nicolás Guise fue ennoblecido.

Ingresó a la Marina Británica a los 12 años y a los 25 tomó parte en la memorable batalla de Trafalgar.

Terminadas las campañas que su patria había sostenido en esos tiempos, no se conformó con la vida pacífica y comprando el bergantín "Hecate", lo armó para venir a América, gastando en ello toda su fortuna.



*Almirante Lord Tomás Alejandro Cochrane, Jefe de la Escuadra Libertadora que vino con San Martín.*

Llegó a Buenos Aires y se trasladó por tierra a Chile, donde se preparaba la escuadra de Cochrane para convoyar al ejército de San Martín al Perú.

Entendióse con los expedicionarios, trajo su barco a Valparaíso bautizándolo "Galvarino" y se incorporó al servicio de Chile, donde prestó brillantes servicios.

Cuando el abordaje de la "Esmeralda", en la rada del Callao, su actuación fue decisiva, como lo reconoció Cochrane; pero estos marinos, igualmente grandes, no cabían juntos en un mismo escenario y, en la primera oportunidad, Guise unió su destino al del Perú.

Guise caracterizábase por su modestia y su lealtad.

Díganlo si no sus concisos partes de combate, en los que trataba de empequeñecerse o esfumarse, deliberadamente, haciendo resaltar, en cambio, el mérito de sus subordinados y recomendándolos eficazmente.

Y en cuanto a lealtad basta para probarla la contestación dada a Torre Tagle, cuando le solicitó el reconocimiento a su gobierno: "Jamás abandonaré a mi jefe por infeliz que sea su suerte; seguiré fiel a Riva Agüero, porque mis principios me lo mandan".

Tocante a disciplina, era firme, sin dureza y jamás prefería palabras descompuestas, aunque a veces ardiera en cólera por alguna falta cometida en sus buques.

Las cualidades más simpáticas para él eran el valor y la actividad. A menudo se le oía decir: "Mejor es que el negligente se meta a fraile que no a marino. Y nada digo del valor". Pero no sólo predicaba, sino que también actuaba para inculcar sus principios.

Es digno de eterna recordación el noble y valiente Guise, no sólo porque capitaneó, gallardamente, la primera escuadra nacional, sino por haber muerto gloriosamente en la cubierta de un barco peruano o por su hondo cariño a esta patria nuestra donde formó su hogar; para los marinos tiene un merecimiento más grande aún: la constancia y el amor previsoires que desplegó en educar oficiales y marinos netamente peruanos a quienes dio repetidos ejemplos de valor, lealtad y pericia.

Presintió, sin duda, que si descuidábamos la escuadra, íbamos a perder la supremacía en toda Sudamérica.

Todos los oficiales que tuvo a su lado se distinguieron, después, en el curso de su carrera y cuatro de ellos: Valle Riestra, Panizo, Mariátegui y Forcelledo alcanzaron la alta clase de Almirante.

Honroso debe ser para nosotros el hecho de que no cayeran en olvido sus nobles máximas y ejemplos de valor, honradez, lealtad, pericia, audacia y hondo amor a la profesión que nunca han dejado de desplegar los marinos peruanos, y si el resto del país, los gobiernos principalmente, hubiesen cuidado de los elementos materiales, estaríamos llegando al Centenario de la muerte del gran marino, colocados en brillante posición en el mundo.

### **El Vicealmirante Vivero. —**

El sevillano don José Pascual de Vivero comenzó su carrera a bordo del navío "América" en 1778 y vino al Pacífico al reconocimiento hidrográfico del estrecho de Magallanes por los buques "Casilda" y "Eulalia". De 1790 a 1792 asistió a la campaña de Marruecos y volvió al Pacífico, ya de brigadier, al mando de los bergantines "Peruano" y "Limeña" y, como él mismo dijo a San Martín cuando se le trajo prisionero de Guayaquil: "He sido Presidente interino de Chuquisaca, Comandante General del Apostadero del Callao, Gobernador de Guayaquil y ahora tengo el honor de ser prisionero en propiedad de V. E.". San Martín le tendió la mano y respondió "Ahora y siempre, General de Vivero, será Ud. un amigo de San Martín". Vivero: "Esta tierra señor, es la patria de mis hijos y de hoy en adelante será también la mía".

Cuando después cayó prisionero de los españoles se conoce la entereza que desplegó al pedir al General Monet que se le considerase en el sorteo de los que iban a ser fusilados en el pueblo de San Mateo.

### **Se prepara la escuadra para la nueva campaña a Intermedios.**

Mientras el "Balcarce" y la "Macedonia" eran despachados a urgir el envío de auxilios de Guayaquil y se preparaba lentamente la aparición de Bolívar en el escenario peruano, Riva Agüero, que de modo precario gobernaba en Lima, comenzó su gestión con gran actividad enviando también comisionados a Blanco Encalada y a Larrea Loredo, en solicitud de auxilios, a Buenos Aires y Chile respectivamente.

Decretó la reorganización del Ministerio de Marina y de la Escuela Naval y el 6 de Marzo de 1823 nombró a Guise, Vicealmirante y Jefe de la Escuadra.

Recibíala el bizarro marino disminuída y roída moral y materialmente, mas a los veinte días de izada su insignia dice Guido: "Guise está a la cabeza de la Escuadra y ha desplegado bastante actividad en su organización". En la semana entrante saldrá para el bloqueo con la Fragata "Protector", corbeta "Limeña", bergantín "Ulises" (después "Congreso") y una goleta.

"Desde mi retiro inculco cuanto puedo, en que el cruce-ro sobre intermedios sea permanente y con la mayor fuerza posible, especialmente de buques menores".

Esta expedición que en su parte terrestre iba a dirigir Santa Cruz, sugiere a Sucre, cuya influencia en Lima era grande, las siguientes reflexiones que escribe a Bolívar:

... "poseyendo Santa Cruz como base suya el mar y teniendo un ojo en sus buques y otro en las provincias interiores y los dos sobre el enemigo, hará algo".

"Sin embargo de estas consideraciones como Valdez es hombre emprendedor, puede aún arrojarse al peligro de que nosotros, con la posesión del mar le cortásemos en cualquier parte con ventajas infinitas".

En dos años de existencia, la Marina venía leyendo cuál era su rol en discursos, memorias, decretos y cartas como la que acabamos de copiar.

Hemos visto que los hombres dirigentes del lado patriota podían definir la razón de ser del Poderío Marítimo; pero detalles importantísimos se les escapaban, sea por ignorancia o por la presión de acontecimientos que por realizarse cerca de ellos herían más su imaginación.

Desde la campaña de Cochrane habían perdido los realistas el Poder Naval, pero sólo momentáneamente; porque tenían la base de Chiloé, capaz de armar buques por sí misma y de ser punto de recalada, abrigo y reparaciones de los barcos que era natural mandarían España. Todo esto sucedió; pero como el éxito en las operaciones navales depende mucho de la celeridad, que no emplearon los realistas, la suerte y no otra cosa favoreció a los patriotas en esta campaña que iban a emprender.

Puede y debe contarse con la suerte pero con tino, pues, por otra parte, nuestra escuadra no fue atendida como para aprovechar la oportunidad.

### Sale la escuadra a campaña.—

La escuadra de Guise se componía del "Protector", "Li-meña", "Congreso", "Macedonia" y "Castelli" al mando de los comandantes Biset Adison, García del Postigo, Prunier, Ildoy y Gordon Robertohn. La barca "Santa Rosa" mandada por su dueño Bouchard era el buque proveedor y los transportes se pusieron a órdenes de Loro que ya dijimos ingresó al servicio en 1821. Era jamaiquino, marino viejo, que con su buque "Alcance" sirvió a nuestra independencia y a la de Guayaquil.

Con todos esos buques zarpó Guise llevando al ejército expedicionario y aunque no faltaron ciertos incidentes en el viaje, se inició la lucha el 7 de Junio, con el sangriento asalto a Arica donde la Escuadra estableció su base de operaciones subordinada, claro está, a los movimientos y vicisitudes del ejército que había desembarcado por Ilo.

Pasaron los meses y la desgraciada campaña terrestre iba desarrollándose en tanto que la Escuadra esperaba pacientemente.

Encontrados pareceres e intereses chocaban en las comunicaciones que Guise recibía y es indudable que resolvió según sus compromisos anteriores y presionado además por la falta de paga y aun de víveres para sus tripulaciones.

Pedíale Torre Tagle que reconociera su autoridad y la del Congreso que declaró a Riva Agüero reo de alta traición. Guise respondió: "Jamás abandonaré a mi jefe por infeliz que fuera su suerte, porque así me lo mandan mis principios".

El 7 de Setiembre, San Donás, Ministro de Marina de Torre Tagle, le dice "Desde el momento que S.E. fue colocado al frente del Gobierno, fijó su vista en esa Escuadra y desea vivamente que la "Protector" venga al puerto del Callao. Su venida tiene objetos muy interesantes a la causa del Perú".

Por último, ordenóle Riva Agüero que no tocara en el Callao y que considerara enemigos a los buques de Colombia.

El desastre de Santa Cruz (que estuvo a punto de arrastrar a Sucre, que había ido en su auxilio y que sólo retirándose precipitadamente y embarcándose en Quilca pudo salvar) varió las perspectivas.

Riva Agüero envió a Orbegoso a Arica para que regresase aquel ejército cuando ya era poco lo que de él quedaba.

Con todos estos antecedentes debió ser terrible el revuelo que se armó en aquel puerto y los personajes allí reunidos (entre ellos Guise, que es el que más nos interesa y cuyo estado de ánimo acabamos de reseñar) resolvieron llamar a San Martín, comisionando para esto a García del Postigo, marino bien relacionado en Chile y Argentina, y llevar a los derrotados y a la división auxiliar chilena, llegada en esos días, a ponerlos a órdenes de Riva Agüero en Huamachuco.

### Consecuencias del caos político.—

Zarpó Guise de Arica convoyando a los transportes (menos la "Monteagudo" que al ir de Ilo a Arica cargada de tropas se sublevaron éstas y pusieron rumbo al Callao). A poco de estar navegando se encontraron con el bergantín "Balcarce" que llevaba a ese puerto al general chileno Pinto y éste, a pesar de los ruegos de Santa Cruz, decidió regresar a su país a la división chilena. Continuó su rumbo nuestra Escuadra no sin tener que lamentar la pérdida del transporte "Mackenna" que, cargado de tropas, cayó en poder del "General Valdez", otro de los corsarios armados en Chiloé.

"Protector" y "Congreso", con tres transportes arribaron a Santa donde desembarcaron las tropas. Los buques fueron a recalar después (11 de Diciembre) a Huanchaco cuyas costas habían estado bloqueando por orden de Bolívar, la "Monteagudo", "Limeña" y la goleta colombiana "Guayaquileña" hasta que emprendieron la caza del "Valdez" tan luego supieron su aspiración.

Riva Agüero ya estaba depuesto y preso en Guayaquil cuando Guise llegó a Huanchaco. Poco después se suscitó un grave pleito entre el Vicealmirante y el Prefecto La Fuente.

El "Congreso", comisionado a Santa, se encontró con que había orden de no "auxiliar a buque alguno de la Escuadra, ni transporte, bajo pena de la vida con ninguna especie que pudiera necesitar y que además debía reputarse a todos como enemigos de la República".

Entonces Guise, que también había sido hostilizado en Huanchaco, escribió a La Fuente, entre otras expresiones muy marítimas: "Supuesto que U. reputa a la Escuadra del Perú como enemiga de su mismo país, voy a declarar en estado de bloqueo los puertos comprendidos entre Guayaquil y Cobija" (17 de Diciembre de 1823).

Ya sabemos que Guise había elegido seguir sirviendo a Riva Agüero y en este acto está la clave de la desconfianza que ya nunca abandonó a Bolívar en sus relaciones con el insigne marino, aunque algunas veces, el Héroe que, no sin fundamento, tuvo mano de hierro para suprimir a los opositores de sus geniales concepciones, se mostró generoso con el Almirante. Este era violento y sugestionable; su ascendencia aristocrática lo vinculó naturalmente con la nobleza limeña y pensemos también que el desorden político reinante no era como para orientar a Guise.

De todos modos el desorden culminó arrastrando a una escuadra poco antes reorganizada con tan buenos auspicios y demostró que para obtener buenos resultados de la posesión, aunque sea momentánea, del Poder Naval, se necesita, entre otras cosas, un solo gobierno, determinado e inteligente, a la cabeza del país, para que imposibilite las intrigas que siempre acechan a la Marina y la atiende como es debido.

Felizmente Bolívar detuvo la caída. Desde Cajamarca escribió que todo se aplazara hasta su llegada a Trujillo y fue obedecido y reconocido por Guise, como gobernante del Perú.

Bolívar respondió con una bellísima definición del Poder Naval: El Capitán Spry ha puesto en mis manos la muy agradable nota de U.S.H. "Por ella quedo instruido que U.S.H. está pronto para ejecutar las órdenes que se le comuniquen en obsequio de la causa del Perú que tanto necesita de los buenos oficios de sus servidores y muy particularmente de la escuadra que defiende sus costas, su comercio y el dominio del Pacífico".

El siguiente día Escribe Guise al Secretario General del Libertador, solicitando "siquiera tres pagas para mi gente a cuenta de nueve o diez que han devengado, sólo en esta campaña. Yo sé muy bien que el ejército tiene poco o nada de qué quejarse en cuanto a su subsistencia y no encuentro razón para que a la Escuadra que hace servicios no menos penosos que interesantes se le trate con tanta desproporción".

### **El bergantín "Congreso". —**

Vamos a encontrar a nuestro bergantín en Valparaíso a donde llegó a principios de 1824 en muy mal estado, llenándose de agua por lo que su Comandante Jorge Young se negó a regresar sin repararlo. Larrea Loredó ayudóle; pero antes de que pudiera darse a la vela se verificó un maremoto

que destruyó 16 buques. Salvóse el "Congreso" por la pericia de Young y del segundo Comandante limeño Manuel García que resolvieron cortarle la arboladura. Ya García se había distinguido en las primeras operaciones de la guerra de Independencia y ahora, con la fama del salvamento, fue solicitado y aceptó dirigir la Escuela Naval chilena.

Cuando reparó sus averías salió el "Congreso" para el N. recalando en Arica donde encontró al "Vigia", corsario de 4 cañones, el cual hizo una desesperada resistencia; pero al fin se rindió.

Casi al mismo tiempo habían llegado a Arica los buques anteriormente nombrados y un bergantín de guerra francés que reclamó al corsario; pero Young se negó a entregarlo y dijo a su Comandante que podía acudir con el reclamo al Gobierno del Perú. Es curioso agregar que los tres buques habían sido construídos en la misma grada de Saint Maló (Francia).

De Arica pasó el "Congreso" a Quilca, donde encontró al corsario "Quintanilla" con una presa llamada "Emprendedora".

Se sostuvo un recio combate hasta que el corsario logró meterse en la caleta, que es pequeña y cerrada. El "Congreso" lo persiguió tan de cerca que al caer el viento por la tarde se vió obligado a fondear a sotavento, a muy poca distancia de las rocas donde salvó de estrellarse sólo por la destreza y sangre fría de Young. Después arribó a Supe trayendo al General Miller.

### Motín del Callao y sus consecuencias. —

Cuando al comenzar el año 1824 aún no estaba del todo claro el horizonte político, el 5 de Febrero se amotinaron las tropas argentinas de la guarnición del Callao, encabezadas por el sargento Moyano, mulato de la misma nacionalidad. Pocos días después sacó de la prisión al coronel español Casariego y le entregó el mando de las fortalezas que en el último día de Febrero fueron ocupados por las tropas de los generales Monet y Rodil.

Por un descuido inconcebible se perdía la formidable base de nuestra Escuadra, sin que ésta hubiese podido intervenir porque estaba en alta mar. También cayeron en manos de los amotinados la fragata "Guayas", el bergantín "Balcarce" y otros barcos que después armaron los realistas.

Desde Pativilca ordenaba Bolívar al general Martínez: "Comuníquese con el Vicealmirante Guise y háblele en este o semejantes términos: "Que entre con la Escuadra en el Callao y se saque todos los buques que pueda; los que no, los eche a pique o les dé fuego. Que de los que saque del Callao tendrán la parte de presa prevenida por Ordenanza, como propiedades ya enemigas; y que, enseguida, se venga con la Escuadra al N. a recibir órdenes".

Tales eran la confusión y desconfianza que dos días después manda al Comodoro Wright, Comandante de la Escuadra colombiana en Guayaquil, "que se haga cargo de los buques peruanos "Limeña" y "Macedonia". "Si desconfía de los oficiales de esos buques los reemplace con otros de Colombia. Obedezca esto cualquiera que sean las órdenes que reciba de Guise y no dé convoyes por buques peruanos solos".

Únicamente suponiendo que Bolívar tenía pruebas abrumadoras en contra de Guise se conciben tales órdenes cuando ya el Vicealmirante había reconocido su gobierno y después hábale escrito que "felicitaba al Perú" al asumir el Héroe la dictadura.

Mientras tanto seguía a bordo la miseria que obligaba a Guise a reclamar constantemente. Ya antes de la pérdida del Callao y el día de Pascua de 1823 decía: "Los fondos asignados para la subsistencia de la Escuadra que pueden producir los derechos de importación y exportación del comercio de los neutrales con los enemigos que se ha permitido en Intermedios, apenas bastarán para hacer frente a los principales gastos sucesivos". Estos fondos no llegaban a 15,000 pesos.

### Operaciones de Guise en el Callao. —

Para cumplir las órdenes de Bolívar exigió Guise, desde la isla de San Lorenzo, la entrega de los buques ya mencionados. No aceptaron los realistas. El 19 de Febrero reconoció a cañonazos las fuerzas enemigas, acercándose bravamente al fondeadero y repitió dos días después sin llevar a fondo el reconocimiento, esta vez acompañado del "Congreso" y "Macedonia". Todo era un engaño, pues su plan era atacar de noche.

Así pues, el 25 de madrugada, envió tres botes con 56 hombres al mando del jefe de la "Protector" Roberto Bisset Adison mientras este buque se acercaba a la bahía a poco andar.

Adison asaltó y capturó a la "Guayas", pero permitió dividir sus escasas fuerzas para que una parte se le lanzara sobre la "Santa Rosa" cuando no soplabla viento y ya disparaban los castillos y cañoneras de la defensa. Convencidos de no poder sacar los buques, prendióles fuego con tan buena suerte que la "Guayas" derivó sobre la "Santa Rosa" y ambos sobre seis mercantes que ardieron juntos.

El "Balcarce" salvó de ser capturado porque se defendió con un vivo cañoneo y Adison necesitaba ahorrar pérdidas de gente; pero esperó hasta las 4 de la mañana, capturó cuatro buques mercantes y obligó a otros diez, neutrales, a abandonar el fondeadero.

El asalto fue ejecutado con extraordinaria valentía y sin tener un solo herido; pero no nos explicamos por qué Adison comenzó por la "Guayas" que por su mal estado era casi inútil. De todos modos quedó disminuída la Escuadra Realista.

Guise dice en su parte a Bolívar: "Sensible me ha sido la pérdida de la "Guayas" y de la "Santa Rosa"... "Es cierto que la falta de auxilio de los otros buques de la Escuadra destinados por V.E. fue causa de que no pudiesen sacarse estas dos fragatas".

Volvió Guise a atacar en el Callao, el 19 de Marzo y se cañoneó con las fortalezas, naturalmente sin apreciable resultado pues el Callao era inexpugnable como lo venía probando desde la época de los piratas.

Desde Trujillo, en Marzo 27, felicitó Bolívar a la Escuadra por estas acciones y pidió a Guise que señalara a los que debían ser recompensados. Los ascensos se confirieron en el mes de Julio.

#### **Estado de las Escuadras beligerantes. —**

Llegó a faltar hasta el agua en nuestros buques y el general Necochea, gobernador de Lima, tuvo que ir a Chancay para que se le entregaran productos vendibles con qué pagar a las tripulaciones. Entonces Guise abandonó el bloqueo del Callao y se apoderó en los puertos vecinos, de todo lo útil que encontró, aún chocando con los neutrales.

Desde Santa envió una fuerte nota a Bolívar que le contestó remitiéndole 20,000 pesos y agregando: "es satisfactorio esté U.S.H. pronto para continuar el bloqueo del Callao". "Esta operación impone a los enemigos del Perú un perpetuo silencio sobre las novedades que forjaban cada día acerca de las operaciones de la Escuadra del mando de U.S.H.

Cuando Guise recibió el dinero, contestó a Bolívar: "Haré entender a las tripulaciones que ahora pueden estar tranquilas, en la seguridad de que el fruto de sus trabajos será mejor satisfecho que anteriormente, mediante el interés que S. E. tiene por la Escuadra".

También había ordenado Bolívar que los botes huachanos proveyeran de víveres a los buques; pero como faltaron se mandó al "Congreso" a Huacho y varó. Poco tiempo después el teniente Jones, enviado desde el Callao a reflotarlo, cumplió felizmente su comisión y lo llevó a reparar a Samanco.

Los buques estaban muy separados. Unos convoyando tropas de Panamá a Guayaquil, otros en distintas comisiones y Guise sólo tenía a la "Protector" y "Macedonia".

El estado de la "Protector" empeoraba cada día porque hacía tiempo que no se le carenaba. Guise venía pidiendo llevar ese buque a Chile o Guayaquil para repararlo seriamente; pero no obtenía la orden de Bolívar.

No paraban aquí los desastres sino que a los buques del Callao y corsario de Quintanilla se agregarían pronto los que enviaba España.

La primera noticia creible sobre la aparición de estos últimos en las costas de América la trajo un buque holandés, a fines de Marzo. Guise se la comunicó a Bolívar al mismo tiempo que insistía en pedir la carena de la "Protector".

Precisamente el mismo día de Abril, que llegaba a San Carlos de Ancud el navío "Asia" y el bergantín "Aguiles", al mando de Guruceta, Bolívar desde Huamachuco, respondía a Guise: "Hasta el mes anterior de Marzo no había, señor Almirante, ni presunciones de posibilidad de que la España pudiese enviar un solo buque de guerra ni un soldado a América. Así, son absolutamente inverosímiles las noticias de que hayan zarpado de Cádiz buques de guerra españoles para el Pacífico y el comandante de la corbeta holandesa ha padecido una equivocación al asegurar esto".

El genio de Bolívar salvó al fin con sus victorias este error, pero pocos meses después, sino decisivas, tuvo consecuencias que impidieron la destrucción de las fuerzas navales realistas y ello sin contar con que un verdadero marino al mando de éstas hubiese barrido con las Escuadras patriotas.

Todavía el 14 de Junio escribe Sánchez Carrión a Guise: "informado S. E. el Libertador que la fragata "Protector" se

halla bastante averiada ha resuelto que zarpe para Guayaquil en cuyo astillero sobran los artículos necesarios. Con Chile casi están perdidas nuestras relaciones, para cualquier cosa se ponen embarazosos, y el general Miller no pudo conseguir dos cables, sino por medio de diligencias muy activas y por sus relaciones personales con unos ingleses; porque el gobierno terminantemente expuso que para el Perú no daría ni un solo clavo".

Felizmente el triunfo de Junín cambió la situación pues renació la confianza en el éxito final de la guerra.

#### Entra Guruceta en el Callao. —

En cuanto La Serna recibió noticia de la llegada de Guruceta a Ancud ordenó viniera al Callao a asumir el mando de todos los buques.

El 5 de Setiembre, aprovechando la falta de viento, salieron del Callao ocho lanchas cañoneras y cuatro falúas con la intención de abordar a la "Protector" y "Macedonia" que estaban fondeadas en San Lorenzo.

Después de dos horas de combate se hundió una lancha y las demás fueron empujadas a cañonazos a su fondeadero.

El 12 se metían en el Callao "Asia" y "Aquiles" sin que Guise, que estaba a sotavento, pudiera impedirlo; más a pesar de este contratiempo y del estado de sus buques, se metió audazmente tras ellos cañoneándolos hasta cerca del fondeadero e imponiendo así la superioridad moral.

Guruceta probó faltarle las primordiales facultades del leader naval. Traía tripulaciones frescas y avezadas a las maniobras con el largo viaje desde Cádiz y con barcos carenados durante sus estadias de cuatro meses en Ancud. Los buques realistas del Callao, habían dado la vela para juntársele creyendo, con razón, que iría a combatir; pero no fue así y perdió la oportunidad de ganar una aplastante victoria con incalculables consecuencias.

Los realistas tenían ahora en el Callao cinco buques grandes con 156 cañones y mayor andar que los nuestros, además contaban con una buena flotilla de cañoneras y una magnífica base de operaciones que en caso de combate les daba otra ventaja enorme.

Los nuestros tendrían que ir hasta Guayaquil en caso de averías graves. Su buque más fuerte llevaba 42 cañones contra 74 del "Asia". Poco después reforzaron a Guise los buques colombianos "Chimborazo", "Guayaquileña" y "Pichincha" al mando de Tomás Wright; pero pronto iba a verse la

falta que hacían a Guise la corbeta "Limeña" y el bergantín "Congreso" separados de la Escuadra según hemos dicho.

### Combate del 7 de Octubre.—

A pesar de tanta desigualdad no abandonó Guise el bloqueo. Al contrario, el 6 se acercó al fondeadero a la puesta del sol y cañoneó a los realistas sin resultado porque éstos no quisieron abandonar el abrigo de la fortaleza. Regresó pues a fondearse a barlovento, entre La Punta y San Lorenzo.

El combate indeciso del 7 se redujo primero a un cañoneo intermitente aprovechando de los claros que dejaba la neblina que oscureció la bahía poco después que Guruceta salió con toda su escuadra para caer sobre las nuestras fondeadas.

Guruceta dijo en su parte que se empeñó en destruir "el único buque digno de tal"; "pareciéndole indecoroso ocuparse de los otros que eran tan despreciables".

Guise participó que "al notar el movimiento de los buques españoles no quiso darles la oportunidad de empeñar la lucha al abrigo de los fuertes sino fuera para decidir el combate".

Acusó a los comandantes Drinot y Baxter de "Pichincha" y "Guayaquileña" por no haber obedecido las señales de "Formar una línea de batalla" a pesar de estar a barlovento, y cuando el enemigo, por su mayor andar, se toma ese lado del viento, vira sobre el "Asia", cabeza de la línea "cuando estuvo a tiro de fusil" y se cañonea con él, esperando, en vano, que lleguen aquellos buques colombianos. Por fin, cuando ya estaba solo, pues el "Chimborazo", insignia de Wright recibió tres cañonazos a flor de agua y se vió obligado a forzar, la "Protector", bastante averiada viró, de la vuelta de afuera y los realistas de la contraria cuando tenían todas las probabilidades en su favor.

Siete horas duró el cañoneo del que el "Asia" salió también averiado y sufrieron ambos algunas pérdidas de personal; pero en vista de la flojedad con que Guruceta condujo la lucha, limitándose a seguir por la popa a su débil adversario cuando pudo abordarlo, nos parece que los honores de este combate indeciso fueran para Guise que soportó bravamente la embestida de fuerzas tan superiores y tuvo tantos contratiempos ese día.

**Sale del Callao la Escuadra española y se dispersa.—**

Desde el Cuzco envió La Serna un comisionado ordenando a Guruceta que fuese a Quilca con toda la Escuadra a esperar el desenlace de la campaña terrestre. Rodil aprovechó de la salida para mandar un convoy de 3 transportes conduciendo tropas.

El 22 zarparon del Callao a la vista de Guise que se sintiera así: "De resultas del último combate ha quedado la "Protector" tan maltratada que no es posible mantenerla en la mar por más tiempo sin riesgo de perderla. Por falta de cobre ha perdido enteramente su andar y lo que es peor hace agua en gran cantidad, de manera que en vano he intentado perseguir al enemigo para tomarle o por lo menos echarle los transportes a pique. En una palabra, no se puede tirar un solo cañonazo, porque el estremecimiento es bastante para que se abran más las costuras y se aumente el agua. Creo que, si se me auxilia, la escuadra podrá estar en un excelente estado antes que los buques enemigos estén de regreso sobre la costa".

Al llegar Guruceta a Quilca se encontró con la noticia de la batalla de Ayacucho. Esperó y, tras de algunas incidencias, embarcó a los capitulados en los transportes y buques neutrales contratados.

Su escuadra fue en adelante de mal en peor pues sólo "Ica" y "Pezuela" llegaron a España. Los otros se rebelaron y tomaron diferentes rumbos. Así terminó el Poder Naval español en el Pacífico.

**Zarpa la escuadra de Guise a Guayaquil.—**

Poco después de la salida de Guruceta se autorizó a Guise para ir con la escuadra aliada a Guayaquil donde, como ya dijimos, estaban "Limeña" y "Montegudo" con tripulaciones colombianas.

Bolívar recomendaba a Guise a las autoridades de Guayaquil "por sus cualidades personales, como por su heroica conducta" y las instrucciones de 2 de Noviembre decían: "Desea S.E. que a la escuadra combinada del Perú y Colombia que ha ido a Guayaquil a las órdenes del Vicealmirante Guise se le den todos los auxilios que necesite... En los gastos se incluye también alguna buena cuenta a la tripulación y alguna cantidad para enganchar marineros... Entre los buques del Perú que deben ponerse en perfecto estado de guerra queda comprendido el bergantín "Congre-

so" . . . La corbeta "Limeña" se servirá U.S. mandarla entregar al Vicealmirante Guise . . . Al Capitán Pareja que manda este buque, puede encargársele uno de Colombia; a menos que no encuentre U.S. alguna dificultad en ello. De todos modos el Vicealmirante Guise está en libertad de nombrar al oficial que le parezca . . . La escuadra combinada compuesta de todos absolutamente de todos los buques de guerra de Colombia y del Perú y mandada por el Vicealmirante, deberá venir convoyando los transportes . . . el objeto que S.E. se propone al hacer estas indicaciones, es el de que vengan en el convoy 6,000 soldados por lo menos, pues que no es posible que se presente ocasión más segura; y las actuales circunstancias hacen muy temible una desgracia en lo sucesivo . . . con los convoyes desea S.E. que vengan las lanchas cañoneras que se mandaron hace tiempo para el bloqueo del Callao. Estas lanchas sería bueno que vinieran con 100 hombres de tripulación y mandadas por un oficial bien acreditado . . . Séame permitido repetir a U.S. que S.E. desea que la escuadra venga en un perfecto estado de guerra; para que luego que ella deje en Ancón los transportes, vaya a buscar a la escuadra española y destruirla. Es decir que la nuestra tendrá que hacer una campaña larga durante la cual no volverá a Guayaquil . . . "el Vicealmirante se ha quejado de la conducta de los oficiales Drinot y Baxter, en el combate del 7 de Octubre. S.E. desea que se les releve por otros de acreditado valor e inteligencia, capaces de corresponder a las esperanzas que la América tiene en un nuevo combate que el Vicealmirante dé a la escuadra española". Y como Bolívar se diera cuenta después (24 de Noviembre de 1824) que ésta podía volver; repite que la escuadra no convoye hasta que esté en perfecto estado de guerra.

Esta escuadra combinada con "Protector", "Limeña", "Congreso", "Macedonia", "Pichincha", "Chimborazo" y "Guayaquileña" con unos 140 cañones resultaba siempre más débil que la realista con 156 cañones concentrados en cinco buques grandes y la mitad de ellos montados en el "Asia".

Las instrucciones que acabamos de copiar fueron propuestas por Guise y suponían que un almirante cuya escuadra está bien preparada moral y materialmente puede lanzarse a operar según ciertas reglas esenciales para cumplir la política de su gobierno. Eran, pues, buenas, aunque algo tardías y estaban supeditadas a errores anteriores de que Guise no era culpable.

Bolívar olvidó a menudo principios navales importantes y no comparaba las fuerzas. Por no creer en la venida de Guruceta había dispersado la Escuadra, dilató la carena de los buques deshomogenizó nuestras fuerzas navales mezclándolas con las colombianas inexpertas y, por último, en lugar de dar autonomía a la flota de combate para que buscara la destrucción de la española antes que otra cosa, la ató a una operación de convoyes cuando todavía aquella era una "fleet in being", por sí sola superior a la nuestra, con base de operaciones en el centro mismo de la costa peruana y con viento favorable, porque estaba en el sur, como para caer inesperadamente sobre esos convoyes.

La inepticia de Guruceta y el triunfo de Ayacucho anulaban las consecuencias de esos errores, aunque no debemos olvidar que los resultados se debieron a Bolívar, que era un genio. Estos vencen, a veces contra la corriente; pero hasta ahora se acepta que la Marina bien organizada, fuerte y provista es el arma esencial del país que depende del mar y, puesto que los genios son raros, mejor es atenerse a lo común. En Junín ganamos por milagro; en Ayacucho la fuerza estaba del lado realista. ¿Qué hubiera sucedido si se pierden esas batallas, supuesto el estado relativo de las fuerzas navales?

### Rendición del Callao.—

El triunfo de Ayacucho no desalentó al general Rodil en la defensa del Callao, pues creía razonablemente que los auxilios pedidos por él a España, vendrían a tiempo. Bolívar, por su parte, quería terminar pronto la guerra.

Por fin, el gobierno de Chile se decidió, a mandar sus buques "O'Higgins", "Chacabuco" y "Moctezuma" al mando de Blanco Encalada para "desvanecer las malignas especies que han circulado nuestros enemigos... y manifestar la persuasión invariable en que se halla este gobierno y todo chileno, de que la guerra del Perú es guerra de Chile, no sólo por la consideración de su seguridad sino por la gloria".

El 16 de Noviembre salió de Valparaíso Blanco Encalada y demoró 31 días hasta Quilca, tocando en Arica. Guruceta estaba en Quilca y Blanco se limitó a observarlo, pues sus fuerzas eran inferiores. Regresó a Arica por agua y ahí supo que los buques realistas habían abandonado nuestras costas.

El 10 de Enero de 1825 llegó al Callao y estableció el bloqueo.

Tres días antes, la corbeta "Pichincha", que estaba en San Lorenzo, recibió cuatro cañoneras bien armadas y provistas que al mando del oficial Alonso San Julián se pasaban a nuestro partido.

Transcurrieron los meses hasta Abril cuando el 2 y 10 se acercó Blanco a tiro de los fuertes y se cañoneó con ellos. En Octubre se fue, llamado por su gobierno y el bloqueo quedó a cargo de Yllingrot hasta el 23 de Enero de 1826 día en que, con la rendición del valeroso y constante Rodil, terminó el gobierno español en América del Sur.

### Prisión y enjuiciamiento de Guise.—

Con lo anterior podríamos cerrar el relato de la guerra naval de la Independencia; pero Guise se vinculó tanto a nuestra marina que debemos decir cómo terminó su estada en Guayaquil.

Acabamos de ver que Yllingrot, nuevo Contralmirante peruano, estaba al mando de los barcos aliados en el bloqueo del Callao, de modo que Guise veía disminuir poco a poco la Escuadra de su mando. Por último, el 6 de Enero fue apresado y sometido a juicio.

Parece que la causa ostensible de este ultraje fue el reclamo de 30.000 pesos para pagar a sus tripulaciones; pero de la lectura de los papeles pertinentes se deduce que chocó el carácter de Guise con la soberbia del Gobernador de Guayaquil, Paz del Castillo, azuzada por el odio que Tomás Heres, Ministro de Marina de Bolívar, tenía al Vicealmirante, conociendo además por los anteriores líos, la escasa confianza que en éste tenía el Libertador.

Se le envió por tierra a Lima alojándolo en el trayecto en las cárceles inmundas de esa época y no fue definitivamente absuelto hasta el 22 de marzo de 1828.

Gobernaba Santa Cruz, en nombre del Presidente vitalicio, Bolívar y Heres escribe a éste a Colombia: "Se terminó por fin el famoso juicio de Guise, por medio de una sentencia que lo declara benemérito hasta las nubes... Medió el nacionalismo y toda otra consideración ha sido desecha-

Bolívar,

da . . . En fin sería nunca acabar si tratara de indicar a V.E. las abominaciones que se han cometido en este asunto". Y por último, dice que Santa Cruz (que siempre fue tan finamente tratado por el Vicealmirante) el ha declarado "que tenía datos reservados e indudables para creer que Guise estuvo bien comprometido en la conspiración últimamente descubierta".

Ya hemos dicho antes que Bolívar se mostró generoso con Guise y por esta razón no creemos, como otros autores, que él fuera responsable directo de las vejaciones sufridas por nuestro Almirante. Lo que hubo fue un odio implacable que hacia el marino sintieron los personajes colombianos secundarios que rodeaban a Bolívar en el Perú, entre ellos ese tenebroso Heres. Notaban, como era natural, la diferencia entre sus adulaciones al Libertador y la conducta digna y altiva que mantuvo siempre ante éste el Vicealmirante Guise.



**LIBRO SEGUNDO**  
**DE 1828 A 1836**



*Vice-Almirante Martín Jorge Guise, insigne organizador de nuestra Marina de Guerra, muerto en el cumplimiento de su deber, en el combate de Guayaquil, el 22 de noviembre de 1829.*

# COMBATE DE MALPELO

31 de Agosto de 1828

PERU-COLOMBIA

0 1 2 3 4 5 millas

Isla Clara

Pichincha  
Guayaquileña 125



21596

0215

0115

P115

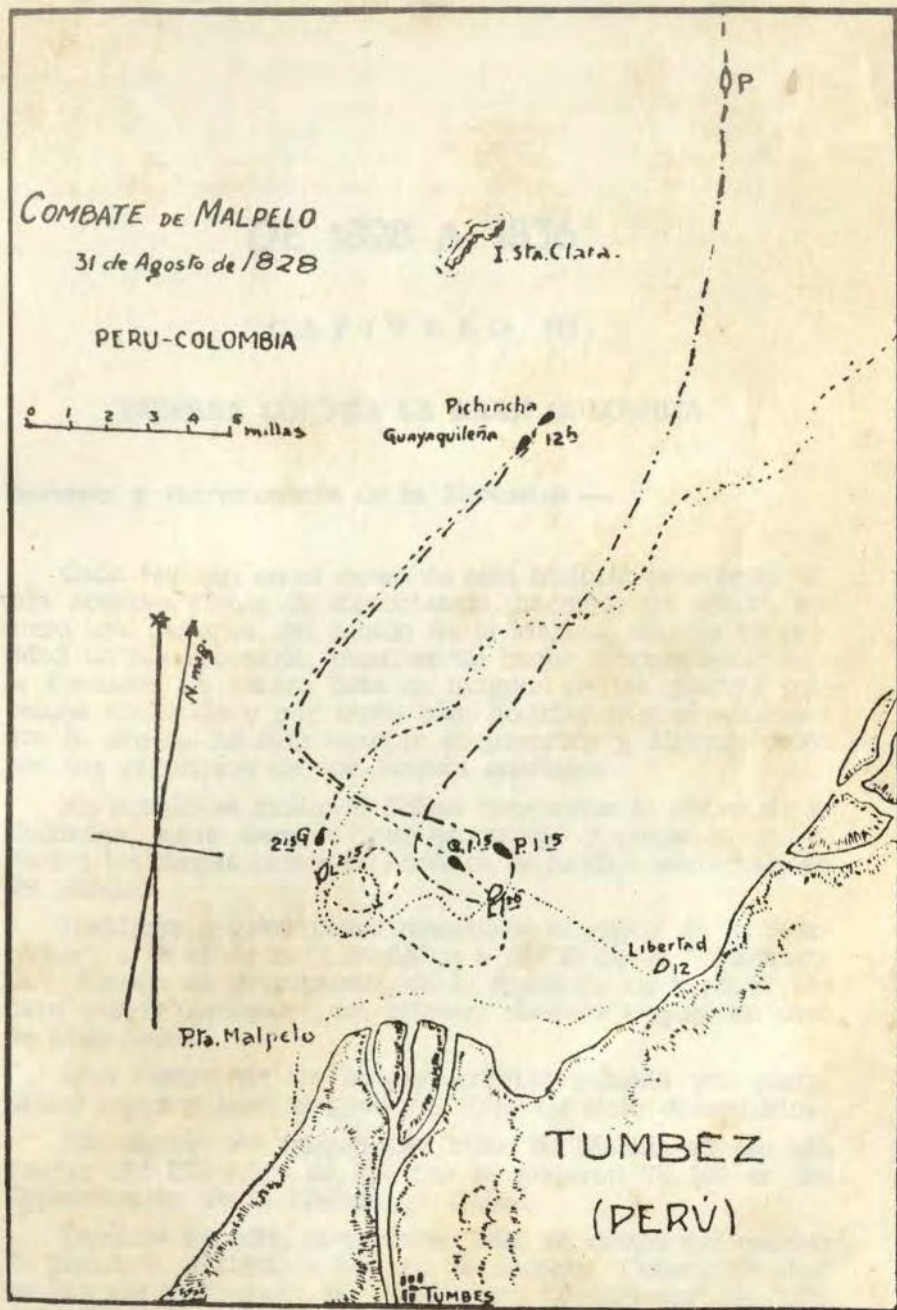
P15

Libertad  
D12

Pto. Malpelo

TUMBEZ  
(PERU)

TUMBES



## DE 1828 A 1836

### CAPITULO III

#### GUERRA CONTRA LA GRAN COLOMBIA

##### Desarme y rearmamento de la Escuadra.—

Cada vez que en el curso de esta historia se avecina algún acontecimiento de importancia, hacemos un relato, somero casi siempre, del estado de la Marina; aunque en realidad no sea necesario, pues, es un hecho singularísimo que la Escuadra no estuvo lista en ninguna de las guerras que hemos sostenido y por tanto bien podríamos sobreentender que la Marina ha sido siempre sorprendida y algunas veces por los cañonazos de los buques enemigos.

En cuanto se rindió el Callao desarmóse lo mejor de la Escuadra, como siempre "por economía" y creyendo que el Perú y los demás países de América se habían convertido en un paraíso.

Redújose a 2,600 pesos mensuales el gasto de la "Protector", a 88 el de la "Limeña" y a 137 el de la "Monteagudo", cuando en presupuesto de la época se calculan 10.000 para gastos mensuales del primero de esos buques en caso de armársele.

Con cuatro de los buques existentes había que gastar 21,000 pesos y sólo se gastaron 5,865 en siete desarmados.

En cambio los egresos del ramo de Marina en ese año fueron 256.000 soles de los que se gastaron 78.200 en las dependencias de la Marina en tierra.

Durante un año, el gobierno sólo se ocupó del cambio de nombres a algunos buques: la corbeta "General Salom" se llamará "Libertad", la "Protector", "Presidente", la "Macedonia", "Arequipeña".

El 21 de marzo de 1827 volvieron a su país las restantes fuerzas colombianas custodiadas por la "Monteagudo", "Libertad" y "Congreso" y a los trece meses de la salida de Rodil para España se ordena el rearmamento de la "Presidente" para dentro de dos meses, pues, "interesándose en ello el honor nacional el Gobierno proporcionará cuantos auxilios sean necesarios"; lo que en cierto modo equivalía a decir que la seguridad nacional se mantiene también en época de paz.

### **Bolívar nos declara la guerra y se alista la Escuadra. —**

Dice la historia que el presidente, general La Mar, ambicionaba anexar al Perú la ciudad de Cuenca donde había nacido, con el objeto de seguir gobernándonos, pues su elección fue anulada en conformidad con el artículo de la Constitución que declara que el presidente debe ser peruano de nacimiento. Existía también en Guayaquil un respetable partido no conforme aun con la anexión de esas regiones a la Gran Colombia, por último, un ejército peruano había contribuido en Bolivia a la abdicación del General Sucre, a la abolición de la Constitución boliviana y a la elección del general Santa Cruz como presidente de Bolivia.

Bolívar decretó entonces "volar a las fronteras del Perú para vengar el ultraje y La Mar respondió marchando sobre Guayaquil y Cuenca. Vióse entonces lo que significaba desarmar una Escuadra o sea casi no tenerla, cuando las operaciones marítimas iban a jugar un importantísimo papel.

Activáronse los preparativos, ya con la guerra declarada, y la "Libertad" que fue la primera en alistarse fue enviada a cruzar por el golfo de Guayaquil cuando en este puerto había, por lo menos, dos buques enemigos; pero, "como no deseaba el gobierno peruano iniciar la guerra", se encargó "tacto y energía" a su Comandante, Capitán de Fragata Carlos García del Postigo.

Este marino era hijo del Capitán de Fragata español don Isidoro García Márquez del Postigo y fue educado en España ingresando después en la Marina Real. Vino con San Martín al Perú, como Capitán de ejército y poco después pasó a ejercer ese cargo en el Regimiento "Cazadores del Perú" mandado por Gamarra con quien tuvo gran amistad. En 1821 y 1822 mandó sucesivamente el "Balcarce", la "Guayas" y la "Limeña", ascendiendo a Capitán de Corbeta e ingresando como benemérito a la Orden del Sol. En 1823 se enemistó con Bolívar y entonces ingresó al servicio de Chile hasta que el Libertador regresó a Colombia.

Después, con sólo el intervalo de 1838, en que luego de servir a Salaverry pasó a la Escuadra Chilena, siguió prestando sus distinguidos servicios a nuestra Marina. Todavía en 1849 figura en el escalafón, ya de Contralmirante, habiendo desempeñado todos los altos cargos dentro de la Institución.

### Combate de Malpelo.—

Salió la corbeta bien provista en lo material, con oficiales capaces de secundar a su brillante Jefe. La tripulación se componía de 140 hombres avezados a la maniobra de buque tan rápido en sus viradas como era la "Libertad". Su artillería constaba de 22 cañones de 24.

En la nebulosa mañana del 31 de Agosto de 1828, fondeaba la corbeta al N. de Punta Malpelo y a medio día, cuando al levantarse viento, aclaró, "avistáronse por la isla de Santa Clara los buques colombianos "Pichincha" y "Guayaquileña" que habían salido de Guayaquil a órdenes del intrépido Comodoro Wright con retención del mando de la "Guayaquileña".

Venían con exceso de tripulación, evidentemente dispuestos al abordaje para alguna operación en tierra.

Postigo mandó "zafarrancho de combate"; pero fiel a sus instrucciones, no levó, limitándose a observarlos.

Cuando, pasada la una de la tarde, comprendió que se venían contra él, dio la vela, y, en momento oportuno disparó eficazmente una andanada contra la goleta que venía a vanguardia y se puso a ceñir para no perder el barlovento.

Mientras tanto la "Pichincha", que azorraba fácilmente, no pudo acercarse en el momento debido y por último se tomó por avante con lo que dio lugar a que el combate en su momento decisivo, se redujera a un duelo singular entre los otros dos buques.

Esta brillantísima y deliberada maniobra de Postigo (que conocía perfectamente las cualidades maniobreras de los tres buques) le dio prácticamente el triunfo.

Después de una hora de cañoneo, la "Guayaquileña" había perdido 61 tripulantes y estaba muy averiada. Ahora se alejaba a toda vela hacia Guayaquil, perseguida hasta más allá de Punta Arenas, bien dentro de la ría.

Casi a la mitad del combate recibió Postigo dos balazos y fue reemplazado por el 2º Comandante Juan José Panizo,

quien, al convencerse de la imposibilidad de alcanzar a la goleta, viró a caza de la "Pichincha"; pero ya ésta había arrumbado a Paita en donde se entregó a nuestras autoridades.

Naturalmente Wright dijo que sólo se acercó a nuestro buque para hacerle algunas preguntas respecto del "mal disimulado bloqueo que mantenía", pero nosotros, compulsando los procedimientos navales de la época, nos limitamos a observar que ambos Jefes antagonistas se conocían muy bien y eran zorros viejos y audaces.

Nuestra corbeta tuvo 40 bajas contándose entre los muertos al Alférez Williamson. Ahí se batieron por una causa eminentemente nacional, además de los nombrados, los oficiales de Marina Pérez Oblitas, Villar, Pastrana, Arnáez y el contador Tomás Vivero, hijo del Vicealmirante; que permaneció en el alcázar", según el parte de Postigo. Panizo y Villar irán avanzando, de combate en combate, hasta lucir insignias de Almirante y Pérez Oblitas encontrará, pronto temprana y gloriosa muerte.

La "Libertad", a su llegada a Paita, se encontró con la grata presencia de la "Pichincha" enarbolando nuestro pabellón.

### **Asume Guise el mando de la Escuadra y sale a campaña.—**

Recién absuelto del inicuo proceso que se le había iniciado en Guayaquil, dos años antes fue designado Guise para el mando de la Escuadra que debía operar sobre ese puerto.

Desplegó su acostumbrada actividad en organizarla con todos los buques disponibles y embarcó el mayor número de oficiales peruanos.

Se componía la flota de las fragatas "Presidente" y "Monteagudo" mandadas respectivamente por Guise (que tenía como segundo al Teniente Boterín) y el Capitán de Navío Bouchard; Corbetas "Libertad" y "Pichincha" cuyos comandantes eran Capitán de Fragata Juan Elcorrobarrutia y Capitán de Corbeta Guillermo Prunier; bergantín "Congreso" a cargo del Capitán de Fragata Juan Iladoy; las goletas "Arequipeña", "Comandante Alejandro Acqueroni" y "Peruviana" y ocho lanchas cañoneras a las órdenes del Teniente 1º Alonso San Julián. Poco después se agregó el bergantín "Rápido".

Otros oficiales que, además de los nombrados, se distinguieron en esta guerra y tuvieron después destacada figura-

ción en la Marina, fueron Forcelledo y los hermanos Antonio y Domingo Valle Riestra.

Como era natural, dado el abandono en que habían estado los buques, la faena de armarlos demoró algún tiempo. Además, el Vicealmirante exigió que su escuadra zarpara bien provista y el acarreo de las municiones necesarias para diez y seis buques fue una tarea bastante difícil; pero todo lo dominó Guise con su entusiasmo y energía.

Por fin, el 18 de Setiembre, salió Guise del Callao a campaña con la mayoría de los buques y fondeó en Paita conduciendo al General La Mar que había señalado ese puerto como punto de desembarco del ejército invasor cuyo mando había asumido.

Establecióse después el bloqueo de las próximas costas enemigas durante el cual afirmaron su superioridad técnica y moral los oficiales peruanos en los numerosos tiroteos y escaramuzas consiguientes a impedir su ruptura.

#### **Combate de Guayaquil y ocupación de la ciudad.—**

El 22 de Noviembre con "Presidente" y "Libertad", "Peruviana" y cinco cañoneras, remontó Guise el río Guayas con la intención de tomar Guayaquil. Previendo que se habían colocado obstáculos en los pasajes estrechos del río había formado su escuadra en dos líneas: la primera o de vanguardia, compuesta de los buques ligeros "Peruviana" y cañoneras seguidas a medio tiro por los buques mayores.

Pronto encontró atravesado el río por una cadena y tras de ella recibió a cañonazos a nuestra primera línea la escuadra enemiga formada por "Guayaquileña", "Adela", una goleta y cuatro cañoneras.

Viendo que los nuestros no podían dominar el obstáculo, avanzó el impetuoso Guise con la "Presidente", rompió la cadena y se fondeó a toca-penoles con el enemigo al que cañoneó hasta echar a pique a unos y obligar a meterse hacia Guayaquil a los demás. La "Libertad" se había fondeado por la popa de la fragata almirante. Levó entonces nuestra Escuadra y continuó hasta ponerse al frente de las baterías del puerto, iniciándose a esa hora (4 de la tarde) el cañoneo intenso que duró hasta el 24.

En la mañana de este día, mientras maniobraba la "Presidente" varó y quedó tumbada muy cerca de la playa. Aprovecharon los del fuerte Cruces para redoblar sus disparos y Guise que, a pesar de los ruegos de sus subalternos, no quiso

abandonar la cubierta, recibió una bala de 24 que hirió también a Pérez Oblitas en momentos que éste y los hermanos Valle Riestra, cuñados de Guise, lo acompañaban. Cayó en brazos de los guardiamarinas y pocos momentos después espiraba junto con su ayudante.

Sucedióle Boterín en el mando de la fragata a la que zafó en pleamar, mientras los otros buques redoblaban el cañoneo.

Toda la oposición de tierra fue aniquilada, desembarcando audazmente la marinería de la "Peruviana" que se posesionó del fuerte Cruces. Los buques enemigos se fueron contra la playa y sus tripulantes los abandonaron.

De ellos, la "Guayaquileña" y dos lanchas cañoneras, fueron salvadas después e incorporadas a nuestra Escuadra.

Setentiocho bajas tuvieron nuestros buques que en lo material sufrieron poco y alcanzaron una victoria que hubiese sido completa sin la amarga e irreparable desaparición de su preclaro Jefe.

Su carrera en nuestra marina ha venido narrándola él mismo con sus hechos, en el decurso de estas páginas. Tanto en lo moral como en lo físico, fue un tipo genuino de su raza, determinado en los combates, moderado en el triunfo, calmado en los reveses, fuerte, sano.

La fragata mercante "Joven Corina" trajo sus restos al Callao y el 28 de Enero de 1829 se efectuaron sus funerales. No era la época como para monumentos; pero a la hora en que escribimos, noventa y seis años después de su muerte, esperan aún sus cenizas un sepulcro digno de él y de la Marina a la que sirvió con tanta fe. (1).

En Guayaquil dejamos a la Escuadra cuyo mando asumió Bouchard el 19 de Enero y continuó en su cooperación para tomar la ciudad el 1º del mes siguiente.

### Termina la Guerra.—

La goleta "Arequipeña", mandada ahora por Boterín, fue enviada a Panamá a impedir el embarque de fuerzas co-

(1).—Los restos del Vicealmirante Guise, fueron trasladados solemnemente, el domingo 17 de Octubre de 1926 junto con los del Mariscal Miller, al Panteón de los Próceres, por disposición gubernativa, y escoltados por la oficialidad y tropas de nuestra Armada y por marinería del crucero británico "Colombo", a la sazón fondeado en el Callao.

lombianas. En Panamá capturó al bergantín "John Cato", sacándolo bajo el cañoneo de los fuertes.

Este episodio, como otros de menor importancia, fueron ya operaciones secundarias después que la Escuadra había dominado la resistencia marítima del enemigo.

Hasta entonces no se había provisto a nuestros buques con tanta liberalidad y sino fuera cansado, diríamos aquí todo lo que se les envió; pero la campaña terrestre, fatal a nuestras armas, esterilizó la acción brillante y eficaz de la Marina que, faltándole ahora las inspiraciones de Guise y sin tener que hacer en Guayaquil, continuó fondeada en este puerto.

El 18 de Mayo se incendiaba y volaba nuestra famosa "Presidente" que de Guayaquil salió para incorporarse a la Marina del Perú y ahí terminó su recordable vida.

Compensó en algo la pérdida de este buque la compra a Chile de su corbeta "Independencia".

Poco a poco fueron volviendo los buques al Callao y, con la celebración de la paz, se inició el clásico desarme.

### INFLUENCIA DEL PODER NAVAL EN LA INDEPENDENCIA DEL PERU

No es inútil resumir las impresiones que hemos consignado a medida que se desarrollaban los sucesos en la trascendental época transcurrida desde que pasamos de Colonia a la categoría de República independiente cuyos destinos, naturalmente, quedaban en nuestras manos, hasta el año 1830, en que ya principian a dibujarse, un tanto más claros, los contornos político-sociales de la flamante nacionalidad.

Hemos acompañado a la Marina en las vicisitudes porque fue pasando hasta convertirse, acaso sin mucha influencia proveniente de ella misma, en el instrumento primordial de nuestra respetabilidad exterior.

La naturaleza permitiendo que nuestra extensa faja de costa se compusiese de innumerables desembarcaderos separados entre sí, por tierra, por verdaderos desiertos, incomunicables en esa época y faltos del esencial elemento, agua, señaló desde antes de la insurrección libertadora el camino fácil y seguro de la mar para cualquier empresa pacífica o guerrera que tuviera por teatro nuestro país.

Los españoles que no supieron mantener en acción su Poder Naval, se dieron cuenta de ese axioma y pasaron por la dolorosa decisión de abandonar la Capital para establecerse en la sierra llena de recursos, de gente y provisiones y en la cual se mantuvieron, haciendo de tiempo en tiempo excursiones a la costa para buscar a los ejércitos patriotas.

Pero como el alcance del poder náutico es ilimitado, a la larga fueron buscados y batidos en la sierra por los ejércitos que, con el apoyo del mar, vinieron del sur y norte y los que en nuestras costas se formaron.

Tan decisiva fue esta influencia que Cochrane con su escuadra barrió los mares hasta Panamá y posibilitó y transportó la expedición de San Martín.

Si no hubiese sido por la desgraciada inquina entre Cochrane y el héroe argentino y aun la indisciplina de su misma escuadra, a fines de 1822 hubiese quedado consolidada la independencia del Perú; pero hubo de comenzarse otra vez buscando desde luego el apoyo de una Escuadra propia.

No vamos a repetir en intenso, los numerosos errores que con la Marina se cometieron y que felizmente la energía y pericia de Guise, ayudadas por un conjunto de circunstancias favorables, transformaron en nuestro favor.

Debemos recordar que el año de 1824 puede calificarse de terrible. Riñas entre Bolívar, sus servidores y Guise impotencia de la Escuadra de éste, pérdida de la base naval del Callao y formación de un formidable alarde marítimo hispánico. Todo debido a los errores anotados y la posesión por los realistas de la base de Chiloé muy apropiada para la carena de los buques que venían por el Cabo de Hornos y capaz, como vimos, de construirlos o armarlos con la facilidad con que en ese tiempo se transformaba un buque mercante en guerrero.

De todo aquello se resintió la acción de la Marina peruana que fue poco ofensiva debido a su estado de abandono.

Sin embargo, no dejó de manifestar alguna actividad aunque ayudada por el marasmo de la española. Protegió las expediciones a intermedios y salvó los restos de esos ejércitos, transportó y convoyó al ejército de Bolívar y contribuyó esencialmente al sitio y rendición final del Callao.

Hemos dicho, también, que los héroes de la Independencia tuvieron clarísima percepción del rol decisivo que en esa guerra debía jugar la Marina, pero distraídos con los acontecimientos terrestres el cuidado de los ejércitos, la orga-

nización del país ocupado por ellos y que muchas veces les fue hostil, las rencillas políticas y las traiciones o ayuda tibia de algunos personajes les hicieron olvidar muchas veces las necesidades de la Armada.

Carenas de los buques en constante movimiento y averiados en combate, se hizo pocas horas antes de la batalla de Ayacucho. Los sueldos eran pagados con imponderables atrasos hasta de un año; faltaron a veces los víveres y hasta el agua y eran irrisorios los arbitrios a que en muchas ocasiones recurrieron los jefes patriotas para mejorar este clamoroso estado.

En plena posesión de una escuadra formidable y de dos bases navales, los españoles pudieron desorganizar y aun destruir los convoyes de tropas que vinieron de Colombia, pues nuestra escuadra, aun con la ayuda de la colombiana, estaba muy repartida.

El personal superior era magnífico: excelentes maniobristas, enamorados de la lucha a cañón a corta distancia o al abordaje; pero un tanto duros de carácter, indisciplinados y celosos de que sus pagas fuesen puntuales, aunque esto último deba atribuirse a su raza, positiva y justa y al carácter de los servicios que aquí prestaban.

Por otra parte, Guise, su jefe, dábales el ejemplo, pues si bien las quejas que continuamente enviaba a Bolívar estaban fundadas en motivos justos, no sabía contenerse en los límites debidos y tenía arranques de cólera que lo llevaron en algunas ocasiones a insubordinación declarada.

Más no podemos menos que figurarnos a un Almirante, por más espíritu de sacrificio que tenga, al frente de una escuadra con un rol tan importante y peligroso, en plena guerra, oyendo día tras día, a veces por espacio de once meses, el clamor de sus capitanes y tripulaciones exigiendo la remuneración de sus nobles servicios.

Esto dio lugar a espectáculos bochornosos, en los preciosos albores de la Marina nacional, como las repetidas sublevaciones y sustracciones de buques en los momentos más apremiantes.

Poco a poco fueron incorporándose al servicio de la Armada los jóvenes peruanos que tanto interés manifestaba Guise en atraer a sus buques y que honraron la profesión durante los tiempos que siguieron a la Independencia.

Fueron oficiales de escuela típicamente británica que desde su niñez aprendieron los secretos de la carrera en los

buques mismos, mantenidos harto tiempo en la mar y batiéndose a menudo, con sus buques escrupulosamente limpios y con decidido aspecto naval; rol diario cumplido con estrictez; manejo rápido y deliberado del cañón; uso de las velas para tomarse el barlovento y poder caer bien cerca del enemigo, conocimiento práctico de los puntos esenciales de su profesión.

Las tripulaciones fueron compuestas al principio por británicos y de otras nacionalidades y un gran núcleo de gente nuestra, costeña y pescadora, ágiles para la arboladura y cabullería, disciplinados y de muy buen ojo para los cañones.

Poco a poco quedaron los extranjeros sólo como contramaestre y condestables y, en algunos casos, fueron reemplazados por peruanos, aun en esos menesteres.

Como algunos oficiales de la Marina española pasaron a servir en la nuestra, trajeron algo de la organización existente en su país y en especial las "Ordenanzas Navales" que rigieron después muchos años en nuestra Armada. Lo mismo sucedió con los títulos de los oficiales y demás tripulantes y con la organización de las dependencias del ramo, especialmente las Capitanías de puertos y las Milicias Navales.

La otra guerra que tuvimos en este período y en la cual la Marina jugó un papel brillantísimo, se esterilizó por culpa de las disensiones surgidas en nuestro ejército, entre los militares aspirantes al gobierno de la Nación y en lugar de haberse arreglado los límites con la Gran Colombia, se enredó su gestión para más adelante con la aceptación del pacto de Tarqui.

Tal es, en resumen, la acción que ejercitó la Armada Nacional en la primera década de su vida libre.



## CAPITULO IV

### LA MARINA EN LOS GOBIERNOS DE GAMARRA Y SALAVERRY

#### Período de desorden.—

Gamarra, que había derrocado a la Mar, fue elegido presidente y gobernó hasta 1833. El Congreso proclamó Presidente a Orbegoso; pero Gamarra impuso a Bermúdez. Siguió el país en revuelta todo el año hasta que Orbegoso fue reconocido como único gobernante.

Como la escuadra había quedado notablemente reducida, poca es la actuación de ella en los desgraciados sucesos que iban incubando el próximo desastre; aunque no faltó una sublevación y fue en 1832 que se alzaron "Libertad" y "Congreso" en Islay, y el bergantín "Arequipeño" fue en su persecución al mando de Boterín, quien capturó ambos buques en Cobija y los restituyó a la Marina.

Decretos sobre organización y autonomía de la Escuela Central de Marina, sobre el tiempo de servicios en cada clase y cambios en los uniformes y, acaso, la primera exploración a los ríos Pachitea y Ucayali efectuada en 1834 por el Teniente Ranión Azcárate, son los acontecimientos recordables de esos revueltos tiempos.

Pero en el último año dicho, las destituciones y cambios de colocación permiten comprender, en medio de la escasez de documentos, y corroborar después por los que existen del año 1835 y siguientes, que el personal de la Armada iba siendo atraído por el sumidero de la política. En una palabra: el desgobierno hacía su obra.

Un buen ejemplo nos proporciona el decreto del 20 de Febrero de 1834, cuyo artículo primero dice:

"Para ocupar en el servicio a jefes y oficiales que han estado con los sediciosos es preciso averiguar si se han pasado de buena fe y son acreedores a la confianza del gobierno".

En Enero de 1835 continúan los cambios de personal; el comandante general, Capitán de Navío José María García, entregó el cargo a García del Postigo que a su vez fue relevado por el Capitán de Navío Iladoy; y así en los grados subalternos, tanto a bordo como en tierra, todos eran sospechosos para Orbegoso.

El estado económico era por demás insostenible. García del Postigo impone como condición para aceptar la Comandancia General que se le pague mensualmente "porque con el atraso con que se abonan los sueldos no podrá sostener la decencia del puesto y a su numerosa familia".

Tan sólo del año 1834 se debía a los marinos 90.000 pesos.

Cuando Iladoy asume la Comandancia General de Marina dice. "que habiendo estado por dos años sin paga los oficiales de marina no tienen ni espada" y que "o se les da un socorro o se les proporciona 6 u 8 espadas".

Por último, culminó todo en la más terrible indisciplina hasta el punto de que entre oficiales se negaban el saludo militar.

Un Capitán de Fragata acusado por el superior como "insubordinado incorregible" fue pocos días después a servir como ayudante de S.E.

### Dictadura de Salaverry.—

El 23 de Febrero de 1835 se proclamó Salaverry Presidente del Perú y Orbegoso, que estaba en Arequipa, llamó a Santa Cruz, que atravesó la frontera a la cabeza de un ejército boliviano.

Algunos marinos se plegaron a este movimiento y otros, como García del Postigo, Iladoy y Boterín, al de Salaverry.

Salaverry improvisó elementos con gran actividad; pero como, sin prever el futuro, inclinó hacia Chile su política internacional, creyó innecesaria la fortaleza del Callao y vendió los cañones del castillo de la "Independencia" para obtener dinero, permitió el embarque de pólvora para Valparaíso e imitando a Orbegoso, ahora su enemigo; celebró un absurdo tratado de comercio con Chile cuya figura dominante era Portales, antiguo negociante en azúcar y enemigo del Perú.

Los buques armados eran las corbetas "Convención" y "Libertad" —a la que se puso "Restauradora"— y las goletas "Peruviana" y "Limeña".

En la marina mercante, alquilados: "Monteagudo", "Congreso" y "Orbegoso". En los tres meses siguientes se fueron incorporando los bergantines "Flor del Mar" y "Huáscar", goletas "Carolina" y "Mercedes" y tres lanchas cañoneras.

La situación económica había empeorado en Mayo, Iladoy se dirige al Secretario General de S.E advirtiéndole "que la Resolución que cambia las insignias de los oficiales de la Armada no es posible cumplirla por la miseria en que están por la falta de pagos de la anterior administración, particularmente en los años 33 y 34 en que sólo se pagaron siete meses como es notorio a U.S. y S.E. y aunque se dio una paga el mes anterior no les ha sido suficiente para cubrir los créditos que cada uno tenía". "Es casi imposible poder resistir por más tiempo oyendo los clamores del Departamento viendo su lamentable estado por falta de pagas".

Hemos dicho que la adhesión de los marinos al ilustre cuanto desgraciado Salaverry no había sido unánime y todavía en el transcurso de los primeros meses de su rápido paso por el Poder fueron desprendiéndose de su servicio, principalmente los marinos británicos y algunos peruanos de importancia.

Difícil era también, al finalizar el año, conseguir marinearía experta. Parker, uno de los británicos separados de la Escuadra y que por enfermedad de Sealy, el vicecónsul de su patria, desempeñaba sus funciones, informó al cónsul Belford Wilson y éste reclamó que 12 súbditos ingleses estaban a la fuerza en la corbeta "Libertad".

Así emprendió Salaverry su campaña contra Santa Cruz al mismo tiempo que la Escuadra iniciaba el bloqueo de las costas desde Nazca hasta Cobija. Iladoy tuvo el mando de las fuerzas bloqueadoras compuestas de la "Libertad", "Arequipeño" (ex-Rápido) y bergantín "Huáscar" (armado con un cañón de 24,2 carronadas de 18; 61 tripulantes y 240 toneladas de desplazamiento). Los otros buques se ocuparon en el transporte del ejército de Salaverry yendo después el "Congreso", al mando del Capitán de Corbeta Manuel Sauri, a reforzar a Iladoy.

No faltaron episodios guerreros durante esas comisiones. La flotilla de Iladoy tomó a viva fuerza a Islay que estaba fortificado; Arica, defendida por 8 cañones de 18 y las fuerzas bolivianas de Anglada, cayó, después de recio combate, en poder del bergantín "Congreso".

Al terminar el año fue ascendido a Contralmirante García del Postigo y tomó el mando de la Escuadra con su insignia en la "Restauradora". Acababa de atacar Arica, ocupada nuevamente por los bolivianos, cuando supo la derrota de Salaverry. Volvió al Callao el 20 de Febrero de 1836 y fue recibido a cañonazos.

Entonces ofició al Jefe Supremo del Departamento de Lima:

"Voy a buscar, con la escuadra de mi mando, al Presidente pues sé que de orden de U.S. se me ha hecho fuego cuando venía a someterme a la autoridad nacional y para ello entré al puerto con bandera blanca".

Poco después vino la "Restauradora", la dejó en el Callao, se asiló en la fragata de guerra francesa "Flora" y desde ahí ofició la entrega de la escuadra a las autoridades, según convenio firmado en Huanchaco con los representantes de Orbegoso y, como Santa Cruz había decretado su expulsión, se fue a Chile donde entró al servicio de la Marina. Para la comisión de esta aparente falta cuya justificación se verá en las próximas páginas, debemos adelantar que Gamarra, su íntimo amigo estaba ya en Chile junto con otros prominentes peruanos y que el General Bulnes, futuro invasor del Perú, era su sobrino.

### Combates de Pabellón de Pica y del Callao.—

Mientras Salaverry y Santa Cruz maniobraban con sus ejércitos, algunos marinos extranjeros que habían servido en nuestra escuadra y otros peruanos, enemigos del primero, fueron solicitados para tripular la goleta ballenera "Yanacocha" que los comisionados de Orbegoso acababan de comprar a unos judíos en Valparaíso, pagando 50.000 pesos que a su vez se obtuvieron de un empréstito contrato en ese puerto al 2 y  $\frac{1}{2}$  % mensual.

Tripulaban la "Yanacocha" marineros escogidos por Enrique Freeman, Capitán de Fragata del Perú, al cual servía desde 1822. Había emigrado a Chile porque Salaverry apoyó las quejas que "por su excesiva severidad" atribuíanle sus oficiales aunque se le reconocía "valor, competencia profesional y experiencia". Su segundo era el Teniente 1° Antonio Valle Riestra, formado como sabemos, en la Escuela de Guise.

Salió la "Yanacocha", semi-armada, con rumbo a Coquimbo en donde compraron cuatro cañones de a 6 y algunos otros útiles de guerra con qué reforzar al buque. En Cobija adquirieron un cañón de a 12 que fue también montado a bordo.



*Contralmirante D. Ignacio Mariátegui ilustre marino peruano, jefe de la  
Escuadra expedicionaria a Guayaquil, en 1859.*

Iba ya la goleta armada con 10 cañones de a 6 y uno de a 12 cuando se acercaba a atracar a la coleta de Vitor para recibir una columna de infantería que ahí los esperaba. Pero antes frente a pabellón de Pica, el 11 de Febrero en la madrugada, se encontraron con el bergantín salaverrino "Arequipeño", más fuerte que la goleta y mandado por el Capitán de Corbeta Ignacio Mariátegui.

Ambos se reconocieron, aunque según dice Valle Riestra, su buque fue sorprendido, y Freeman viró de la vuelta de tierra con la intención de abordar al "Arequipeño", más dándose cuenta que el viento aumentaba, se volvió contra el enemigo.

Cañoneábanse reciamente tratando cada uno de sacar el mejor partido de sus respectivas cualidades. "Arequipeño", más fuerte y alteroso, barría la cubierta de la goleta y ésta procuraba abordar al bergantín.

Varias veces se repitió la maniobra con desventaja de la "Yanacocha" hasta que, al acercarse nuevamente, se abordaron. muriendo Freeman y el combate terminó en favor del "Arequipeño", después de una lucha cuerpo a cuerpo en la cubierta de la "Yanacocha".

Ambos quedaron bastante averiados y su personal diezmado; pero pudieron emprender viaje.

Valle Riestra dice en su parte que "pudo salvar de ser bayonetado por la generosidad del Oficial abordador, Silva Rodríguez, que antes nos habían ligado vínculos de amistad y de una misma causa en la Marina".

Por algo se ha dicho que ésta es el "termómetro del estado de un país". Si gobernantes y maestros, militares y civiles se combatían, hubiese sido sobrehumano que los marinos se sustrajeran a ese ambiente.

Como el combate tuvo lugar después del triunfo de Santa Cruz, los dos buques se entregaron a las autoridades de Orbegoso, a su llegada al Callao y así resultó el vencedor vencido, pues Mariátegui y otros tuvieron que fugar a Guayaquil.

Otro episodio fue el combate sostenido por dos horas en aguas del Callao entre las cañoneras orbegosistas destacadas de Chorrillos al mando del Capitán de Fragata Jorge French y los buques "Isabel" y "Flor del Mar" que el Teniente 1º Diego de la Haza estaba armando en favor de Salaverry. Los atacantes fueron rechazados; los buques, cuando estuvieron listos, salieron a cruzar por el N. y regresaron a entregarse después de la batalla de Socabaya.

### ESCUADRA DEL PERU EN 1836

Corbeta	"Libertad"	— 24 cañones de 12
Corbeta	"Socabaya"	— 24 cañones de 12
Corbeta	"Confederación"	— 20 cañones de 12
Bergantín	"Fundador"	— 4 cañones de 12, 16 de 8.
Bergantín	"Arequipeño"	— primero tuvo 1 cañón de 32 y 12 de 8; después 1 cañón largo de 24 y largo de 12 - 4 de 9
Bergantín	"Junín"	— 2 cañones de 12 - 4 de 9.
Bergantín	"Flor de Mar"	— Sin artillería
Barca	"Santa Cruz"	— 12 cañones de 9.
Goleta	"Limeña"	— 1 cañón de 8
Goleta	"Peruviana"	— 1 cañón de 12
Goleta	"Yanacocha"	— 10 cañones de 6
Fragata	"Monteagudo"	— 12 cañones de 12 (alquilada como mercante).

### ESCUADRA DE CHILE EN 1836

Bergantín	"Aquiles"	— 20 cañones de 12
Corbeta	"Valparaíso"	— 24 cañones de 12
Goleta	"Colocolo"	— 6 cañones de 8
Goleta	"Janequeo"	— 6 cañones de 8

Ambas escuadras poseían lanchas cañoneras para operaciones cerca de los puertos.

## LIBRO TERCERO

# Confederación Perú - Boliviana.

## CAPITULO V

### CAMPANAS NAVALES DE LOS AÑOS 1838 & 1839

La Confederación...

Los sucesos... LIBRO TERCERO

## CONFEDERACION PERU - BOLIVIANA

Entrevistándose las revoluciones con la intervención, se  
desarrolla una vez más y abarca otras, de los diez países que más  
nos interesa en la vida del Perú. Revolucionaria, progresista,  
nada, lo, empujaron a tres naciones y salieron a primera vez  
la paz que nunca presenciamos el carácter de guerra entre  
estas naciones, a pesar de no haberse del del espíritu, hasta  
te un hecho capital. Perú, Bolivia y Chile se colocaron en  
unidades. El objetivo es la separación de el Pacifico  
meridional. Perú y Bolivia quieren salir, desde Chile,  
Santa Cruz y se partido guerra. Chile, Chile, Chile, Chile,  
después de haberse, se opone. A Chile no le conviene. Pa-  
ra que sea la tradición de la vida o de muerte. Debe estar  
fuerza con todas las fuerzas hacia revolución.

En lo adelante se ve que Chile nos combata, que  
el error fundamental de Santa Cruz y de los peruanos que  
se pasaron al bando enemigo, pero no comprendieron la  
importancia de la Confederación, considerando solamente sus  
intereses políticos, aquel porque no habían siquiera a volar  
brar el destino del que la libertad jugaría en la defensa de  
su gran zona continental, y se lanzó en cuenta que su único  
objetivo era que por Chile, pues, aunque participando  
en 1838, esta nación perdiera cualquier interés de  
las regiones peruanas.

## LIBRO TERCERO

# Confederación Perú - Boliviana

## CAPITULO V

### CAMPAÑAS NAVALES DE LOS AÑOS 1836 a 1838

#### La Confederación.—

Los acontecimientos políticos, internos y externos, que tuvieron lugar en los años 1836 a 1838, con muy cortos intervalos de paz precaria, hemos comenzado a narrarlos aunque someramente, limitándonos así, conforme el plan de este libro, a lo que directamente se relaciona con la Marina.

Entremézclanse las revoluciones con la intervención, solapada unas veces y abierta otras, de los dos países que más han influido en la vida del Perú. Reivindicación, restauración, etc. envuelven a tres naciones y aunque a primera vista parece que nunca presentan el carácter de guerra netamente nacional, a poco que se ahonda en su estudio, resalta un hecho capital: Perú, Bolivia y Chile se combaten obstinadamente. El objetivo es la supremacía en el Pacífico sur-americano. Perú y Bolivia quieren unirse, mejor dicho, Santa Cruz y su partido quieren unirlos. Muchos peruanos, ciegos o ambiciosos, se oponen. A Chile no le conviene. Para este país la cuestión es de vida o de muerte. Debía pues, luchar con todas sus fuerzas hasta separarnos.

Más lo admirable no es que Chile nos combatiera, sino el error profundísimo de Santa Cruz y de los peruanos que se pasaron al campo enemigo; éstos por no comprender la importancia de la Confederación, prefiriendo satisfacer sus odios políticos; aquél porque no alcanzó siquiera a vislumbrar el decisivo rol que la Marina jugaría en la defensa de su grandiosa concepción, si se tiene en cuenta que su único adversario tenía que ser Chile, pues, aunque estuviésemos en paz, ésta nunca perdura cuando chocan los intereses de los respectivos países.

En el curso de la lucha manifestó Santa Cruz una tremenda ignorancia al respecto, hasta el punto de planear seriamente la invasión de Chile por tierra; mientras la clarividencia naval, constantemente demostrada por los gobernantes chilenos, se ejemplarizó de nuevo.

### Las escuadras del Perú y Chile.—

Por esta época componíase la escuadra de Chile de la corbeta "Valparaíso", bergantín "Águiles", goleta "Colocolo" y otros buques de menor importancia. El país estaba unido bajo la dura férula de Portales. Tenía marinos que habían servido en las guerras de su independencia y comenzaban a incorporársele los que fueron dejando el servicio del Perú: británicos y peruanos y, lo que era más temible para nuestro desordenado y poco astuto país, los gobernantes y marinos de Chile estaban saturados de los métodos expeditivos de Cochrane.

La escuadra del Perú era más fuerte en lo material. Teníamos las corbetas "Libertad", "Confederación" y "Socabaya", bergantines "Fundador" (ex-Congreso) "Arequipeño", "Junín", "Flor del Mar", barca "Santa Cruz" (ex-Isabel) y goletas "Peruviana", "Yanacocha" y "Limeña".

En cuanto a personal las cosas no habían mejorado respecto a los años anteriores: jefes y oficiales buenos pero escasos y no muy unidos; tripulaciones poco diestras y aun más escasas. No conocían casi la navegación en escuadra porque los buques estaban dispersos y sin salir a la mar, entre Guayaquil, Callao y Arica.

Por último, la confusión y el desgobierno no habían terminado con el triunfo de Santa Cruz. En Enero se nombró Comandante General de la Marina al "Coronel de Caballería" Salvador Soyer, quien, al aceptar el cargo, declara "que no tiene conocimientos". En Marzo avisa que "son repetidas las representaciones que he hecho a U.S. manifestando el estado miserable del Departamento y buques de guerra cuyas tripulaciones están desnudas y faltas de oficiales".

En Mayo asume el cargo de Soyer otro profano; el general Herrera de Bolivia, dejando a un lado a marino tan brillante como Jorge Young.

Además, en esa época era costumbre alquilar a particulares las naves en desarme. Fue así como Orbegoso había rematado la fragata "Monteagudo" y el bergantín "Orbego-

so" a la firma española Torres Quiroga por 8.000 pesos anuales.

### Sorpresa del Callao. —

El general Chileno Freire, que estaba desterrado en el Perú, fletó a la "Monteagudo" y el 7 de Julio de 1836 expedicionó a Chile levantando la bandera revolucionaria.

A la vista de Juan Fernández se sublevó la marinería y arrumbaron a Valparaíso donde el buque fue agregado a la Marina de Chile.

El gobierno de ese país, para iniciar las hostilidades contra el Perú, alegó como pretexto que el nuestro había facilitado esa expedición, lo cual no era cierto, y lo prueba el hecho de que ningún historiador chileno lo acepta como verdadero y así lo reconoció Garrido expresamente en el famoso convenio de 28 Agosto de 1836.

Informados los chilenos, por la noticia que llevó la "Monteagudo", de la dispersión antedicha y del semi-desarme de los barcos fondeados en el Callao, se decidieron a tentar un golpe de mano muy propio de su índole artera. El 31 de Agosto salieron de Valparaíso el "Aguiles" y "Colocolo" trayendo, para ocultar mejor su plan, a Victoriano Garrido con el título de "Comisionado del gobierno chileno". Este Garrido era un español traidor a su país en la época de la Independencia.

En la mañana del 21 de Agosto fondearon en el Callao los buques chilenos y, al visitar sus comandantes al Capitán del Puerto, éste les aceptó la excusa por no haber saludado a la plaza, lo que harían al día siguiente.

Era así imposible sospechar que fueran capaces de la felonía próxima a consumarse y mucho menos con un diplomático a bordo.

A las 12 de la noche desatracharon de los costados del "Aguiles" cinco botes tripulados con 80 marineros y soldados. Tras una pequeña resistencia de los pocos tripulantes de nuestros buques, se llevaron a fondear cerca del cabezo de San Lorenzo a la barca "Santa Cruz", bergantín "Arequipaño" y goleta "Peruviana".

Al día siguiente envió Garrido al General Herrera, esta nota:

"La inexplicable conducta del gobierno peruano, ha obligado al mío a tomar por su propia defensa las medidas de

que U. S. tendrá noticias por otros conductos. La intención del gobierno de Chile es retener los buques de que me he apoderado como prenda de las disposiciones pacíficas de la República del Perú y con la mira, quizás, de devolverlos en el momento en que se den suficientes garantías de paz”.

Así quiso justificarse un hecho que Vicuña Mackena, el más nacionalista de los historiadores chilenos, en su obra “Diego Portales”, lapida así: “La sorpresa del 21 de Agosto, en plena paz, en el Callao, es uno de los actos más odiosos que puedan practicarse entre vecinos”. “Deshonroso atentado que se calificó de sorpresa heroica”.

Más no nos deja tan absortos la actitud de los chilenos como la de nuestros gobernantes y connacionales mezclados en estos infames sucesos.

Dos ejemplos bastan: Desde Valparaíso (4 de Setiembre) decía a Gamarra el Coronel peruano Bujanda: “Pardo y Martínez trabajan por Vivanco. La guerra al Perú es inevitable. Nosotros no somos parte, pero debemos aprovecharnos de ella para ver lo que podamos hacer por nuestra Patria. El “Águiles” y la “Colocolo” salieron de aquí para apoderarse de sorpresa de todos los buques peruanos de guerra, que a mi entender en esta fecha estarán todos tomados, de consiguiente serán bloqueados todos los puertos del Perú, y cualquiera fuerza que se levante contra Santa Cruz será protegida por la escuadra chilena”.

A bordo de la Fragata de guerra británica “Talbot”, el 28 de Agosto a las 4 de la tarde, se firmó uno de los más bochornosos convenios que haya autorizado gobierno peruano.

Legalizóse la posesión por Chile de los tres buques sustraídos en la sorpresa del 21. Aceptamos no armar más buques durante el término de cuatro meses y nos desatendíamos de la “Monteagudo”.

¡Mayor afrenta no ha sufrido ni sufrirá jamás la Marina de mi Patria!

El 2 de Setiembre partían los chilenos con el fruto de su inicuo proceder, más, sea como fuere, el hecho resultaba también un duro golpe material para nosotros que por imprevisión habíamos permitido que la Marina enemiga se reforzara a expensas de la nuestra.

#### **Reanúdanse las hostilidades. —**

El 19 de Octubre del mismo año zarparon de Valparaíso con destino al Callao, cinco buques chilenos: “Valparaíso”

so" al mando del galense Bynon, con la insignia del almirante Blanco Encalada, jefe de la expedición; "Aquiles", al mando del inglés Simpson; "Monteagudo", comandante Martínez; "Orbegoso", comandante Díaz y "Colocolo", comandante Roberto Henson.

Quisieron recalar en son de paz al Callao, sin duda para intentar una nueva felonía; pero el general Herrera les negó la entrada, reanudándose las hostilidades que era el deseo de los chilenos.

Hasta donde pueden llegar el cinismo y la desvergüenza en las relaciones internacionales, vamos a verlo ahora. Refiriéndose a la negativa antedicha y fingiendo olvidar los actos del 21 de Agosto, decía Blanco, en oficio al Gobernador del Callao: "Negar la entrada a la Escuadra chilena a un puerto de un Estado amigo y al tiempo mismo de conducir un ministro plenipotenciario, me parece un acto positivo de hostilidad que no alcanza a comprender . . . .". Pero, como su verdadera intención era apoderarse de otros buques peruanos, barajó la costa hacia el Norte, en busca de ellos.

En Octubre 25, el general venezolano Morán, que había sido nombrado jefe de la Escuadra, recibió instrucciones para abrirlas a treinta millas al Norte del Callao y en ellas se le ordenaba, entre otras cosas, reunirse con el "Congreso" y la "Limeña" en Huanchaco y esperar a la "Libertad" y "Yanacocha" que debían llegar de Paita; pero como tardaran fueron a buscarlas en ese puerto.

Mientras tanto ya habían salido al Sur ambos buques, pero en el camino ocurrió la sublevación de la "Libertad", que narraremos después.

Sin embargo de este contratiempo, reunióse Morán con los bergantines "Flor del Mar" y "Catalina" a los que mandó días después, al norte, volviendo a juntarse el 9 de Noviembre en Puná, de donde zarparon para Guayaquil el 12 en la noche. Horas después arribaron los buques chilenos "Monteagudo" y "Orbegoso" que habían permanecido en Paita dos días en busca de noticias de la escuadra de Morán y esperando al "Aquiles" y "Valparaíso" que entraron a Guayaquil el 15.

Intimaron rendición los chilenos a los nuestros y naturalmente fue rechazada, aunque nuestra flotilla era inferior, al mismo tiempo que el gobierno ecuatoriano, conocedor de los métodos de Chile, cumplió enérgicamente con su deber al notificar a ambas escuadras su decisión de hacer respetar

los preceptos del Derecho Internacional y pedirles que hicieran otro tanto.

El 23 salieron de Guayaquil el "Aguiles" y el "Valparaíso" y después los buques peruanos que fondearon en la boca de Chupadores a unas cinco millas de los restantes barcos enemigos.

Cuatro días estuvieron los nuestros engañándolos con falsas maniobras para despistarlos del verdadero sitio por donde pensaban salir y a media noche zarparon por la boca de Maquillana.

Fue tan completa la sorpresa, que sólo dos días después se dieron cuenta los chilenos y salieron también. En Tumbes desembarcaron y saquearon al pueblo como antes. Díaz comandante de la "Orbegoso", había procedido en Puná, por lo que se le sometió a Consejo de Guerra a su vuelta a Chile, siendo absuelto.

El "Aguiles" y la "Valparaíso" anarecieron frente al Callao y establecieron el bloqueo, mientras el ministro chileno Egaña entretenía a nuestro gobierno con falsas negociaciones y entre Blanco Encalada y Herrera firmaban un convenio por el estilo del ajustado con Garrido.

El 20 de Enero de 1837 los chilenos se acercaron al Callao, pero Young con la "Yanacocha" y las lanchas cañoneras los rechazaron hasta el cabezo de San Lorenzo. El 21 repitióse el combate con el mismo resultado y al siguiente día zarparon los buques enemigos con rumbo a Huacho a proveerse de agua y de ahí fuéronse a Valparaíso.

Poco después llegó Morán con sus buques al Callao; pero el intervalo entre ésta y la siguiente expedición chilena, no se aprovechó debidamente.

### **Sublévase la corbeta "Libertad" e iza bandera chilena.—**

En Noviembre del año anterior perdimos a la corbeta "Libertad", el mejor buque de nuestra escuadra, ningún oficial era peruano.

Había salido a Centro América llevando deportados a varios militares enemigos de Santa Cruz, y al llegar a San Blas el 3 de Julio, la tripulación arrestó al comandante Giral Chacón y se vino a Guayaquil, donde el cónsul peruano tenía orden de mandar que el buque fuese a Paita a reunirse con Morán. Repúsose en el mando a Giral y despachóse al buque a Paita buscando una solución al enredo que llegó a

conocer el cónsul, pues los emigrados trataron de sublevar el buque en Guayaquil y sólo fallaron al querer que participara la goleta "Yanacocha" que ahora acompañaba a la "Libertad".

Sin embargo, ayudados por el famoso literato don Andrés Bello, lograron embarcar en la corbeta al piloto francés Leon Segnoret y al ecuatoriano Manuel Uruga, práctico del Río Guayas.

En Paita desembarcó Giral Chacón y el mandó recayó en el piloto ecuatoriano Pedro Santillán que servía desde antes a la Armada Peruana.

El nuevo puerto de arribada debía ser Huanchaco, siempre en busca de la escuadra de Morán; pero en el viaje estalló la conspiración a la altura de Lobos de Afuera, el 12 de Noviembre cuando izaron la bandera chilena, seguros de que Santillán, a quien habian dado opio, no los molestaria.

La "Yanacocha", con mucho menos artillería y andar que la sublevada disparole unos cuatro cañonazos; pero tuvo que escapar. Poco después metieron en un bote a Santillán y otros que llegaron a Paita el 16.

La "Libertad" fondeó en Valparaíso el 9 de Diciembre.

Segnoret y Uruga recibieron cuatrocientos pesos por su trabajo y el primero ingresó de Oficial en la Marina chilena.

El taimado Bujanda había escrito a Gamarra: "hemos abandonado esta empresa a la dirección de marinos aventureros forajidos que se han tomado como aparentes" y "El Mercurio" de Valparaíso anunció con veintidós días de anticipación la llegada de la corbeta chilena "Libertad".

La "Yanacocha", después de tocar en Santa, entró sin novedad al Callao y dió las primeras noticias de la pérdida de su compañera.

Perdimos ese magnífico barco, por descuido tan sólo, después de acontecimientos que debieron servirnos de suficiente advertencia y si nos hemos detenido en relatar con detalles este bochornoso suceso es para que conste que ningún oficial peruano tuvo participación en él.

#### **Breve noticia de la expedición científica de Fitz Roy.—**

Como todo no ha de ser desastres o funciones de guerra, en este año de 1836 llegó al Perú, para levantar la carta de sus costas, la expedición del Capitán Fitz Roy.

Pocos meses permaneció aquí y, sabiéndose lo que respecto a hidrografía se había hecho durante la colonia puesto que desde 1799 venía publicando cartas de toda la costa del Perú el Depósito Hidrográfico de Madrid, es muy significativo lo que Fitz Roy dice en su obra sobre la "Beagle" (Vol. II) pág. 484: "El Capitán de Navío Eduardo Carrasco, antes de la Armada española y hoy Director de la Escuela Náutica de Lima, nos dió a mí y al señor Osborne una minuciosa información de palabra y por escrito sobre todo lo que podía sernos útil, permitiéndonos además formar extractos y hacer copias de manuscritos, mapas y libros de su archivo, que nos abrió con oficiosa libertad".

Después de todo, los "altos o cerros de Carrasco" señalan al navegante que a dicho ilustre marino pudo dársele una más histórica intervención en las cartas que hace ochenta y ocho años imprime y corrige el servicio hidrográfico del Almirantazgo británico, con demasiados nombres de lugares prominentes de la costa rebautizados, en inglés. Como dice Chardonau en su "Derrotero de la costa del Perú": los "Ingleses bombardearon nombres sobre la costa del Perú".

### **Expedición de Blanco Encalada.—**

Durante los ocho meses de tregua forzosa, que hubo entre Chile y Santa Cruz, ese país que estaba perfectamente informado de todo, preparaba con calma otra incursión al Perú, mientras el Protector, que el 1º de Mayo inauguró la Confederación, seguía en su ceguera respecto a la preponderante acción que debieron ejercitar nuestras fuerzas navales.

El 12 de ese mes nombraba jefe del E.M.G. al ilustre General de Caballería don Guillermo Miller, señalando en el artículo tercero del respectivo decreto que "La Marina Nacional y todo lo relativo a ella, se despachará de la misma manera por el órgano del E.M.G."

¿Qué significaba esto? Se deduce cuando el Capitán de Fragata Panizo protesta de que Miller le "da órdenes muy exclusivas de marina y le merma su autoridad a bordo.

El 15 de Setiembre salió de Valparaíso la escuadra chilena compuesta del "Aguiles", "Libertad" "Monteagudo", "Santa Cruz", "Valparaíso" y "Arequipeño", mandados por Simpson y escoltando a una flota de transportes que traía un ejército a cargo de Blanco Encalada. Como se ve, cuatro buques, acaso los mejores de esa fuerte escuadra, habían sido peruanos y venían prestando servicios en ella los ofi-



*Contralmirante Juan José Panizo, jefe de la División Naval Peruana en el combate de Islay y, posteriormente, Comandante General de la Marina.*

ciales de nuestra escuadra, Boterín, Salmón, José de la Haza, Parker y otros.

Permanecieron los chilenos dos días aprovisionándose en Arica y aparejaron con destino a Islay elegido para desembarcar al ejército; pero después de muchas vacilaciones resolvieron efectuarlo en las caletas de Quilca y Aranta. La corbeta "Libertad" y los transportes que conducían caballos e impedimenta se dirigieron a Aranta y el "Águiles", con el resto del convoy, a Quilca.

Para fondear en la primera de esas caletas, ganando a los demás buques, forzaron de vela las fragatas transportes "Carmen" y "Colcura" y al forzar la "Carmen", para dar fondo, se varó y destrozó contra las rocas perdiéndose la mayor parte de las provisiones del ejército. La "Libertad", cuyas cadenas se rompieron en la noche, pudo dar la vela y fue a Quilca.

Blanco Encalada avanzó hacia Arequipa donde Santa Cruz, con todas las ventajas de su parte, se limitó a negociar el curioso convenio de Paucarpata, por el cual permitió el embarque tranquilo del ejército chileno, derrotado casi sin combate, por la misma caleta de Quilca que les había servido para desembarcar.

Fue esta otra gran desgracia nacional por el empeño, un tanto pusilánime, de Santa Cruz que ya en anteriores ocasiones buscaba arreglos que sólo por medio de las armas debieron hacerse.

En ese convenio se reconocía nuevamente que la sorpresa del 21 de Agosto de 1836 no la había autorizado el gobierno de Chile; sin embargo no se nos devolvía los buques que fueron fruto de esa cobarde acción.

### **Campaña contra las costas chilenas. —**

Veamos ahora lo que habían hecho, mientras tanto, nuestros buques y observemos de paso que la guerra naval degeneraba en expediciones corsarias y las escuadras enemigas se evitaban.

Para hostilizar a las costas chilenas se preparó una escuadrilla con las corbetas "Socabaya" y "Confederación" al mando respectivo de los capitanes de Fragata Juan José Páriz y Jorge French y el bergantín "Fundador" mandado por el de corbeta Domingo Valle Riestra. Por otra torpeza de Santa Cruz se mantuvo como Almirante de ella al general Trinidad Morán con el título de Comandante General de la

Escuadra Perú-Boliviana y si la expedición no terminó mal fue por el tino que Morán manifestó consultándose siempre con los marinos.

Arrumbó al sur la flotilla el 15 de Octubre, presentándose delante de Juan Fernández el 15 de Noviembre; pero fondearon al día siguiente.

Después de un arreglo, tomaron prisioneros; elementos de guerra y libertaron a los confinados políticos chilenos.

El 23 arribaron frente a Talcahuano y, dejando en observación al "Fundador" cerca de la isla "Quiriquina", avanzaron los otros al surgidero y destacaron cuatro botes a cargo del Teniente de brigada de Marina José María Loayza con gente como para hostilizar al pueblo. La resistencia que se hizo desde tierra, no impidió el desembarque de los nuestros; pero el Intendente de Concepción, General Bulnes, noticiado de lo que sucedía, destacó trescientos soldados con dos cañones y después de un recio tiroteo rechazaron a los de a bordo. Murieron Loayza y algunos marineros.

Volvieron los restantes a bordo; nuestros barcos se mantuvieron algunas horas en el fondeadero, zarpando a la caída de la tarde a reunirse con el "Fundador". Al día siguiente salieron mar afuera y cruzaron ante el puerto a unas cinco millas de distancia hasta que, al ponerse el sol, arrumbaron al puerto de San Antonio cerca de Valparaíso, llegando el 28 en la mañana. Apresaron al bergantín "Félix Inteligente", cargado de madera y destacaron dos botes al mando del Alférez de Fragata Vieira que dispersó los soldados enemigos, matando muchos y perdiendo seis hombres.

El "Fundador" se destacó del resto de la flotilla por voltear cerca de Valparaíso donde capturó a la barca "Fletes". El 31 avistósele desde el vigía de Valparaíso dando caza a otro barco mercante que a toda vela se dirigía al puerto. Persiguiósele con audacia hasta venir a distancia de dos tiros de cañón de la batería de Playa Ancha como dice literalmente "El Mercurio" al comentar el suceso en su edición del 1° de Diciembre.

Viró el bergantín y fue a reunirse con sus compañeros que iban ya con rumbo al norte. El 5 recaló la "Confederación" en Huasco y destruyó la Aduana; y el 6, en compañía de la "Socabaya" entraron en Capiapó.

En Arica dispersáronse: La "Confederación" salió para el Callao donde llegó el 29. La "Socabaya" y "Fundador" fueron a Islay y donde desembarcó Morán para ir a La Paz a dar cuenta de su comisión a Santa Cruz quien expidió una pro-

clama en alabanza de los marinos. En Arica habían encontrado al bergantín "Junín" en muy mal estado, haciendo cantidades de agua peligrosa para su seguridad.

Mientras tanto, un mes antes, el 29 de Noviembre, cuando nuestros buques operaban todavía sobre las costas chilenas, alucinado Santa Cruz con el pacto de Paucarpata (que no había ratificado ni ratificaría el gobierno de Chile y que no debió considerar sino como una tregua perfectamente aprovechable para reforzar, reorganizar y concentrar nuestros buques) expidió un decreto que, por sus consecuencias, no hay palabras suficientemente duras para calificarlo, reduciase la escuadra a pie de paz con las siguientes unidades, corbetas "Confederación" y "Socabaya", tres bergantines: "Fundador", "Junín", casi inútil y "Arequipeño" (éste sujeto a su devolución por parte de los chilenos si aceptaban definitivamente el pacto antedicho) y una goleta, "Ya nacocha"; se les separaba designándoles como apostaderos el Callao, Arica y Cobija y reduciase las tripulaciones, artillería y pertrechos.

El otro decreto, complementario del anterior y referente a fiscalización de los gastos de la Marina, no queremos comentarlo como, quizás, merece. Basta decir que fue la continuación y el antecedente también de la mezquindad que ha afligido a la Marina del Perú como se va viendo en estas páginas.

#### Cuarta incursión marítima de los chilenos.—

Cuando los chilenos pudieron alistar mayores elementos repudiaron el tratado antedicho en cuyo artículo 3º se estipulaba la devolución de la "Santa Cruz", "Arequipeño" y "Peruviana".

Esta, con el bergantín mercante "Napoleón", estaba merodeando por nuestras costas desde el mes de Setiembre y al arribar a Pisco por víveres, las autoridades le dieron los suficientes para que fuera al Callao en donde fondeó el 31 de Diciembre.

Su comandante Ruedas fue llamado a Lima y notificado de que debía entregar el buque en vista del tratado de Paucarpata. Pero, como el jefe chileno no tenía intenciones de cumplirlo, se vino al Callao deseoso de zarpar pronto; mas —aunque estaba listo pues en esa misma mañana y, rompiendo la neutralidad, le proporcionó víveres el bergantín de guerra francés "Bijou"— la corbeta "Confederación" se le había puesto al costado para impedirle la salida. Sin em-

bargo, creyendo desprevenidos a nuestros marinos, cortó la cadena del ancla y orientó sus velas. La "Confederación" no disparó sino que destacó botes a su alcance y después de una pequeña resistencia en la cual los chilenos tuvieron cinco bajas y los nuestros dos, fue obligada a rendirse el 3 de Enero de 1838.

En los primeros días de ese mes, sin participar el desahuciado tratado de Paucarpata, zarparon de Valparaíso sobre nuestras costas los buques chilenos "Aguiles", capitaneada por Simpson, cuyo segundo era José de La Haza; "Libertad", "Valparaíso", "Monteagudo" y "Arequipeño".

El 10 llegó esta escuadra a Arica y envió a tierra dos notas: una para el Capitán de Puerto, asegurándole que contenía la ratificación del curioso convenio, con el objeto de mantener secreto su plan contra la dispersa Escuadra del Perú, y la otra para nuestro Ministro de RR. EE. notificándole la continuación de la guerra.

Mientras tanto, cuando el bergantín "Junín" se preparaba en Arica el 3 de Enero a desempeñar en Cobija una importante comisión por orden de Morán, fondeó la fragata yankee "Borklet" procedente de Valparaíso y notició que el gobierno chileno había desaprobado el pacto tantas veces dicho y que la Escuadra de ese país se preparaba para volver a nuestras costas.

Zaldívar, comandante del "Junín", obtuvo autorización del prefecto para irse a Islay a reforzar a Panizo y el ocho fondeó en ese puerto e informó a dicho jefe que ordenó a sus buques estar listos para dar la vela y destacó al bergantín "Fundador" para cruzar a barlovento de la bahía.

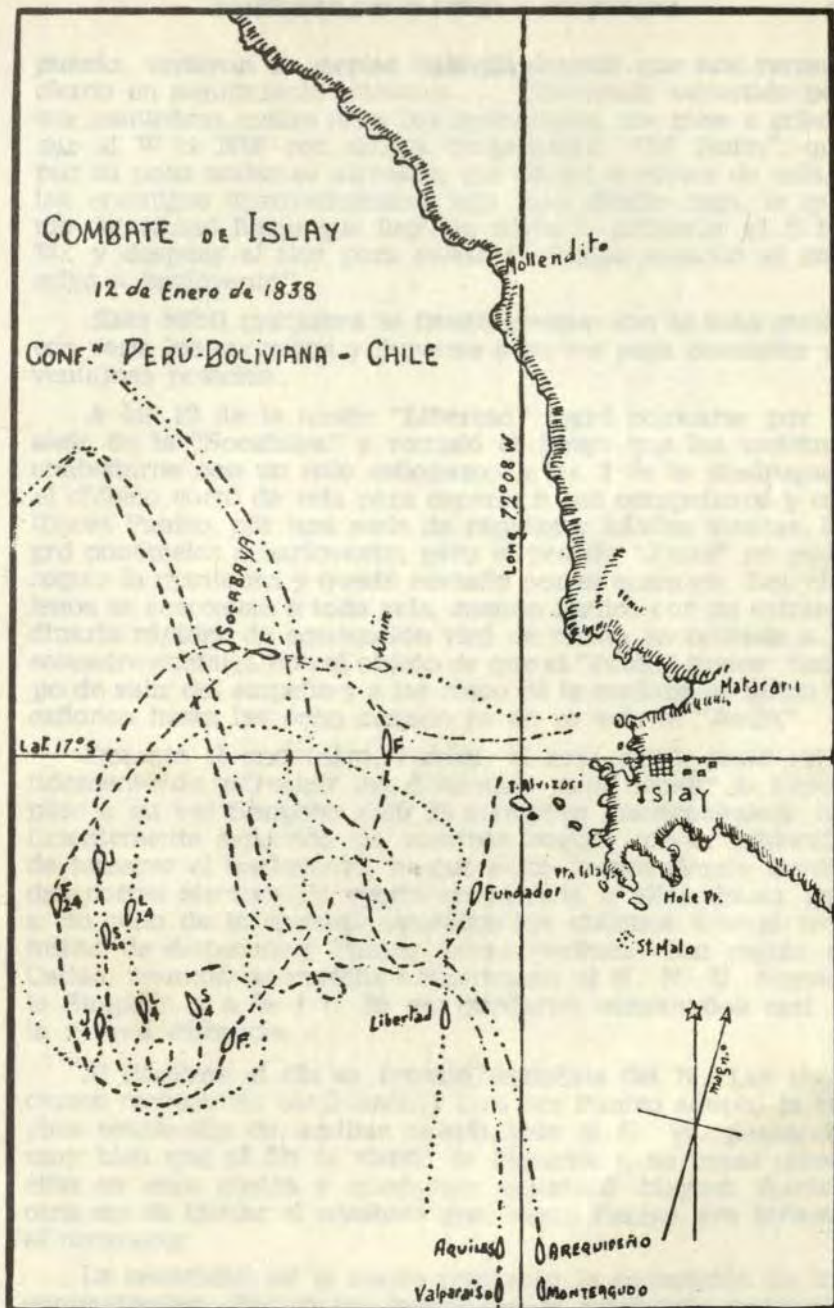
### Combate de Islay.—

A las 6 de la mañana del 12, echó señales el vigía de tierra, "Hallarse un convoy a la vista" (según el parte de Panizo) y "creyendo según las noticias que tenía, fueran enemigos, di la vela con esta corbeta y el bergantín a las siete de la mañana. El "Fundador", que se hallaba de descubierta, después de haber reconocido los enemigos, se vino sobre nosotros; luego que estuve fuera de puntas ordené al "Junín" para que gobernase al 4º cuadrante, mientras que yo, con esta corbeta, permanecí esperando al "Fundador" que estaba algo distante, con el objeto de tan luego como se me reuniese, forzar de vela y dirigirme hacia el "Junín". Más esto no se pudo hacer sino estando los enemigos inmediatos a nosotros, pues éstos, que venían en dirección a este

# COMBATE DE ISLAY

12 de Enero de 1838

CONF.<sup>o</sup> PERÚ-BOLIVIANA - CHILE



puerto, variaron de rumbo inmediatamente que nos reconocieron en seguimiento nuestros . . . "Habiendo advertido por sus maniobras cuáles eran sus intenciones, me puse a gobernar al W  $\frac{1}{4}$  NW con ambos bergantines. "El Junín", que por su poco andar se atrasaba, me obligó a cortar de vela y los enemigos aprovechándose nos iban dando caza, lo que me determinó luego que llegó la noche a gobernar al S.S. W. y después al Sur para evitar el ataque estando el enemigo a barlovento".

Esta hábil maniobra se frustró porque con la luna pudieron verla los enemigos y moverse a su vez para mantener su ventajosa posición.

A las 12 de la noche "Libertad" logró colocarse por la aleta de la "Socabaya" y rompió el fuego que los nuestros contestaron con un solo cañonazo. A las 3 de la madrugada el chileno cortó de vela para esperar a sus compañeros y entonces Panizo, por una serie de rápidas y hábiles viradas, logró ponerse a barlovento; pero el pesado "Junín" no pudo seguir la maniobra y quedó cortado por el enemigo. Los chilenos se acercaban a toda vela, cuando Panizo con su extraordinaria rapidez de concepción viró de vuelta encontrada a la escuadra enemiga con el objeto de que el "Junín" tuviese tiempo de salir del empeño y a las cinco de la mañana se inició el cañoneo hasta las ocho cuando ya no se veía al "Junín".

Durante el encuentro, Panizo, el más débil, trató repetidamente de estrechar las distancias para decidir la lucha; pero a su vez Simpson caló la maniobra manteniéndose suficientemente separado de nuestros buques con la intención de tomarse el barlovento, lo que evitó Panizo dando bordadas cortas siempre de vuelta encontrada a ellos, hasta que a las ocho de la mañana quedaron los chilenos a unas tres millas de distancia y Panizo, cuyas órdenes eran seguir al Callao, reanudó su marcha arrumbando al N. N. E. Seguíóle Simpson y a la 1 h. 30 m. quedaron escalmados casi a la misma distancia.

Al finalizar el día se levantó ventolina del N. Las posiciones respectivas cambiaron y otra vez Panizo adoptó la rápida resolución de arribar a toda vela al S. W. pensando muy bien que al fin el viento se llamaría a su usual dirección en esas costas y quedarían nuestros buques dueños otra vez de iniciar el combate que, según Panizo, era forzoso al amanecer.

La oscuridad de la noche posibilitó la separación de los contendientes. Panizo los buscó con la prudencia necesaria

hasta treinta millas al N. de Islay y el 18 fondeó en ese puerto.

Aunque ese combate no fue decisivo, será siempre memorable en los anales de la Marina Peruana pues los tres buques que la representaron en aguas de Islay, desplegaron tal unidad de acción que parece como si sus comandantes por la rapidez y oportunidad de sus maniobras, se hubiesen adivinado las respectivas intenciones porque se hicieron muy pocas señales. Los partes de los comandantes Juan José Panizo, Domingo Valle Riestra y Miguel Zaldívar, que tenemos a la vista mientras escribimos sobre el combate, testifican singularmente esa unidad de acción.

No sólo entre ellos sino entre los enemigos hubo esa especie de adivinación pues Simpson también maniobró bien en general; sólo que Panizo estuvo más oportuno.

Nuestra flotilla, con buques menos veleros, disponía de 50 cañones y la enemiga de 76.

El parte de Simpson ilumina más su fracaso; "comprendiendo el jefe peruano que el "Junín" caería en nuestro poder concibió de pronto la resolución feliz de virar sobre nosotros con la "Sccabaya" y el "Fundador" . . . "Tres bordadas dieron de este modo los buques peruanos, dando y recibiendo fuego de vuelta encontrada" . Y agrega que no obtuvo la victoria "tanto por haber faltado la "Libertad" a tres viradas consecutivas como por ser dueño el enemigo del barlovento, lo dejaba a su arbitrio empeñarse o no en combate cerrado".

Pero olvidó Simpson agregar que la "Libertad", cuyo manejo tenía ya por dos años seguidos marino tan experto como Bynon, falló sin duda las viradas por torpeza momentánea de éste pues su buque se conocía; "tan manuable y dócil como un bote". "Al virar por avante partía sobre el viento sin perder la velocidad adquirida, que conservaba al conformar el aparejo sobre la otra amura" y así se había comprobado una vez más cuando, a las órdenes de Postigo y Panizo, respondió en el combate de Malpelo.

Y si nuestros buques estaban a barlovento fue precisamente porque Simpson, que venía del Sur, es decir de aquel lado favorable del viento, se lo dejó tomar, acreditando otra vez que esa maniobra era en su época la que mejor demostraba la pericia de un marino.

No sólo tuvo Panizo con su hábil proceder, el triunfo táctico que su inferioridad le permitió, sino que indirectamente ganó

la partida estratégica pues con su forzosa estadía en el lugar del combate, desorientó a los chilenos que sin duda creyeron que, a las sombras de la noche, su rumbo hubiera sido ponerse al amparo de los cañones del Callao y como no lo encontraron, ciñeron en demanda de sus costas temiendo que Panizo hubiese arrumbado hacia ellas; pero este jefe permaneció en Islay hasta el 31 de Enero y arribó al Callao el 2 de Febrero.

El "Junín" llegó a este puerto el 16 de Enero y los chilenos fueron avistados por el boquerón de San Lorenzo el 17; pero sólo vinieron a fondear en el cabezo el 20 de Enero. En el Callao sólo estaban la corbeta "Confederación" y la goleta "Peruviana".

### **Pérdida de la corbeta "Confederación" —**

Mientras la flotilla de Panizo, debido a su diestro personal, había salvado de ser destruída o dejar alguno de sus buques en manos de los chilenos; tres días después de ese combate; iba a salir del Callao la corbeta "Confederación" a desempeñar un papel tristísimo y a reforzar al enemigo. Como es necesario que aclaremos quiénes tuvieron la culpa de ese acontecimiento, vamos a consignar los documentos que con él se relacionan.

El 12 de Enero pregunta Miller si el Capitán de Fragata Jorge French, Comandante de la "Confederación", debe ponerse a órdenes del General Ballivián y se le contesta que sí.

El 14, Miller, que era Comandante General de la Marina, avisa en nota reservada que, obedeciendo las órdenes del gobierno "ha tratado de enterarse de la moral y disciplina a bordo de la "Confederación" y prosigue: "parece que realmente existe entre el Comandante y Oficiales esas etiquetas y disgustillos que en casi todos los buques de guerra reinan con más o menos fuerza, según el carácter y aptitudes comprobadas del que manda y sus subalternos". "Siendo mi opinión que sería conveniente sostener a los Comandantes de los buques de guerra hasta que den motivo para quitarles el mando".

Y, por último, el día 16 dirigió a Lima el siguiente oficio:

"Señor General Jefe de E. M. G. del ejército del norte.

Tan luego como recibí ayer tarde la orden Suprema que U. S. se sirvió comunicarme para la salida de la corbeta

"Confederación" y precauciones que debía observar su Comandante en la navegación y arribo al puerto de su destino, se lo ordené así, advirtiéndole se pusiese a las órdenes del Y. S. G. don José Ballivián que ha de transportar y en cumplimiento ha dado la vela a 1 de la tarde de este día" etc.

Queda, pues dicho que el General Boliviano Ballivián era prácticamente el jefe de nuestro buque, el cual llevaba a Arica, además, a la familia del General, con su esposa en estado interesante, algunos oficiales de la escolta de Santa Cruz y un señor Rocha.

La escuadra de Simpson cruzóse en la noche del 16 con la "Confederación" sin verla desde luego; pero el día siguiente, ya cerca del Callao, enteróse por un pescador de aquella salida y, comprendiendo que no debía estar muy lejos, destacó inmediatamente en su persecución a la corbeta "Liberada". Este buque acreditó una vez más su buen andar y condiciones maniobreras, pues a 60 millas del Callao avistóse con el nuestro y poco después lo alcanzó e intimóle rendición.

French no quiso aceptarla y empeño el combate disparando unos cuantos cañonazos de los que cuatro dieron en el blanco; pero el General Ballivián, por temor a los daños y sustos de su familia, ordenó aceptar la rendición, aunque después advirtió a los chilenos que navegaban premunidos por el Convenio de Paucarpata; pero los chilenos lo mantuvieron preso.

El 17 avisaba Miller "que a las 4 de la tarde estaban los buques enemigos en facha en el boquerón y que en la barca "Manley" que sale esta tarde remito la comunicación para Y. S. G. Ballivián y el Capitán, sabedor del rumbo que iba a seguir la "Confederación" la seguirá haciendo todo esfuerzo de vela".

Miller ignoraba la ironía encerrada en su propia comunicación pues a la hora que la "Manley" se encontrase con nuestra corbeta ya estaría con bandera chilena y así apareció el 20, cerca de la isla de San Lorenzo.

El día 22 ofició Miller a Simpson su protesta por esa captura y terminaba con estas palabras: "hallándose su señora esposa (de Ballivián) en un estado de salud sobre manera deteriorada y en circunstancias de peculiar delicadeza". A lo que nosotros agregaremos que fue imprudencia embarcarla y más en un buque de guerra.

La noticia de la fácil adquisición de esta nueva unidad naval la llevó la corbeta de guerra yankee "Lexington" que fondeó en Valparaíso el 13 de Febrero de 1838.

Aquí no podemos menos que terminar la narración de esa captura observando que mientras se empleaba a la buena corbeta en transportar a una familia, habíase restado a la División Naval de Islay de esa unidad que si hubiese asistido al combate en las afueras de ese puerto y dadas las condiciones que prevalecieron en el encuentro, no es aventurado afirmar que este habría resultado una completa y brillante victoria nuestra.

#### De Abril a Octubre de 1838. —

Dijimos que Simpson, temeroso de que Panizo hubiese arribado a Chile, abandonó el bloqueo del Callao. Envió primero a "Confederación", "Monteagudo" y "Arequipeño" a Talcahuano y poco después se fue con el resto de su Escuadra a Valparaíso.

Mientras tanto Santa Cruz, que se preocupaba más de proclamas que de hechos y entregaba tan fácilmente la Escuadra a la rapacidad de los marinos chilenos, decretó un bloqueo risible de las costas enemigas, al cual respondió el gobierno de ese país estableciendo el de estas costas que invadían por quinta vez.

En Abril zarpó de Valparaíso una escuadra al mando del Contralmirante peruano García del Postigo con su insignia en la "Libertad" cuya jefatura retenía; "Valparaíso" mandada por Martínez Díaz, "Aquiles" por Bynon, "Arequipeño" por Henson y "Colocolo" por Segnoret.

En el establecimiento del bloqueo y para hacerlo efectivo encontraron los chilenos muchas dificultades de parte de los buques de guerra ingleses, franceses y yankees que no permitían ni registro ni captura de los mercantes nacionales respectivos, aunque proveían de datos y víveres a los chilenos.

Durante el mes de Mayo, dos buques de nuestra debilitada Escuadra rompieron el bloqueo del Callao; la goleta "Yanacochoa", mandada por el Alférez Pedro Arteaga, había ido en Comisión a Guayaquil y al regreso, en su recalada en Cerro Azul, se enteró del bloqueo, arribó para el Callao y el tres se metió audazmente en el puerto, pasando entre los cinco buques enemigos, y fondeó sin novedad a las 11 de la mañana, después de rápido viaje de 22 días en el que se dio

tiempo para apresar al Bergantín mercante chileno "Catalina", La goleta "Peruviana" salió del Callao a Quilca y de ahí fue a Guayaquil.

El 7 de ese mes salió el Bergantín "Fundador" a provocar a los chilenos, pero estos no aceptaron el reto.

El 13 de Julio volvió Miller a hacerse cargo de la Comandancia General de Marina en la que había dejado interinamente a Panizo que pasó entonces a la Comandancia de la Escuadra por renuncia de Morán; pero pocos días después, el 18, se desarmaron los buques, pasando el "9 de Agosto", el "Junín" y la "Yanacocha" a poder de Alejandro Elías, en pago de víveres.

Todavía el 13 hizo ejercicios de cañón nuestro viejo y glorioso bergantín "Fundador".

Sin duda para distraerse del monótono bloqueo que hasta los buques mercantes empezaban a romper a pesar del cañoneo de su escuadra, fue García del Postigo a Huacho y bombardeó este lugar indefenso matando a algunas personas.

Listo el ejército chileno de Bulnes, del que formaban parte los principales opositores peruanos a la Confederación, se embarcó el 10 de Julio en una flota de 26 transportes escoltados por la escuadra de Simpson compuesta de la "Confederación", "Monteagudo", "Santa Cruz" y "Janequeo".

Este inmenso convoy se reunió cerca de Punta Azul a esperar el regreso de la "Janequeo" que había venido al norte a ordenar a García se les reuniera en las islas Hormigas de Afuera; pero como este jefe observase que mejor estaba en el bloqueo del Callao, siguió Simpson al norte y arribó a dichas islas el 3 de Agosto.

El 8 desembarcó ese ejército en Ancón y la escuadra dividióse en dos partes, de las que una vino a reforzar a García del Postigo frente al Callao.

El 17 acercóse dicho jefe a tiro de las baterías de la plaza para reconocerlas y comprobar además si efectivamente los buques estaban desarmados. "A las once de la noche se destacaron de la división las fuerzas mandadas por Segnoret y Angulo con el fin de tomar a la corbeta "Socabaya" y el bergantín "Fundador" que en estado de desarme yacían cerca del muelle (Parte de García del Postigo 18 de Agosto a bordo de la corbeta de guerra "Libertad"). Sin embargo defendiéronse tenazmente por más de dos horas los escasos tripulantes encargados de la conservación de la "Socabaya" y los chile-

nos sólo pudieron sacar a ésta pues el bergantín fue hundido para evitar su captura.

El 23 de Setiembre llegó la "Valparaíso" a Pisco y su comandante, Capitán de Corbeta Martínez Díaz, el Teniente 2º Goñi, el Contador y 30 marineros fueron apresados al saltar a tierra. Un bote que envió el piloto del buque a indagar por la suerte de sus compañeros; fue rechazado y entonces la corbeta se vino al Norte.

En Octubre aconteció en Lima el incidente Mc Lean y con este motivo el Almirante Inglés Ross, con sus buques "Presidente" y "Ymogene", se fondeó a ambos costados del buque insignia chileno "Libertad" y dirigió a García del Postigo la siguiente nota:

"Señor Comandante en Jefe de las fuerzas navales de Chile.

A bordo de la "Presidente" — 30 de Octubre de 1838.

Señor: No habiendo aún recibido contestación satisfactoria por el ultraje y robo cometido en la persona de un súbdito británico, por algunos soldados del ejército chileno que está a sus órdenes, creo de mi deber repetir a Ud. que no puedo permitir ningún movimiento de los barcos de su Armada, de ese fondeadero hasta que se me haya dado la debida reparación".

Naturalmente que esta se dió y el inglés dejó entonces libertad de movimientos a García del Postigo.

Las conferencias que tuvieron lugar en esos días, en Huacho, por iniciativa de O'Higgins y el cónsul inglés Wilson, fracasaron precisamente por el artículo 1º que era el más interesante para la Marina y decía:

"Chile y la Confederación se comprometen a igualar sus fuerzas navales" etc. Es claro que Chile, que las tenía abrumadoras, no iba a igualarse con nosotros que habíamos quedado reducidos a la goleta "Peruviana" fondeada en Guayaquil.

## CAPITULO VI

### CAMPAÑA NAVAL HASTA LA TERMINACION DE LA GUERRA

#### Campaña de los Corsarios. —

Tan pronto como Santa Cruz ocupó nuevamente el Callao, mientras los chilenos habían abandonado Lima para desembarcar en Huacho e internarse en su persecución, dedicó, demasiado tarde por cierto, su atención a la defensa marítima que había quedado tan desmedrada, como sabemos, después de tres años de inconcebibles errores.

Aprovechando de buques mercantes fondeados en el Callao y contando con el espíritu aventurero de algunos hombres que nunca faltan para esos casos; el gobierno se entendió pronto con el boticario Remy que era dueño o agente de la fragata francesa "Edmond"; John Eldredge, yankee, capitán y dueño de la barca "Mejicana" y los comerciantes franceses Laurent y Nussard y tomó en préstamo esos buques pagando un fuerte alquiler. Además se armaron las goletas "Shamrock" y "Perú".

A la cabeza de esta flotilla se puso al marino francés Juan Blanchet que se había ofrecido al gobierno y retenía el mando de la "Edmond". Comandante de la "Shamrock" era el Teniente de Navío Guillermo Mason que había ingresado al servicio de la marina peruana con dicha clase militar, el 19 de Abril del año anterior y la "Perú" estaba mandada por el Capitán Enrique Silvester.

Las tripulaciones fueron casi exclusivamente peruanas: unos excedentes por el desarme de los buques de guerra y otros provenían de la leva general que, para completar la dotación de los corsarios, se hizo entre los pescadores del Callao, Chorrillos y Chilca. Además, en los tres buques que se armaron primero: "Edmond", "Shamrock" y "Perú", se repartió una guarnición de 120 soldados de Infantería de Marina.

Con actividad digna de haberse desplegado siquiera un año antes, se recorrieron los buques y del Arsenal se sacaron 41 cañones, dos mil proyectiles de cañón, nueve mil de fusil y pistola, doscientas armas blancas para abordaje, cien pares de pistolas y cien fusiles, que se repartieron convenientemente entre los buques.

La artillería de estos quedó distribuída así:

Fragata "Edmond" (4 cañones largos de 24-1 de 18, 12 de 12 y 8 colizas de 8).

Goleta "Shamrock" (4 cañones de 12-6 colizas de 8)

Goleta "Perú" (6 colizas de a 8).

En cuanto estuvieron listos esos buques, Blanchet esperó la primera ocasión favorable para atacar a la escuadra de Bynon que, compuesta del "Aquiles", "Colocolo" y "Janequeo", bloqueaba el Callao.

La oportunidad se presentó y el 24 de Noviembre el jefe corsario, en pleno día salió resueltamente contra el chileno que, temeroso, se abrió de la Isla de San Lorenzo seguido por aquél. En las afueras de la isla trabóse el combate una vez que los nuestros alcanzaron a Bynon y después de un cambio de cañonazos que duró dos horas, los chilenos fueron rechazados y obligados a desistir del bloqueo retirándose a Barranca donde se unieron con Simpson. Blanchet volvió al Callao.

Dos días después la "Edmond" y la "Shamrock" salieron con rumbo al Norte a operar por esas costas; pero, ignorando lo que pasaba en la Escuadra chilena se abrieron demasiado afuera.

Simpson había ordenado que Bynon volviese al Callao con el "Aquiles", "Santa Cruz", "Colocolo" y "Janequeo" en busca de la "Valparaíso" que había salido para ese puerto y de la que no se tenía noticia. Simpson siguió al Norte y dejó en Supe al "Arequipeño" a órdenes del general Vidal. Si Blanchet recibe oportunamente las noticias de esta dispersión hubiese aprovechado mucho más de su correría al Norte.

Los chilenos se enteraron de ella el día 30 cuando el "Aquiles" estaba como a las 4 de la mañana un poco al sur del islote. El Pelado. Encontróse y púsose al habla con la corbeta norteamericana "Falmouth" que había salido un día antes del Callao. Su Capitán, Isaac Mc. Yver, sin duda porque los nuestros eran corsarios o por simpatía de raza,

informó a Bynon no sólo de la salida de Blanchet sino de su destino e instrucciones según se decía en el Callao.

En el acto despachó Bynon un bote para informar a Simpson de la gravedad de estas noticias que produjeron alarma entre los chilenos; pero no les hicieron perder la cabeza. Bynon siguió al Callao a cumplir sus instrucciones; pero poco después se le ordenó que con el "Águiles" "Janequeo" y "Colocolo" se fuera a Chile pues el Almirante chileno estaba temeroso que los corsarios hubiesen arribado para esas costas desguarnecidas. Blanchet se enteró de que en Supe estaba el "Arequipeño" que en Octubre había sido entregado a Gamarra; pero que Santa Cruz declaró como enemigo. Mandaban este buque los marinos peruanos Capitán de Corbeta Juan Corrochano y Tte. 2º Francisco Carrasco.

El día 30 de Noviembre aparecieron repentinamente los dos buques corsarios antedichos. La configuración de la bahía les había permitido penetrar en ella sin ser vistos, de modo que cayeron materialmente encima del "Arequipeño" que fue abandonado por sus tripulantes. El armamento de este barco era de un cañón de 24, 1 de a 12 y 4 colizas de a 9.

Marinada la presa y reforzados así los corsarios, siguieron al norte y el día 1º de diciembre apresaron en Casma a los transportes chilenos "Zaldívar" y "San Antonio" que fueron incendiados por no alcanzar la gente para tripularlos. La fragata "Zaldívar" voló con treinta barriles de pólvora que tenía a bordo. "Sin haber traído nada útil de aquellos barcos en los que no se encontró más que charqui fétido y miseria", dice Blanchet, al dar cuenta de su excursión.

No contento con esto, volvió Blanchet al norte buscando la oportunidad de sorprender otros buques aislados y en Santa se encontró con las fuerzas de Postigo y Simpson compuestas de la "Libertad", Valparaíso", "Confederación", "Santa Cruz", "Monteagudo" y "Socabaya"; es decir una fuerza abrumadora comparada con la de Blanchet cuyas tripulaciones estaban debilitadas, además, por haber tenido que dotar al "Arequipeño" y custodiar a 63 prisioneros.

A las 5 de la tarde arrumbaron al W. los corsarios, seguidos de cerca por los chilenos y la corbeta "Edmond" que era de superior andar, se enfachaba a menudo en espera de los suyos, dando así lugar a que los nuestros acortasen la distancia". (Parte del Jefe chileno).

En la noche perdiéronse de vista los contendores, volviendo los chilenos a Santa y los nuestros, escasos de vive-

res después de un crucero de veinte días, entraron al Callao a las 10 de la noche del 15 de Diciembre.

Parece que la conducta del comandante de la "Shamrock" no fue buena, pues, inmediatamente que llegó, se le dio de baja por inútil. Silvester pasó a mandar el "Arequipeño" y repostada la flotilla a la que se agregó la barca "Mejicana", se dispuso a salir nuevamente.

### Combate de Casma.—

En los primeros días de Enero dio la vela el infatigable Blanchet en demanda de la Escuadra de Chile.

De ésta que había quedado en Santa, se desprendieron para Casma con el fin de acarrear leña para la Escuadra, las corbetas "Confederación", insignia de Simpson y "Valparaíso", la barca "Santa Cruz" y la barca transporte "Isabel" en la que se había de embarcar ese combustible. La nuestra fondeó en Huacho el 10 de Enero, tomó informes y a las 6 de la tarde siguió rumbo al N.

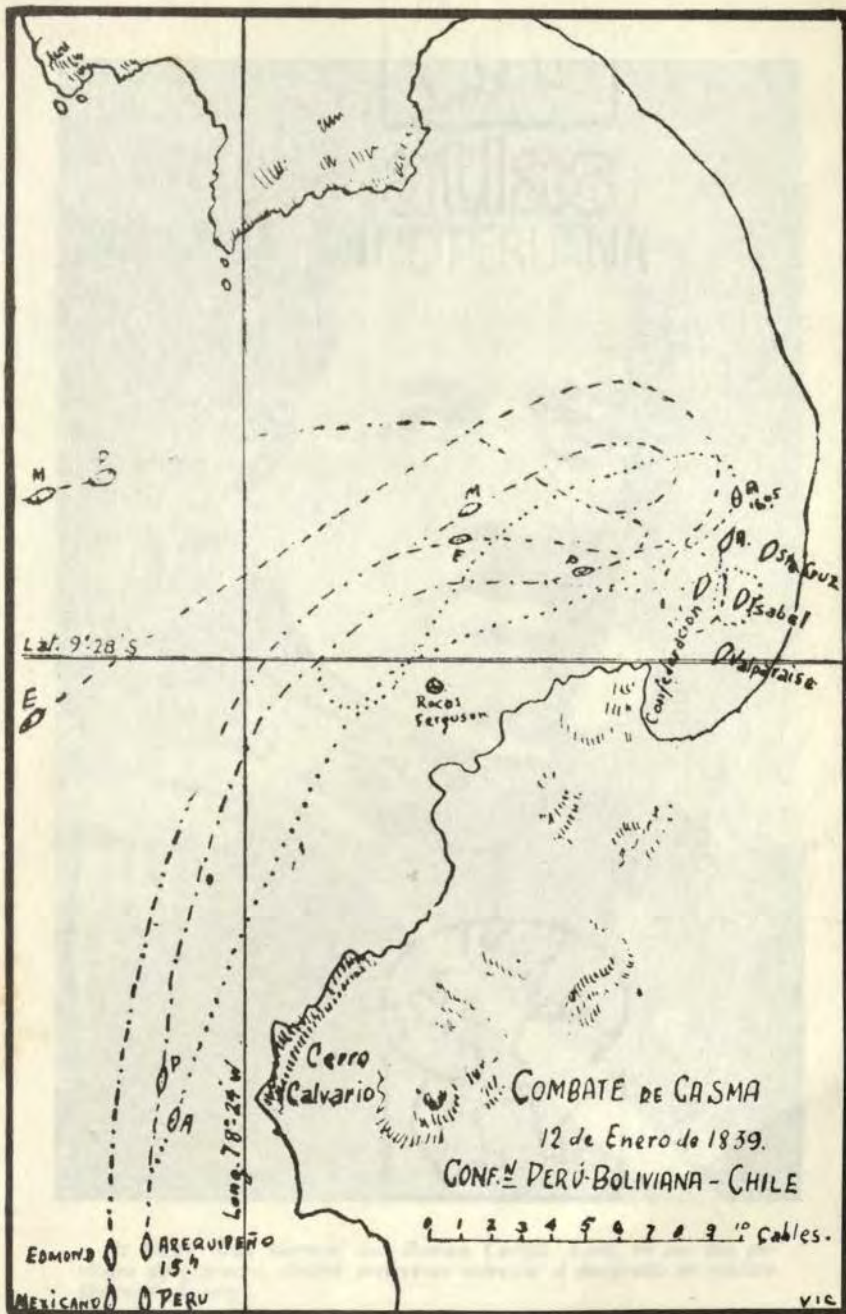
Precautoriamente había apostado Simpson un vigia en la cumbre del cerro "Calvario" y el 12 a medio día avisó la presencia de velas sospechosas, mientras las tripulaciones estaban en tierra en el acarreo de la leña.

En el acto se ordenó el reembarque y aprestóse Simpson para resistir la probable embestida.

Antes de las 5 de la tarde, el "Arequipeño", con viento fuerte y sin disminuir de vela, penetró audazmente a la bahía y reconoció la posición y número de los buques enemigos que fondeados a una ancla aproaban en ese momento al S. S. W. formando una línea irregular en la cual la almirante "Confederación" ocupaba el centro, avanzaba un cable hacia el W: la "Santa Cruz" a vanguardia y la "Valparaíso" a retaguardia, presentando así la banda de estribor hacia el mar.

Cuando estuvo a tiro de cañón el bergantín peruano viró sobre su amura de babor y salió a reunirse con sus compañeros que en seguida penetraron en el fondo de la estrecha bahía; pero, siendo su firme intención irse al abordaje, cometieron el error de caer a todo trapo sobre los chilenos.

La "Edmond" y el "Arequipeño" iban a la cabeza, seguidos por la "Mejicana" y la "Perú" que se pusieron en facha y abrieron el fuego contra las poderosas corbetas "Confederación" y "Valparaíso", mientras que los dos primeros buques de Blanchet, persistiendo en su intento de abordaje, cayeron sobre la "Confederación"; pero el "Arequipeño", que





*El ilustre Gran Mariscal don Ramón Castilla, quien en sus dos períodos de gobierno, dedicó preferente atención al desarrollo de nuestra Marina de Guerra.*

traía gran arrancada, la desarboló del bauprés sufriendo él también graves averías con el choque.

El combate fue desde el comienzo encarnizadísimo, rayando a gran altura el valor por ambas partes y embistiéndose con toda clase de armas.

El "Arequipeño" y la "Edmond" se desprendieron de la "Confederación", dejándola a los otros dos buques y cayeron sobre la "Valparaíso" y la "Santa Cruz", procurando abordarlas.

En estos momentos duraba ya el porfiado duelo hora y media hasta que, bien entrada la noche cayó muerto el intrépido Blanchet. Entonces la "Edmond" se echó sobre la "Santa Cruz" trabando otro reñido combate a toca penoles y poco después el corsario amuró por babor y sin dejar de disparar, respondiéndole la "Santa Cruz" y por su banda de babor la "Valparaíso", salió fuera del puerto seguida por la "Mejicana" y la "Perú". El "Arequipeño" que, como hemos dicho, se había causado destrozos al desarbolar al buque insignia chileno, perdió a su comandante y setenta y cinco hombres más, quedando en poder del enemigo cuando sólo tenía treinta y cinco tripulantes.

También fueron igualmente terribles las pérdidas de personal en los otros buques, tanto corsarios como chilenos y los daños materiales causados a éstos, de tal naturaleza que hubo de desarmarse a la "Confederación" y los demás permanecieron hasta principios de Febrero reparando sus serias averías.

El Coronel chileno Santiago Ballarna, testigo del combate, dice: "Era sin duda un espectáculo tremendo y sublime al mismo tiempo, el ver un grupo de cuatro buques, la "Edmond", el "Arequipeño", la "Confederación" y la "Santa Cruz", todos a quema ropa, enredados los tres primeros y después el segundo con el último, haciendo un fuego infernal de cañón, de fusil, de granadas a mano, las cubiertas inundadas de sangre y ardiendo al mismo tiempo con la pólvora derramada sobre ella".

Ambas naciones se disputan la victoria en este combate que desde luego fue indeciso como casi todos los de tan larga guerra; aunque la escuadra corsaria fijó a la enemiga por muchos días en Casma y sus tres barcos que salieron libres del combate arribaron el 16 a Huarmey, ya reparados y reforzados por el que traía el Teniente de Navío francés Cochón. Pero la fragata de guerra francesa "Venus", a cuya

oficialidad pertenecía Cochón se presentó en el puerto y los desorganizó cuando ya iban a salir para un nuevo ataque.

En cambio, estratégicamente, nada perdieron los chilenos: primero, porque todavía estaba entera la Escuadra de Postigo y segundo, porque estacionados en Casma y Santa, eran bases del ejército de Bulnes. Y de esta percepción clarísima de su rol da una idea el siguiente pasaje del "Diario" del Coronel peruano Antonio Plasencia, que dice: "nuestra situación no puede ser más halagüeña, pues todo el ejército ya reunido y apoyado por la escuadra, que en su base, está en actitud de atacar, estacionarse o retirarse según convenga".

Seis días después de este memorable combate naval se libraba la batalla de Yungay donde Santa Cruz fue completamente derrotado. Gamarra marchó sobre Lima y quedó así terminada, esta guerra de cuyos hechos navales nada había sabido aprender el astuto general boliviano.

Los chilenos obtuvieron al fin, triste es decirlo, con el apoyo de muy significados compatriotas nuestros, lo que era su deseo: destruir por mucho tiempo el grandioso edificio de la Confederación, débilmente levantado.



LIBRO CUARTO

DE 1840 A 1866

CAPITULO VI

DESDE EL SEGUNDO PERIODO DE GUERRA SANTA  
EN CONFLICTO CON ESPAÑA

Acuerdo de Guayaquil en el Gobierno...

En el primer libro de este tomo se ha tratado de las acciones ocurridas en el territorio de la Patagonia Austral, desde el año 1829 hasta el año 1840, cuando se firmó el Tratado de Guayaquil.

LIBRO CUARTO

DE 1840 A 1866

El presente libro trata de las acciones ocurridas en el territorio de la Patagonia Austral, desde el año 1840 hasta el año 1866, cuando se firmó el Tratado de Guayaquil. En este período se produjeron varias acciones de guerra entre el ejército argentino y el ejército español, que dieron lugar a la firma del Tratado de Guayaquil en 1824.

De estas acciones se trata en el presente libro, que se divide en dos tomos. El primer tomo trata de las acciones ocurridas desde el año 1840 hasta el año 1850, y el segundo tomo trata de las acciones ocurridas desde el año 1850 hasta el año 1866.

El primer tomo de este libro trata de las acciones ocurridas desde el año 1840 hasta el año 1850, y el segundo tomo trata de las acciones ocurridas desde el año 1850 hasta el año 1866.

El primer tomo de este libro trata de las acciones ocurridas desde el año 1840 hasta el año 1850, y el segundo tomo trata de las acciones ocurridas desde el año 1850 hasta el año 1866. En este período se produjeron varias acciones de guerra entre el ejército argentino y el ejército español, que dieron lugar a la firma del Tratado de Guayaquil en 1824.

## LIBRO CUARTO

# DE 1840 A 1866

## CAPITULO VII

### DESDE EL SEGUNDO PERIODO DE GAMARRA HASTA EL CONFLICTO CON ESPAÑA

#### Acción de Gamarra en el Gobierno.—

Si no habían disminuído las fronteras del Perú a causa de los sensibles acontecimientos en los años anteriores a 1839 y que ya dejamos narrados en otros capítulos, su autoridad moral quedó mermada por ellos.

Habían hollado el suelo de la Patria, soldados pertenecientes a dos repúblicas vecinas y con diversos pretextos; se les había visto permanecer y pasearse en Lima y otras ciudades de la república, después de que la ola revolucionaria, hinchada por mezquinas ambiciones, preparaba el camino de la invasión y ahora gobernaba al Perú, el general don Agustín Gamarra, a quien apoyaban las bayonetas y los buques chilenos.

De nuestra Escuadra, la única entidad capaz de haber detenido el desastre, no quedaba casi sino el recuerdo a consecuencia de los duros e inmerecidos golpes que recibiera, no sólo del enemigo extranjero.

Y es claro que Gamarra para halagar a Chile, con cuyo concurso contaba, todavía se ocupó primero de esta nación.

Hizo a Simpson Contralmirante del Perú, dio grados a otros oficiales navales que habían combatido a la Confederación y, entre otros reconocimientos de deudas fabulosas e infamantes en favor del fisco chileno y particulares, como el regalo de 100.000 pesos hecho a Garrido, aceptó la reclamación de 172.000 pesos por la destrucción de la inútil fragata transporte "Zaldivar" que sabemos había sido apresada por Blanchet en plenas hostilidades. Mientras tanto, cuatro buques de guerra de nuestra Marina quedaban en poder de la de Chile.

Esto hacía Gamarra en los mismos instantes en que ese país vendía públicamente a Bolivia un valioso armamento que pronto iba a servir contra el mismo Mariscal.

### La Marina. —

Un año después de la batalla de Yungay, el 8 de Enero de 1843, salían los primeros decretos relacionados con la Marina.

Por ellos se creaba dos escuelas de Náutica: la Central en Lima y la otra en Paita y cuyo fin principal era "crear pilotos facultativos, que puedan dirigir con inteligencia y acierto la navegación de la Marina-Mercante". El mismo día se publicó la reglamentación general de esos nuevos establecimientos.

Los estudios en ambos se reducían a la navegación y cursos relacionados a ella y los alumnos al egresar podían elegir el servicio de la Marina de guerra con el grado de Guardias Marinas.

A la de Lima se le asignaron veinte y cinco alumnos externos al principio y a la de Paita veinte. Por último se nombró Director de las dos al "Cosmógrafo Mayor de la República" don Eduardo Carrasco y se dedicó para prácticas de los alumnos al único buque de guerra, pailebot "Vigilante", mandado por el tercer piloto Juan Fanning.

A fines de año y comienzos del 41 se agregaron la barca "Limeña", goleta "Jesús", corbeta "Yungay" y goleta "Liberdad", cuyo mando se dio respectivamente a Diego de la Haza, José María García, Tomás Ríos y José R. Carreño. Todos estos buques eran insignificantes y su única actuación fue el bloqueo del litoral boliviano durante la guerra que en ese año tuvimos con este país.

Muerto Gamarra en la batalla de Yngavi, vuelve a ensangrentarse la república con una serie de luchas por la presidencia en los años de 1841 a 1844 en que aparecen y desaparecen del escenario político los generales Vidal, Torrico, Vivanco, San Román, Nieto y Castilla.

La Marina, como es natural, sigue los vaivenes de la política y no puede sustrarse a tomar partido por uno u otro de esos personajes, dando lugar a combates entre barcos que sólo debieran disparar contra el enemigo extranjero.

En 1842, Torrico luchaba contra Vidal y en Paita se encontraron la barca "Limeña", que sostenía el gobierno y al mando de Villar, con la corbeta "Yungay", sublevada en fa-

vor de Torrico, bajo las órdenes de Francisco Carrasco. Cambiáronse unos cañonazos y la "Yungay" se retiró.

Al derrotar Vidal a Torrico en Agua Santa, el 13 de Octubre de 1842, volvióse más precaria la situación de la corbeta rebelde y al principio del siguiente año, el gobierno expidió un decreto declarando fuera de la Ley a ese buque en un artículo único, que copiamos como antecedente de otros que se expidieron años más tarde en casos análogos:

"Se declara a la corbeta "Yungay" y a todos los buques de guerra nacionales que se defeccionaren de la obediencia del gobierno, fuera de la protección de las leyes patrias: y desde luego, reputados como piratas, podrán los buques de las naciones amigas y neutrales batirlos y apresarlos donde quiera que los encuentren".

Felizmente no hubo para qué aplicar ese decreto, pues la "Yungay" se entregó a la obediencia del gobierno.

Habíanse incorporado a la escuadra el bergantín "Constitución" y la goleta "Paquete", buquecitos adquiridos sólo por las necesidades de la revolución.

### Conflicto con Inglaterra.—

En el caos político de estos años, en que la república se vio mandada por tres y cuatro caudillos a la vez y cuando la Escuadra, anarquizada por las pasiones políticas y en la debilidad más extrema a la que la había reducido la larga lucha de la Confederación, no contaba con más unidad regular que la corbeta "Yungay", surgió un conflicto con el gobierno inglés.

Reclamaba el Encargado de Negocios de ese país que se diera una satisfacción por haber intentado las fuerzas del general Castilla detener al vapor británico "Perú".

En Islay estaban fondeados y con tripulaciones reducidas la barca "Limeña", el pailebot "Vigilante" y las goletas "Libertad" y "Jesús" que entonces completaban la Marina del Perú. El 14 de Agosto de 1844 presentáronse sorpresivamente en ese puerto la fragata de S.M.B. "Dublin" y la corbeta "Cormorann" de la misma nacionalidad comandadas por el contralmirante Thomas y con el encargado de negocios a bordo y sin que los nuestros supieran nada sobre el conflicto, se les fondearon bien cerca y les notificaron que quedaban embargados por tres meses.

Cuando ya quedaron presos los buques peruanos, la "Cormorann" fue a Arica y solicitó agua; el gobernador le repli-

có que iba a pedir órdenes al prefecto de Tacna; pero el inglés se negó a esperar sino un corto tiempo amenazando con el bombardeo de la ciudad, lo que efectuó en la tarde y la hubiese deshecho si no llega la orden de permitirles la agua-da.

Castilla, que era prácticamente Jefe de la Nación, tuvo que emprender viaje con su ejército desde Arequipa a Lima pues los ingleses no le permitieron hacerlo por mar.

Por fin, el 30 de Mayo de 1845, se firmó un arreglo humillante "cediendo al imperio de las circunstancias y a la intimación armada de S. S. H. el Encargado de Negocios de la Gran Bretaña, en obsequio de la paz y ad referendum".

Hacía tres meses que se había liberado a los buques nacionales, pero las autoridades no quisieron recibirlos de modo tan incorrecto, así es que sólo lo hicieron después del arreglo dicho.

Véase, pues, por este ejemplo, las humillaciones a que se ve sujeta una Nación cuando le falta Marina, así como se puede manifestar la debida altivez cuando de ella no se carece como veremos después.

#### Primer Gobierno de Castilla.—

Por fin, triunfante el general Castilla, se inició en el gobierno el 20 de Abril de 1845 e íbamos a tener, un largo período, sino de paz completa, por lo menos de gobierno enérgico y hábil que, por muchos motivos, aprovechó la Marina.

Este hombre genial, que es casi una excepción entre los gobernantes del Perú por muchas razones, fue único en lo de definir y aplicar el Poder Naval. Desde que subió al poder dejó establecido en términos sino muy literarios bastante precisos, lo que la Gran Bretaña aplicó mucho después: el "Two Power Standar".

La lección adquirida por él en las guerras de la Confederación, peleando al lado de los chilenos y la que no hacía muchos meses le habían dado los británicos ya no la olvidó y se manifestó constantemente en sus dos gobiernos, atendiendo, muchas veces en persona, a las necesidades de la Marina.

Durante esos veinticinco años, incluyendo el gobierno intermedio de Echenique y el de Pezet, la creación del Poder Naval peruano, surgido de las cenizas del antiguo, nos iba a dar la preponderancia y la dirección de la política ibero americana, pues no es una mera coincidencia el hecho de haber poseído la mejor Marina de América en la época de

nuestro mayor influjo. En realidad, con Marina o por la Marina, fue posible eso.

En aquella larga y gloriosa serie de años que comienza con la adquisición de elementos navales y la digna actitud del gobierno de Castilla ante el Poder Marítimo de la Gran Bretaña, sigue con la llegada del "Rímac"; intervenimos en Bolivia, realizamos la gran demostración naval de Guayaquil, que decidió la guerra sin derramamiento de sangre; aunque nuestra diplomacia no aprovechó; rechazamos la injusta agresión española en Abtao y el Callao; nuestro buque escuela "Amazonas" dio la vuelta al mundo por primera vez en América; ejecutóse el audaz viaje de los monitores, establecióse el Apostadero y Arsenal de Iquitos y la navegación a vapor en los ríos orientales. Con elevada política americanista protegimos a Cuba y a Méjico en sus guerras de liberación; enviamos un buque de guerra a cuidar de las vidas e intereses de nuestros connacionales en California, tratamos en igualdad de condiciones con el Japón y se efectuó en Lima el Congreso Americano de protección mutua, arbitraje etc.

Podrá decirse que con la riqueza del guano adquirimos esa singular posición. Es verdad en parte, porque por lo menos, Castilla y Echenique adquirieron los buques con las entradas ordinarias en los presupuestos y sobre todo porque tuvieron visión certera de las conveniencias primordiales del Perú. Con el mismo guano, más el salitre ¿qué hicieron los gobiernos de 1866 a 1879? ¿Acaso en 1873 no anduvimos mendigando una alianza, que al fin no obtuvimos, como sustituto de los acorazados que necesitábamos?

Castilla, haciendo su Ministro de Guerra y Marina a Echenique comunicó ese entusiasmo que por la Armada manifiesta en su gobierno y al ser reemplazado, a su vez, por el gran Mariscal, éste inició en el mismo camino a Pezet, dándole también la cartera de Marina.

**Progreso de la Armada y nuevo conflicto con Inglaterra.**—

No bien asumió el poder el famoso Presidente, cuando adquirió la fragata "Mercedes", los bergantines "Guise" y "Gamarra", las goletas "Peruana" y "Héctor" y el transporte "Alaiza" que nos iban a servir bien en el nuevo conflicto con los funcionarios británicos en el Perú.

El año de 1846 el cónsul británico Barton exigió que se negase el ingreso al Perú de una partida de esclavos que traía el bergantín mercante peruano "Tres Amigos". El gobierno del Perú se negó. Replicó Barton que tenía órdenes de apoyar su pedido con un buque de guerra.

Entonces contestó nuestro Ministro de RR. EE. que "el Perú no cedía estando resuelto a todo; que si algunas vez, en momentos menos felices, creyó prudente transigir, eran muy distintos el teatro y las circunstancias, que se protestaba contra el ultraje hecho a la Nación, ofreciendo rechazar la fuerza con la fuerza, y tomar reparación del agravio de un modo positivo".

El asunto se arregló por la vía diplomática.

Este mismo año realizáronse las aspiraciones que de tiempo atrás alimentaban los marinos: renovar el material naval en consonancia con la época, introduciendo el vapor en la propulsión de nuestras naves de guerra.

Para justificar las próximas adquisiciones ya resueltas por Castilla, la creación del Apostadero de Paita y otras providencias que se tomaban en pro de la Marina, el ministro del ramo, General Echenique, se dirigió al Congreso para la necesaria provisión de fondos y decía: "Los objetos principales de nuestra marina militar son, en primer lugar servir a la defensa de la Nación en los casos de guerra, y en segundo proteger a nuestra Marina Mercante en su libre intercurso y en la preservación de las inmunidades que el derecho concede a los buques de Comercio".

"No es, pues posible que ella permanezca en el estado en que este gobierno la encontró y que nuestro creciente comercio marítimo esté a merced de agresiones imprevistas y se hace necesario decidarnos a invertir cantidades proporcionadas del presupuesto de la Nación con el fin de adquirir elementos navales.

Por otra parte el gobierno cree que para crear y desarrollar una marina eficaz debe dotársela de los elementos más modernos, y en este sentido atendiendo a informes de los capacitados para emitir una opinión, ha resuelto que en adelante sean de vapor los buques de la Armada Peruana".

En cumplimiento de esta resolución, se comisionó en Enero de 1846 al Capitán de Fragata Ignacio Mariátegui (que ya había vuelto de su largo destierro en Guayaquil en donde se dedicó a la enseñanza), al Teniente José R. Carreño y al Guardiamarina Manuel Palacio para que fueran a Inglaterra a contratar un buque de esa clase.

Esta comisión no obtuvo resultados favorables por las exigencias de los constructores y entonces se encomendó otra al Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra que hizo construir en New York el "Rímac", vapor de ruedas armado con

seis cañones pequeños. Este buque salió a principios de 1848 con nueve Oficiales y tripulación peruana y fondeó en el Callao el 27 de Julio de ese año. El bergantín "Guise" había ido a recibirlo en Talcahuano y le llevó guarnición.

La llegada del "Rímac", que prestó muy buenos servicios durante sus seis años de vida, aumentó el entusiasmo por la Escuadra del que participaba, como ya hemos dicho, el ministro de Guerra y Marina, General José Rufino Eche-nique.

Debido a las malas relaciones con Bolivia en el año 1847 la Escuadra estuvo en continuo movimiento cruzando por el litoral de esa república por espacio de diez meses, al mando del Capitán de Navío don Francisco Forcelledo.

### **Expedición a la montaña.—**

Dio el gobierno toda clase de facilidades a la Comisión científica francesa que en 1846 vino a explorar nuestras montañas orientales a las órdenes del Conde de Castelnau.

Acompañaron a este explorador el Capitán de Fragata don Francisco Carrasco y el Alférez de Fragata don José Becerra.

De Lima fueron a Arequipa y Puno. Luego se internaron por las montañas del Cuzco y navegaron el difícil río Urubamba y salieron por Sarayacu, Santa Catalina, Moyobamba y Chachapoyas regresando a Lima por Pacasmayo.

En el río Urubamba naufragaron los expedicionarios y Castelnau dice: "Los señores Carrasco y Becerra salvaron del naufragio, siendo digna de admiración la presencia de ánimo de éste último, que habiendo corrido grandes peligros, aun sumergido en el agua no soltó el Diario de la expedición que llevaba entre los dientes". Agregaremos nosotros que Carrasco hizo un mapa del Ucayali superior al de Castelnau.

Aunque existe publicado, pero probablemente muy escaso, el libro que al respecto escribió Castelnau, el señor Isaiah Bowman en su libro "The Andes of Southern Perú", publicado por The American Geographical Society, dice, refiriéndose al río Urubamba: "We also wished to know the secrets which might be gathered in this hitherto unexplored tract of country" y agrega que la única información que pudo obtener sobre el río fue la relación del Mayor Kerbey, yankee que había navegado veinte millas en él en 1897.

Establezcamos pues, que después de los españoles, probablemente los primeros navegantes del Urubamba fueron un conde francés y dos distinguidos oficiales de la Marina peruana.

### Viaje del "Gamarra" a California. —

Estaba en todo su auge la busca de oro en California donde se habían trasladado muchos peruanos ávidos de compartir esas riquezas; pero no eran bien tratados por los demás aventureros y además los buques mercantes peruanos eran abandonados por sus tripulaciones atraídas hacia las minas.

El armador de buques don J. Calderón encabezó una acta dirigida al General Castilla por la colonia peruana residente en San Francisco, pidiendo protección para sus amenazados intereses. El gobierno respondió con el envío del bergantín de guerra "Gamarra" mandado por el Capitán de Fragata José María Silva Rodríguez y una magnífica tripulación.

Permanecieron en el puerto de San Francisco diez meses y, según dijo el general Raygada, Ministro de Marina, en su memoria de 1849: "La expedición del "Gamarra" sobre aquella costa ha sido generalmente aplaudida por toda la heterogénea población acumulada en ese suelo, al que un irresistible poder magnífico atrae tan desmesurada inmigración". Y se aprovechaba de este incidente para recalcar la importancia de la Marina: "No son los únicos objetos de la Marina de guerra la defensa de las costas de toda agresión extraña. Otro de los más esenciales servicios en que los gobiernos destinan a las fuerzas navales consiste en dar protección a los derechos individuales y a las especulaciones mercantiles de sus nacionales en países extranjeros".

### Prosigue el desarrollo de la Marina. —

Un año después de la llegada del "Rímac" volvió Echeñique al Ministerio de Marina a definir la importancia de ella con motivo de pedir dinero al Congreso para nuevas adquisiciones; "Penetrado el gobierno de cuánto necesita el Perú de fuerzas navales suficientes para afianzar su seguridad; con un extenso litoral que abraza más de 700 leguas de sur a norte, en el que los más pequeños ancones o caletas y aun la playa más desabrigada ofrecen donde quieran cómodo y seguro desembarco, es indudable que una situación tan indefensa reclama urgentemente una fuerza naval en constante actividad que neutralice aquéllos inconvenientes e imponga respeto a los conatos de la insolencia extraña y de la codicia mercantil; a la vez que sea proporcionada a la importancia internacional del Perú y a la política americanista que sigue el gobierno".

El Congreso proveyó los fondos pedidos y autorizó también el establecimiento de una fundición para la Armada en Bellavista, que se estrenó en 1849 y fue la base de la futura Factoría Naval.

En este año contaba ya la Marina mercante con 91 buques de altura con 23.700 toneladas; la gente del litoral acudía a ese servicio con gran entusiasmo y muchos oficiales de Marina capitaneaban esos buques cuyo tráfico con la China, por lo dilatado y no escaso de accidentes, contribuía a desarrollar sus conocimientos náuticos.

Con la autorización dicha, y antes de concluir su fecundo gobierno, envió Castilla a Inglaterra una comisión, presidida por el Comandante Domingo Valle Riestra, con el objeto de vigilar la construcción de la fragata mixta "Amazonas" que debía desplazar 1320 toneladas e ir armada con 26 cañones de 32, 6 de 64 y 1 de 120. Se puso su quilla en 1850 en los astilleros de Wigram en Londres y vino al Callao en los primeros meses de 1853 con ocho oficiales y siete guardiamarinas que habían terminado sus prácticas en la Marina de guerra francesa.

Un suceso que no podemos silenciar, aunque parezca sin importancia por ser la primera vez que ocurría en nuestra Armada, hay que consignarlo porque en el decurso de esta Historia veremos que se repite frecuentemente y en los precisos momentos de la lucha (la última vez en la cañonera "América" durante el combate de La Pedrera, en Julio de 1910).

En Octubre de 1850, con ocasión del viaje del bergantín "Gamarra", dice así su comandante, el Capitán de Corbeta Ramón Valle Riestra: "Al entrar en Cobija mandé cargar la artillería, encontrando que las balas no entraban en el ánima de las piezas por ser de distintos diámetros y tampoco es posible hacer disparos por elevación a causa de la debilidad de los montajes".

### Gobierno de Echenique.—

El sentimiento que indudablemente causó a los marinos el término del período del general Castilla, mitigóse mucho con la seguridad de que Echenique seguiría su programa de gobierno.

Ya hemos visto que en el ministerio se había identificado con el Presidente en su interés por el desarrollo de nuestro poder naval y que tenía una clarísima percepción de su necesidad. Ascendió al primer puesto y no olvidó a la Marina.

Sus primeras atenciones fueron, naturalmente, para la cuestión del guano, primordial en esos momentos. Fue el bergantín "Gamarra", a establecer el carguío por primera vez en las islas de Chincha en Julio de 1852, cuando el primer cargamento de ese fertilizante lo hizo la fragata inglesa "James Armstrong".

Después fue el "Gamarra" a las islas de Lobos para impedir la extracción clandestina por buques yankees, apoyados por la corbeta de guerra "Raritan"; pero felizmente el gobierno de los EE.UU. repudió esta actitud. Por último, el año siguiente, el "Gamarra", ayudó a la ocupación de Cobija.

En 1852 salió para Inglaterra una comisión, presidida por el Capitán de Navío José María Salcedo, para adquirir más buques.

Estos fueron la fragata mixta "Apurímac" de 1660 toneladas y 44 cañones de 70 y 32, las goletas "Loa" de 700 toneladas y 4 cañones y "Tumbes" con 2 cañones; también mixtas y todas construidas en los astilleros de Green en Londres. Llegaron al Callao el 12 de Noviembre de 1855 acompañadas por la fragata "Amazonas" que las había encontrado en el sur llevándoles las guarniciones de costumbre.

### Naufragio de la "Mercedes".—

Un acontecimiento trágico por su magnitud y rareza en los anales de nuestra Marina, vino a enlutarla cuando todavía no se apagaba el entusiasmo que aquellas adquisiciones habían producido.

A fines de Abril de 1853 la fragata de vela "Mercedes" destinada para prácticas de los guardiamarinas había ido por reclutas a Casma en donde esperaban al vapor "Rímac" que debía remolcarla y que llegó el 30.

El general Allende, ministro de Guerra y Marina, era naturalmente el Jefe de la expedición y resolvió que ésta partiera al día siguiente; pero como el estado de mar y viento en una costa peligrosa pedían prudencia en la salida, el comandante de la fragata, don Juan Noel, objetó la orden; mas el ministro, alegando razones políticas, negóse a diferir el viaje.

Salieron de regreso al Callao el 1º de Mayo a las 11.30 de la noche, con viento fresco y la fragata con las velas desvenvergadas y guardadas en los pañoles.

2-5-54

Habrían navegado media hora para salir de la estrecha bahía cuando al desembocar ésta y arreciar el viento se rompió el remolque de estribor y poco después el de babor en momentos de acercarse a la roca Negra. Serían las 3 de la madrugada y ya se había logrado llevar un remolque del "Rímac" a la vez que llegaba a éste uno de la "Mercedes", pero ya fue tarde porque en esos precisos momentos chocó la fragata de lleno contra la roca citada y comenzó la catástrofe.

Por estar la cubierta ocupada totalmente por reclutas y mujeres fue imposible la maniobra de sacar algunas velas para envergarlas y ya no había más que acudir al salvamento de esa gente. El desorden fue terrible, hasta los botes eran insuficientes y sólo la energía y serenidad de Noel pudo evitar que todos perecieran ahogados. De ochocientas personas sólo salvaron poco más de cien, en su mayor parte mujeres.

El Comandante Noel, obedeciendo a las más puras tradiciones navales y después de heroicos esfuerzos para disminuir la magnitud de la catástrofe, no quiso sobrevivir a su buque y se hundió con él.

En momentos de acercarse una lancha del "Rímac", dijo: "no hay tiempo que perder" y embarcó a su esposa, al ministro Allende y otras personas.

Allende le pregunta: "¿Y Ud. Comandante"? "Yo, respondió el marino, trataré de salvar mi buque o pereceré con él".

De nada sirven las súplicas y llanto de su esposa; permanece a babor en su puesto de mando y cumple sus palabras!

El parte del comandante del "Rímac", Ramón Valle Riestra dice: "El Comandante Noel que según todos los datos adquiridos permaneció sobre la regala de babor resistiéndose a embarcarse como se lo exigían algunos individuos del buque, (entre ellos un esclavo suyo, que se ha salvado), no ha aparecido, y creo infalible su pérdida".

El gobierno dió el siguiente decreto el 10 de Mayo: "De-seando el gobierno honrar la memoria del Capitán de Navío don Juan Noel que, arrostrando los peligros con valor y serenidad, se sacrificó heroicamente el 2 de este mes en el naufragio de la fragata de guerra "Mercedes" que comandaba, y dar a sus compañeros de armas un noble recuerdo, se resuelve: que el vapor "Rímac" lleve su nombre; y que su retrato se coloque en la cámara de oficiales de los buques de la Armada, costeadó por el Estado.

Esta honrosa resolución que lleva las firmas del presidente Echenique y su ministro de Marina, General La Fuente quería decir que la acción de Noel, aunque hasta cierto punto obligatoria fue, necesariamente heroica. El autor de este libro no ha podido encontrar la derogación de ese decreto y llama la atención sobre qué razones pueden haberlo hecho caer en desuso.

### Noel.—

El paso de Noel por la Marina del Perú, fue brevísimo (trece años apenas, de los que estuvo siete sirviendo entre la sierra y la montaña) y se marca por tres hechos sobresalientes y por la rapidez con que llegó a la clase de Capitán de Navío.

Muy excepcionales méritos debió tener el ilustre marino cuando escaló así todos los grados de su carrera.

Había nacido en Paita en 1813 y fueron sus padres el caballero guipuzcoano don Agustín de Noel y doña María Lastra, de las nobilísimas familias de Velasco, Luna, Leiva y La Vega y por cuyas venas corría también la sangre generosa de los caciques incaicos de Colán.

Fue educado don Juan, en el Colegio de nobles de Vergara en España en el cual también estudiaron otros marinos del Perú: Azcárate, Mariátegui, Antonio Valle Riestra, Faura y Cortés.

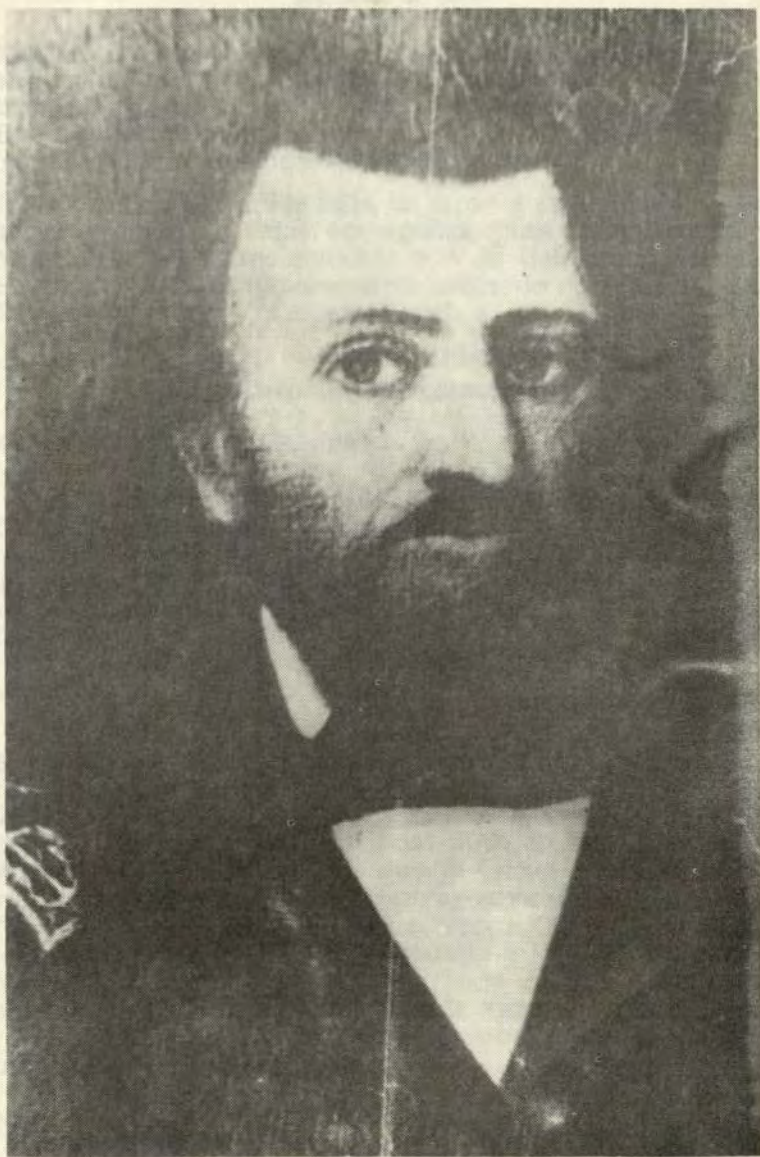
Navegó algunos años en buques mercantes y en 1836 era capitán de la goleta "Caupolicán". En 1841 ingresó a la Marina de guerra con la clase de Alférez de Fragata después de rendir lucidos exámenes.

Al mando de la goleta de guerra "Libertad", con la que bloqueaba el puerto de Huanchaco, tuvo ocasión de mostrar el temple de su carácter cuando el navío de guerra británico "Cormorann", premunido de su fuerza, quiso romper ese bloqueo.

Puso Noel astutamente su buque al lado del británico y entonces respondió a la intimación de su comandante: "que en la Santa Bárbara del "Libertad" habían pólvora bastante para volar juntos".

Otra vez con su sola presencia y viniendo de tierra, debeló la sublevación de su buque, fondeado en Pacasmayo.

Su gestión en la montaña mereció de su jefe, el Capitán de Navío don Juan José Panizo, la apreciación siguiente: "Co-



*Capitán de Navío D. Juan Noel, héroico y abnegado Comandante de la "Mercedes" que sucumbió cumpliendo estoicamente su deber, en el naufragio de su barco.*

mo jefe de una columna en Chanchamayo, he reconocido en el comandante Noel, integridad y constancia . . . "Hizo construir allí, de su propio peculio, el puerto y fortaleza de San Ramón, permaneciendo seis años en penosas tareas para contener las irrupciones de los indígenas".

Si cometió la grave falta de tener a su buque sin el suficiente número de velas envergadas, pues tuvo tiempo para hacerlo, la pagó crecidamente con su deliberado sacrificio. Su nombre tendrá imperecedero recuerdo en estos versos del Himno de nuestra Escuela Naval:

"Como el noble Noel preferamos  
a salvarnos, a otros salvar".

### **Vuelve Castilla al gobierno.—**

El acontecimiento más notable de fines del año 1854 había sido la revolución de Castilla contra el gobierno de Echenique provocada por los escándalos de la Consolidación y que costó al país tres mil víctimas y cuarenta millones de soles. Fue sensible que Castilla volviera al poder en Enero de 1855 por ese medio violento y que el país, por castigar, justa o injustamente, los errores del gobierno, tuvieron que soportar esos enormes daños.

Casi todo el personal de la Armada permaneció fiel a Echenique por lo que Castilla, inmediatamente después del triunfo de La Palma (en cuya batalla tomó parte la Escuela cerrando el flanco izquierdo del ejército de Echenique, desde la ensenada de Chorrillos) puso en receso a cuarenta y seis jefes y oficiales, unos que ya tenían brillantísimos servicios prestados a la Patria y otros cuya figuración posterior fue relevante. Por esta razón el vapor "Loa" vino de Inglaterra a cargo de un piloto contratado y los otros barcos quedaron muy escasos de oficiales; todo debido al encono que entre vencedores y vencidos queda siempre después de las revoluciones. Era la primera vez que Castilla desunía a los marinos.

### **Naufragio del "Rímac".—**

Pocos meses después, el 1º de Marzo de 1855, la Marina sufrió otra pérdida por naufragio de nuestro primer vapor de guerra "Rímac", cerca de Punta Parada, en unos arrecifes que se destacan de dicha punta y en condiciones muy parecidas a las de la fragata "Mercedes".

Al mando del Capitán de Corbeta Carlos Castro iba el "Rímac" en viaje del Callao a Islay conduciendo unos cuatrocientos pasajeros: licenciados del ejército, mujeres, agregados, etc., además de su tripulación. Estaba de guardia, en la madrugada, el Alférez de Fragata Parcemón Echeandía y el piloto Pedro Fuxá, encargado de la derrota, cuando de pronto quedó el buque montado sobre el arrecife; sin duda por descuido.

El Comandante ordenó inmediatamente el salvamento, cuando se dio cuenta de la pérdida total de su buque; pero como éste daba grandes bandazos por las sacudidas que le imprimía el oleaje, se destrozaban los botes al arriarlos y sólo quedó uno chico averiado también. La catástrofe hubiera revestido los mismos trágicos caracteres de la del "Mercedes" sino es por la intrepidez del Alférez de Fragata Ricardo Pimentel que se ofreció para ir en ese bote llevando el chicote de un cabo a tierra en donde lo afirmó en una roca y por ahí salvaron los naufragos; pero no se libraron de pasar grandes penalidades en la travesía del desierto hasta llegar al pueblo de Acarí.

El piloto Fuxá, al declarar, negó descuido y atribuyó a fuerte corriente el siniestro. Sea como fuere, el sitio es peligroso pues en ese mismo arrecife naufragó, treinta años después, el trasatlántico italiano "Italia".

### La "Amazonas" da la vuelta al mundo.—

Un hecho notabilísimo por su novedad en nuestra Armada, que iba a aumentar por él su prestigio y a robustecer su instrucción, se inició a fines de aquel año: el viaje de la fragata "Amazonas" alrededor del mundo.

Castilla tenía la Escuela Naval muy bien organizada y atendida bajo la dirección del sabio jefe de Marina don Ramón Azcárate, pues, no sólo se preocupaba de comprar buques e instalar arsenales y apostaderos sino también de tener un personal instruido. Al respecto entre las muchas anécdotas que de él se conserva, hay algunas referentes a la manera de seleccionar oficiales y muchas veces, a bordo de los buques, que frecuentó como no lo ha hecho antes ni después ningún otro Presidente, solía enterarse de la instrucción y habilidad de aquellos con su singular sistema de ocultar astutamente su ignorancia bajo la agudeza de su innato talento.

Prestó pues todo su apoyo para el viaje y el 25 de Octubre salía del Callao la hermosa nave que había de pasear

el bicolor peruano por los más remotos mares y puertos del mundo y ser el primer buque escuela americano que lo circunnavegara.

Llevó diez y siete guardiamarinas, una buena dotación de oficiales y escogida tripulación a las órdenes del viejo lobo de mar, Capitán de Navío José Boterín.

Este jefe, nacido en Bellavista, comenzó su carrera en 1815 navegando en buques mercantes hasta la iniciación de la guerra de Independencia en la que tomó parte embarcado como piloto en diversos buques y actuando brillantemente hasta el año de 1824. Ingresó luego de oficial y ya hemos visto cómo se desarrolló su carrera posterior hasta el momento en que, Jefe del Apostadero de Paita, se le llama para asumir el mando de la "Amazonas".

El primer puerto de arribada fue Hong-Kong en donde debía hacer el buque algunas reparaciones imposibles en el Callao; pero llegaron cuando la Gran Bretaña estaba en guerra con la China y por esta causa desistieron de hacer ese trabajo y siguieron su derrota por el estrecho de Singapoore a Calcuta en cuyo puerto permanecieron cuatro meses reparando el casco y arboladura. Desgraciadamente el cólera azotaba a la India en esos momentos y, víctimas de esa enfermedad, perecieron el abnegado médico del buque, el guardia marina La Torre Ugarte y 38 marineros.

De Calcuta fue la fragata a recalar en la isla de Santa Elena, doblando el cabo de Buena Esperanza y de esa isla arribó a Londres para concluir sus reparaciones y completar su artillería.

De Londres pasó a Río de Janeiro y, a los pocos días de salir de este puerto, murió el teniente 1º Cavetano Luna, instructor de guardiamarinas, oficial muy distinguido. Pasó la fragata el estrecho, tocó en Talcahuano y Arica y rindió viaje en el Callao el 28 de Mayo de 1858.

Por todas partes fue recibida con muestras de especial aprecio y su tripulación se condujo admirablemente. Navegaron 42.000 millas en 308 días de mar y permanecieron 274 días en puerto. La mayor parte del viaje hízose a vela y la mayor duración en la mar fue entre Calcuta y Santa Elena entre cuyos puertos emplearon 74 días.

#### **Revolución del año 1856.—**

Mientras la fragata "Amazonas" había estado en viaje, se levantó el general Vivanco contra Castilla.

El 16 de Noviembre de 1856 se sublevó en Arica la fragata "Apurímac", unióse a ella el "Loa", que estaba en las islas de Chincha, y dos días después el vapor "Tumbes".

Vivanco se embarcó con sus tropas en esos buques, apoderóse de las islas mencionadas y siguió al Callao donde entró el 29 de Enero de 1857. Al gobierno no le había quedado mas que el pequeño vapor "Ucayali" al mando del Capitán de Navío Ignacio Mariátegui, el que ayudado por los fuertes se batió contra las fuerzas revolucionarias. Castilla había ordenado a Mariátegui que se viniera cerca del muelle para protegerse; pero el marino rechazó la orden replicando que nunca se había ocultado ante el enemigo.

Fuése poco después Vivanco al norte, batiólo Castilla y tuvo que reembarcarse por Paita de donde vino al Callao y efectuó un desembarco siendo completamente derrotado y rechazado a sus buques. Luego se fue a Islay y se internó a Arequipa. Poco después fueron entregándose al gobierno, en el Callao, los buques sublevados.

Adquirió el gobierno otro vapor, el "Noel", y al término de la revolución se incorporaron a la Marina los vapores "Lerzundi" y "Sachaca" que Vivanco había traído de Chile. Quedaron fuera de la Armada los distinguidos oficiales Montero, Grau, Jurado de los Reyes, Pimentel y Astete quienes, en el ardor de la juventud ansiosa de aventuras, hicieron causa común con los revolucionarios.

Como Vidal en 1844, Castilla dio el 3 de Enero de ese año un decreto tendiente a la captura de los buques sublevados y el artículo 3º decía: "El gobierno ofrece y garantiza la cantidad de 200.000 pesos a las personas de cualquier clase que efectúen o concurren al acto de poner a las órdenes del gobierno la fragata "Apurímac"; la de 80.000 pesos a las que restituyan el vapor "Loa" y la de 60.000 pesos, a las que practiquen lo mismo con el vapor "Tumbes".

### **Conflicto con el Ecuador.—**

Se notará que la flota iba desarrollándose por la agregación de unidades muy heterogéneas y algunas casi inútiles para combatir y que por otra parte ocasionaban gastos. Sólo las fragatas "Amazonas" y "Apurímac" y las goletas "Loa" y "Tumbes" eran buques especialmente construidos para la guerra; pero; hemos de notar que los demás, o eran anteriores a la adquisición de los nombrados o bien se habían agregado a la Marina de modo irregular y a veces inesperado, como sucedió en 1858: El "Tumbes", mandado por el Capi-

tán de Corbeta Ignacio Dueñas, cruzaba cerca de Pabellón de Pica cuando descubrió a los veleros "General Plaza", "Arica" e "Iquique" cargando guano clandestinamente, apoderóse de ellos y el gobierno los decomisó e incorporó a la Marina.

A mediados de año se interrumpieron las relaciones con el Ecuador. Castilla, aconsejado por su ministro Don José Manuel del Mar, ordenó que se preparase la Escuadra para salir en campaña.

Nombróse Comandante en Jefe al Contralmirante Ignacio Mariátegui que izó su insignia en la fragata "Amazonas" y Mayor de Ordenes al Capitán de Navío José Elcorrobrutía.

Los barcos que la componían eran los siguientes:

Fragata «Amazonas» — Capitán de Fragata Francisco Sáenz	33 cañones
Fragata «Apurímac» — Capitán de Navío José M. Silva Rodríguez	34 cañones
Goleta «Loa» — Capitán de Fragata Hercillo Cablese	4 cañones
Goleta «Tumbes» — Capitán de Corbeta Ignacio Dueñas	2 cañones
Vapor «Ucayali» — Capitán de Navío José M. Garza	6 cañones
Vapor «Sachaca» — Capitán de Corbeta Emilio Díaz	1 cañón
Vapor «Huaraz» — Capitán de Fragata Diego de la Haza	2 cañones
Bergantín «Guise» (velero) — Capitán de Navío Antonio de la Haza	12 cañones

Este bergantín y el "Tumbes" formaban una División Naval al mando del Comandante Haza; pero subordinado a Mariátegui.

Se alistaron también las lanchas cañoneras "Amazonas" y "Callao".

La flota de transportes componíase del vapor "Caupolicán" y los veleros "Arica", "Iquique", "General Plaza", "Vigilante", "Martina" y "Tirone", mandados por los Capitanes de Corbeta Castilla, Ecurra, Arriola, Casanova, Muñoz, Ríos y Teniente Sanoni.

Aunque el decreto de "bloqueo efectivo de todos los puertos, bahías, caletas y desembarcaderos de toda la República del Ecuador" sólo se dio el 28 de Octubre de 1858, se inició la acción de la Escuadra con el bloqueo de Guayaquil por la "Amazonas" en Agosto; pero como no se obtuviera resultado salió toda la Escuadra y, a la vez que estrechó el bloqueo, se ocupó en convoyar a los transportes que llevaron al Ejército de invasión.

Castilla había asumido el mando supremo del Ejército y de la Armada y salió el 30 de Setiembre de 1859 del Callao al frente de 7.000 soldados llevados por la Escuadra.

En el "Tumbes" fue personalmente a Guayaquil para cerciorarse de la situación política del Ecuador y al saber que existían dos gobiernos regresó a Paita en donde había establecido el Cuartel General y declaró "conveniente suspender las operaciones militares, porque no es decoroso emplear las armas del Perú contra las distintas autoridades que gobiernan aquella república". Y a la vez ofició a éstas para que, poniendo término a sus rencillas íntimas, se unieran con el fin de tener con quien tratar.

Poco después, como no recibiese noticias satisfactorias, avanzó a Guayaquil y se situó en Mapasingue en donde estaba cuando se suscitó el incidente de la intromisión de los encargados de negocios de España y Francia en el Ecuador criticando la actitud del gobierno peruano y amenazando a Castilla, que respondióles con altivas notas manifestando su sorpresa por semejante actitud y rechazando su intervención.

No estaba el Ecuador en condiciones de enfrentarse a ese formidable alarde de fuerza de modo que la campaña se hizo sin disparar un tiro, arreglándose la paz a los diez meses de permanencia en ese país.

Costó a la nación 22.000 soles este paseo militar y naval hecho con toda suntuosidad; pero ni moral ni materialmente ganamos mucho. En el Ecuador quedó la natural irritación que en los impotentes provoca la vista de la abundancia y el poderío, aunque en esa ocasión se suavizaron con rasgos de fineza y esplendidez. Pero la cuestión de límites, esa cuestión que nos ha dado tantas desazones y nos ha puesto varias veces al borde de la guerra en los sesenta años transcurridos desde esa inútil campaña, durmió en los archivos del Ministerio de R.R. E.E. de Lima, quizá esperando la ocasión de despertarla cuando pudiera el Ecuador tratar en iguales condiciones con nosotros, conforme se supone que sucede en los dueños personales.

Castilla no conocía mucho de diplomacia y fue mal aconsejado indudablemente. Nosotros no habíamos buscado el conflicto, y una vez desenvainada la espada, no debió guardarse hasta obtener resultados substanciales en el reconocimiento de nuestros derechos, ya que no del gasto incurrido. El rencor hubiese sido más o menos el mismo que resultó al volver a Lima con las manos vacías.

Nobilísimos son sin duda los anales de la diplomacia peruana en sus repetidos intentos de evitar las guerras y en sus procedimientos caballerescos al no sacar ventaja como en este conflicto; pero, es doloroso decirlo, en esto se ha procedido con un profundísimo desconocimiento del corazón humano, del instinto más poderoso e insaciable de los hombres; vivir mejor que el prójimo. Además, es inconcebible que un país débil se haga campeón de teorías que, por esta misma debilidad, nunca pueden tener éxito.

El bloqueo duró desde Noviembre de 1858 hasta Setiembre de 1860, aunque algunos buques se mantuvieron en Guayaquil hasta 1861. El ministro de Marina, General Pezet dio cuenta de la discreta actuación de la Armada al Congreso de 1860, en esta forma: "La Armada sostuvo el bloqueo de la costa del Ecuador, transportó cómoda y económicamente al Ejército a Guayaquil, y después de su desembarco se situó de modo que lo habría sostenido en las posiciones que ocupó si hubiese llegado el caso. En el bloqueo se condujo con prudencia y moderación con los buques de todas las naciones y a muchos de ellos prestó oportunos servicios. El gobierno está pues satisfecho del buen comportamiento de los jefes y oficiales".

#### Últimos acontecimientos de este período.—

El 17 de Diciembre de ese año se abrió al comercio el puerto de La Concepción de Chiclayo llamado poco después Pimentel, en honor del Capitán de Navío Don Ricardo Pimentel que había estudiado la bahía y ayudado al desarrollo del pueblo.

Los señores Terry habían construido un dique de madera que se fondeó en la caleta "Dique" de la isla de San Lorenzo. Acababan de probar su resistencia suspendiendo primero a un vapor de la compañía inglesa del Pacífico y después al transporte "Huaraz".

Tratóse en seguida de limpiar los fondos de la fragata "Callao" (antes "Apurímac") para lo cual se le quitó cuanto peso movable tenía, quedando sólo con el casco, superestructuras y palos reales y levantada siete pies sobre su línea de agua. Entrósele al dique, y sin duda por un descuido al acomodarla, dio un fuerte bandazo, rompiéndosele las escoras y cayó sobre un costado volteando también al dique y no quedándole visible de la otra banda sino la obra muerta desde el trancañil.

Murieron el ayudante del general Castilla, Teniente Coronel Solares y diecinueve tripulantes y otros quedaron heridos gravemente, entre ellos el comandante del buque, Capitán de Navío Silva Rodríguez. De ese accidente salvaron los actuales Almirantes Villavicencio y Cobián.

Terminó el año con la llegada al Callao del navío francés "Duguay Trouin", mixto de dos y media baterías y la fragata "Andrómede" al mando del Contralmirante Bonard.

Vino con un enviado especial a reclamar el pago de 40.000 francos al armero francés Durhin, exigiendo además que se destituyese a un juez, se castigase a un policía, se saludase al pabellón francés etc. Castilla, para evitar un conflicto armado envió, a la Escuadra a las islas Galápagos y arregló el asunto por la vía diplomática, sin humillarse y con suma habilidad.

Y antes de cerrar este período del segundo y último gobierno del Gran Mariscal, consignemos, como lo merece, que durante él se estableció el Apostadero y Arsenal de Iquitos, con una magnífica factoría naval, un dique y cuatro vapores destinados a afirmar la soberanía del Perú en su territorio oriental y la exploración y comunicación entre los ríos de la cuenca del Amazonas para lo que también envió, naturalmente, numerosos oficiales y proveyó el suficiente dinero con qué mantener a esa nueva Marina fluvial.

Estos acontecimientos tuvieron lugar en 1862 cuando verdaderamente se creó el puerto y ciudad de Iquitos.

Los vapores construidos en Inglaterra fueron "Morona" y "Pastaza", gemelos de 750 toneladas de desplazamiento; "Putumayo" y "Napo" de menor tonelaje y la lancha "Tambo".

Además, un dique flotante y la factoría con talleres de fundición, herrería, modelería, tornos, cordería, carpintería, etc. y manejado por operarios expresamente contratados en Inglaterra.

La navegación a vapor comenzó con aquellos barcos en 1864 y ya no se interrumpió hasta los primeros años de la década de 1870, fatal para la Marina.

En la Comandancia General de Loreto con todos sus servicios se gastaron 852,068 soles de nuestra actual moneda.

Envío también Castilla a Inglaterra al Contralmirante Mariátegui para contratar la construcción en piezas de los

vapores "Yavari" y "Yapurá" destinados a la navegación del lago Titicaca y que llegaron en 1863.

Más hubiese hecho en favor de la Marina el egregio mandatario si sus enemigos políticos lo hubiesen dejado gobernar en paz. En los ocho años de su último gobierno tuvo que sofocar con los consiguientes desórdenes de administración pública, gastos extraordinarios y pérdidas de vidas, trece movimientos revolucionarios.

#### Caracas de la Guerra

Los años de 1811 y 1812 fueron agitados en la capital. En primer término se celebró el Congreso de la independencia. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811.

En primer término se celebró el Congreso de la independencia. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811.

En primer término se celebró el Congreso de la independencia. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811.

En primer término se celebró el Congreso de la independencia. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811.

En primer término se celebró el Congreso de la independencia. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811.

En primer término se celebró el Congreso de la independencia. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811.

En primer término se celebró el Congreso de la independencia. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811. El Congreso se reunió en el cuartel de la Marina y se celebró el 5 de julio de 1811.

## CAPITULO VIII

### GUERRA CON ESPAÑA Y CAMPAÑA NAVAL DEL SUR DE CHILE

#### Causas de la Guerra. —

Los años de 1860 a 1870 fueron agitadísimos en España. Un gobierno o desgobierno compuesto de favoritos de una Corte corrompida y una oposición cada vez más temible y hecha por hombres íntegros.

Lo primero fue aprovechado, abusando de su influencia con la reina Isabel II, por algunos peruanos de la antigua nobleza y otros tantos españoles ávidos de dinero, para remover la antigua cuestión de una dudosa deuda que se pretendía hacer pagar al Perú.

En varias ocasiones y con iguales resultados negativos, se había tratado de arreglar ese asunto por los ministros don Felipe Pardo, don José Joaquín de Osma y don Pedro Gálvez.

Por esos años la riqueza del guano de nuestras islas estaban en todo su auge; las fortunas se improvisaban rápidamente y el derroche fiscal consonaba con las entradas de dinero y aun las sobrepasaba. ¿Qué mejor ocasión para encender los ánimos?

Son pues esas circunstancias y otras casuales o premeditadas y también algunas imprudencias las que en conjunto produjeron al fin un conflicto que por su originalidad y desenlace no tiene paralelo.

En Junio de 1863, gobernando el general Diez Canseco por ausencia del Presidente Pezet en Europa, arribó al Callao con el carácter de "Comisión Científica", una flotilla española compuesta por las fragatas mixtas "Resolución" y "Triunfo" y la goleta "Covadonga", comandadas por el Almirante don Luis Hernández Pinzón. No había razón para dudar que la expedición que comandaba tenía solamente ese carácter pues en ella venía el sabio don Marcos Jiménez de la Espada. Fueron recibidas con extraordinarias fiestas y, después de permanecer por más de un mes, salieron con rumbo a San Francisco de California, dejando en el Callao a la

"Covadonga", que por no tener el número de cañones de reglamento, no estaba obligada a saludar a nuestro pabellón el 28 de Julio próximo. Esta circunstancia, si bien se notó, no despertó amargura en los ánimos.

Así las cosas, a los pocos días se produjo un sensible altercado entre el dueño de la hacienda Talambo (Pacasmayo) y unos colonos españoles que ahí trabajaban. La discusión degeneró en riña viniendo a las manos, armados. Murieron un español y un peruano y resultaron varios heridos. El asunto se tramitó como de costumbre por las vías ordinarias de justicia y parecía ya arreglado, pero algunos de los colonos azuzados por los que deseaban un conflicto, fueron ayudados por éstos y por gente española de Lima para que llevaran supuestas quejas hasta España.

Envió el gobierno de Isabel II a don Eusebio Salazar y Mazarredo con el título de Comisario Regio especial para reclamar el arreglo de esas diferencias y no sabemos con que instrucciones secretas. Era ese flamante diplomático el individuo menos capacitado, por enfermo e incontrolable, para sostener una discusión serena conforme la reclamaban los ánimos en creciente enardecimiento.

Nuestro gobierno se negó desde el principio a recibir a Mazarredo con aquel título al mismo tiempo que le comunicó que lo recibiría con el de "Agente Confidencial" a lo que se negó el español.

A la vez que la "Covadonga" iba a Pacasmayo en busca de reclamaciones con qué apoyar más las quejas de su gobierno y sin encontrarlos ni obtener que los españoles dejaran su trabajo; la discusión seguía relativamente tranquila, cuando de modo repentino presentó Mazarredo un Ultimátum y se asiló a bordo de esa goleta que ya estaba acompañada por los otros dos buques de Pinzón.

#### **Ocupación de las islas de Chincha. —**

Nos hemos extendido y nos extenderemos, contra nuestro sistema, en la narración detallada de este conflicto, porque se ofrece como un ejemplo palpable de cómo no hay necesidad de que dos países deseen la guerra, pues, cuando uno de ellos la quiere, siempre encuentra en el otro, elementos que ayudan a ir envolviendo y enmarañando los asuntos más triviales.

No estábamos preparados militarmente para responder con la misma agresividad a un país poderoso y que había puesto

sus justos o injustos reclamos en manos ineptas e impresionables.

Hacia algunos años que no se adquirían buques y los existentes, descuidados y en desuso, estaban buenos para figurar como la única potencia naval iberoamericana en un continente que carecía de otra Escuadra.

Mazarredo aseguró a Pinzón que procedía según instrucciones de su gobierno y ordenó al marino la ocupación de las islas de Chíncha, emporio del guano.

El 13 de Abril de 1864 salieron del Callao los buques españoles y al día siguiente se presentaron en las islas de Chíncha, fondeando cerca de la isla Norte; se apoderaron de la barca "Iquique", arriaron su pabellón sustituyéndolo por el español, apresaron a su comandante, Capitán de Corbeta Agustín Arriola y notificó, Pinzón al gobernador, Capitán de Navío Ramón Valle Riestra que "estando resuelto a posesionarme de las islas de Chíncha con las fuerzas de mi mando, lo participo a Ud. debiendo ponerlas a mi disposición; pues de lo contrario las tomaré a viva fuerza!".

Valle Riestra respondió que avisaría al gobierno de Lima; Pinzón reiteró su orden dando un plazo de quince minutos para una respuesta favorable y en caso contrario "rompere el fuego inmediatamente, sin contemplación de ningún género y U.S. será responsable de la sangre que se derrame y de la propiedad que se destruya".

Y sin más, a la cinco de la tarde, desembarcaron cuatrocientos tripulantes, se apoderaron del pueblo y arriaron también el pabellón nacional de la Gobernación e izaron el de España que fue saludado por sus buques.

El gobernador y el capitán del puerto, Diego de la Haza fueron llevados como rehenes a bordo de la "Resolución".

Amirante y diplomático enviaron a los Representantes extranjeros en Lima una circular declarando que habían resuelto apoderarse de todas las islas del Perú y de los buques de guerra que se les opusiesen; que al hacer esto ejercitaban en nombre de su Soberana un acto de reivindicación de sus derechos usurpados desde la batalla de Ayacucho y señalaron el modo de exportar el guano que, en realidad, era la verdadera causa del enredo. Esta circular no fue aceptada por el Cuerpo Diplomático.

**Vuelve Pinzón al Callao. —**

El 16 volvió Pinzón al Callao con su Escuadra presentándose inopinadamente con el fin de sorprender a la nuestra; pero quizás considerándolo difícil por el sitio en que estaban fondeados los buques peruanos, se limitó a ultrajarnos nuevamente. La "Covadonga" entró hasta el fondeadero en pleno día y sacó a la barca "Heredia", cargada de carbón y víveres, pasándola por delante de nuestro buques cuyos jefes carecían de instrucciones. Además, no estaban preparados, como ya dijimos, para rechazar a las poderosas fragatas enemigas. Las fortalezas tampoco podían enfrentárseles con su cañoncitos de 32 de ánima lisa, casi sin municiones ni artillería.

Se habían complicado los acontecimientos obedeciendo quizás al plan preconcebido o acaso a la precipitación de Mazarredo y ahora comenzaba a terminarse la paciencia del pueblo peruano. Oíanse gritos cada vez más continuos de ¡Abajo los traidores! y se conspiraba abiertamente contra el gobierno, llegando el General Castilla, en pleno Senado, a decir que "existían connivencias criminales con el enemigo".

Mientras tanto se tomaban diversas y encontradas medidas para enfrentar la situación "Naturalmente protestóse de los actos ejecutados por los españoles, pero a la vez negociaba el gobierno con ellos y por otra parte pidió al Congreso autorización para colocar un empréstito de 12.000.000 de pesos, elevar el Ejército a 20.000 hombres y la Escuadra a 20 buques.

El Congreso respondió autorizando al gobierno para dos empréstitos; uno de 50 millones y otro popular.

Reflotóse a la fragata "Apurímac", se puso la quilla del monitor "Victoria", se adquirió el rápido vapor "Chalaco" y se enviaron a Europa y E.E.U.U. comisiones para comprar elementos de guerra. Pero, como es natural en el apresuramiento de esos instantes, se contrataron buques de toda clase y de esta época arrancó la formación de ese museo naval que teníamos por Escuadra cuando nos sorprendió otra guerra más trascendental que la de 1866.

Sucedió una tregua en la agudeza del conflicto mientras Mazarredo fue a España por nuevas instrucciones y llevando quejas pueriles. Su gobierno desaprobó la conducta extrema que usara ese representante y declaró que no se trataba de reivindicación; pero a la vez mantuvo las otras reclamaciones y sobre esa base propúsose una forma de arreglo que al principio no quiso aceptar nuestro gobierno; pero que des-

pués, casi a la letra, fue firmado por nuestro plenipotenciario general Vivanco y el Almirante español D. Juan Manuel Pareja. Por este tratado se daban mutuas satisfacciones; pero quedaban los ultrajes inferidos por Pinzón al país; se reconocía "la deuda española"; pero sujeta al arreglo de un tribunal mixto y el Perú se obligaba al pago de tres millones de pesos por "los gastos hechos por los buques españoles desde que el Perú se negó a aceptar la fórmula de arreglo propuesta". (27 de Enero de 1865 a bordo de la fragata española "Villa de Madrid").

Pinzón, que dejó el mando por esos días y estaba al tanto del asunto, había dicho: "cuatro ladrones del Perú y cuatro ladrones de España son los empeñados en prolongarla".

Estaban fondeados en el Callao los buques españoles, después de firmado el acuerdo cuando se produjo una riña entre sus marineros, que habían bajado de paseo, y fleteros del puerto, de la que resultó muerto un marinero, heridos otros y dañadas varias propiedades de españoles. Este incidente se arregló también por la vía diplomática; pero contribuyó a enconar más los ánimos que no habían quedado apaciguados, por cierto, con el tratado suscrito.

### **La revolución.**

Por fin estalló la revuelta que venía incubándose desde el comienzo del conflicto;

La inició el coronel Prado en Arequipa el 28 de Febrero tomando como bandera la "reivindicación del honor nacional" y el rechazo del tratado Vivanco-Pareja.

Extendióse por toda la república y la Escuadra se dividió entre ambos bandos. En cuanto el Capitán de Navío Lizardo Montero se enteró del estallido en Arequipa se fue desde Islay con su buque "Lerzundi" a Arica, sublevó al "Tumbes", le sacó los cañones y con las tropas de Tacna volvió a Islay. Desembarcó esas fuerzas y los cañones de ambos buques enviándolos a Arequipa.

No seguiremos narrando las peripecias de esa insurrección sino en lo que se refiere a la muerte del insigne Almirante Panizo.

Este hecho, insólito en los cien años de vida de la Marina peruana, no hay por qué ocultarlo, y esto por muchas razones: la Historia no sólo se concreta a narrar los acontecimientos agradables sino también los ingratos en cuanto de ellos se puede sacar alguna enseñanza; en él no se manchó

el honor de ningún oficial y la calidad de la victoria no es como para silenciar el modo heroico como desapareció del escenario de nuestros buques.

Habían permanecido fieles al gobierno las fragatas "Amazonas" "Apurímac" y el vapor "Chalaco" y estos tres buques se pusieron al mando del Almirante Panizo.

Por incidencias de la campaña revolucionaria destacóse la "Amazonas" a Arica, siempre con la enseña del Almirante y comandada interinamente por el segundo jefe, Capitán de Fragata Eugenio Raygada en ausencia del comandante Diego de la Haza que se quedó en Lima con permiso.

La ciudad estaba ocupada por fuerzas revolucionarias y sin duda los tripulantes, que ya habían sido comprometidos, aprovecharon de aquella circunstancia para cometer su cobarde atentado pensando seguramente que serían poyados en su intento.

Tres sargentos de la guarnición del buque convencieron al dispensero Váscones para que sacara el ron y lo repartieron entre la mayoría de los soldados y algunos marineros extranjeros y a las 2 de la mañana se sublevaron matando al Teniente de Guardia y al Guardiamarina Hurtado que se les opusieron desde el primer momento.

Al ruido que hacían los amotinados, el comandante Raygada vino a cubierta a cumplir con su deber; cayó también muerto y casi al mismo tiempo, a medio vestir y con un revolver en cada mano, apareció el bravo Panizo para caer a su vez, victimado por esas balas asesinas, el 24 de Julio de 1865, día de su cumpleaños y cuando todavía hubiese hecho un airoso papel en la guerra que estaba en puertas.

Fue más execrable este negro crimen porque acaso no haya pisado jamás la cubierta de un buque de guerra peruano, jefe más cariñoso que Panizo para con sus tripulaciones. Existen en el archivo de la Marina numerosas comunicaciones dirigidas por él a sus superiores reclamando, con el tono más enérgico, algo que faltaba a su gente y entre ellos hay una precisamente del año 1865. Solicita mejoras en la alimentación, se provea oportunamente la ropa, se aumente los sueldos o se paguen con puntualidad.

Desde Guardiamarina, en 1821, en la campaña de Intermedios, durante los cuarenta y cuatro años de su brillante carrera ocupó todos los puestos que ésta ofrece, en constante ascensión a los puestos más honrosos y elevados: comandante de buques llevados por él al combate con su imata pericia;

tres veces fue Jefe de Escuadra y siempre en épocas de peligro; director de la Escuela Naval y Comandante General de Marina.

En el decurso de esta Historia, puede seguirse su biografía.

Era un consumado táctico y artillero; maniobrista excepcional con toda clase de vientos y circunstancias y el plan de señales adoptado por la Marina durante muchos años desde 1836, fue obra suya.

### Se declara la guerra a España.—

Triunfante la revolución, el nuevo gobierno, presidido por el coronel Mariano I. Prado, no tuvo más que ir recibiendo e instalando los elementos de guerra adquiridos por el anterior.

Nuestros comisionados en el extranjero habían procedido con toda actividad. En Londres (astilleros de Samuda) púsose la quilla de la fragata mixta, acorazada "Independencia" y en Birkenhead, astilleros de Laird, la del monitor "Huáscar", acorazado también y cuyas características daremos después, porque no llegaron a participar en esta guerra.

En Nantes había dos corbetas mixtas, construídas para los estados del Sur durante la guerra de Secesión de los E.E. U.U. y como ésta había concluido, estaban a la venta. Se compraron y despacharon inmediatamente al Perú.

Eran gemelas, aparejadas de fragata, cascos finos, 1.600 toneladas de desplazamiento, 14 cañones Vorus de 70, máquinas de 500 caballos de fuerza, una hélice y andar de 13 millas. La idea que se tuvo al comprarlas fue para hostilizar el comercio español en las Antillas, porque en esa época ya no eran propiamente buques de combate.

La "América" vino al mando del Capitán de Corbeta don Juan Pardo de Zela y fondeó en el Callao el 4 de Abril de 1865, al mismo tiempo que la fragata acorazada española "Numancia" al mando del Brigadier don Castro Méndez Núñez.

Su gemela, la "Unión", comandada por el Capitán de Corbeta Miguel Grau, fue menos feliz en su travesía y se atrasó más de un mes en el Atlántico reparando las averías que le causó un pampero cerca de la costa argentina. Desarboló al capear ese temporal y se notó que su estabilidad longitudinal no era muy buena por lo que se le quitaron los dos cañones de proa.

Poco era lo que mejoraba nuestra Escuadra con la incorporación de estas unidades, pues los españoles, que no se habían dormido, aumentaron hasta seis el número de sus fragatas en la costa de Chile. El gobierno de Prado vendió los buques "Lerzundi", "General Plaza", "Iquique", "Huaraz" e "Izcuchaca" inútiles para la guerra.

### Sale al Sur una División Naval.—

En Diciembre de 1865 formóse una División Naval bajo las órdenes del Capitán de Navío don Manuel Villar, antiguo jefe de Marina, sereno y experto. Se componía la División de la "Amazonas", "Apurímac", "América" y "Unión" y, como el 5 de ese mes se había celebrado el tratado de alianza con Chile, se le envió al Sur para que, en los estratégicos canales de la Costa Sur de ese país, espérase al "Huáscar" e "Independencia" que estaban por salir de Inglaterra.

Salió a la vela la División peruana, tocando en Arica antes de juntarse con los buques chilenos "Esmeralda" y "Covadonga" únicos elementos, viejos, casi inútiles que componían entonces la Marina de ese país. Sin embargo, por una poca meditada estipulación del tratado de alianza, se había declarado, en su artículo 3º, que la escuadra unida sería mandada por el jefe más antiguo en cuyo país estuviese operando y por esta razón quedaron todos a las órdenes del Capitán de Navío Juan W. Rebolledo, con su insignia en la "Esmeralda".

El mismo día que salió Villar del Callao, zarpó también la "Numancia" a Valparaíso a reunirse con su Escuadra pues Méndez Núñez sospechó el rumbo e intenciones de la nuestra.

A la llegada de la División peruana a Chile sufrió la pérdida de la fragata "Amazonas" que la privaba de 33 cañones.

El 16 de Enero iban entrando a Chayahué (lugar escogido como apostadero de la Escuadra aliada) encabezados por Rebolledo con la "Esmeralda", la "Apurímac" y la "Amazonas" que cerraba la marcha. El canal escogido fue el de Boca chica, el más estrecho y correntoso, por consiguiente de peligro para un buque de muy lento andar que tenía entonces la "Amazonas"; pero no hubo más remedio que obedecer órdenes y poner el buque en manos del práctico, Teniente Emilio Errázuriz, oficial de la "Esmeralda".

Nuestra fragata, comandada por el Capitán de Corbeta José Sánchez Lagomarsino, no estaba en las mejores condiciones, después de un año de constante actividad durante la

campana revolucionaria; la tripulación antiguo había sido echada afuera a causa de la sublevación que ya relatamos y reemplazada por gente novicia, casi sin práctica marinera.

El resultado fue que el barco varara en la playa de la punta Quilpué al extremo S.W. de la isla de Abtao; se le reflotó pero se perdió en la noche definitivamente, salvándose su tripulación, artillería y pertrechos.

Lo que hemos dicho ni excluye la responsabilidad que el comandante Lagomarsino tuvo en la pérdida de su buque según los Códigos navales, ni quiere echar la culpa a los chilenos que intervinieron; pero en vista de los detalles debemos decir que hubo negligencia de una parte e imprudencia de la otra y algo de mala intención según algunos autores.

Dos días antes de este siniestro, el 14 de Enero de 1866 y después de haber ajustado tratado de alianza con Ecuador y Bolivia, el gobierno peruano declaraba la guerra a España.

### Combate de Abtao.

Al recibir la noticia de esta declaratoria, sorprendiéronse los españoles como les había sucedido con la captura de la "Covadonga" en Papudo, que el Almirante Pareja supo por el cónsul norteamericano en Valparaíso y causó el suicidio de ese marino.

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. Fueron a las islas de Juan Fernández, a Chiloé sin rebuscar mucho, a puerto Low en las Guaitecas, puerto oscuro y los canales de Calbuco en donde se encontraron con el vapor "Maipo" que les dio la noticia del paradero de nuestra Escuadra y del naufragio de la "Amazonas". Este aviso lo confirmaron a la vista del casco del buque varado al llegar a los canales de Chiloé.

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 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... El fuego fue inmediatamen-

más cerca que permitían las tierras inmediatas y manteniéndose generalizado por ambas partes, haciendo las ciabogas lo dese aquél vivísimo por ambas partes, siendo los tiros más certeros, de más alcance y de más efecto útil los de las corbetas peruanas "América" y "Unión" y termina su relación por declarar "que abandonó la lucha para poder salir antes de que lo encontrase la noche en tan peligrosa situación y con la seguridad de que los buques aliados no se moverían de su inexpugnable fondeadero".

Villar colocó sus buques "en situación de ofender las dos entradas al Apostadero y si se hubiera podido mover la "Apurímac" hubiésemos salido en línea de batalla a cortarles la retirada y probablemente el éxito hubiera sido completo". Agrega que los artilleros españoles se mostraron poco diestros y así fue, desde luego.

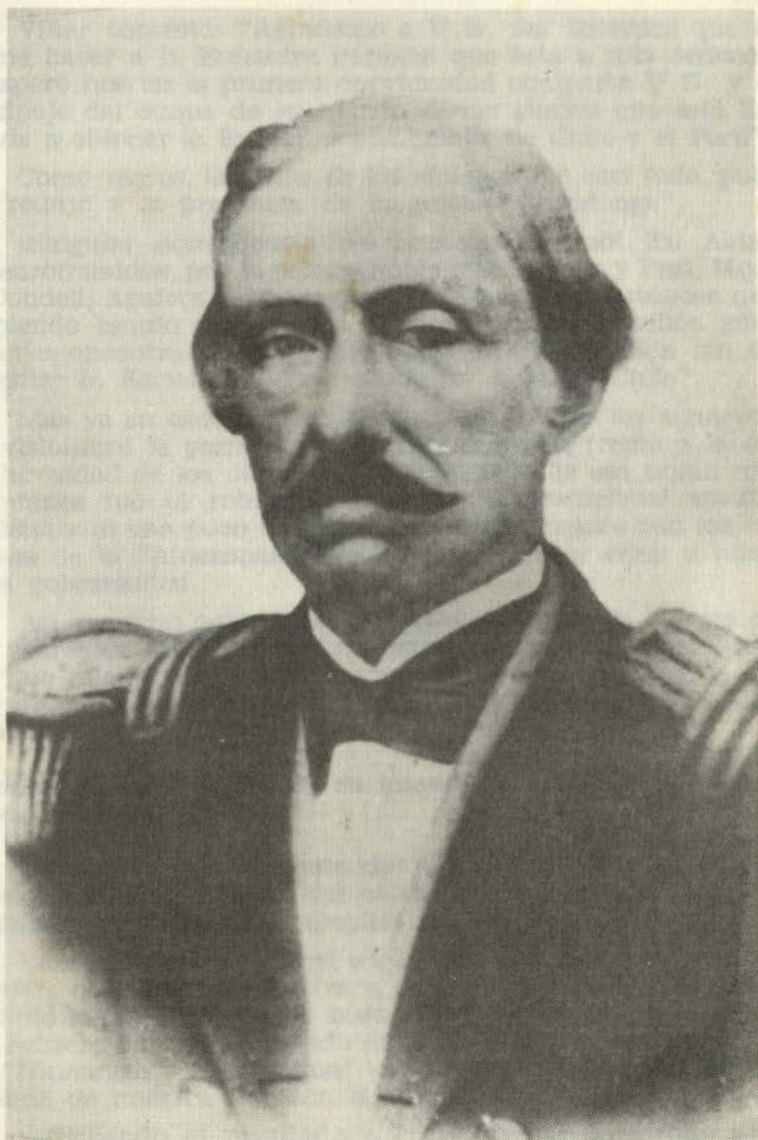
El mando de la Escuadra aliada recayó en el Capitán de Navío Manuel Villar por ausencia de Rebolledo, con la "Esmeralda". La "Apurímac", que estaba con la máquina descompuesta, se acoderó para utilizar sus diez y seis cañones de babor y formó la línea seguida por la "Unión", "Covadonga" y "América", presentando 31 cañones en total a los 45 que, también por banda, dispusieron los españoles.

Este duelo a distancia se mantuvo por unas dos horas y se cambiaron 1.500 cañonazos de los que la Escuadra peruana recibió catorce y la española treinta. Ambas flotillas tuvieron sus averías; entre ellas la "Apurímac" recibió tres cañonazos bajo la línea de agua y la "Unión" tuvo doce muertos. En la "Villa de Madrid" reventaron los cañones de 16 cm. y tuvo tres heridos.

Fue el nuestro un triunfo moral indiscutible pues el poco respeto que nos tenían los españoles se cambió al notar que sabíamos batirnos y dar en el blanco.

Rebolledo felicitó a Villar con estas palabras: "... Esta oportunidad me permite congratular a U.S. y a los jefes, oficiales y tripulaciones 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".

"U.S. sabe cuanto importa la derrota que han sufrido las naves enemigas, y la prueba que han dado sus subordinados, es motivo poderoso para esperar más tarde un espléndido triunfo".



*Capitán de Navío don Manuel Villar, ilustre jefe de la Es-  
cudra peruana, vencedora en Abtao, contra la Escuadra española  
el 7 de febrero de 1866*

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

Como vemos, la ayuda de los chilenos fue casi nula, pues se redujo a la presencia de la goleta "Covadonga".

¡Singular coincidencia del humano destino! En Abtao pelearon unidos, por la misma noble causa, Grau y Prat, More y Condell, Aguirre y Thomson. ¿Quién creyera entonces que habiendo tenido nosotros la preponderancia, aquellos jefes irían a encontrarse trece años después, en situación tan diferente: la Escuadra peruana inferior a la de Chile?

Mas ya en esos días de Abtao y en los que les siguieron se vislumbró la perfidia y el rencor de unos, frente a la caballerosidad de los otros. La consecuencia de esa unión momentánea fue el robustecimiento de la tradicional envidia chilena y el uso poco limpio que se hizo después con los cañones de la "Amazonas" debió ser un nuevo aviso a nuestros gobernantes.

Así es como culminó la campaña de nuestros buques en los mares de Chile y, mientras permanecían en ellos esperando que nuestros blindados terminaran su largo y accidentado viaje, tendríamos que defendernos solos de la embestida española en el Callao.

### **Fracasa Méndez Núñez en su intento de destruir nuestra Escuadra. —**

La noticia del combate de Abtao emocionó profundamente a Méndez Núñez, que estaba ya al mando de la flota española en Valparaíso, después del suicidio de Pareja.

Venía despejándosele el engaño en que estaba respecto a nuestra capacidad combativa y, no pudiendo reprimir su ira, decidió salir él mismo en busca de nuestros buques. El 16 de Febrero entregó el mando de la Escuadra a Pezuela y con la "Numancia", "Resolución" y "Blanca" salió al Sur en demanda de nuestra División Naval.

Adivinando el resultado y preparándose para todo dejó una carta para su Ministro de Marina en la que le decía . . . "Reconozco los peligros de esta empresa y es muy probable que no encontremos al enemigo o que éste se haya situado en punto a donde no lleguen los fuegos de las fragatas; pero en mi opinión, mi deber es poner de mi parte todos los

medios para destruirlo. Si no lo consigo, por imposibilidad material, no será mía la culpa, y podemos considerarnos autorizados para todo. Si al intentarlo perdiésemos una fragata, aun cuando esta fuera la "Numancia", no creo que esa consideración debe tomarse en cuenta cuando se trata de la honra de nuestro país y de su marina".

El combate de Abtao demostró que Chayahué no era tan inexpugnable, como se creía, de modo que los aliados, conforme lo supuso Méndez Núñez, se trasladaron a Huito, estrechando más su entrada por medio del vapor "Lerzundi" que se hundió en sitio conveniente.

Llegó por ahí el Brigadier español y, al notar lo insuperable de la empresa crecióle la cólera y fue poco después a desahogarla con el bombardeo de Valparaíso el 31 de Marzo.

### **Crítica de las operaciones navales en el Sur de Chile. —**

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 fuerzas.

No eran las nuestras muy homogéneas, pues las fragatas "Amazonas" y "Apurímac", con su poco andar, anulaban el de las corbetas; mientras éstas carecían de la numerosa artillería necesaria para sostener con éxito un combate contra los españoles.

Se deduce, pues, que la concepción estratégica fue buena y que la composición de nuestra escuadrilla era la mejor posible y fue forzada por la carencia de otros elementos, como sucede siempre que los acontecimientos sorprenden a una Marina.

No mejoraron mucho esas cosas al unírseles los viejos barcos chilenos. De nuestros cuatro buques sólo estaban en buen estado las dos nuevas corbetas. Ya vimos como llegó a Chiloé la fragata "Amazonas" y debemos agregar que, a última hora, se inundaba por dos vías de agua por lo que su máquina perdía fuerza en achicar constantemente.

La "Apurímac" había estado seis años en el fondo del mar y su carena hubo de hacerse muy a la ligera, notándo-



se desde la salida del Callao frecuentes interrupciones en su vieja máquina que obligaron a la División peruana a hacer el viaje a la vela.

Repetimos que no podía esperarse enfrentásemos a Méndez Núñez en mar abierta y por esto la elección de la rada de Chayahué fue excelente y más desde la pérdida de la "Amazonas" que disminuyó tanto nuestro poder artillero.

El plan general fracasó en parte por ese siniestro, por la tardanza inusitada de nuestros acorazados y en Abtao por la avería de la "Apurímac", la ausencia de la "Esmeralda" y la prudencia posterior de Rebolledo.

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 hubiesen dispuesto de 116 cañones contra los 90 que tenían la "Villa de Madrid" y la "Blanca".

Su acción de entrar por los canales de Chayahué 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.

## CAPITULO IX

### CAMPAÑA DEL CALLAO

**Viene al Callao la Escuadra española. —**

Después de sus operaciones en Chile y especialmente del bombardeo de Valparaíso, era indudable que los españoles, (cuyas circunstancias empeoraban, tan alejados de su país y con el temor de encontrarse a cada momento con el "Huáscar" y la "Independencia" que ya habían salido de Inglaterra) apresurarían sus operaciones contra los puertos de las otras naciones aliadas.

Ninguno de ellos podía tener más atractivo que el Callao, ciudad rica y poblada, con fortificaciones como para satisfacer la sicología militar del Almirante español y primer puerto de la nación que en realidad era la que sostenía la guerra y la que, en concepto de los españoles, tenía más agravios que satisfacer.

El transporte "Chalaco", que había traído de Panamá parte de los cañones de grueso calibre que comprara el gobierno anterior, salió a fines de Abril llevando a Guayaquil esa artillería y el personal para servirla con el fin de que ese puerto pudiese también defenderse en un probable ataque. No sólo, pues, mejorábamos nuestras defensas, sino que auxiliábamos espléndidamente a nuestros aliados.

El entusiasmo de que estaban poseídos todos en el Perú: desde el gobierno hasta el último individuo del pueblo (que entre otras cosas se manifestaba en la sobra de gente de toda condición social que se ofrecía para ayudar en la erección de nuevas fortificaciones) auguraba para los españoles un caluroso recibimiento.

Los numerosos jefes y oficiales de Marina que habían quedado sin destino a la caída del gobierno del General Pezet agregáronse espontáneamente a los buques y fuertes; y vióse a oficiales meritorios y de tan elevada jerarquía como el Contralmirante Ignacio Mariátegui y el Capitán de Navío Alejandro Muñoz y otros en la faena de montar cañones e improvisar parapetos con sus propias manos.

El hombre que había sabido avivar ese patriótico ardor, organizando nuestra defensa, era el Ministro de Guerra y Marina don José Gálvez, uno de los estadistas más cabales que haya producido el Perú.

Pasóse días y noches vigilando todo y alentando a los defensores e introduciendo un orden y disciplina necesarísimos en conjunto tan abigarrado y de última hora y, cuando sonó el momento de la prueba, pudo tener, aunque por desgracia pocos minutos, la honda satisfacción del deber cumplido.

Por falta de informaciones o por otra causa que ignoramos se pasaron los españoles casi todo el mes de Abril en las costas de Chile o navegando lentamente hacia las nuestras y dieron así el tiempo necesario para completar o mejorar las defensas del Callao en donde se venía trabajando más desde que se tuvieron noticias del bombardeo de Valparaíso.

Por fin, en la mañana del 25 de Abril, el vapor inglés "Chile" que venía del Sur trajo la nueva de haber levantado los españoles el bloqueo de Valparaíso el 13 y que el día siguiente salieron a la vela con rumbo al Norte. Ya era pues más que seguro que venían al Callao y como un rato después llegara el buque de guerra yankee "Vanderbilt" se creyó que sería la vanguardia enemiga y comenzó el éxodo de habitantes inútiles hacia Lima.

Ese buque, y dos que llegaron más tarde, avisaron que ya estaban cerca los de Méndez Núñez y, efectivamente, al medio día, voltejaban dentro de la bahía tres de las fragatas enemigas y al caer la tarde se fueron a fondear al E. del cabezo de San Lorenzo mientras otra, la "Blanca", permanecía afuera, de guardia sobre sus velas.

El 26 llegó a San Lorenzo el resto de los barcos formando un total de seis fragatas, una goleta, tres transportes y varios buques de vela.

Mientras tanto, reunióse el Cuerpo Consular y acordó:

1º Declarar que se consideraba como un abuso de fuerza, el incendio o destrucción de los almacenes de depósito de mercaderías, y de otros edificios consagrados a la industria, al comercio y al servicio de neutrales y.

2º Protestar solemnemente contra todo acto de hostilidad que cause algún perjuicio a las personas o intereses de los neutrales, reservando a sus respectivos gobiernos, a quienes se dará cuenta, los derechos y plenitud de acción que les corresponde para demandar y hacer efectiva la competente indemnización". Y se nombró una comisión para entregar esta

protesta a Méndez Núñez, que ofreció no agredir antes de los cuatro días del plazo que iba a dar en su manifiesto.

Más, a pesar de su ofrecimiento, hizo registrar a las embarcaciones que entraban al puerto y la "Blanca" persiguió a una de ellas hasta dentro de la bahía sin poder apresarla.

El 27 envió Méndez Núñez un oficio al decano del Cuerpo Consular adjuntándole copia del Manifiesto que ese mismo día circulara al Cuerpo Diplomático residente en Lima y en dicho oficio le recomendaba avisar oportunamente a sus colegas "que los neutrales aprovecharan del plazo dado" para "sustraerse a los efectos de este acto necesario de hostilidad en el que procuraré lealmente recaiga todo el daño sobre los intereses y propiedades del gobierno de Lima sin poder garantizar, sin embargo en tan extremo recurso las de los particulares".

El Manifiesto, después de rememorar el tumulto del 5 de Febrero, posterior al "generoso" tratado del 27 de Enero; la neutralidad observada con la revolución, y, en fin, los actos que, en su concepto, habían manifestado hostilidad contra España, decía:

"La sencilla relación que hecha queda, es demostración irrefutable de la tan injusta como punible agresión por 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 otro gobierno".

"Tampoco es dable a España, por consiguiente dejar de hacer sentir a ese gobierno el castigo a 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 hoy rigen sus destinos".

"El gobierno de S.M.C., 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 imponen 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 con las fuerzas de su mando, todas las hostilidades que a ese fin pueden conducir".

"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, contados desde la fecha declarando al propio tiempo responsables 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 llevarlas a cabo".

Estas notas, que por su curiosidad hemos copiado, más parecen escritas por abogado que por marino; tendían a suscitar dudas sobre la legitimidad de nuestra política interna y los actos internacionales de la Dictadura y echaban sobre el Perú toda la culpa de daños que felizmente no se produjeron en la extensión que Méndez Núñez anunciaba.

El 28 de Abril la "Almansa" estuvo sondeando por toda la ensenada de Miraflores, mientras la "Resolución" y la "Blanca" maniobraban acercándose al puerto. El "Loa", con el Dictador a bordo, se movió para observar esas maniobras y volvió a su fondeadero después que salieron las referidas fragatas.

Dichos sondeos, que continuaron el 29 y 30, tuvieron seguramente uno de dos objetivos: comprobar si realmente se podía atacar el Callao por retaguardia o despistar a la defensa sobre el verdadero sitio del ataque, aunque esto último no podía influir en nuestro plan, puesto que en el Callao se sabía lo difícil que era acercarse a tiro por el Mar Bravo.

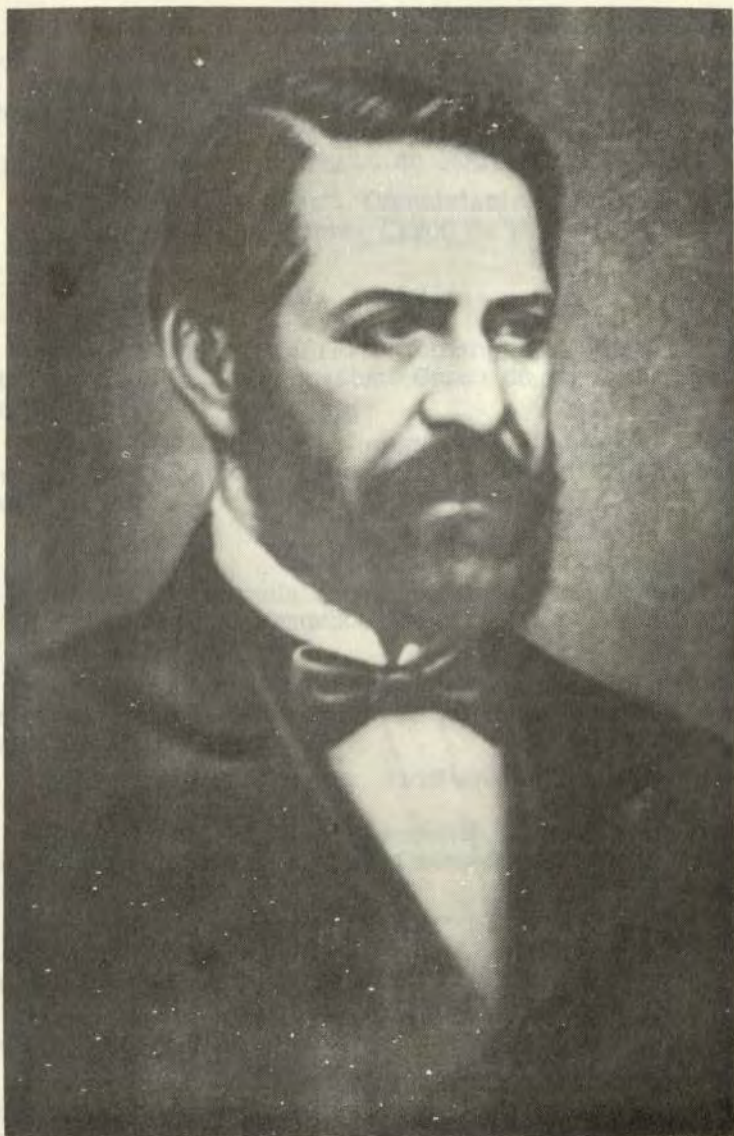
También hicieron los españoles algunos ejercicios de cañón que bien los necesitaban y así llegó el 1º de Mayo, en que terminaba el plazo dado a los neutrales, pero transcurrió el día sin que se movieran los buques sin duda por la neblina, intermitente desde el amanecer.

Había llegado la corbeta inglesa "Mutiny" con la noticia de que en Coquimbo se creía que el "Huáscar" e "Independencia" habían pasado el estrecho y venían al Callao. Esto aumentó el entusiasmo y la fe de los defensores.

#### **Las fuerzas contendientes. —**

La Escuadra española, que estaba fondeada en San Lorenzo se componía como sigue:

Comandante en Jefe—Brigadier don Casto Méndez Núñez  
Segundo Jefe—Brigadier don Juan B. Antequera  
Mayor General—Capitán de Navío don Miguel Lobo.



*Doctor don José Gálvez, insigne patricio peruano que, como Ministro de Guerra de la Dictadura, organizó la defensa nacional y murió heroicamente, en la torre de la Merced, en el combate del Callao, contra la Escuadra española, el 2 de Mayo de 1866.*

### 1ra. División

Fragata insignia "Numancia" —casco de hierro con una faja acorazada de 2m25 de ancho y 13 cm. de espesor debajo de la flotación— 7,200 toneladas de desplazamiento— 11 millas de velocidad máxima— 40 cañones de 68 lbs.

Fragata "Reina Blanca"— Comandante, Capitán de Fragata don Juan Bautista Topete— Casco de madera— 40 cañones de 32 lbs.

### 2da. División

Fragata "Villa de Madrid"— Comandante, Capitán de Fragata don Claudio Alvargonzález— Casco de madera— 50 cañones de 32 lbs.

Fragata "Resolución"— Comandante, Capitán de Fragata don Carlos Valcárcel— Casco de madera— 44 cañones de 32 lbs.

### 3ra. División

Fragata "Berenguela"— Comandante, Capitán de Fragata don Manuel de la Pezuela— Casco de madera— 40 cañones de 32 lbs.

Fragata "Almansa"— Comandante, Capitán de Fragata don Victoriano-Sánchez Barcaistegui— Casco de madera— 40 cañones de 32 lbs.

### Buques Auxiliares

Goleta "Vencedora"— Comandante, Capitán de Fragata don Francisco Patero Narvárez— Casco de madera— 6 cañones de 32 lbs.

Vapor "Marqués de la Victoria" mandada por Francisco Castellanos; "Matías Cousiño" y "Paquete de Maule". (estos dos últimos tomados al comercio).

Tanto las fragatas como la goleta eran mixtas (a vapor y vela).

Este conjunto era, por el número de sus cañones y calidad de sus buques, más imponente que poderoso según se iba a demostrar muy pronto.

La defensa peruana era la siguiente:

Director de la guerra, el Dictador Coronel don Mariano I. Prado.

Ministro de Guerra y Marina, Doctor don José Gálvez.

### División Naval

Comandante General— Capitán de Navío don Lizardo Montero.

Vapor "Tumbes" (buque insignia)— Comandante, Capitán de Corbeta don Juan José Raigada— 26 oficiales— Casco de madera— 2 cañones rayados de 70 lbs.

Monitor "Loa"— Comandante, Capitán de Corbeta don Camilo N. Carrillo— 20 oficiales— Casamata de rieles en cuyo extremo de proa llevaba un cañón liso de 110 lbs. y a popa uno de 32.

Monitor "Victoria"— Comandante, Capitán de Corbeta don Juan Antonio Valdivieso— 8 Oficiales— Casco de madera revestido con rieles. En el centro una torre giratoria de acero con un cañón liso de 68.

Vapor "Sachaca"— Comandante, Capitán de Corbeta don Toribio Raigada— 28 oficiales— 6 cañones lisos de 12 (Era de ruedas, muy viejo, casi inútil).

Vaporcito "Colón"— Comandante, Teniente 1º don Patrio Yriarte— 13 oficiales— dos cañones lisos de 12.

Estos buques fueron colocados cerca del muelle, delante del espacio poblado de la ciudad, donde no había baterías y por tanto, formaban el centro de la línea de defensa.

### Baterías del Norte

Comandante General, Coronel don José Joaquín Inclán.

Batería Independencia— 6 cañones de 32.

Torre Junín: (cuatro oficiales de marina) 2 cañones Armstrong de 28 cm.

Batería Junín: 5 cañones largos de 32.

Reducto del Sol: 2 cañones Blackely de 32 cm. (6 oficiales de Marina).

### Baterías del Sur

Comandante General, Coronel don Manuel González de la Cotera.

Batería Abtao: 6 cañones largos de 32.

Torre de la Merced (5 oficiales de Marina) 2 cañones Armstrong de 28 cm.

Batería Zepita: 2 cañones largos de 32 y 6 cortos de 32 (esta batería que estaba orientada hacia el Mar Bravo no tomó parte en el combate del 2 de Mayo).

Batería de Santa Rosa: Jefe, Capitán de Fragata Guillermo Jones— 8 oficiales de Marina, 2 cañones Blackely de 32 cm. de 68 lbs. 1 de 38, 5 de 32.

Reducto improvisado: Jefe, Capitán de Corbeta José Sánchez Lagomarsino— 2 oficiales de Marina, 5 cañones de 32 en barbata.

Batería Maipú: 2 cañones de 48, 4 de 32.

Cañón del pueblo Blackely de 32 cm. servido por 27 oficiales de Marina.

Las torres de los cañones Armstrong eran acorazadas y giratorias.

Sus santabárbaras quedaban bien protegidas y los proyectiles y saquetes se izaban hasta la culata por medio de pescantes a mano idénticos a los de a bordo. Los otros cañones estaban montados en barbata y tenían delante y a los costados, muros de ladrillo, piedra o simplemente sacos de arena.

Esta defensa era formidable contra buques de madera y cañones de mediano calibre. Como se verá después, su carácter de improvisada y un accidente evitable, la privó desde los primeros momentos del combate, de la tercera parte de sus cañones de grueso calibre; pero, al mismo tiempo, los españoles perdieron prácticamente tres fragatas con 130 cañones o sea la mitad de su fuerza.

### **Combate del 2 de Mayo.—**

Aunque este combate no fue exclusivamente naval, —como, por lo demás, tampoco lo fueron los de la época de los piratas y muchos otros de los que posteriormente tuvieron lugar en la bahía del Callao y que hemos venido narrando— vamos a relatarlo con la extensión debida al papel importante que en la bahía jugaron nuestros buques de guerra y en las baterías de la plaza la casi totalidad de los marinos que no pudieron luchar a bordo.

Desde el amanecer del día 2 notóse inusitado movimiento en los buques de Méndez Núñez, y poco más o menos a las 11 dejaron su fondeadero y se dirigieron a la bahía divididos en tres partes: 1ª División: "Numancia" y "Blanca", 2ª "Resolución" y "Berenguela", 3ª "Villa de Madrid" y "Al-

mansa" las tres primeras fragatas para enfrentarse a las baterías del Sur y las otras a las del Norte sirviéndoles de enlace la pequeña "Vencedora", naturalmente al centro de la línea que después formaron al presentar sus costados.

El espectáculo fue imponente y único en el Callao por el número de buques que iban a tomar parte efectiva en la lucha: venían a buen andar, con los masteleros de juanete calados, sus grandes pabellones de combate tremolaban con la suave brisa reinante y por sus portas abiertas asomaban las bocas de sus cañones. Tan resuelto era su avance y tan cerca de la playa que parecía iban a varar.

La capitana "Numancia" inició el fuego que fue contestado en seguida por las baterías y buques peruanos generalizándose el duelo con extremado vigor por ambas partes. El primer cañonazo que recibió la "Numancia" fue disparado por el cañón del Pueblo que al segundo tiro desmontóse por efectos debidos a la premura con que se había instalado. En estos momentos se alejaba la capitana española por haber tocado fondo.

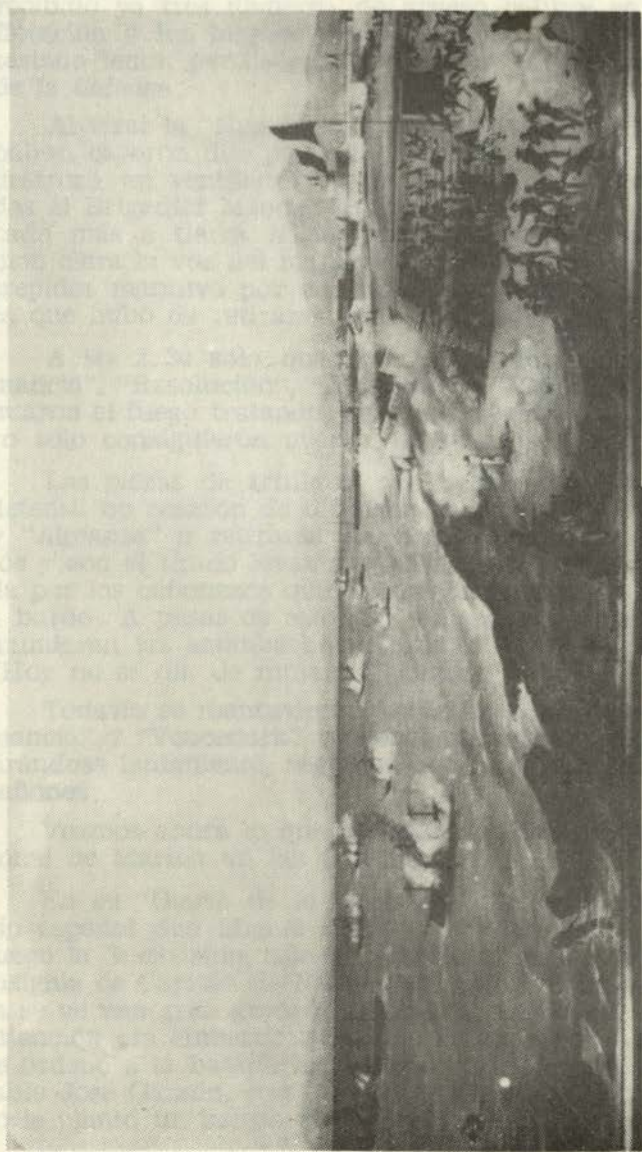
Los buques españoles estaban a unos siete cables y empezaban a recibir serias averías, a la media hora de empezado el fuego.

La "Villa de Madrid" fue alcanzada por un proyectil que le puso cuarenta tripulantes fuera de combate, le rompió la tubería de la máquina, le causó otros graves daños y obligó a salir de la línea remolcada por la "Vencedora".

Pocos momentos después recibía la "Berenguela" una enorme bala de 32 cm. que le atravesó en la línea de flotación. Tuvo también que alejarse remolcada por el "Paquete de Maule", tumbada al lado de estribor para disminuir la enorme cantidad de agua que le entraba y varar en la isla de San Lorenzo.

Casi a tiempo que sucedía esto, los defensores experimentaron, casualmente, un rudo golpe: en la torre de La Merced y por la falta de ejercicios resultó que los saquetes llegaban a las culatas de los cañones en mayor cantidad que los pesados proyectiles y, en un momento en que aquellos estaban amontonados, prendióse fuego a dos y estallaron los demás, causando la destrucción de la torre y la pérdida de mucho personal entre el que estaba el heroico ministro de Guerra y Marina don José Gálvez, alma de la defensa.

Más tarde, y en momentos que la "Almansa" venía del lado Norte a reforzar a Méndez Núñez, la "Numancia" había



El memorable combate del 2 de Mayo de 1866.

El memorable combate del 2 de Mayo de 1866.

No hubo el granada sino que...  
 gallardamente y se metió entre los boques...  
 dio tres cañonazos que le...  
 marinas y otros...  
 algunas personas en...

recibido ya tres disparos de grueso calibre en la línea de flotación y los buques españoles redoblaron el fuego, contestado lenta, pero seguramente, por las baterías y buques de la defensa.

Al virar la "Numancia", para disparar con su batería de babor, cayeron dos proyectiles en su alcázar y uno de ellos destrozó un ventilador cuyos pedazos causaron ocho heridas al Brigadier Méndez Núñez. La "Blanca" se había acercado más a tierra hasta varar, deliberadamente oyéndose bien clara la voz del mando del bravo Topete y con toda intrepidez mantuvo por dos horas un fuego violentísimo hasta que hubo de retirarse con incendio y muy averiada.

A las 2.30 sólo quedaban en la línea de batalla "Numancia", "Resolución", "Almansa" y "Vencedora" que continuaron el fuego tratando, esta vez, de dañar a la ciudad; pero sólo consiguieron averiar levemente algunos edificios.

Las piezas de artillería que habían quedado útiles a la defensa no cesaron de disparar obligando a la "Resolución" y "Almansa" a retirarse: la primera con serios desperfectos y con el timón levantado al virar y la segunda, tan herida por los cañonazos que se llenaba de agua y con incendio a bordo. A pesar de esto, su comandante no quiso que se inundaran las santabárbaras pronunciando la célebre frase: "Hoy no es día de mojar la pólvora".

Todavía se mantuvieron hasta las 5 de la tarde la "Numancia" y "Vencedora" y pocos minutos después fueron retirándose lentamente, seguidas por los disparos de nuestros cañones.

Veamos ahora lo que hicieron nuestros buques y el personal de Marina en las baterías.

En su "Diario de la campaña" dice el Teniente de Navío español don Miguel Liaño: "no bien había entrado en fuego la 3ª división, sale del puerto el vapor "Tumbes" con insignia de Capitán de Navío y un gran botalón en cuya punta se ve una gran granada. Como no nos cabía duda que su intención era embestir a una de las fragatas e incendiarias, se ordenó a la batería haga fuego sobre él y el 1er. condestable José Garzón, con un tiro admirable, del primer disparo le plantó un balazo en la proa que le hizo retirarse".

No hubo tal granada sino que nuestro barquito avanzó gallardamente y se metió entre los buques enemigos y recibió tres cañonazos que le mataron e hirieron a dos guardiamarinas y cinco marineros. Entonces aumentó su distancia

a las fragatas españolas, colocándose cerca del cabezo del muelle, tras del cual estaban el "Colón" y el "Sachaca" que a pesar de esa defensa salieron averiados.

"Por su parte el "Loa" y el "Victoria" se mantuvieron en su puesto de combate, ayudaron a las baterías y acertaron muchos tiros en esa importante y heroica acción". (Parte del Comodoro Pearson a su gobierno). El "Loa" recibió diez cañonazos y el "Victoria" uno y su comandante que pudo dirigir, al monitor desde la torre, permaneció en cubierta durante todo el combate.

En este tomaron parte ciento sesenta y un oficiales de Marina desde la clase de Contralmirante a la de Guardiamarina y muchos de ellos, con el afán de batirse, no repararon en ocupar puestos inferiores a su rango.

De los alumnos de la Escuela Naval dice Markham: "no se les permitió abandonar su local, más logrando evadir la vigilancia, se escaparon por los techos y quince de ellos se presentaron a las baterías, resueltos a sacrificarse por su Patria, y dos murieron en el combate".

De estos heroicos muchachos sabemos los nombres de Justo Varela, Rafael Baluarte, Pedro Roel, Julio Benites, Bernabé Carrasco, Emilio Benavides, Manuel Rouillón, Eduardo Andía y J. Cosmil. Entre ellos había un futuro Almirante: Carrasco y todos honraron ese día a la Escuela y a la Marina.

Esta fue en, pocas palabras, la actuación relevante de la Armada en el famoso encuentro que terminó quedando la Escuadra española inmovilizada y casi sin proyectiles en San Lorenzo y las baterías y buques peruanos listos para renovarlo al siguiente día.

Calcúlase que se dispararon unos 8.000 proyectiles por ambas partes y las pérdidas de personal fueron proporcionadas a ese número de tiros y a las averías muy graves que habían sufrido los españoles. Tan sólo la "Almansa" recibió ciento catorce cañonazos en su casco y ya hemos dicho que al retirarse iba casi anegada y con 21 bajas en su personal.

Los españoles tuvieron 37 muertos y más de cuatrocientos heridos y contusos; por nuestra parte fueron 65 los muertos entre los cuales muchos jefes de gran figuración y 99 heridos, la mayor parte por las piedras de la playa que saltaban al rebotar en ellos los proyectiles españoles.

**Comentarios. —**

Esta memorable y caballeresca batalla se presta a muchos comentarios técnicos: sabemos que sólo la "Numancia" estaba acorazada, y sin embargo la atravesaron los grandes proyectiles peruanos, aunque no surgió mucho. Su artillería constaba de cañones lisos de 68 y los otros buques sólo llevaban cañones de 32. Opusieron, pues, 130 piezas de esos calibres, por banda contra las 55 peruanas que podían disparar de ese lado de la bahía y entre las que habían nueve piezas rayadas, modernas, montadas en torres acorazadas y en fuertes parapetos y con proyectiles que pesaban 300 y 500 libras. Todo esto y la ventaja que lleva siempre un cañón montado en tierra a uno a bordo, compensó más que suficientemente— a la rapidez de tiro y número de cañones de los españoles.

En cuanto a destreza ambos se equiparaban, pues, si los nuestros eran improvisados, el comodoro Rodríguez había dicho de los españoles que "por los ejercicios de tiro que les vio hacer no prometían gran cosa".

Es también recordable este combate por haber sido la primera vez que tomaron parte buques con torres blindadas aunque el "Loa" y "Victoria", que las llevaban, apenas influyeron en el resultado de la acción, por su pequeñez y lentitud.

El desenlace del encuentro ya fue posible pronosticarlo antes de comenzar los fuegos y más aún cuando tres de las fragatas tuvieron que abandonar la lucha dos horas después de iniciada. El Callao, como toda plaza bien fortificada, era imposible de dominar con buques solamente y en este sentido, sin gente de desembarco, es inexplicable la conducta de Méndez Núñez atacándolo a miles de millas de sus bases de operaciones, con buques de madera y con tripulaciones bisoñas que auguraban el sangriento rechazo.

Esta conducta se agravaba por el hecho de estar en viaje a nuestras costas los dos acorazados peruanos recientemente construidos en Inglaterra, los que sumados a los cinco buques intactos que los aliados tenían en Huito, hubiesen sido una fuerza arrolladora contra Méndez Núñez con sus buques averiados como debía suceder.

Sólo un pundonor extremadamente delicado y que en ocasiones tales no se aviene con las reglas que un verdadero conductor naval ha de observar cuando se le confían grandes intereses, pudo empujar a Méndez Núñez a su alocada,

heroica y estéril empresa, en cuya gestión influyeron sin duda las fuertes censuras que acompañaron al bombardeo de Valparaíso. Y la idea se afirma cuando recordamos su frase de antes del combate: "Más vale honra sin barcos, que barcos sin ella".

Acaso también, mal informado sobre la fuerza del Callao y la decisión del Perú entero, el Brigadier creyó que la función se reduciría al cambio de uno cuantos balazos, seguidos de la representación por parte de nosotros, del mismo papel de los chilenos en el bombardeo de Valparaíso; pero esto minoraría muy poco la falta, pues, aunque en la guerra hay que correr riesgos, éstos deben ser bien discernidos y proporcionados.

Por lo demás, las intenciones con que los españoles entraron al duelo son bien conocidas por la famosa "Orden de Escuadra" del 2 Mayo, redactada por el Mayor General Capitán de Navío don Miguel Lobo: "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".

En ese glorioso día fueron testigos de la lucha seis buques de guerra yanquis y dos británicos y no creemos superfluo terminar estos comentarios, extractando de los suvos, los que no han quedado incorporados ya a nuestro relato.

Sobre el poder de la "Numancia" dijo el Comodoro John Rodgers, jefe de los buques yanquis, que el "Monadnoch", su buque insignia, podía hacerse cargo de ella y en treinta segundos dejarla con sólo los topes fuera del agua".

El Teniente H. Nelson oficial del "Powhathan" escribe: "Los peruanos se cubrieron de gloria y su heroica resistencia destruyó de un solo golpe todos los falsos juicios con respecto a su patriotismo y valor y los coloca en su verdadera posición en el mundo".

"Los daños causados al Callao son escasamente apreciables. Las baterías ocuparon tan continuamente la atención de la Escuadra que no hubo tiempo para bombardear la ciudad".

"No hay indicios de una renovación del combate por la Escuadra española y no es probable que dispararán un cañonazo más".

"Los buques extranjeros considerando la victoria como decisiva se preparan a colocarse en sus fondeaderos cerca del muelle".



*El Cañón del Pueblo, en las baterías del Callao  
el 2 de Mayo de 1866*

—Cuando la "Independencia" se retiró del puerto de Callao, dejó allí un pequeño arsenal de armas y municiones que los batallones de artillería se encargaron de destruir. Para esta parte de la historia no quedamos nada.

“Las baterías están completamente preparadas y ansiosas de renovar la pelea. Los soldados (Dios los bendiga) y el pueblo, están llenos de entusiasmo patriótico y comprenden perfectamente toda la grandeza del triunfo”.

El parte del comodoro G. F. Pearson (que el 3 se hizo cargo de los buques restantes americanos, pues el “Monadnoch” y el “Vanderbilt” zarparon ese día) consigna lo siguiente:

“Se desplegó gran valor por parte de los españoles. El combate ha sido glorioso para ambos, pero especialmente para los peruanos que han probado que con cañones de grueso calibre no se debe temer a las escuadras poderosas. Esto debía vencer a las ciudades comerciales de que por lo menos son esenciales baterías fuertes y bien armadas para proteger las localidades y las propiedades de sus residentes, nacionales o extranjeros”. “Sobre si la escuadra española hará o no otra tentativa, nada se sabe. Yo, sin embargo, me inclino a creer que, en las circunstancias actuales no se decidirán a ello”.

De un Diario son estas apreciaciones:

I.—Callao, Mayo 1º—El bombardeo debió haber comenzado hoy a medio día; pero probablemente pensó Méndez Núñez que la neblina que oscureció la atmósfera perjudicaría sus operaciones”.

“Ayer al ponerse el sol, nos retiramos todos nosotros al interior de la bahía, a fin de dejar el campo libre a los combatientes”.

“Dicen que van a pelear, y por lo que aquí sabemos, Méndez Núñez lo hará y mi opinión es que los aventará con sólo largar sus formidables andanadas contra las baterías descubiertas”.

II.—Mayo 2—El resultado fue que los españoles atacaron hoy al medio día y que los golpearon lindamente. Núñez es un valiente, nadie puede negarlo; pero la opinión que tengo formada de él como jefe naval es muy pobre”.

“La “Blanca” mereció nuestra más entusiasta admiración por la manera intrépida con que entró en combate”.

“Cuando la “Numancia” se retiró del fuego le contamos (cosa que parece fabulosa) cinco agujeros que le habían penetrado su costado de estribor. Pero aquí puede juzgarse su ponderada solidez”.

"Méndez Núñez peleó valientemente con su buque; pero no se limita a esto sólo el deber de un comandante en jefe. El comodoro censuró en general sus disposiciones".

III.—Mayo 4—Los españoles han sido batidos. Hemos censurado que no se hubieran acercado más a las baterías".

"La "Almansa" se portó valientemente y maniobró con acierto durante el bombardeo".

### Fin de las hostilidades. —

Era evidente que Méndez Núñez con sus buques tan averiados, no intentaría la aventura por segunda vez y más bien reflexionaría sobre el gran peligro que, corría si prolongaba su permanencia en nuestras aguas, pues era natural que nuestros acorazados "Huáscar" e "Independencia" se aproximaban más cada día y aun algunas noticias traídas de Chile y que acaso llegaron a oídos del jefe español los suponían en esas costas. Además, los diques capaces de ayudar a las serias reparaciones de su Escuadra, se hallaban muy lejos.

Nuestras autoridades trataron de hostilizarla en su fondeadero como un medio de alejarla más pronto.

Para esto se preparó a la lancha "Hormiga" como brulote y en la noche del 5, remolcando a la lancha "Sofía", se acercaron al enemigo; amarróse el timón de la "Hormiga", se la orientó bien hacia los barcos más cercanos y se la puso en movimiento; pero, después de pasar entre la "Almansa" y un transporte, se paró y cayó así en poder del enemigo.

La "Sofía" fue perseguida y cañoneada por la "Vencedora" que estaba en guardia; pero logró regresar ilesa al Callao.

Ensayáronse también algunos torpedos improvisados; pero el único resultado fue que uno estallara prematuramente causando la muerte del Guardiamarina Erasmo López que estaba encargado de extraerlo.

El día 9 envió Méndez Núñez la siguiente nota al Cónsul del Brasil, decano del Cuerpo respectivo:

"Tengo el honor de participar a U.S. para que lo haga llegar a conocimiento de sus dignos colégas, que desde esta fecha queda levantado el bloqueo del Puerto del Callao.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a U.S. las seguridades de mi consideración y aprecio".

Esta es la única nota verídica dirigida por Méndez Núñez. Las demás que se le atribuyen como enviadas después

del combate a distintas personas y que figuran en algunos libros, son apócrifas.

En la madrugada del 10 hundieron los españoles al vapor chileno "Paquete de Maule" que habían tenido como auxiliar y entregaron el "Matías Cousiño" al Cónsul inglés. Dejaron fondeadas las demás embarcaciones que habían apresado en los días de permanencia en la isla, guindaron sus masteleros y a las 7 de la mañana se pusieron en movimiento: primero la "Villa de Madrid", a la vela, después la "Blanca", remolcada por el vapor "Paquete de Vilos" y la "Berenguela" por el "Marqués de la Victoria" y luego los otros.

Entonces salió el "Tumbes" y siguió hasta que se perdieron de vista. Las fragatas "Blanca", "Almansa" y "Resolución" arrumbaron al S. y se fueron por el cabo de Hornos a repararse a Montevideo; la "Numancia", "Villa de Madrid", "Berenguela", "Vencedora" y los demás buques auxiliares, rumbo al W., continuando así la vuelta al mundo y recaeron en Filipinas para repararse a su vez en el Arsenal de Cavite.

Así terminó prácticamente una guerra que por los más fútiles motivos había hecho correr la sangre de naciones del mismo origen.

Años más tarde, y ya con el ánimo serenado, declaró Méndez Núñez haber recibido tres sorpresas en esta campaña: la audacia de declarar la guerra a España, las averías a sus buques en Abtao y la defensa del Callao el 2 de Mayo. "Ahí los peruanos probaron que eran hijos de España".

La coincidencia de celebrarse allá el levantamiento de Madrid contra los franceses en 1808 y el final del sitio de Bilbao en la lucha civil entre los liberales y carlistas en año posterior; ambas el 2 de Mayo en que acaecieron, ha hecho decir a muchos que el combate del Callao es considerado por los españoles como una victoria y como tal la celebran; pero no es cierto. La guerra con nosotros no causó en España el menor entusiasmo, tuvo muchos opositores y su fin se vio llegar con satisfacción, especialmente por las numerosas familias de los tripulantes de la Escuadra de Méndez Núñez.

Tal lucha entre hermanos fue, que los Coroneles peruanos Zavala (padre e hijo) muertos el 2 de Mayo, eran hermano y sobrino del Ministro de la Guerra español de esa época.

La paz no se celebró antes por las exigencias de nuestro entonces querido hermano Chile que pedía reparaciones a España por el bombardeo de Valparaíso.



LIBRO QUINTO  
DE 1866 A 1878

CAPITULO X

ACONTECIMIENTOS EN LA MARINA HASTA EL  
GOBIERNO DE DON MANUEL PARDO

Los Chilenos cañonean a la "Unión".—

En la noche que siguió al combate de Abtao y con anuencia de Villar, los comandantes Grau y Ferreiros propusieron a Rebolledo salir con sus corbetas y, aprovechando la velocidad de ellas, llegar antes que las dos fragatas españolas a Valparaíso y sorprender, a hora conveniente, a los otros buques enemigos en su fondeadero, pues era probable que éstos confundieran a los nuestros con los de Alvargonzález.

Rebolledo no creyó prudente aceptar ese bien concebido proyecto y permaneció en su abrigo hasta el mes siguiente que mandó a las corbetas al estrecho en busca del "Huáscar" e "Independencia". Aquellas regresaron sin encontrar a los acorazados y nuevamente se ordenó a la "América" regresase a esperarlos.

La "Unión" debía ir a Valparaíso, donde ya no estaban los españoles, a traer al Vicealmirante Blanco Encalada en reemplazo de Rebolledo, pues éste era de inferior jerarquía que Salcedo, comandante del "Huáscar", próximo a llegar.

Salió de Huito nuestra corbeta a las 3 de la tarde y, al embocar el canal de Chacao, recibió una lluvia de balas que con los cañones de la "Amazonas" le hacían los chilenos desde una batería improvisada en la costa alta de ese canal y que no dieron en el blanco por la inepticia de sus artilleros, pues cayeron bien cerca y en derredor de la corbeta peruana. Grau no perdió su ingénita serenidad. Lejos de contestar a ese insólito cañoneo se limitó a hacer diversas señales y continuó, sorprendido, pero tranquilo, su marcha al norte.

Naturalmente Villar intervino en el asunto y averiguado éste, se quiso cohonestar declarando que Rebolledo había previsto fuesen desobedecidas sus órdenes de que no salieran las corbetas a intentar la sorpresa propuesta por sus comandantes; y con tal motivo mandó que esa batería les impidiera la salida y que se había olvidado de anular esta orden.

Este expediente abogaderil a nadie convenció y, al contrario, sorprendió inmensamente al personal de la División peruana que se hubiese recurrido a ese medio para detener empresas que ninguno de ellos hubiese intentado sin orden expresa. Luego, olvidar la revocación de una orden dos meses después de expedida, pareció muy raro, puesto que el incidente del cañoneo venía después del regreso de las corbetas del estrecho, de cuyo viaje pudieron aprovechar Grau y Ferreiros para irse donde hubiesen querido.

Con estos sucesos ahondáronse las diferencias entre los marinos peruanos y chilenos y llegaron a ser muy amargas aunque la Historia no lo haya dicho antes.

Al regreso de la corbeta con Blanco Encalada, que izó su enseña en ese buque peruano, y sabiendo que la Escuadra española había abandonado las costas del Perú y Chile, se retiraron del canal de Chacao las cadenas que lo cerraban y los torpedos que en él se habían fondeado, trasladándose al puerto de Ancud la "Apurímac", "Chalaco" y "Esmeralda".

#### **Adquisición de otros buques. .—**

Suponiendo, no sin fundamentos, por las exigencias de Chile, desdorosas para la dignidad de España, que las hostilidades se reanudarían en breve, el gobierno del Perú siguió adquiriendo cuanto buque se le ofrecía a la venta, pagando sumas fabulosas y sin sujetarse a plan técnico alguno.

Así se compró: el vapor "Meteor" al que se le puso seis cañones y hubo que dedicarlo pronto a pontón-escuela; el vaporcito "Mairo" que sirvió poco tiempo y se vendió a particulares y por último el de madera "Rayo" que trajo artículos de guerra a Cartagena de Colombia y llegó en tan mal estado que hubo de varársele para evitar su hundimiento. La carga se perdió casi totalmente, el buque reflotó y fue a rematarse en Boston por una suma insignificante.

Pero debido a este siniestro fue que se pudo vencer la resistencia del gobierno norteamericano que impedía la salida de elementos de guerra para los aliados; con el fin de averiguar el verdadero estado del "Rayo" se comisionó desde

ese país al comandante Julio Tellería quien constató que el crucero español que vigilaba al "Rayo" no molestó a una goleta salida de Cartagena con bandera de Bolivia. Este hecho se opuso a los escrupulos yankees cuando hubo necesidad de traer a los monitores.

### Viaje del "Huáscar" e "Independencia". —

Ya hemos venido contando cómo se mandaron construir estos acorazados, las falsas noticias que en Chile y Perú, circularon respecto de su paradero y la ansiedad, muy natural con que en los días antecedentes al 2 de Mayo se esperaba su dramática aparición en el Pacífico. No permitió la poca previsión de nuestro gobierno que llegaran en momento oportuno para influir decisivamente en las operaciones navales que es como decir en el conflicto mismo.

Comenzóse por confiar la construcción de cada uno de los buques a una comisión distinta a la cual se dejó, puede decirse, la elección de los modelos, de donde resultó que los que pudieron ser buques gemelos terminaron por diferenciarse grandemente y en vista de los resultados que dió después el "Huáscar", cuyo andar le permitió demorar su captura, creemos que la "Independencia", con su mayor velocidad e igual coraza, hubiese hecho muy buena campaña poniéndole artillería moderna. Claro que el precio fue muy diferente, pues mientras el "Huáscar" costó Lp. 81247, la "Independencia" Lp. 176,000, más del doble.

Sus características principales eran:

Monitor "Huáscar" (recomendado) por el comandante José María Salcedo) 1765 T-62 m. de eslora x 10 m. 66 de manga x 6 m. de puntal-casco de hierro dividido en cuatro compartimentos con una coraza de 114 m/m. de espesor en el centro disminuyendo a 50 m/m. hacia proa y popa; su máquina desarrollaba 300 caballos de fuerza para un andar de 13 nudos con 25 libras de presión en calderas. Estaba armado con 2 cañones rayados Armstrong de 300 libras montados en una torre giratoria de hierro, de 125 m/m. de espesor con un almohadillado de teca de 35 cm.: 2 de 40 libras y uno de 12 de la misma marca-Calado medio 4 m. 72-Aparejo de Beringán. Falcas móviles que, cuando estaban colgantes, el buque sobresalía apenas 1 m. 20 del agua Tenía espolón.

Fragata "Independencia" (recomendada por el Capitán de Corbeta Aurelio García y García)-2004 T-65 m. 50 de eslora por 13m. 56 de manga x 9 m. 75 de puntal-Casco de hierro con una coraza de 114 m/m. de espesor-Máquina de 600 ca-

ballos de fuerza para un andar de 14 nudos con 20 libras de presión en calderas y consumo de 50 T de carbón con las cuatro calderas. Estaba armada con dos cañones rayados Armstrong, giratorios de 150 libras en caza y retirada y 12 de la misma clase de 70-Aparejo de barca y espolón.

Y vamos ahora con el viaje. Ambos buques quedaron listos para salir de sus respectivos astilleros desde el mes de Diciembre; pero, tanto en Liverpool como en Londres comenzaron las dificultades de toda clase, puestas sin duda por los agentes del gobierno español; pero agravadas por nuestra falta de previsión; pues sólo contaban con unos cuantos oficiales y fue muy difícil contratar tripulación que resultó de lo peor.

Esta gente, sin la menor práctica de mar, obligó al "Huáscar", que había salido del Mersey el 20 de Enero, a regresar a Holyhead con un fuerte temporal. Arribó a Brest el 23 y ahí tuvo que esperar a la "Independencia", hasta el 20 de Febrero, luchando con la tripulación desmoralizada totalmente y con la Aduana del puerto que le puso toda clase de obstáculos alegando la neutralidad de Francia, especialmente cuando el "Huáscar" necesitaba hacer algún transbordo del vapor "Thames" que lo acompañaba llevándole carbón, artículos navales y municiones. Salieron ya reunidos ambos acorazados el 24 regresando por mal tiempo a Brest y reanudando su viaje para pasar abiertos de la costa de España, navegando a vapor y a vela.

En la madrugada del 28 de Febrero, la "Independencia" abordó al "Huáscar" cuya máquina se había parado sin notarlo el oficial de guardia por conversar con el de la "Independencia" para lo cual se habían acercado sin ninguna orden. Las relaciones entre ambos comandantes eran muy agrias desde Inglaterra y el oficial de guardia del "Huáscar" era hermano del comandante de la fragata. El resultado fue sufrir el monitor graves averías y tener que arribar a Funchal para repararlas; pero las autoridades ni siquiera permitieron el transbordo del carbón del "Thames".

Tuvieron que arrumbar a San Vicente de Cabo Verde y, como tampoco se les dieron facilidades, se fueron el 18 de Marzo a la bahía deshabitada de San Pedro en la misma isla, en donde se aprovisionaron de carbón. Llevaban ya dos meses de viaje para recorrer menos de 1.500 millas. Salió el "Thames" a esperarlos en Río de Janeiro para donde partieron el 20 de Marzo y el "Huáscar" perdió una aspa de la hélice.

El 1º de Abril llegaron a ese puerto y todavía se demoraron en hacer presas y convertirse en escenario de las rencillas de los oficiales cuyos jefes diéronles ejemplo. Hubo casos de insubordinación, un intento criminal de los tripulantes del "Huáscar" apoyados por gente de tierra y una notificación que García y García, apoyado por el ministro del Perú, hizo a Salcedo para que entregara el mando de su buque al 2º que también se había revelado.

En estas intrigas, más escandalosas a causa de la guerra y por suceder en país extranjero, se pasaron 29 días sin que ni siquiera pudiese reparar o reconocer sus averías el "Huáscar" porque no había dique listo.

Por fin salieron a Maldonado a recibir unos voluntarios; en el trayecto apresaron al bergantín español "Manuel" inutilizándolo después de trasladar todo lo útil. El 2 de Mayo siguieron a Puerto Gallegos, punto de recalada ordenado por Salcedo y éste perdió cuatro días buscando a la fragata con mal tiempo y neblina frente a dicho puerto, mientras la "Independencia" habíase ido por su cuenta a Posesión.

El 24 de Mayo, ya en el estrecho de Magallanes, cerca de la isla Elizabeth, se juntaron con la corbeta "América" que les llevaba guarniciones y combustible. El 25 fondearon en Punta Arenas, tomaron el resto de carbón del "Thames" y parte del de la barca peruana "Carlos Roberto". El 28 reanudaron su viaje, recibéndolos el Pacífico con un fortísimo temporal que causó averías especialmente en la "América" y por fin, el 6 de Junio, después de 137 días de su salida de Inglaterra, se juntaron con la Escuadra de Villar que los esperaba en Ancud, sustituyendo Salcedo a ese Jefe en el comando de la Escuadra que ahora se componía de seis buques.

### **Va la Escuadra a Valparaíso.—**

El 11 de Junio zarpó de Ancud con rumbo a Valparaíso, la Escuadra unida, bajo las órdenes de Blanco Encalada y compuesta por "Independencia", "Huáscar", "Apurímac", "América", "Unión", "Chalaco", "Esmeralda", "Covadonga" y "Maipú". Debió recordar el Vicealmirante los ya lejanos días del 1818 cuando, después de la sorpresa de Talcahuano, siguió el mismo rumbo con su flota de 13 velas y acaso él y los demás oficiales chilenos hicieron amargas comparaciones entre la pobreza de la División chilena que ahora iba a sus órdenes y los cien cañones de la nuestra.

En la noche de la salida encontraron mar gruesa que causó la rotura del eje principal de la máquina de la vieja "Apu-

rímac". Tomóla el "Huáscar" a remolque y así navegaron por espacio de seis horas hasta que a las 5 de la mañana faltaron los dos cabos de remolque por lo que el "Maipú" se hizo cargo de la fragata; pero en la tarde del siguiente día, 13 de Junio, se desencadenó un gran temporal del N. que obligó a dispersarse al convoy y a dejar a la fragata a su propia suerte.

Cuando este buque fue sacado del agua en el Callao se le habían colocado apresuradamente y apenas sobre puestos en bandola los palos del "Loa" que no podían resistir las velas necesarias para mover a la fragata. El viento continuó rolando S.W. con la misma violencia de modo que la "Apurímac" fue abatiendo hacia la costa, casi sin gobierno y sólo salvó debido a la serenidad y práctica marinera del Teniente 1º Guillermo More. Debido a la fuerza de los bandazos y a pesar de estar todo bien trincado, cedieron algunas portas por donde empezó a entrar agua en grandes cantidades hasta el punto de pensarse en abandonar el buque, pero More no cedió en su empeño de salvarlo. Amaneció delante de la costa alta frente a caleta Carnero en el extremo sur de la bahía Arauco y seguía avanzando hacia tierra empujada por el temporal. Se pidió auxilio por medio de cañonazos, salieron botes que la tomaron a remolque y la alejaron del peligro y con una vela arreglada con los toldos alcanzó a entrar en la bahía antedicha y fondear en ella a más de 5 millas de la playa en 80 brazas.

Los demás barcos, después de capear el temporal, fueron entrando sucesivamente en Valparaíso y se destacó al "Chalaco" para buscar a la "Apurímac". Llevóla al Callao, después de tocar en Constitución y luego en Valparaíso.

### **Sigue la Escuadra en Valparaíso. —**

Los otros buques continuaron en ese puerto sin objeto aparente, gastando su no muy edificante disciplina entre la tranquilidad del fondeadero y los paseos en tierra y dando lugar también a los manejos de los agentes revolucionarios enviados desde el Perú, cuya política ya andaba revuelta otra vez. El Comandante Salcedo fue llamado a Lima y se envió para reemplazarlo en el mando del "Huáscar" y de la División al Capitán de Navío Lizardo Montero que en 1856, y aprovechando de que Salcedo estaba en tierra, le había sublevado la fragata "Apurímac". Este acto poco meditado del gobierno de Prado, se comentó mucho e influyó en el ánimo de los oficiales díscolos y que no gustaban de la férrea dis-

ciplina de Salcedo, quien pasó a desempeñar la Comandancia General de Marina en el Callao.

Seguían los entusiasmos bélicos de nuestro gobierno y se proyectó enviar una expedición a Filipinas creyéndose conveniente contratar, para mandarla, a un marino extranjero, el Contralmirante retirado de la escuadra de E.E. U.U. Juan Tucker. Esta noticia desagradó a Montero a quien se excluía del mando por considerársele demasiado impetuoso. Los demás jefes hicieron causa común con él; protestaron alegando que había jefes capaces como el Contralmirante Antonio de la Haza, el Capitán de Navío Muñoz y otros, y renunciaron sus mandos.

El gobierno respondió aceptándoles las renunciaciones y envió al "Chalaco" a traerlos presos y enjuiciarlos a la isla de San Lorenzo; a la vez que los reemplazó con los jefes que estaban cesantes desde la caída del gobierno del General Pezet.

Salcedo volvió a tomar el mando de la División; y los comandantes José María García, Muñoz, Pardo de Zela, More y Becerra asumieron el de la "Independencia". "Huáscar", "América", "Unión" y "Chalaco" respectivamente.

Llegó Tucker a Valparaíso y asumió el mando de la Escuadra del Perú y la segunda comandancia de la aliada, envióse la "Independencia" al Callao con motivo de la revolución del Coronel Balta; renunció poco después Blanco Encalada, Tucker lo reemplazó y Salcedo fue comisionado a Europa.

Poco permaneció el marino yankee al mando de nuestros buques pues le causó un gran disgusto el motín que en la "Unión", su buque insignia, encabezaba el Guardiamarina Varea, pariente de Balta, y que salvó sólo por la intervención de Tucker, pues la guardia iba a matarlo. Quedó como jefe de la escuadra el Capitán de Navío José M. García a quien reemplazó el Contralmirante Domingo Valle Riestra, viejo marino de la época de Guise. Poco después regresó la Escuadra al Callao a los 27 meses de su accidentada permanencia en los mares de Chile.

Por esta época organizó el gobierno una Compañía Nacional de Vapores con tres de los transportes de la Armada: "Chalaco", "Mairo" y "Sachaca" que dio a mandar a jefes de Marina como don Aurelio García y García, Gregorio Pérez, Julio Tellería, Nicanor Asín y Gaspar Ureta. Esta compañía fracasó por ser inaparentes las unidades que la com-

ponían a excepción del "Chalaco", para competir con la inglesa cuyos servicios estaban ya perfectamente establecidos y con la naciente compañía chilena que, con el nombre de Suramericana, ha seguido hasta hoy su marcha ascendente.

### Exploraciones en la Montaña. —

Mientras nuestros oficiales en el Pacífico 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".

"Todos los jóvenes marinos establecidos en el Apostadero de Iquitos se disputaban la gloria de dirigir o hacer parte de penosas expediciones" dice el sabio Raimondi, en su obra "El Perú".

En el vapor "Napo" salió el Mayor de Ordenes del Departamento, Capitán de Corbeta Adrián Vargas, hacia el río Morona con el objeto de encontrar la mejor vía de comunicación entre Guayaquil y el Atlántico. Navegó el Amazonas, Marañón y el Morona (228 millas) y el alto Marañón hasta la isla Nacacuya a 494 millas de Iquitos.

En este mismo año dicho jefe, con el Teniente Luis Sandi y los jóvenes alferoces West y Távara en el vapor "Putumayo" navegaron los ríos Ucayali y Pachitea, en cuyo viaje fueron devorados por los indios cashibos aquellos animosos oficiales que imprudentemente se apartaron de la embarcación y cuyos nombres llevan, respectivamente, dos ríos de la cuenca Sur del Perú.

Dicho año se exploró también el río Yavarí por el jefe de la comisión de Límites Perú-brasileña, Capitán de Navío don Francisco Carrasco.

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, 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 Pozuso y Darío Gutiérrez se quedó con el 2º ingeniero y seis tripulantes sin abandonar su buque un solo día hasta que fue reflatado.

El Capitán de Corbeta Gregorio Pérez con el vapor "Morona" exploró el río Aipena y el alto Marañón.

En 1867 salió de Lima una comisión de marinos presidida por el Contralmirante Tucker con el objeto de proseguir esas exploraciones y entre los Oficiales iba el Alférez de Fragata Leoncio Prado, de fama posterior. Duró la exploración hasta el año 1869 y acopió muy importantes enseñanzas.

El "Napo", al mando del Teniente Melitón Carvajal y llevando 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 órdeno lo reconociesen con el nombre de puerto Carvajal en honor del intrépido y experto marino.

Arturo Wertheman, ingeniero de la Comisión Hidrográfica y que iba en ese viaje, manifestó que "sólo el entusiasmo y patriotismo han podido vencer las dificultades de tan peligroso paso".

Y Raimondi, refiriéndose a las diversas exploraciones de esos años, dijo: "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"— ("El Perú" - 1er. Tomo).

Quando se recopilen todas las relaciones escritas por nuestros marinos, en las que se estudian la dirección y régimen de los ríos, los puntos principales estratégicos para la guerra y el comercio, los dialectos de las diversas tribus que habitan en esos citados territorios y las cartas de los ríos por ellos levantadas, así como los trabajos de las comisiones de límites constituidas todas por oficiales de Marina, y se publiquen, como es deber ineludible de la Nación, crecerá la fama que tan justamente ha ganado en estas y otras empresas la Marina del Perú y volverán a la sombra ciertas reputaciones artificiales formadas en derredor de supuestas primeras exploraciones que aumentan su prestigio por llevar firmas en idiomas distintos al español.

### **Terremoto de Arica y pérdida de la América. —**

Volvamos a las costas del Pacífico sacudidas ahora por el formidable terremoto del 13 de Agosto de 1868 que tuvo su centro de mayor violencia en el Sur del Perú. Ese día, a las 5 de la tarde, más o menos, caían infinidades de ciudades y aldeas y por toda la comarca los habitantes huían aterrorizados. Una de las ciudades más castigadas fue Arica, en cuya bahía

entre otros buques, estaba fondeada la corbeta "América" a las órdenes del Capitán de Corbeta don Mariano Jurado de los Reyes. Este jefe fue a tierra en los primeros momentos creyendo ser útil allá, y sin figurarse que sobrevendría un maremoto. Comenzó éste un poco más tarde y el comandante Reyes vio cómo el mar, antes tranquilo, se agitaba con un hervor raro y se hinchaba por momentos. Entonces comprendió que su buque corría peligro y sin perder tiempo, con riesgo de su vida, fue a bordo a donde logró subir por el tangón, tras no poco esfuerzo, pues el buque daba grandes bandazos.

Y comenzó la lucha para salvar a la corbeta. Sin la menor nerviosidad dio las primeras órdenes, entre ellas las de levantar presión para salir fuera de la bahía, pues el segundo comandante Carlos Ferreiros no la había dado creyendo que todo pasaría y que el buque se sostendría bien largando la otra ancla y más cadena.

Pero no fue así; y el buque, sacudido por las olas, roto cuanto había a bordo, lleno de ruidos y voces encontradas, fue envuelto en la oscuridad de la noche sin poder salir. Una ola más enorme que las anteriores arrastró a la corbeta hacia la isla de Alacrán con rapidez vertiginosa y en sus piedras destrozóse la popa, siendo arrastrada por la misma ola que a su regreso la llevó a varar, ya muy averiada, hacia el norte de la ciudad y bien internada en la playa. El palo de trinquete se vino abajo y la cubierta fue barrida por las olas aumentándose así lo tremendo de la catástrofe.

Una de esas olas sacó de su puesto de mando al heroico Reyes cuyo cadáver se halló después destrozado por los golpes. Murió también el Alférez de Fragata Demetrio Ferreiros y otros quedaron heridos. De la tripulación fueron muchos los muertos y ahogados.

No fue sólo nuestro buque el perdido en esa noche. También fueron varados de la misma manera el monitor norteamericano "Wateree" y dos mercantes y el pontón yankee "Fredonia" se dio vuelta.

Los sobrevivientes de la "América" atestiguaron cómo, hasta el momento de su desaparición, se pudo observar al intrépido Reyes poseído de sangre fría admirable y voz clara y entera.

Fue un sacrificio, no por obligatorio menos relevante, a causa de lo inusitado del fenómeno que lo originó y sobre todo por la absoluta serenidad desplegada por el distinguido marino, y el gobierno, interpretando la admiración que



*El heroico comandante de la "América" don Mariano Jurado de los Reyes*

en sus compañeros causara, dictó el 14 de Setiembre de 1868, el siguiente decreto: "Siendo propio del gobierno honrar la memoria de los que se distinguen en el servicio de la República y teniendo en consideración que en el naufragio de la corbeta nacional de guerra "América", acaecido en Arica el 13 del mes próximo pasado, a consecuencia de la catástrofe que desoló las poblaciones del Sur el comandante, los oficiales y la tripulación de ese buque observaron un distinguido comportamiento; que el malogrado comandante don Mariano Jurado de los Reyes se hizo notable por su conducta heroica, pues hallándose en tierra cuando principió a producir sus estragos el terrible fenómeno, no vaciló en arrosar un inminente peligro para llegar a su buque, con el fin de disponer lo que la crítica situación requería para impedir que fuese lanzado a la playa; que si su arrojo y decididos esfuerzos no fueron coronados con el éxito que se propusiera, la circunstancia de haber muerto cumpliendo el deber de su cargo en el puesto que le correspondía le hace digno de que se honre su memoria y la de los demás que con él perecieron; expídanse las órdenes necesarias para que en la ciudad del Callao se oficien execuias en honor del expresado jefe y de sus compañeros de infortunio; cómprese con fondos del erario el sitio que ha solicitado el Cuerpo de la Armada para erigir en el cementerio de esta capital, un mausoleo a la memoria del comandante Reyes; satisfáganse, sin cargo de reintegro, dos sueldos de sus respectivas clases a la dotación de dicho buque de comandantes a pajes inclusive, abonándose dichos sueldos por los que perecieron, a las familias que legítimamente los representen".

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.

#### Los monitores. —

En 1867, cuando había pasado un año largo sin aparecer buques de guerra españoles por las costas del Pacífico ame-

ricano y por consiguiente podía darse por terminada la guerra, todavía el gobierno del General Prado estaba empeñado en la adquisición de buques con qué llevar las hostilidades a las lejanas colonias españolas.

Adquirirlos no era malo en sí. No estaba la Marina peruana muy sobrada de ellos, ni los que tenía, pasado el entusiasmo de los primeros momentos, resultaban satisfactorios, pues su valor militar, si exceptuamos el "Huáscar", que lo tenía muy relativo, no guardaba proporción con el dinero pagado por ellos, ni tampoco se veía claro de que iban a servir como apoyos de nuestra política exterior realizada con los triunfos recientemente obtenidos.

Pero ya que de adquisiciones nuevas se trató, debióse estudiarlas con la necesaria calma, pues nadie nos presionaba y buscar sobre todo la incorporación de unidades que reuniesen los requisitos esenciales y proporcionados de artillería, coraza y velocidad que ya en aquellos tiempos, como ahora se estimaban como las principales características a reunir en un verdadero barco de combate.

Sucedió todo lo contrario al adquirir los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa"; y como su incorporación a la Marina peruana influyó también en sus destinos, hemos de detenernos a hablar de ellos y de su memorable viaje.

Dícese que fueron comprados desde Lima sin que antes mediara un detenido estudio y siquiera hiciera las pruebas exigidas para comprobar si correspondían a sus características; pero no se sabe qué sugerencias obraron en el ánimo del Presidente de la República o quiénes fueron los consejeros, más a la fecha en que escribimos poco importa tal averiguación con tal que sepamos que la compra se hizo apresuradamente sin razón alguna y que ella dio lugar, por lo pronto, a una extensa información que el Congreso de los E.E. U.U. mandó hacer para enterarse del papel que había jugado su ministro de Marina.

Dícese también que algunos consejeros del Presidente habíanlo convencido de que con esos monitores podía atacar la isla de Cuba y ayudar a la independencia de ese país.

En fin, el hecho es que aquellos barcos "Oneoto" y "Chotowa", construídos para operar en el río Missisipi y no en mares abiertos, sin casi aumentar el poder de nuestra Escuadra nos dio sin embargo tal apariencia, que aun autoridades navales competentes, según el consenso general, se engañaron más tarde y contribuyeron a la ruina del Perú.

Tenían un andar muy lento y eran poco marineros, malos, estrechos e incómodos para la mar. Sus cascos muy finos, de hierro con coraza de 127 m/m. —Desplazamiento 1084 toneladas— 61m. de eslora x 13m. 7 de manga x 4m. 4 de puntal— andar 5 nudos con mar llana, con fuerza de 300 caballos y presión de 20 libras en calderas —Calado 3m. 65— 140 toneladas de capacidad de carboneras, para navegar cinco días.

Con todos sus pesos a bordo quedaban a 25 cm., de altura fuera del agua— Una torre central de acero con dos cañones Dalgreen de 40 cm. y proyectil esférico constituían su poder ofensivo, pues el espolón no podía considerarse como tal, debido al poco andar.

Para el viaje se les proveyó de velas con qué ayudar a mantener la estabilidad; rompeolas en la base de la torre y brazolas altas en las escotillas que se cerraban herméticamente cuando la mar levantaba algo como sucedió a poco cuando tuvieron olas que pasaban de tres metros sobre la cubierta.

Cerca de dos años permanecieron en New Orleans, hasta el 12 de Enero de 1869. Para darles remolque se compraron expresamente tres vapores: "Reyes", de madera, "Pachitea" y "Marañón".

El comando estaba distribuido en esta forma: "Manco" y "Atahualpa" —Comandantes: Capitán de Corbeta Camilo N. Carrillo y Juan G. More con 8 y 7 oficiales respectivamente. "Reyes" al mando del Capitán de Corbeta Leopoldo Sánchez, "Pachitea" al del Capitán de Corbeta Aurelio Arrieta con 5 oficiales y "Marañón", Capitán de Corbeta Nicolás del Portal con 5 oficiales. Todo el convoy bajo el mando superior del Capitán de Fragata don Leandro Mariátegui.

El viaje que emprendían fue 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 compararse otro más desatinado.

De New Orleans se trasladaron a Pensacola en veinte horas de viaje; pero permanecieron ahí treinta días llenos de

dificultades. Fueron acentuándose los rumores que señalaban como objetivos de nuestros buques algunos de los puertos del litoral N./E. de la isla de Cuba ocupada por los revolucionarios y esto ocasionó que cruzaran fuera del puerto las fragatas acorazadas españolas "Tetuán" y "Fernando el Católico" que escoltaron a nuestra flotilla en parte del viaje a Samaná, navegando por el canal de Bahama donde encontraron temporal. Separóse el convoy y naturalmente el remolque por ser imposible capear con él. En la tarde del 9 de Marzo, cuando el tiempo había amainado, se ordenó nuevamente el remolque, en cuya maniobra el "Reyes", que trató de pasar por la popa del "Manco" para facilitarla, fue alcanzado por la coraza del monitor empujado hacia atrás por la mar, y hundióse en 15 minutos pereciendo un hombre de la dotación. Trasladáronse los demás al "Manco" en donde, al pasarles listas, se notó la falta de seis tripulantes. Este accidente pasó en latitud 21° 02 N. y longitud 74° 57 W de Greenwich.

El "Reyes", que era un vapor grande, llevaba los víveres y carbón para los monitores y en el "Manco" no quedaban sino 30 toneladas de ese combustible y víveres para 3 días, estando a 80 millas de la tierra más próxima y sin ningún buque a la vista, pues ya dijimos que el convoy se había dispersado. No hubo más que entrar en puerto Naranjo en la isla de Cuba y solicitar ayuda de los revolucionarios que ahí gobernaban entonces. Se proveyeron de víveres y leña. Esta resultó insuficiente para levantar la presión necesaria y apenas alcanzó para llegar a la isla Ragged de donde se mandó una goleta alquilada y con los tenientes Elías Aguirre y Carlos Thorne para que trajeran de Nassau el carbón y otras provisiones. Pusieron nuevamente rumbo a Samaná donde fondearon el 15 de Marzo.

Tampoco faltaron sus contratiempos al "Atahualpa", aunque mucho menores. Al separarse del convoy, More no juzgó conveniente restablecerlo por la escasez de carbón y arribó a Ynagua y luego de aprovisionarse fue también a Samaná y después a San Thomás, donde nuevamente reunióse el convoy.

Siguieron su lenta marcha tocando en Barbados, Demarara, Maranhao, Ccará, Pernambuco, Bahía, Abrolhos y Río de Janeiro a donde llegaron el 15 de Setiembre en la noche, no sin que el "Manco" varara a 7 millas del fondeadero, en bajamar, en 12 pies de agua. Al amanecer vino el "Marafión" en su auxilio y también el vaporcito "Vencedor" con el Capitán de Navío Manuel Ferreiros, nombrado Comandante

General en reemplazo de Mariátegui y el Capitán de Fragata Enrique Carreño como Mayor de Ordenes, que acababan de arribar a Río de Janeiro en la "Unión" comandada por el Capitán de Fragata, Lino de la Barrera. Este buque ayudó a la extinción de un incendio en tierra lo que trajo gran cordialidad que se manifestó en los auxilios prestados al "Manco" para reflotarlo en la pleamar y a preferirlo para que entrara a dique inmediatamente.

Estaba ahí fondeada la fragata española "Blanca" y, por encima del distanciamiento de los gobiernos, sus oficiales se juntaron con los nuestros en tierra y aun hicieron visitas a bordo en traje civil.

Por renuncia del comandante Carrillo hubo algunos cambios en la composición de las planas mayores de los buques y el 12 de Diciembre zarparon con rumbo a Montevideo en donde se encontraron nuevamente con la "Blanca", la fragata "Lince", francesa, dos corbetas portuguesas y una italiana juntándose así diez buques de guerra que dieron singular animación a ese puerto.

El 20 de Enero de 1870 entraron en el estrecho de Magallanes fondeando poco después en Punta Arenas donde estaba esperándolos el "Chalaco" que debía remolcar al "Atahualpa" hasta el Callao. En ese puerto se ahogó el Alférez de Fragata Ricardo Vargas.

Salieron a pasar por los canales de Smith que navegaron en esta forma: primero el "Atahualpa" remolcado por el "Chalaco", después "Manco Cápac" por el "Pachitea" y luego "Unión" y "Marañón". Como escaseara el combustible, fondearon en Otway el "Manco" y "Pachitea" con viento muy fuerte, que en la noche echó sobre la playa al remolcador el cual estuvo varado dos días y sólo zafó a fuerza de pericia y trabajo, yendo a Talcahuano por carbón para el monitor. Después de otros temporales que los encontraron metidos entre ese laberinto de islas y canales estrechísimos fondearon en puerto Low (Guaitecas), mientras el "Chalaco" fue a traerles carbón del que había dejado nuestra Escuadra en Ancud en 1866. Arrumbaron a ese puerto y luego al de Talcahuano donde fondearon el 11 de Abril y se encontraron con la fragata "Independencia".

Formando ahora una poderosa Escuadra de siete buques salieron a cobija y después de fondear en Iquique y Pisco, rindieron viaje en el Callao a las 3.30 de la tarde del 11 de Mayo de 1870, trayendo a bordo al Presidente de la Repú-

blica, Coronel don José Balta, que había salido a recibirlos afuera.

Debió ser un espectáculo imponente el arribo de esos buques a pleno sol de esa hermosa tarde, enarbolando la enseña del primer magistrado de la Nación y saludándola, ellos y los otros buques de guerra peruanos ahí fondeados, y los fuertes de la plaza con más de 300 cañonazos. Volvían de un viaje excepcional, lleno de peripecias en que habían demostrado la mejor disciplina y una destreza marinera poco común, efectuando el remolque más largo y peligroso que se hubiese hecho hasta entonces y que permaneció único hasta muchos años después.

Habían estado en la mar quince meses y era lástima que la alegría del recibimiento a su llegada al seno de la Patria fuera acompañada del dejo amargo que los espíritus reflexivos sintieron al ver gastada tanta energía y pericia sin resultado verdaderamente positivo para la Marina nacional.

Incluyendo los remolcadores que después tuvieron muy poco uso, gastos de viaje y otros costó a la Nación ocho millones de soles de nuestra actual moneda este alarde marítimo.

#### **De 1870 a 1872. —**

Por el año de 1870 la Fundición de Bellavista estaba convertida en una factoría completa, la mejor de Suramérica y capaz de hacer toda clase de reparaciones.

En su gran edificio encerraba talleres que, según un inventario practicado en Diciembre de 1869, valían Lp. 58.000 siendo notabilísimo el taller de modelos con toda clase de éstos, nuevos en América, incluyendo los necesarios para construir obuses y cañones grandes y pequeños y con un valor de Lp. 14.000.

Además habían salas de dibujo, fundición de hierro, cobre y bronce, construcción de máquinas, cordería, plomería, herrería y calderería con toda clase de aparatos y materiales.

En estos talleres no sólo se componían y reponían piezas y aparatos necesarios para los buques de la Escuadra, sino que también se hizo, casi completa, la máquina del monitor "Victoria", primera y única nave de guerra construida en el Perú.

El personal directivo de la factoría lo componían un Capitán de Navío, Superintendente, un contador, un tenedor de libros, un director de obras (contratado de Inglaterra),

un guarda almacén, un recaudador, los maestros de cada taller, ingleses también y 44 aprendices y operarios.

Sin embargo, envióse a Inglaterra en 1871 a la corbeta "Unión" con el único objeto aparente de cambiarle calderas, desoyendo las opiniones técnicas que además pidieron se le hiciera una reparación completa y el cambio de su anticuada artillería, ya que se le mandaba tan lejos.

El viaje, hecho casi todo a la vela, duró tres meses y medio con escalas en Punta Arenas y Bahía. Las reparaciones tardaron un año en los astilleros de Greenhite y al final resultaron las calderas más arriba que las anteriores con lo que estaban naturalmente más expuestas. Ahí también se desatendió el pedido del comandante para que se reemplazaran los cañones y la corbeta estuvo de regreso en el Perú el 11 de Julio de 1873, después de un viaje de 94 días de los cuales pasó un total de 16 en los puertos de Plymouth, San Vicente, Montevideo y horas en Cabo Vírgenes, Posesión, Punta Arenas, Playa Parda, Puerto Angosto etc. Estaba mandada por el Capitán de Fragata Nicolás del Portal.

### **Golpe de estado de los hermanos Gutiérrez.—**

Aunque fue nuestra decidida intención no tocar los asuntos generales del país, sino en lo que se relacionaren con la Marina y esto con las palabras precisas, no nos ha sido posible mantenerla, sobre todo con respecto a las revoluciones, pues, en un país que tantas ha tenido, es lógico que los marinos no pudiesen permanecer como simples espectadores. Más ya en la obligación de narrar esos hechos, a veces, como en esta revolución de los Gutiérrez, hay que extenderse para explicar la actitud de la Armada.

Gobernaba el Coronel Balta, empeñado en dejar un sucesor de su gusto, aunque hubiese sido elegido ya por los pueblos el jefe del Partido Civil don Manuel Pardo que llevara como bandera la reacción contra los gobiernos militares.

Los cuatro coroneles y hermanos Gutiérrez, cuyo control en el Ejército era casi absoluto, tampoco aceptaban el advenimiento de un gobierno civil y, aprovechando de lo revuelta que andaba la política y creyendo incautamente que los soldados les serían fieles, dieron un golpe de estado, en Lima y Callao, el 22 de Julio de 1872, apoderándose del Coronel Balta a quien mantuvieron preso y asesinaron después.

La Escuadra en el Callao, estaba en desarme, y había buques como la "Independencia" que por orden del gobierno tenía en Lima importantes piezas de su máquina.

En cuanto los jefes de Marina se enteraron de los escandalosos sucesos de Lima, fuéronse a bordo hasta que en la noche los convocó a la Comandancia General de Marina el Capitán de Navío Diego de la Haza, que ocupaba ese puesto. Mientras tanto, los comandantes ya habían dado las órdenes necesarias para alistar los buques e impedir una sublevación y entre ellos el Capitán de Navío Miguel Grau, que mandaba el "Huáscar", ordenó además levantar presión como para salir.

Una vez reunidos los jefes díjoles el Comandante General que acababa de recibir una carta del Dictador don Tomás Gutiérrez en la que más o menos le decía: "he disuelto el Congreso y amarrado al Presidente de la República; ordene Ud. a los comandantes de los buques que sigan el movimiento del Ejército" y agregó que el batallón Marina que se encontraban en el Arsenal y la parte de él que estaba repartida entre las guarniciones de los buques, se habían plegado a los Gutiérrez.

Ante esta última noticia, los jefes contestaron evasivamente, diciendo que necesitaban ver más claro, pues comprendían el peligro de emitir una opinión franca bajo la presión de esas fuerzas que estaban en el mismo edificio donde funcionaba la Comandancia General.

Una vez a bordo, el Comandante Grau, invitó a los demás jefes a una reunión a bordo del "Marañón" y resolvieron que, en momentos de peligro para la Patria, no era conveniente renunciar a sus puestos y que, lejos de abandonar los buques y entregarlos así a los salteadores del poder, debían conservarlos y ponerlos en aptitud de poder libertar al país de la insolente dictadura que se le quería imponer.

Nuevamente fueron llamados a conferenciar con el Comandante Haza, quien les mostró un telegrama del Dictador, más extenso que la carta, y que terminaba diciendo: "Imponga Ud. la obligación de obedecer, porque esta es mi voluntad, y haga que secunden al Ejército".

Entonces todos, con el Comandante General y el Mayor de Ordenes del Departamento, resolvieron protestar de semejante abuso de fuerza y que se manifestase a Gutiérrez que la Escuadra no podía obedecer más que a un gobierno legal, retirándose en seguida a sus buques.

Sin pérdida de tiempo, embarcáronse en el "Huáscar" todos los Jefes y Oficiales de los barcos que no podían moverse y Grau, con aquel buque, tomó a remolque a la "Independencia", primero y luego a la "Apurímac", sacándolos delante de las fortalezas que tenían orden de dispararles; pero no obedecieron. Fueron a reunirse y fondear en San Lorenzo de donde dirigieron a la Nación un manifiesto declarando "la satisfacción de ser los primeros en ofrecerse para combatir la anarquía y devolver al país el ejercicio de sus libres instituciones.

En cuanto se arreglaron las máquinas de la "Independencia", salieron en la noche del 23: dicho buque al cruzar entre Callao y Pisco, el "Huáscar", a los puertos del Sur y "Apurímac" y "Chalaco" a Islay. En los referidos lugares procedieron con toda actividad a organizar la reacción y la "Independencia" tuvo la fortuna de salvar al presidente electo don Manuel Pardo que había salido de Chilca, en una pequeña canoa, a buscar a nuestros buques.

Sabemos cómo terminó la loca ayentura de los Gutiérrez y la Escuadra, al recibir esa noticia, volvió al Callao.

## CAPITULO XI

### DESDE EL GOBIERNO DE PARDO HASTA LA GUERRA CON CHILE

#### La Marina en 1872. —

Siendo por esta época, Comandante General de Marina, el Capitán de Navío don Miguel Grau, pasó un informe que, original hemos tenido a la vista y que se ocupaba del estado de los buques y de las fortalezas del Callao y, con su buen sentido práctico, indicaba las deficiencias y el modo de subsanarlas, insistiendo especialmente en comparar a la Escuadra de ese tiempo, con un museo de arquitectura naval. Llamaba la atención, también, sobre el poder que iba adquiriendo la Marina de Chile.

Parecidos informes dieron los comandantes de cada buque, urgiendo se reparase y cambiase lo anticuado.

Ya en el año anterior se recibieron en Lima los primeros informes sobre la adquisición de dos grandes acorazados que Chile había decidido hacer. Estas noticias venían en el acápite de una carta del Capitán de Navío José María Salcedo, que estaba en Chile con licencia, y cuya carta fue dirigida a un personaje que gozaba entonces de una gran influencia: "Muy reservado: en estos días se ha tratado en sesión secreta en el senado, de facultar al gobierno para mandar construir en Europa dos blindados del valor de 800,000 pesos cada uno, y fijándose en mí para que vaya a ejecutar esa comisión. El Ministro de Guerra don Aníbal Pinto, amigo antiguo mío, le dijo también a mi pariente, el coronel Saavedra, que me vendría a necesitar en todo este mes, cuando esté todo acordado o arreglado para hacerme las propuestas más ventajosas a fin de que acepte, dejándole entender que se me abonarán mi antigüedad y todos los derechos adquiridos en el Perú".

Desviándonos de la narración, pidamos al Cuerpo de la Marina que recuerde siempre ese ilustre compañero que dio el aviso oportuno y fue, en toda su larga carrera comen-

zada en 1821, un modelo de jefe naval. En esa misma carta agregaba: "Mi delicadeza me prohíbe, pues, aceptar aquí los derechos que allá tengo adquiridos, ni tampoco perder los que allá tengo sin avergonzarme, como sucedería aquí si aceptase".

No faltaron tampoco, en la Memoria de Marina en Julio de 1872, las advertencias del ministro llamando la atención de los representantes a Congreso. Pero pareció como si todos durmieran.

Apenas si ese año se construyeron en Inglaterra dos pequeñas barcas para hacer servicio de guardacostas y a las cuales se bautizó con los nombres de "Pilcomayo" y "Chanchamayo". Eran de madera y desplazaban 600 toneladas—Su máquina les permitía un andar de 9 nudos e iban armadas 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 Alzamora.

Las noticias que traían estos jefes y de los cuales dieron una minuciosa relación al gobierno, causaron en este y en general en la opinión pública que pronto se enteró de ellas, un revuelo enorme. Tanto aquellos jefes como sus oficiales habían presenciado día a día la construcción de los acorazados "Blanco Encalada" y "Cochrane" y los conocían naturalmente en todos sus detalles, pues no tenían más que caminar unos cuantos pasos desde las gradas donde se construyeron nuestros guardacostas hasta las de los citados buques chilenos y además vieron también salir de Inglaterra a la corbeta "Magallanes" y al vapor "Tolten".

Entonces el gobierno, que no se había alarmado suficientemente con el informe de Salcedo, pidió al Congreso la autorización necesaria para gastar dos millones de soles en la adquisición de dos acorazados superiores a los chilenos, conforme lo pedía el viejo aforismo del general Castilla, ya bastante olvidado por los sucesores.

Poco a poco, sin embargo, fueron calmándose las alarmas y la opinión pública se distrajo en las repetidas conspiraciones de esos días. Lo que es peor aún y servirá como un estigma en la reputación de sus autores, fue la información que, respecto a la fuerza relativa de las Marinas peruana y chilena, dieron al Presidente de la República los jefes convocados por éste y que se consideraban como los más entendidos en asuntos navales. Con argumentos espaciosos y que ocultaban mal el afán de defender ante todo las adquisiciones anteriores como ya alguno de ellos lo había hecho años

antes en folleto repartido profusamente, se opusieron a la compra ya decidida. Sólo Grau opinó redondamente porque se persistiese en aquella adquisición y además se mejorara el estado de la Armada en general. No hubo, pues ni la oportunidad de un empate y el gobierno que ya había, después de todo, ordenado la construcción, tuvo que pagar una prima para rescindir el contrato.

Sin embargo, para honra de la Marina, hemos de consignar que, aparte de Grau y fuera de los miembros de esa junta funesta, 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. Tuvieron, pues, ese gobierno y el que le sucedió la enorme culpa de dejar en su estado desastroso a nuestra Escuadra y no puede alegar mucho en su favor el haberse regido por la opinión restringida de sólo tres jefes, por entendidos que fueran.

Desde este fatal paso, quedó puede decirse, concertada nuestra futura derrota. Ya el clarísimo talento de don Manuel Pardo no pensó en buques y se dedicó ahincadamente a celebrar, por medio de negociaciones secretas, pero de las que se enteró en seguida Chile, tratados de alianza con Bolivia y la Argentina, sus "dos acorazados" como, con frase ligerísima, apellidó a esos países.

De esta época en adelante no adquiriremos mas barco que el vaporcito "Talismán", capturado a los revolucionarios por el "Huáscar" en Pacocha y de los pocos elementos navales con que contábamos, se irán apontonando a los más viejos e inútiles para diversos servicios auxiliares.

Así, calladamente, con nuestra ayuda indirecta como acabamos de ver, y sin lucha, nos fue quitando Chile la supremacía naval que indiscutiblemente perteneciónos por muchos años y a pesar de tener más recursos que ese país.

### **La Memoria de Marina de 1874.—**

Todavía en 1874, levantaban voces de alarma los espíritus previsores aunque ya un tanto pasivos, resignados. En Julio de ese año el Ministro de Marina decía en su Memoria al Congreso: "Tal vez por no haberse palpado la conveniencia de que la Nación tenga una Escuadra, se ha mirado la nuestra como innecesaria y gravosa y bajo tal impresión

puede decirse en verdad, que se le ha hostilizado; creo pues llegado el caso, de que reconocidos los remarcables servicios que ha prestado desde la Independencia hasta el día, se le haga la justicia a que es acreedora, y que no dudo sabréis vosotros otorgarle”.

Continúa la Memoria llamando la atención hacia la escasez de oficiales que había obligado al gobierno a enviar pilotos para los vapores del Apostadero del Lago Titicaca y a poner empleados de Hacienda en las Capitanías. Los sueldos eran muy pequeños y como de costumbre pagados con atraso, de modo que numerosos jefes y oficiales navegaban por todos los mares en veleros y vapores donde les pagaban mejor. Esto venía, además, desde la época en que el Presidente Balta, por desarmar la Escuadra, había dejado indefinidos a buen número de ellos.

La fragata “Apurímac”, después de 22 años de servicios, era un pontón destinado a escuela de grumetes, lo mismo que el vapor “Tumbes”. En el “Marañón”, también apontonado, funcionaba la Escuela Naval que tenía a la barca “Ne-reida” como buque-escuela de prácticas y, por último en el pontón “Meteoro” se instaló una “Escuela Preparatoria” en la que, además de marinos, iniciaban su carrera aspirantes a ingenieros civiles y de minas y a doctores en ciencias; pero la escuela de maquinistas y la de condestables tanto tiempo solicitadas por los más encumbrados jefes de la Marina y tan necesarias, no llegaron a cristalizar.

Pidió también el ministro, después de dar una minuciosa información de cada buque, el cambio de artillería de la “Independencia” que la tenía muy anticuada y de avancarga y que se cambiase calderas al “Huáscar”, “Chalaco” y monitores “Manco Cápac” y “Atahualpa”, además de otras reparaciones que necesitaban estos últimos.

### **Naufragio de la “Chanchamayo”. —**

En 1876 salió para los puertos del norte de la república la cañonera “Chanchamayo” mandada por el Capitán de Corbeta Elías Aguirre y con el objeto de hacer un viaje de práctica con uno de los lotes de grumetes recién egresados de la escuela. El viaje de ida se hizo sin novedad y cumpliendo en todas sus partes el programa de ejercicios. El buque se distinguía entre todos los de la Armada por su disciplina, limpieza y aspecto marineramente y su jefe tenía fama, bien ganada por cierto, de poseer un gran carácter y ser un distinguido maniobrista y navegante.

El 13 de Julio, ya de regreso, bolineaba sobre la amura de estribor con virazón fresca, en viaje de Paita a Eten. Eran próximamente las 7 de la noche y la tierra baja de la península de Sechura no se veía bien a causa de la calma frecuente en esas costas y que se confunde con la arena blanca que hay ahí, desde la orilla del mar.

El Alférez de Fragata Aurelio Gaviria, que estaba de guardia, avisó al 2º comandante que el buque estaba muy cerca de tierra y en su concepto a tres o cuatro millas y el 2º trasmitió el aviso a Aguirre. Como la situación estimada daba más distancia, el Comandante consideró exagerada la noticia; pero a poco insistió el oficial ante el 2º y éste participó a Aguirre que realmente estaban más cerca de tierra que lo estimado por el oficial y que había ordenado llamar a la tripulación a sus puestos de maniobra. Tan cerca estaba que, antes de llegar Aguirre al puente, tuvo que ordenar "Orza a la banda, orza toda" y luego "Bracear en facha"; pero ya era demasiado tarde. Estaban dentro de la revenazón en el seno de Nac formado por la falsa punta de Aguja.

Después de hacer todo esfuerzo posible para sacarlo del empeño, descargando todos los pesos transportables, a balsas que se trajeron y de ser remolcado por los vapores "Chalaco" y "Girafa" mandados respectivamente por el Capitán de Navío Toribio Raygada y Teniente 1º Guillermo García y García; se procedió al salvamento de la tripulación y de los objetos útiles, en medio de una gran disciplina y ayudados por aquellos vapores.

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 ese naufragio lo que hubo fue excesiva confianza. En cuanto al buque casi no disminuía, por su poca importancia militar, el vapor de nuestra Escuadra.

### **El personal superior de la Marina.—**

Los viajes hechos desde 1865 a 1876, con motivo de adquisición de buques en Europa y E. E. U. U. y de reparación de esos buques así como la larga campaña naval en los mares de Chile, habían dado a nuestros oficiales una gran práctica marinera que les aseguraba el primer puesto entre los marinos iberoamericanos. Por otra parte, las penosas y arriesgadas expediciones en los ríos de la Montaña y el establecimiento de la Navegación a vapor en el Lago Titicaca habíales agregado un mayor aplomo en el ejercicio

de su profesión y era tanto más sensible, por esto, que se vieran encargados de buques incapaces.

Los jefes que podríamos llamar antiguos, además de haber participado en todas esas prácticas, tenían en su haber grandes navegaciones a la vela, como Grau, que antes de incorporarse a la Marina, había ya recorrido durante siete años, todos los mares y otros que habían mejorado sus conocimientos en marinas extranjeras.

Eran llamados nuestros oficiales a ocupar importantes puestos fuera de la profesión: ministerios, representaciones a Congreso, prefecturas, dirección de Colegios, etc., atestiguándose así el grado de consideración en que se les tenía.

En los ríos orientales continuaron de 1870 al 1875, explorando y trabajando en comisiones de límites, el Capitán de Fragata Guillermo Black, el de Corbeta Froilán Morales, Teniente 2º Federico Rincón y Alférez de Fragata Manuel Cosme de la Haza.

Navegaron todo el río Morona en los vapores "Nano" y "Mairo" el Capitán de Fragata Leandro Mariátegui, el Teniente 1º Juan Díaz y el Alférez José Pizarro y en el "Mairo", en 1875, recorrió el río Napo el Teniente 1º Eduardo Raygada.

Pero por estos años ya estaba muy desatendido el Departamento y Apostadero fluvial de Loreto, pues no se enviaban de Lima, los recursos necesarios para atender a los vapores y sueldos de los operarios de la factoría naval que hubieron de ser despedidos.

En 1876 se entregaron esos elementos mediante un contrato y una subvención a los señores Carlos Mouraille y otro: posteriormente se suspendió la subvención y se vendieron los vapores y mucho de la factoría sin ningún derecho.

Cuando el paso del planeta Mercurio por el disco del Sol, fue a Paita a observarlo una comisión de siete jefes y oficiales en el monitor "Huáscar", a la vez que la fragata francesa "Magicienne" que llevaba a su bordo al distinguido astrónomo teniente Fleuriais.

Se hicieron también durante esos años algunos trabajos hidrográficos y se publicaron, entre otros, el "Informe de la Comisión" que fue a Paita en el "Huáscar" por el Capitán de Navío Camilo Carrillo, la traducción de "Táctica Naval" del Comodoro Parker y el "Derrotero de la Costa del Perú" por el Capitán de Navío Aurelio García y García; el "Plan de Señales" por los Capitanes de Navío Carrillo y Pardo de Ze-

la y que fue adoptado en la Armada y la "Exploración de los ríos Ucayali, Pachitea y Mairo" por el Teniente Eduardo Raygada.

Aunque ya demasiado tarde, se estableció una escuela de condestables y artilleros de preferencia y se comenzó a iluminar las costas con faros de los mejores. En esa época también, el ilustrado Capitán de Navío García y García, ministro de gobierno, mandó publicar el gran "Diccionario Geográfico" del que fue autor don Mateo Paz Soldán.

### **Sublevación del "Huáscar".—**

Un acontecimiento que nos vemos forzados a tratar extensamente por las complicaciones navales e internacionales que de él se derivaron, acaeció en la noche del 6 de Mayo de 1877, en la rada del Callao.

Un grupo de partidarios de don Nicolás de Piérola, reunidos en el pontón-escuela "Apurímac" y de acuerdo con el oficial de retén del "Huáscar", abordaron este monitor y levantaron la bandera de rebelión, saliendo del Callao inmediatamente al mando del Capitán de Corbeta Manuel María Carrasco y con otros jefes y oficiales.

Clara idea de lo acontecido esa noche, encontramos en el parte que copiamos en seguida, escrito por el Capitán de Navío don Federico Alzamora, comandante del "Huáscar".

"Ayer domingo, 6 del presente, vine a tierra a las 2h. 15 p.m. dejando a bordo al teniente que desempeñaba las funciones de 2º comandante (Pedro Rodríguez Salazar), al oficial de guardia teniente 2º 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 8h 30 p.m. y me preparaba para regresar a bordo, 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 2º 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 Mariano Perea, con la espe-

ranza de abordar al "Huáscar" y reducirlo al orden; pero una vez en la baía, 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 1º 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 2º don Bernardo Smith, que se hallaba a cargo del buque y me dio parte 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 a bordo de su buque, y me constituí en el Arsenal, en donde permanezco".

"Puedo asegurar que ningún marinero ha tomado parte ni ha tenido la menor noticia de lo que se intentaba, pues para desengrilletar la cadena, se les ordenó armar el cabrestante y levantar un poco con el pretexto de que el buque estaba garreando. La tripulación acostumbrada a obedecer a sus oficiales, procedió a hacer lo mandado, pero notando después de lo que se trataba, quisieron armarse, pero se encontraron con la guarnición, que bala en boca les impidió el paso. No pudiendo hacer nada procuraron algunos de ellos abandonar el buque, lo que consiguieron, siendo ellos los que me han referido, lo que dejo relatado".

"Sensible me es pasar un parte semejante; pero cuando la traición se encuentra a bordo mismo, se comprenderá la imposibilidad de evitar hechos tan lamentables como el ocurrido anoche".

Lo que nosotros, narradores que tratamos de ser imparciales, encontramos en este parte es que los comandantes de los buques no cumplían con la orden de que "nadie" bajara a tierra y que, en el caso del "Huáscar", fue más grave, puesto que si el comandante Alzamora hubiese estado a bordo nada hubiese acontecido ya que la tripulación le era fiel y un buque es muy difícil de tomar por un sólo oficial que no cuenta con la marinería.

De todos modos el hecho era que el "Huáscar" se alejaba ahora a la vela pues los maquinistas ingleses se negaron a entrar en la rebelión. No tenía el buque combustibles sino para seis días, tampoco había lubricantes ni otros ar-

tículos necesarios por lo que fueron a recalar a las islas Chinchas en donde obtuvieron algunos de un barco que estaba cargando guano. El 9 de Mayo a las 4h. 30 a.m. se encontraron con el vapor "Santa Rosa", exigieron la correspondencia oficial que no les fue entregada y les compraron algunos artículos de los que carecían. De Mollendo retrocedió el "Huáscar" a Quilca.

El 11 se encontraron con el vapor "John Elder" de la compañía inglesa del Pacífico que también se negó a entregar la correspondencia oficial. Estaba a 20 millas al Norte de Arica.

Fueron después a Pisagua en busca de combustibles que no encontraron. Arrumbaron a Iquique de donde acababa de salir la "Pilcomayo" y en este puerto tomaron cien toneladas de carbón del buque inglés "Ynusina", víveres y otros artículos, siguiendo luego a Cobija y Caldera en cuyo puerto se les notificó de que sólo podían permanecer 48 horas y que no se les permitirá tomar carbón.

Cuatro días después estuvieron en Antofagasta en donde embarcó el caudillo rebelde don Nicolás de Piérola junto con otros revolucionarios. Avanzaron más al Sur sin tocar en ningún otro puerto y regresaron el 19 a Antofagasta y de ahí a Cobija en donde permanecieron hasta el 27 de Mayo, zarpando a las 3 de la mañana a Pisagua.

En Cobija se había recibido a bordo del "Huáscar" la siguiente comunicación.

"Shah"—Callao, 16 de Mayo de 1877.

Al Comandante del buque de guerra peruano revolucionario "Huáscar".

Señor,

Por las declaraciones de los capitanes y oficiales de los buques de la P.S.N.C. "Santa Rosa" y "John Elder", me he impuesto de que el diez del corriente el primero de ellos fue abordado por un bote del "Huáscar" y que el 11 del mismo el último fue detenido por un tiro de cañón del "Huáscar" y demorado una hora y cinco minutos.

En ambos casos las declaraciones manifiestan que se ha exigido la mala y despachos conducidos por esos buques, cuya ilegal exigencia fue, por supuesto, inmediatamente negada.

Es mi deber manifestar a Ud., no obstante mi deseo de conservar mi estricta neutralidad en todas las disensiones

internas del Perú, cualquier abordaje o ingerencia con los buques británicos o cualquiera otra intervención con los súbditos británicos o sus propiedades por el buque revolucionario, que obedece a un gobierno no reconocido ni establecido, no podré tolerarlo; y que cualquier acto como el ejecutado por el "Huáscar" me obligará 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.

#### ALGERNON M. DE HORSEY

Almirante, comandante en jefe de las fuerzas navales de S. M. B. en el Pacífico"

Naturalmente se contestó en seguida con una nota que recibió el Almirante inglés el 22 de Mayo. En ella se rectificaban las declaraciones de Horsey y terminaba así: "Por lo demás el que suscribe, apoyado en su derecho y anteponiendo a todo interés la soberanía y dignidad de la República, rechaza con tranquilidad 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 sí, 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 consuma, sabrá cumplir con su deber".

#### LUIS GERMAN ASTETE

Comandante General de la Escuadra Nacional.

Los maquinistas que no quisieron continuar la aventura fueron desembarcados, se les reemplazó con dos franceses voluntarios y salieron para Pisagua en donde fondearon el 28 de Mayo tomando la población sus fuerzas de desembarco después de un encarnizado combate.

Veamos ahora qué medidas había tomado nuestro gobierno para contrarrestar la sublevación.

Organizóse una División Naval de Operaciones compuesta de la fragata insignia "Independencia" al mando del Capi-



*Capitán de Navío Luis Germán Astete, valeroso y heroico marino de brillante trayectoria en nuestra Historia Naval. Cayó en Huamachuco mandando la IV División de las fuerzas de Cáceres.*

tán de Navío Juan G. More que era también jefe de la División- 2º. Comandante, Capitán de Corbeta Eugenio Raygada- Tenientes 1ºs. Federico Rincón y Aristides Collazos- Tenientes 2ºs. José Barloque, Melchor Ulloa y Eduardo Hidalgo- Alferez de Fragata Alfredo de la Haza- Cirujano Mariano Martínez-Contador oficial 1º. Ezequiel Fernandini.

Monitor "Atahualpa"- Comandante, Capitán de Fragata Gregorio Miró Quesada- 2º. Comandante, Capitán de Corbeta Froilán Morales- Tenientes 2ºs. Manuel Becerra, Arnaldo Larrea, Carlos Corpancho y Belisario Cruzate- Cirujano, José León- Contador, oficial 2º Manuel Rujel.

Corbeta "Unión"- Comandante, Capitán de Navío Nicolás del Portal- 2º. Comandante, Teniente 1º. Emilio Benavides- Tenientes 2ºs. Eduardo Raygada y Bernardo Smith- Alfereces de Fragata: Octavio Caveró, José María Lastres, N. Salinas y Decio Oyague-Contador, Oficial 2º Wenceslao Alvarado.

Esta Escuadra salió del Callao el 11 de Mayo, llevando al Ministro de Guerra y Marina, General Pedro Bustamante y a una División de tropas del Ejército que desembarcaron en Iquique en donde se les reunió la "Pilcomayo" al mando del Capitán de Corbeta Ramón Freire. El "Atahualpa" iba remolcado por el transporte "Limeña" y se comprende que de este modo ese monitor, el único capaz de batirse con ventaja con el "Huáscar", de nada servía sin buen andar propio. Lo mismo pasaba con la "Independencia", cuyas calderas estaban en tan mal estado, que casi apenas andaba. Los otros buques de la División no eran capaces para el "Huáscar".

Sin duda, teniendo en cuenta estas circunstancias y la única consideración de capturar o destruir cuanto antes al "Huáscar" fue que el General Prado determinó solicitar del gobierno chileno su ayuda en contra de nuestro monitor. Chile se negó, diciendo que ese proceder era contrario al Derecho Internacional y que sólo se limitaría a aplicarle las reglas de la neutralidad si arribaba a sus puertos.

También dio Prado el siguiente decreto:

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:

1º. Abrase juicio a los autores y cómplices de los delitos cometidos el domingo 6 del corriente a bordo del monitor "Huáscar".

2º. El gobierno declara no ser de la responsabilidad de la República los actos que los sublevados consumen, cualquiera que sea su naturaleza.

3º. 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 gobierno de Prado, para dar este decreto, se fundaba indudablemente en los dos antecedentes que había en los Anales del Perú: el de la corbeta "Yungay" en 1844 y el de los buques de guerra "Apurímac", "Loa" y "Tumbes" en 1857 cuando la revolución de Vivanco. El gobierno de 1844 declaró piratas a los rebeldes; pero ni el de 1857 ni Prado lo hicieron expresamente; aunque del texto de esos documentos se deduce que, para capturarlos, era necesario usar de la fuerza si ellos oponían resistencia, y en el caso del "Huáscar", lo delicado estaba en que, si este buque hubiese destruido a alguno de los británicos que se le opusieron, como fue muy posible, ¿a quien hubiese hecho pagar el gobierno británico?

De todos modos ese decreto dio visos de legalidad a la acción que ya había decidido tomar el Almirante de Horsey.

### Combate de Punta Pichalo.—

Reanudaba el "Huáscar" sus operaciones después de la toma de Pisagua cuando el vigía anunció a las 3 p.m., que se veía humo hacia punta Pichalo y comprendieron que era la División de Operaciones. El vapor "John Elder" había avisado al Comandante More que el "Huáscar" estaba a ocho millas de Pisagua.

Como, de ir con el "Atahualpa", no hubiese podido alcanzar al buque rebelde, dejáronlo con su remolcador en Iquique, destacó More la "Pilcomayo" para comunicarse con un vapor que venía del norte hacia Iquique y con la "Independencia" y la "Unión" arrumbó en busca del "Huáscar" al que avistó entre caleta Junín y punta Pichalo como a ocho millas de la costa. A las 5 h. 25 m. de la tarde se encontraron ambos acorazados a distancia de 1500 m. iniciándose el combate entre ellos y entrando en seguida la "Unión" y la "Pilcomayo". La lucha duró una hora habiendo llegado a acercarse a tiro de fusil. A las 7 p.m. aumentó la distancia el "Huáscar", y la "Unión", que podía alcanzarlo, hubo de moderar su velocidad para no quedarse sola.

En la "Independencia" recibieron un proyectil de 300 que atravesó la chimenea y válvulas de escape, la maniobra de babor cortada por los proyectiles de fusil y los cascos de granada hirieron a dos tripulantes. La "Unión" recibió también proyectiles que sólo la averiaron levemente.

El "Huáscar" sufrió un entorpecimiento en su torre por la rotura del perno de la cureña de uno de los cañones y la de la cadena de la cigüeña de retenida del otro. Ningún cañonazo le tocó y sólo tiros de fusil.

La División de Operaciones se aguantó sobre sus máquinas delante de Pisagua en la noche del 28, mientras el "Huáscar" siguió navegando al Norte.

La oficialidad que llevaba el monitor era la siguiente:

Capitán de Fragata, Luis G. Astete-Capitán de Corbeta, Manuel M. Carrasco-Teniente 1º, Manuel Valderrama, Tenientes 2ºs., Bernabé Carrasco, Manuel Fernández Dávila y Pablo A. Dufoo-Alféreces de Fragata, Manuel de la Puente y Elías Higginson-Jefe de la Guarnición, Capitán de Infantería Agustín Aguirre-Médico, Felipe Murga.

Además llevaba a bordo: a don Nicolás de Piérola, su hermano don Carlos, don Guillermo Billingham, don Enrique Bustamante Salazar y don Juan M. Echenique todos los cuales tuvieron después gran figuración en la política y en el gobierno del país.

Las características del monitor se encontrarán en otro lugar de este libro. Llevaba 169 tripulantes.

Mientras el "Huáscar" se dirigía al norte, el Almirante de Horsey andaba buscándolo en la zona de costa comprendida entre la punta de Camaná y el puerto de Iquique, con sus buques "Shah" y "Amethyst" cuyas características eran:

Fragata "Shah"-de hierro con embono de madera-máquina con 7.477 caballos de fuerza y una hélice-6040 toneladas de desplazamiento-2 cañones de a 300, giratorios, a proa y popa. 16 de 150 en ambas bandas y 8 de 74-600 tripulantes. Estaba en el Pacífico desde 1876-Comandante Bedford-un tubo lanza torpedos Whitehead.

Corbeta "Amethyst"- de madera con curvas y baos de hierro-máquinas con 2114 caballos de fuerza y una hélice-1934 toneladas de desplazamiento- 14 cañones de 60-200 tripulantes-Estaba en el Pacífico desde 1873-Comandante Alfred I. Chatfield.

**Combate de Pacocha. —**

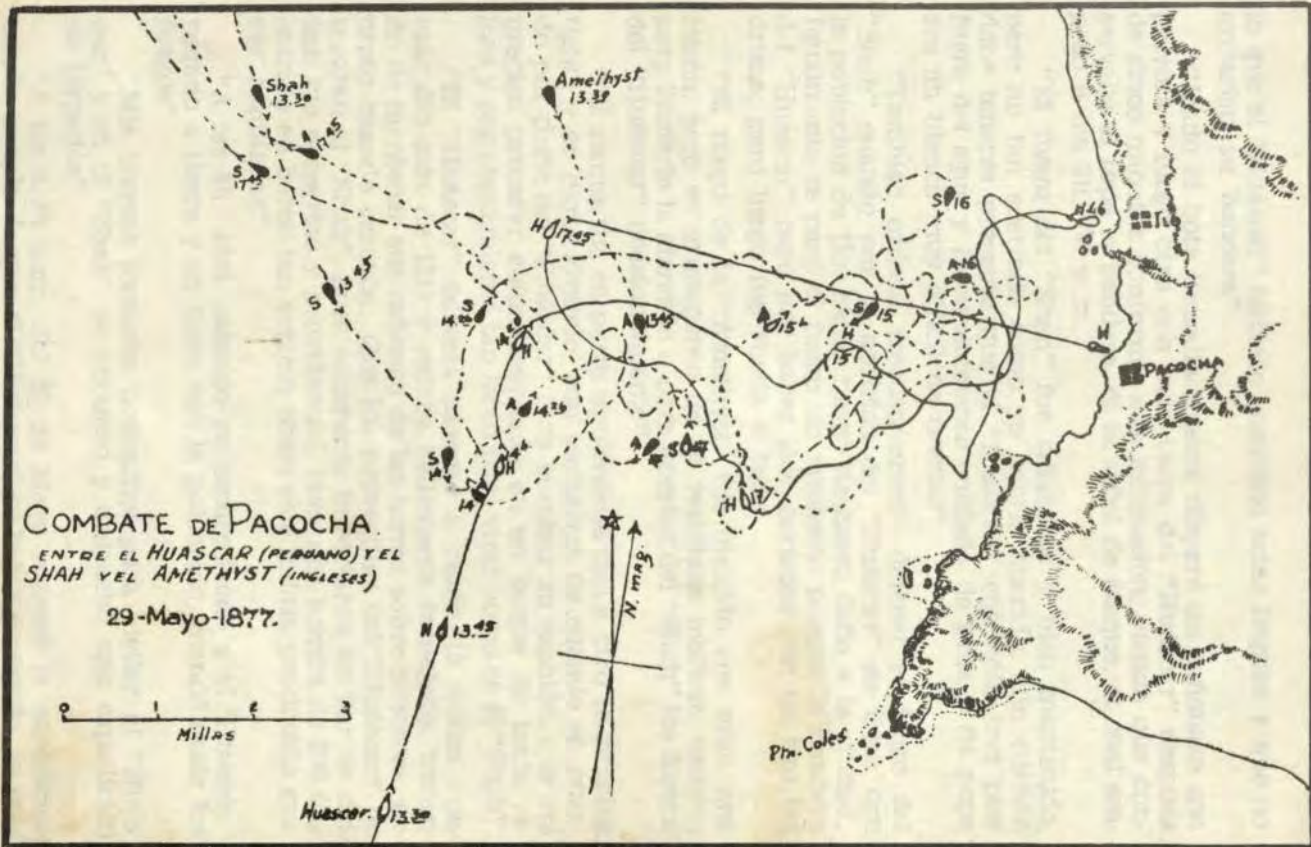
En busca del "Huáscar" continuaban esos buques cuando, el 29 de Mayo a la 1 de la tarde, se avistaron y se desarrolló el combate cuya narración dejamos a los jefes respectivos, reservando para el final nuestro comentario.

El informe del Almirante Horsey al Parlamento británico y publicado en "The Times" de Londres, el 8 de Agosto de 1877, dice en su parte substancial:

"A la una del mismo día 29 divisamos por la proa un vapor que resultó ser el "Huáscar", con la bandera peruana al tope y listo para combatir. Le dimos caza, hicimos señales de levantar presión para todo andar y tocar zafarrancho de combate. El "Huáscar" trató de escapar hacia tierra pero el "Amethyst", que lo tenía más cerca, se le cruzó y a las 2h. 11 p.m. habiéndonos puesto a tiro de cañón, le disparé un cañonazo con pólvora, para ponerlo al habla".

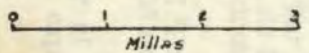
El "Huáscar paró la máquina y envié al 1º Teniente Rainier con estas órdenes: "Diga U. al Comandante del "Huáscar" que he venido a tomar posesión del buque en nombre de S.M. la Reina de la Gran Bretaña. Que adopto esta medida a consecuencia de que el "Huáscar" ha cometido ciertos actos ilegales contra súbditos, buques y propiedades británicas. Que yo no procedo en nombre del gobierno peruano. Que si la bandera del "Huáscar" es arriada inmediatamente y el buque entregado en el acto serán respetadas la vida, libertad y propiedad personal de todos los de a bordo. Que en tal caso no les entregaré a su gobierno sino que los desembarcaré en sitio neutral, a una distancia racional, que su Comandante desee; pero que si se opone alguna resistencia, o un solo súbdito de S.M. resultase herido, no le aceptaré condiciones y los oficiales y tripulantes del "Huáscar" se pondrán en condiciones de ser tratados como piratas. Vista la indudable superioridad de fuerza del "Shah" y su gran velocidad, instará Ud. al Comandante del "Huáscar" para que evite la pérdida de vidas de sus oficiales y tripulación cuando no la destrucción total que su resistencia puede acarrearles. si el "Huáscar" no arría la bandera, se disparará un cañonazo con pólvora, cinco minutos después un cañonazo a bala junto al "Huáscar" y cinco minutos más tarde comenzará la acción. Esta intimación no será observada, si se notará algún acto agresivo o de preparación para la resistencia.

"El Teniente Rainier volvió con la siguiente respuesta: que el Presidente del Perú estaba a bordo y yo equivocado en



COMBATE DE PACOCHA.  
 ENTRE EL HUASCAR (PERUANO) Y EL  
 SHAH Y EL AMETHYST (INGLESES)

29-Mayo-1877.



Huascar. 13.30

lo que el "Huáscar" hubiese cometido actos ilegales y que no arriarían su bandera".

"Izado el bote inmediatamente disparé un cañonazo con pólvora y luego otro con bala cerca del "Huáscar" después de cinco minutos conforme a la intimación; viendo que conservaba al tope la bandera, di la señal de ataque, el cual empezó a las 3h. 06 p.m."

"El fuego del "Shah" fue constante y bien mantenido, pero no tan acertado como yo habría querido, aún cuando debe tenerse presente que el "Huáscar" con sólo tres pies fuera del agua y frecuentemente enfilado de proa o de popa era un blanco muy difícil de acertar".

"También ordené frecuentemente detener el fuego del "Shah" cuando por la posición del "Huáscar" en línea con la población de Ilo, había riesgo de hacer daño a la ciudad. Igualmente se paró el fuego un momento porque 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 (a running fight) y en parte girando, con tentativas de cuando en cuando por parte del "Huáscar" para emplear su espolón, que era preciso precaver cuidadosamente en un buque de tanta eslor y por consiguiente tan lento para virar como es el "Shah".

"El "Huáscar" parecía navegar a razón 19 millas (¡jamas dio más de 12!) y estaba bellamente manejado, tratando de mantener sus cañones de las torres sobre nosotros, excepto cuando cargaba. Que los proyectiles del "Huáscar" no tocaran al "Shah", pues solamente le cortaron un par de drizas, fue peregrino y providencial, pues una bomba de 300 que entrase en barco tan repleto como éste habría producido graves resultados".

"A las 5h. 45m. estando ya oscureciendo y el "Huáscar" pegado a tierra y en línea con la población, mandé cesar los fuegos".

"Mis buques tomaron posiciones para vigilar al "Huáscar" y en el "Shah" se organizó y despachó una expedición de torpedos".

"A las 3.30 a.m. del 30 de Mayo regresó la expedición con la noticia de que el "Huáscar" se había escapado, lo cual

fué fácil por la oscuridad de la noche, lo alto de la tierra, y su calado que le permitía pegarse a las rocas”.

“Suponiendo que el “Huáscar” había seguido al norte para intentar un desembarco en Quilca, apenas se embarcaron los botes de vapor y los torpedos, salí con los dos buques en aquella dirección, destacando al “Amethyst” a Mollendo, para tomar noticias, las cuales trajo a las 7 de la noche, avisando que el “Huáscar” estaba en Iquique y que preparaba un desembarco, lo que luego resultó no ser cierto”.

“Como quiera que el carbón empezaba a escasear en el “Shah”, punto éste de grave consideración y confiando encontrarlo en Pisagua o en Iquique, fuimos a éste. A las 5 de la tarde y a 20 millas de Iquique, el “Shah” paró la máquina y preparó otra expedición de torpedos”.

“Poco después de anoecer se presentó el “Amethyst” y le ordené detener un vapor, que venía en la dirección de Iquique, para tomar noticias”.

“El Shah” siguió entonces y a 7 millas de Iquique no pudiendo esperar más al “Amethyst” porque iba a salir la luna despachó la expedición de torpedos para destruir al “Huáscar”. Apenas habían salido los botes cuando vimos fogonazos de cañón, cohetes y luces azules en dirección de Mejillones. Recelando que el “Amethyst” se hubiera 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 se vio al “Amethyst” que hacía la señal de: “el Huáscar se rindió hoy a la escuadra peruana”. El “Shah” siguió prontamente para Iquique haciendo señales preconcertadas de retirada a los botes con cohetes y luces azules, cuyas señales fueron por fortuna observadas a tiempo y los botes regresaron.

“El “Shah” y “Amethyst” permanecieron a la altura de Iquique hasta el amanecer, que siguieron al puerto, anclando el “Shah” en medio de la escuadra peruana, entre la “Independencia” y el “Huáscar”. La primera saludó mi insignia poco después y mandé al “Amethyst” que contestase y al “Shah” que descargara sus cañones”.

“La escuadra peruana en Iquique se componía de la “Independencia”, “Unión”, “Atahualpa”, “Pilcomayo”, “Limeña” y el rendido “Huáscar”.

“Confirmando la entrega de éste y habiendo obtenido cuanto carbón fue posible, a las 6 de la tarde despaché al “Amethyst” al Sur y yo seguí con el “Shah” rumbo Norte para Callao y Panamá”.

"E: Comandante Chatfield, del "Amethyst" dice: "Tengo la honra de informar a Ud. que el 29 de Mayo a las 2 h. 40 p.m. a la señal de combate abrí el fuego contra el "Huáscar" navegando a vapor según se requería en torno suyo o hacia él. A eso de las 3 h. 30 m. el "Huáscar" arrumbó hacia los arrecifes de Punta Coles, donde el fondo es muy desigual (foul) para seguirle de cerca. Me aguanté sobre la máquina tan cerca como lo permitía mi seguridad y a las 4 el "Huáscar" se dirigió hacia la población de Ilo. Seguíle disparándole cuando la ocasión se presentaba, hasta que a las 5 h. 35 m. ya cerca de las peñas, el almirante tocó llamada general. El "Huáscar" dejó de hacer fuego estando muy pegado a la población. Por causa de los disparos mal hechos del "Huáscar", el "Amethyst" no ha recibido averías aunque algunos pasaron entre mástiles. Nuestros artilleros dispararon con gran continuidad y precisión, pero nuestras bombas no producían efecto en la coraza del "Huáscar" aunque si conservaban la cubierta del blindado libre de rifleros... El "Huáscar" fue gobernado muy bien y si sus cañones lo hubieran sido del mismo modo, habría resultado un enemigo formidable".

Las siguientes son notas hechas por el Capitán Bedford del "Shah".

"A las 3 h. 06 empieza el combate, con los cañones de cubierta a 1700 m.—La batería de babor dispara a discreción 3 h. 07 "Huáscar" contesta con un cañón de la torre, el otro no lo tenía en batería y con un pequeño cañón cuyo primer tiro nos pasó por la cofa de trinquete y el otro por la cofa del mayor cortando la driza real, la del tope y éstas 3 h. 09 "Amethyst" ataca al enemigo; el "Huáscar" le contesta con un cañón pequeño y con otro nos corta las brasas reales- 3 h. 26 m. el cañón de proa se interrumpe por una bomba que le rompe la bocina 3h. 30 la batería de estribor rompe el fuego 3h. 40 m. el cañón de proa vuelve a disparar- 3 h. 45 m. el "Huáscar" dispara un tiro de la torre que pasa entre el palo mayor y el de mesana- 4h. 12 m. disparamos una andanada de estribor por medio de electricidad a 1800 m.- 4 h. 35 m. segundo disparó igual; un tiro del "Huáscar" cae cerca y salpica con el agua a los artilleros de cañón de proa- 4h. 36 el "Huáscar" dispara al "Amethyst"- 4 h. 48 m. andanada de estribor muy buen tiro- 4 h. 50 otra- 4 h. 54 m. otra- 5 h. 03 m. bala grande del "Huáscar" nos pasa por la popa y otra no alcanza al "Amethyst"- 5.08 a 5.11 el "Huáscar" dispara una bomba de 40 que revienta a medio camino. Se nos vino encima, aparentemente para usar el espolón- 5 h. 13 nuestra ametralladora Glatting empieza a hacer fuego- 5 h. 14 m. dis-

paro de un torpedo Whitehead, su estela pudo verse hasta medio camino del "Huáscar" que puso la popa en vez del costado como estaba cuando se le disparó; aparentemente no tuvo bastante velocidad para alcanzarlo. Andanada de babor a 360 m.- 5 h. 15 m. las vergas del palo mayor del "Huáscar" cortadas- 5h. 16 m. bote de babor y caja de la chimenea del mismo, averiados- 5 h. 35 m. "Huáscar" dispara dos tiros de la torre entre nuestros palos mayor y mesana, bajos, cayendo una frente a la cocina del almirante. El "Shah" suspende sus fuegos".

Un extracto del diario de un oficial del "Shah" dice:

"El "Huáscar" se dirigía a toda máquina hacia Ilo esperando sin duda arrastrar en su persecución y hacer encallar a la fragata que cala 27 pies, en tanto que él sólo cala 15.5.

"Manióbró pues frente a la ciudad yendo y viniendo rápidamente y obligando a menudo al "Shah" a suspender sus fuegos para no alcanzar las casas de la ciudad".

"Hacia las 5 de la tarde el "Huáscar" se nos vino con intenciones de usar su espolón. Nosotros entonces le lanzamos un torpedo de Whitehead en momentos que nos presentaba su costado, pero cambiando inmediatamente de rumbo nos presentó su popa y se alejó con una velocidad que se puede calcular en once millas. Pudimos seguir con la vista al torpedo cortando recto hacia el enemigo; pero como no daba más de nueve nudos le fue imposible alcanzarlo".

"A las nueve de la noche, enviamos a la bahía de Ilo nuestro bote de vapor armado con un torpedo portátil y la ballenera provista de un Whitehead para destruir al "Huáscar". La expedición fue a cargo del teniente de navío Lindsay que regresó a las 3 h. 30 a.m. sin encontrar al "Huáscar" que había escapado".

La relación del comandante del "Huáscar" es casi la misma de los comandantes ingleses y además dice que trataron de defender la parte más débil que era la popa, no disparar una sola bala inútil y utilizar su espolón. Pero su velocidad que llegó por momentos a doce millas, era muy inferior a la de sus enemigos y, como evolucionó entre dos fuegos era natural que la popa quedara expuesta. El timón y los botes quedaron inutilizados por los disparos del enemigo, movidas las planchas de la coraza del casco, de la torre y de la batería. Faltóles estopines para los cañones de 300 y hubo que arreglar los de 40 en momentos que una granada de 300 destrozó la cámara del comandante, llena de gente, de la que varios fueron muertos y heridos.

Cuando se acercaba a la población, disparábanles las fuerzas del gobierno por lo que, no teniendo en buen estado ningún bote, se acercaron al vapor peruano "María Luisa", fondeado en Pacocha, en solicitud de una embarcación que obtuvieron para ir a Ilo con el teniente Dufoo y el comisario del "Huáscar" don Guillermo Billinghamurst a pedir una tregua mientras se batían con los ingleses. Pero en tierra no accedieron al pedido. El "Huáscar" salió al sur en la oscuridad, bien pegado a las tierras altas las que sorteó con gran pericia, barajando los innumerables escollos que se destacan de esa costa.

Este combate es memorable por muchos motivos: todos los mejores elementos de destrucción de la época fueron empleados por los ingleses con la intención de aniquilar el valeroso barquito: granadas Palliser cilindro-oviales de terribles efectos y disparados simultáneamente con todos los cañones de una banda por medio de la electricidad; torpedo Whitehead; tripulaciones diestras y homogéneas; velocidad muy superior; mayor número de cañones. Cuarenta cañones y ochocientos marineros de la primera potencia naval del mundo contra cuatro cañones y menos de cien marineros pues los otros eran civiles que se embarcaban por primera vez en un buque de guerra.

No se amilanaron, sin embargo, los del "Huáscar" y evolucionaron tan diestramente que, ya lo vimos, arrancaron aplausos de sus enemigos y, a pesar de las graves averías y bajas que sufrieron, continuaron el combate hasta que oscureció, respondiendo así, con una viril lucha, al insolente y perentorio reto que les dirigiera el orgulloso Almirante británico. El cual terminó el combate sin cumplir sus amenazas aunque tuvo dos horas para ello y manejó los elementos que hemos dicho.

El tiro de ambos contendientes fue muy malo, especialmente el del "Huáscar" que carecía de artilleros. Los ingleses dispararon unos 250 cañonazos y el peruano unos 40 a las distancias de 1800 y 400 m.

Es claro que el autor no aplaude la insurrección del monitor sino que, convencido de la injusticia de los cargos levantados por el Almirante de Horsey, se alegra de que la agresión no tuviese el éxito que éste esperó. Precisamente el resultado no fue fatal a la larga: movió en contra nuestra a la opinión pública inglesa; la torre del "Huáscar" ya no volvió a uncionar con la suavidad de antes y el éxito relativo que había obtenido tanto en Pichalo como en Pacocha sirvió para adormecer a los que no se daban cuenta de la supe-

rioridad de la Escuadra chilena pronta a probarse dentro de un año.

Es también memorable este combate por haberse estrenado el torpedo Whitehead y no en el combate de Batoum que fue en la noche del 27 al 28 de Diciembre, es decir siete meses después que el de Pacocha.

### Rendición del "Huáscar". —

Antes de terminar con la rebelión del "Huáscar", consignaremos los fundamentos que para agredir al monitor, tuvo el Almirante de Horsey, según su relación al Parlamento británico.

1º El "Huáscar" cometió actos que no pueden ser tolerados, en abordar y detener al "John Elder" en la mar, en abordar y pedir el correo al "Santa Rosa", en tomar por la fuerza carbón de la "Innusina", en sacar por la fuerza un oficial peruano del "Colombia" y en obligar por la fuerza a un Ingeniero, súbdito inglés, a servir contra su voluntad.

2º El "Huáscar" no tenía comisión legal de buque de guerra ni reconocía pleitesía a ningún estado; el gobierno peruano repudió toda responsabilidad en sus actos y por consiguiente ninguna reclamación ni satisfacción podía obtener excepto del buque mismo.

3º Que el status del "Huáscar" antes de la acción con el "Shah" y el "Amethyst" era, sino de pirata, a lo menos de buque rebelde que había cometido actos piráticos.

4º El status del "Huáscar" después de rehusar rendirse a mi legítima autoridad y después de batirse con los buques de S. M. era de pirata.

5º Si el "Huáscar" no hubiese sido detenido ni apresado, no hubiera habido seguridad ni para los buques ni para las propiedades inglesas en la costa, pues el "Huáscar" podía haber destruido al "Shah" y al "Amethyst" con su espolón en cualquier puerto y en cualquier lugar en que los encontrase.

6º Confió en que la lección dada a los que quebrantarán el derecho de gentes será de provecho para los intereses británicos por muchos años en lo futuro.

7º Cuidadosamente me he abstenido de toda intervención con los intereses del gobierno peruano o de las personas en armas contra él, pues mi acción, con respecto al "Huáscar" ha sido solamente en defensa de los intereses británicos.



*Almirante Don Miguel Grau Seminario*

Nosotros por nuestra parte recordamos: que Horsey advirtió que el "Huáscar" debía abstenerse en lo sucesivo de abordar buques británicos; que esa comunicación tenía fecha 16 de Mayo, después de la cual no hubo tales abordajes y los ingenieros que no quisieron seguir a bordo fueron desembarcados en Ilo.

El "Huáscar" dirigióse a Iquique en donde estaba More con su escuadra y Piérola escribió al comodoro diciéndole entre otras cosas "juzgando que la flota a sus órdenes, no puede ser indiferente por un momento a la agresión británica, ni consentiría en dejarnos solos en la lucha, he venido a buscarlas para unirnos y sin perjuicio de nuestras diferencias interiores, salir en busca de la escuadra enemiga".

La contestación del Comandante More fue negativa pero agregaba que consultaría al gobierno y así lo hizo recibiendo el siguiente telegrama: Señor comandante More —Intime Ud. rendición al "Huáscar" sino se rinde bátalo— Prado.

Entonces More dirigió a Piérola una carta cuya conclusión decía: "Si por desgracia, estas consideraciones inspiradas por mi más ferviente deseo de conseguir una tranquilidad que salve al Perú de la terrible pendiente en que está colocado, no tuvieran eco en el corazón de Ud. y de los que le rodean, entonces yo, cumpliendo las órdenes estrictas, a que debo sujetarme, buscaré por la fuerza el logro de mis instrucciones".

Piérola respondió: " he resuelto entregar a U.S. el "Huáscar" siempre que, como me lo ofrece, se obliga a otorgar a nombre del gobierno de Lima, las siguientes garantías":

1º—El fenecimiento de todo juicio abierto o por abrirse, en virtud de los sucesos iniciados el 6 del presente a bordo de este buque.

2º—El derecho de trasladarse al extranjero, con entera seguridad, a los que por tal partido optasen.

3º—La libertad personal de los que prefieran quedarse en el Perú.

4º—La entrega será hecha el día de mañana con las debidas formalidades.

"En cuanto a mi, me constituyo a disposición de U.S. y del gobierno de Lima, sin garantías ni concesiones de ningún género".

El 31 de Mayo se hizo la entrega del "Huáscar" y More telegrafió a Lima que había aceptado las anteriores condi-

ciones y que tenía presos a los revolucionarios en el transporte "Limeña". El gobierno desconoció el pacto y, en consecuencia marcharon a Lima en dicho transporte, menos Piérola que fue en el "Atahualpa".

Con este movido episodio de la rebelión del "Huáscar" se cierra una época fecunda por los desaciertos cometidos en los últimos doce años y en la cual fuimos preparando nosotros mismos el advenimiento de otra que nos iba a empobrecer y retrasar por mucho tiempo. Hubo todavía dos años en que se pudo mejorar nuestra Escuadra, pero, demasiado tenían los gobernantes con la política y la bancarrota después del período de opulencia que el guano y el salitre nos había permitido sostener.



LIBRO SEXTO

# GUERRA CON CHILE

LA FLETA DE LOS BUQUES

CRONICA NAVAL HASTA EL TIEMPO DE TOUTOU

Antiguos de la guerra

Veremos a continuación la parte más interesante de la historia de la Marina de Chile...

## LIBRO SEXTO

El presente libro trata de la guerra con Chile, desde el inicio de las hostilidades...

# GUERRA CON CHILE

Desde su comienzo hasta el momento de la paz, con un relato de los hechos más importantes...

Los sucesos que han ocurrido en el Pacífico y en Chile, desde el momento de la declaración de guerra...

Desde el momento en que se declaró la guerra, se ha visto a la Marina de Chile...

Esperamos que esta obra sea de utilidad para los que se interesan en la historia de la Marina...



## LIBRO SEXTO

# GUERRA CON CHILE

## CAPITULO XII

### CAMPAÑA NAVAL HASTA EL COMBATE DE IQUIQUE

#### Orígenes de la guerra. —

Vamos a comenzar la parte más dramática de la Historia de la Marina Peruana; la narración de aquella dilatada, gloriosísima y fatal campaña marítima que, a consecuencia de una serie de errores previos y a pesar de esfuerzos sobrehumanos, la colocó por mucho tiempo en uno de los últimos lugares entre las de América y selló el derrumbe del Perú desde su eminente sitio en este hemisferio, con la pérdida de su riqueza mejor y el sufrimiento de dolorosísimas humillaciones.

Las causas que han hecho del Perú y Chile enemigos irreconciliables, son múltiples; pero a la vez tan conocidas que podemos trazarlas aquí a grandes rasgos, conforme a la índole de este libro.

Desde la época colonial va incubándose en los habitantes del paupérrimo país chileno una honda envidia hacia nuestro próspero país. A Chile debía producirle sentimientos de inferioridad moral el hecho de saber que el Imperio de los Incas había irradiado su poder hasta las riberas del río Maule, llevando una avanzada cultura a sus turbulentos habitantes semi-salvajes y, al comparar el esplendor y decidido influjo del Virreinato de Lima con su propia pequeñez espiritual y material, crecía el odio, impotente por entonces.

Encerrado entre la cordillera de los Andes y el Océano Pacífico, sin grandes riquezas naturales ni industriales no podía ni podrá competir mucho tiempo con un país como el nuestro dotado para ser el asiento de avanzadas civilizaciones, aunque con intermedios de descenso, eclipses momen-

táneos en la secular vida de los pueblos, pues, como dijo P. Leroy Beaulieu: "El Perú volverá a ejercer su misión civilizadora en América del Sur y en la vida económica del Universo".

El Perú había tenido ya ese rol cuando el Imperio incaico, y ahora resultaba que, con la venida de los españoles, le tocaba también esa altísima misión y sus vecinos debían servirle de satélites.

No pudo, sin embargo, expansionarse esa envidia en aquella época porque sobre ambos países gobernaba España y con la paz por ella establecida fue lógico el mayor desarrollo del Perú; más, en cuanto comienza a declinar el poderío hispánico durante las guerras de Independencia, manifiéstase en diversas ocasiones el odio que sienten en Chile contra Lima en quien encarnan todo el Virreinato. Con egoísmo y tacañería acuden, no a facilitar nuestra independencia conforme a ese espíritu americano de puro desinterés que representaron las huestes de Bolívar, sino con el preconcebido propósito de asegurar su libertad, amenazada por el formidable poder realista en el Perú.

Sólo don Bernardo O'Higgins, ese nobilísimo guerrero que no cupo entre ellos y vino a asilarse y morir entre nosotros, quiso ayudar a la expedición de San Martín que, por otra parte, no consolidó la libertad peruana.

El General Miller dice en sus memorias: "el batallón N° 5 de infantería de Chile vino en cuadro y en el Perú se formó verdaderamente con peruanos y muchos oficiales argentinos figuraban en la división de Chile" y agrega: "Es de observar que el teniente coronel Miller es el único jefe que salió con el ejército expedicionario de Valparaíso que se halló presente en la grande y final victoria de Ayacucho". "Sólo 10 Oficiales y 90 soldados continuaban en servicio activo en el Perú, que habían podido hallarse presentes en la última victoria".

Aunque muy a la ligera, hemos visto ya en estas páginas que la Escuadra de Cochrane dominó el Poder Naval realista; pero de modo momentáneo y aun para este servicio a medias dejó en el Perú un ingrato recuerdo de sus singulares métodos y como dice Miller: "las cosas llegaron a un extremo que perjudicaron infinito al servicio".

Cuando los chilenos que formaban parte del ejército de San Martín, bien pagados y mantenidos por el Perú, abandonaron nuestro territorio, el poderío realista era tanto o más formidable que antes y aun en 1824, tres años después

de la declaratoria de independencia, juntóse en nuestras costas una Escuadra española superior a la que había desorganizado Cochrane y a la cual se enfrentaron, sin el menor auxilio chileno, los buques de Guise con los de Bolívar.

El esfuerzo de estos dos próceres, uno dirigiéndolo todo y el otro ayudándolo por mar, dio por fin libertad al Perú.

Durante esos terribles días en que sólo Bolívar mantiene la fe en el triunfo; en que el resultado pende de un tenue hilo, cuando necesitamos del auxilio de nuestros vecinos; ¿qué hacen los chilenos?. Sus tropas, a las órdenes del General Pinto, se regresan desde Arica sin disparar un tiro y a pesar de los ruegos de Santa Cruz, a nuestros buques de guerra se les niega todo auxilio en los puertos de Chile; responden que "para el Perú no darán ni un clavo" y cuando desaparece del Pacífico la Escuadra realista de Guruceta, al ganarse las batallas de Junín y Ayacucho, entonces llega Blanco Encalada con sus buques "para que no se diga que sólo por su seguridad mira Chile sino también por la gloria".

Después de las campañas de independencia quedamos con demasiado influjo todavía y Chile se dedica a proteger, a financiar y armar en Valparaíso a la mayor parte de las expediciones peruanas, revolucionarias. A las protestas de nuestro gobierno, responde la Cancillería chilena que eso es la libre industria comercial de los negociantes de ese puerto y cuando en los tiempos de la Confederación Perú-boliviana, son más hondas e irreconciliables nuestras luchas internas, se mezcla con el mayor descaro y felonía hasta derribar la gran obra de Santa Cruz.

Don Manuel Montt, que vino a tomar parte en el Congreso Americano de Arbitraje en Lima, observó en una memoria secreta, dirigida a su gobierno, que "El Perú es país muy rico pero mal administrado. donde el guano da para todo" y el político Arlegui decía: "nosotros somos el cerebro que piensa: ellos el brazo que ejecuta".

Y ya en los primeros meses anteriores a la guerra del 79 los Santa María y Balmaceda, Ibáñez y Walker Martínez, Vicuña Mackenna y otros declaran con el mayor cinismo cual es el objetivo de Chile.

En 1866, en plena guerra con España, echan a un lado todo decoro, encallan nuestros buques o los cañonean y pactan con ese país para obtener de Inglaterra la entrega de sus dos corbetas "O'Higgins" y "Chacabuco" a cambio de la

salida de otros tantos buques españoles, a espaldas del Perú, que no celebra la paz con España por exigencias de Chile.

Ya iba arraigando en sus dirigentes la idea del asalto al Perú. En los años posteriores, a la vez que nos adormecerá con sus manifestaciones de amigo agradecido, seguirá protegiendo nuestros desórdenes, nos desopinará en el extranjero e irá armándose poco a poco para el golpe final en prosecución de "las miras internacionales y económicas que ya habían hecho carne en el sentimiento nacional" como dijera, después, uno de sus políticos.

### Se declara la guerra.—

Una vez Chile en posesión de los elementos navales indispensables para tener seguro el resultado de ese golpe no tuvo más que esperar el pretexto que sabía no falta nunca cuando una nación ha decidido lanzarse a jugar sus destinos en una aventura guerrera.

Para la adquisición de esos elementos había hecho sacrificios indecibles con un presupuesto pequeñísimo que apenas le bastaba para cubrir sus necesidades más apremiantes y que cerrábase de año en año con déficits cada vez mayores.

Era a la vez la época en que las riquezas del guano y el salitre no habían bastado para impedir la bancarrota del Perú: su moneda depreciada, impagos los intereses de su deuda enorme, celebrada la loca alianza con Bolivia porque la Marina, precisamente el baluarte más firme de esa alianza, estaba reducida a la mayor inopia material.

Tarde era ya para apuntalar este crujiente edificio y detener la embestida araucana. Las reiteradas advertencias de los que se llamó "alarmistas" no se oía en medio del ruido de la orgía financiera y política: emisiones incontinentes de billetes sin respaldo; amenazas de embargo de las salitreras; forcejeos diplomáticos desgraciados para obtener la alianza de la Argentina, "nuestro segundo acorazado"; intentos revolucionarios repetidos y que si fracasan es después de barrer las últimas monedas de un tesoro casi exhausto y de perder el poco prestigio que nos quedaba como nación ordenada; pero siguiendo nuestra tradición pacifista y ¡ganamos dan de decir estúpida! intervenimos para evitar la guerra entre Chile y la Argentina, agravadas sus rencillas de límites con el apresamiento, en territorio argentino de Magallanes, de la barca "Devonshire" por la corbeta de guerra chilena "Magallanes". Cuando una política de conservación en nuestro es-

tado de debilidad, señalaba dejar que se entendiesen solos: Argentina que había rechazado el pacto de alianza que le ofrecimos y que evidentemente no quería mezclarse en las cuestiones del Pacífico y Chile nuestro latente enemigo.

Las hambrientas masas del proletariado chileno habían invadido poco a poco los territorios salitreros de Bolivia y del Perú y a ellos habían seguido comerciantes extranjeros con más arraigo en Chile que aquí, aventureros para los que todo cambio significaba una ganancia.

En Valparaíso se hacían las transacciones del salitre tanto o más que en el Callao y en Europa se conocía nuestro producto con el nombre de "Salitre chileno".

¿Qué mejor ocasión para tentar la ya decidida aventura?

En Bolivia, cuyos gobernantes eran más corrompidos e imprevisores que los nuestros, había obtenido Chile diversas concesiones, algunas de las cuales atentaban a la soberanía del país y dejaban resquicios para la sutileza de la diplomacia de Chile.

Este país, que sabía la facilidad con que hubiese adquirido el litoral boliviano, se encontraba, sin embargo, frente al Perú que había atado sus destinos a los de Bolivia.

De ningún modo, en su prevista adquisición de la riqueza del salitre, le convenía compartirla y por eso se había preparado expresamente contra nosotros.

Grau, el jefe de los "alarmistas" estuvo en Chile y constató que las noticias de Muñoz y otros marinos respecto de los acorazados chilenos eran demasiado ciertas; pero en vano lo hizo saber al gobierno: otros jefes declaraban equivalentes a las dos Escuadras y sobre todo, respondióle el personero de la Nación: "Mi compadre Pinto no me hará la guerra".

Todavía, no bien seguros los chilenos de su poder efectivo, superior de todos modos al nuestro; ni de los datos minuciosos suministrados por sus diplomáticos y espías; enviaron a la corbeta "O'Higgins" expresamente para enterarse hasta del último de los pocos fusiles que había en nuestros parques.

A fines de 1878, y ya en discusiones con Bolivia sobre la legalidad del impuesto que esta nación había creado para el salitre, puso en completo pie de guerra a su Escuadra, y a un Ejército de invasión que en febrero de 1879 ocuparon Antofagasta.

Tremendos fueron los esfuerzos que nuestro gobierno, completamente desarmado, hizo para no verse envuelto en el conflicto; pero a Chile no le importaba esto; el Perú no podía permanecer impasible por dos razones poderosísimas: una el pacto con Bolivia y otra porque, declarada su neutralidad, no hacía más que alargar el plazo de su propia derrota, pues Chile, que ya tenía ganada desde muchos años antes la superioridad naval y ahora en posesión del salitre de Bolivia, no hubiese permitido el robustecimiento de nuestra Escuadra. Estábamos cogidos en una trampa magistral y no nos quedaba más que aceptar virilmente las consecuencias.

Al pedido de que nos declarásemos neutrales y abrogásemos el tratado de alianza con Bolivia, tuvimos que negarnos y Chile nos declaró la guerra el 5 de Abril de 1879.

### Estado de nuestra Armada.—

En su historia de la guerra, dice Vicuña Mackenna: "Ilevávamos nosotros la ventaja a los peruanos de un largo tiempo de aprestos, incubada la guerra el 1º de Enero, lista la Escuadra chilena desde Noviembre de 1878 y cuando el "Huáscar" estaba desarmado, la "Independencia" con sus calderas en la playa, la "Unión" en Iquique y la "Pilcomayo" al N. del Callao".

Hacia cinco años que nuestros buques no efectuaban un ejercicio de tiro y un mes antes de la declaratoria de guerra "El Nacional" de Lima decía que "algunas cureñas han desaparecido comidas por las ratas".

Otro periódico, "La Opinión Nacional" del 31 de Mayo de 1878 había dado estas noticias.

"Es tanto más recomendable que la "Unión" sea uno de los buques mejor tenidos en la escuadra, cuanto que hasta ahora no ha tenido ningún pedido".

"Se nos ha comunicado que se proyecta enviar el vapor "Limeña" a Inglaterra, con el objeto de cambiarle sus calderas, y hacerle algunas otras reparaciones importantes".

"De los doscientos y tantos grumetes, que llevó de aquí la corbeta "Unión" en anteriores meses, se han desertado ciento y tantos. Esto prueba que no conviene llevar gente forzada".

"Ayer a medio día, vino de la capital el señor Ministro de Guerra y Marina. Visitó el "Huáscar", "Independencia", "Manco Cápac" y "Unión". Hacía tiempo que su señoría había olvidado sus paseos dominicales por la bahía.

Ya con la guerra ad portas encargáronsele al "Huáscar", granadas Palliser, únicas capaces de perforar blindajes y estallar en el interior de los buques y de paso diremos que llegaron después del combate de Angamos.

Como no teníamos un solo artillero digno de tal nombre se contrataron extranjeros de cuatro diferentes nacionalidades con los que era imposible entenderse bien y que no resultaron tan excelentes como se creyó.

Los dos monitores "Manco Cápac y Atahualpa" tenían sus calderas en pésimo estado. Ya no fue posible hacerles mas que ligeras reparaciones que casi nada mejoraron su condición, reduciéndolos más todavía a su papel de fortalezas flotantes.

Ni los transportes estaban listos. Hubo que hacer reparaciones en el "Chalaco", "Oroya" y "Limeña".

El Capitán de Fragata Juan B. Cobián comandante de la corbeta "Unión", el 15 de Marzo de 1879, había oficiado: "También diré a U.S. que de lo que han reconocido en las calderas el ingeniero Salsby y el de esta corbeta, parece que se dedujera la necesidad imprescindible del trabajo que a U.S. indiqué para que pueda tener las condiciones de andar que le son más necesarias que nunca; pues ahora las calderas sólo pueden resistir 15 libras cuando normalmente resistirían 25 lb".

Así se encontraba la primera línea de defensa de la Patria, en los precisos momentos de jugarse sus destinos y, acaso, los de toda Ibero-América, pues del resultado de la contienda dependía el que una u otra de las dos naciones en ella envueltas, ganara la preponderancia política de este continente.

¡Y pensar que la balanza se inclinó del lado de Chile por dos millones de pesos que no se supieron gastar a tiempo!

¡Hubiérase dotado a la Marina con lo necesario, escuchando sus previsores consejos y advertencias, sin que la estulticia y ceguera de los políticos la hubiese tachado de ¡"alarmista"! ¡Cuán distinta sería nuestra posición en el mundo: la segunda potencia naval americana! Un país riquísimo, floreciente y respetado. Sus fronteras perfectamente delimitadas, sin mutilaciones injustas ni humillaciones para los otros países. La paz del continente firme y asegurada por mucho tiempo. ¡La preponderancia material en manos desinteresadas y nobles!

"Cuando Chile compre un buque, compre el Perú dos" había dicho el ilustre Castilla y por olvidar esta sencillísima

norma que resumía toda nuestra orientación política exterior, entramos en una guerra tremenda cuyas consecuencias, aun ahora que vamos convaleciendo, se sienten en nuestra economía, en nuestra política interna y externa, en todos los órdenes y actividades de la nación, que se retrasó cincuenta años en su evolución natural.

**Comparación de las fuerzas navales del Perú y Chile y de sus elementos auxiliares. —**

## ESCUADRA DEL PERU

### Acorazados

1 Monitor "Huáscar" -Comandante, Capitán de Navío don Miguel Grau- Desplazamiento 1165 toneladas- Dimensiones 62 m. de eslora x 10 m. 66 de manga- 6 m. 09 de puntal, Casco de hierro dividido en cuatro compartimientos- Coraza de 114 m/m. de espesor en el centro y disminuyendo a 50 m/m. en popa y proa- Máquina de 300 caballos de fuerza por un andar de 11 nudos con 25 libras de presión en calderas-Artillería: 2 cañones Armstrong, rayados de avancarga de 300 lbs., montados en una torre giratoria de hierro de 125 m/m. de espesor con un almohadillado de teak de 35 cm.- 2 de 40 libras y uno de 12 de la misma marca y una ametralladora en la cofa- Calado medio 4 m. 72- Construido en 1864.

2 Fragata "Independencia"- Comandante, Capitán de Navío Juan Guillermo More- Desplazamiento 2004 toneladas- Dimensiones- 65 m. 50 de eslora x 13 m. 56 de manga x 9 m. 75 de puntal- Casco de hierro- Coraza de 114 m/m. en el centro y 50 m/m. en proa y popa- Máquinas de 600 caballos de fuerza para un andar de 14 nudos con 20 libras de presión en calderas y consumo de 50 toneladas de carbón en 24 horas con las 4 calderas- Artillería- 2 cañones rayados Armstrong, giratorios, de 150 libras, de avancarga, en caza y retirada y 12 de 70 de la misma clase- Construida en 1864.

3 Monitor "Manco Cápac"- Comandante, Capitán de Fragata José Sánchez Lagomarsino- Desplazamiento 1084 toneladas- Dimensiones- 61 m. de eslora x 13 m. 07 de manga por 4 m. 4 de puntal- Casco de hierro- Coraza de 127 m/m. de espesor en el centro- Máquina con fuerza de 300 caballos para un andar de 5 nudos, en mar llana, con una presión de 20 libras en calderas- Calado medio 3 m. 65- Capacidad de carboneras- 140 toneladas, para navegar 5 días- Con todos sus pesos de combate sobresalía 25 cm. sobre la línea de flota-

ción- Artillería- 2 cañones Dalgreen de 40 cm. de bala esférica montados en una torre acorazada, en el centro de la cubierta- Ninguno de estos dos monitores daba más de 3.5 nudos en 1879- Fueron construidos en 1864.

4 Monitor "Atahualpa"- Comandante, Capitán de Fragata Antonio C. de la Guerra- Gemelo del "Manco Cápac".

### Buques de Madera

5 Corbeta "Unión"- Comandante, Capitán de Navío Nicolás del Portal- Desplazamiento 1600 toneladas- Casco de madera con armazón de hierro- 12 nudos de andar con una presión de 25 libras en calderas- Artillería, 13 cañones Voruz de 70- Construída en 1864.

6 Cañonera "Pilcomayo"- Comandante, Capitán de Fragata don Carlos Ferreiros- Desplazamiento 600 toneladas- Andar 11 nudos- Artillería 2 cañones de 70-4 de 40-4 de 12- Construída en 1872.

### Transportes

"Chalaco"- Capitán de Fragata Manuel A. Villavicencio

"Oroya"- Capitán de Navío Toribio Raigada

"Limeña"- Capitán de Navío graduado Ezequiel Otoya

"Talismán"- Capitán de Fragata Leopoldo Sánchez.

### ESCUADRA DE CHILE

#### Acorazados

1 "Blanco Encalada"- Comandante, Contralmirante Juan W. Rebolledo- Desplazamiento 3560 toneladas- Dimensiones 64 m. de eslora x 14 m. manga- Calado 6 m.- Casco de hierro- Coraza de 228 m/m. de espesor en la línea de agua, 203 m/m. en la batería y 152 mm. en proa y popa- Dos máquinas de 2920 caballos de fuerza para un andar de 12 nudos- Artillería-batería central con 6 cañones de 250 Armstrong, rayados, de retrocarga para disparar proyectiles Palliser de acero endurecido- 8 cañones de 40 y dos ametralladoras Nordfeldt en las cofas- Construído el año 1874.

2 "Almirante Cochrane"- Capitán de Navío Enrique Simpson- Gemelo del "Blanco Encalada" y construído en el año mismo.

Los 6 cañones de 250 de la batería central de estos dos acorazados apuntaban de la siguiente manera: dos cañones de proa por troneras situadas en recesos y podía disparar a ambos lados en el sentido de la quilla. Los dos siguientes por medio de portas abiertas en la medianía disparaban casi recto hacia proa y hasta en un ángulo de 36° a popa de la cuadra; por último los dos de popa también en troneras disparaban, hacia popa en el sentido de la quilla y hacia proa hasta un ángulo de 5° más de la cuadra.

### Buques de Madera

3 Corbeta "O'Higgins"- Comandante, Capitán de Fragata don Jorge Montt- Desplazamiento 1670 toneladas- Dimensiones- 66 m. de eslora x 10 m. de manga- Calado 5 m. 30- Casco de madera, reforzado- Máquina con 600 caballos de fuerza para un andar de 11 nudos- Capacidad para 300 toneladas de carbón- Artillería- 3 cañones Armstrong de 115 libras y 4 de 40 libras del mismo sistema construida en 1866.

4 Corbeta "Chacabuco"- Comandante, Capitán de Corbeta don Oscar Viel- Gemela de la anterior- Construida el mismo año.

5 Corbeta "Abtao"- Comandante, Capitán de Corbeta don Manuel Thompson- Desplazamiento 1370 toneladas- Dimensiones- 69 m. de eslora x 9 m. de manga- Calado 4.75 m.- Casco de madera, reforzado- Máquina con 1000 caballos de fuerza para un andar de 9 nudos- Capacidad para 300 toneladas de carbón- Artillería- 1 cañón Armstrong de 115-1 de 70-4 de 40- Año 1864.

6 Corbeta "Magallanes"- Comandante, Capitán de Fragata don Juan J. Latorre- Desplazamiento 800 toneladas- dimensiones 58 m. de eslora x 8.50 m. de manga- Calado 4 m. 50- Casco de Madera, reforzado- Dos máquinas con 1230 caballos de fuerza para un andar de 11.5 nudos- Artillería- 1 cañón de 115-2 de 70-2 de 40-2 de 20- Construida en 1874.

7 Corbeta "Esmeralda"- Comandante, Capitán de Fragata Arturo Prat- Desplazamiento- 800 toneladas- Andar 7 nudos- Artillería 10 cañones de 70 y 3 ametralladoras en las cofas- Construida en 1854.

8 Cañonera "Covadonga"- Comandante, Capitán de Corbeta Carlos Condell- Desplazamiento 600 toneladas- Andar 9 nudos- Artillería 2 cañones de 70-3 de 40- Construida en 1862.

### Transportes

"Angamos"

"Rímac"- Comandante, Capitán de Corbeta Ignacio Gana

"Amazonas"- Comandante, Capitán de Corbeta Joaquín Orellana.

"Tolten"

"Loa"- Comandante, Capitán de Fragata Javier Molinas

"Matías Cousiño"- Comandante, Capitán R. Castleton.

De esta Marina, los dos acorazados, "O'Higgins", "Chacabuco", "Abtao" y "Magallanes", "Angamos", "Amazonas" "Tolten" y "Lautaro" les había costado a los chilenos L.E. 555.000.

De la nuestra, los monitores, la "Independencia" y la "Pilcomayo" nos costaron L.E. 586.000.

Además tenía la Escuadra chilena unos 6 vapores de la compañía Sur-Americana para usarlos como transportes.

Las adquisiciones de buque hechas en el curso del conflicto se irán conociendo a su tiempo así como los cambios de personal.

En cuanto a éste ya se ha de ir viendo los resultados que dio y también hemos visto algo respecto del de nuestra Armada en páginas anteriores.

La oficialidad peruana era en conjunto superior a la chilena, a pesar de que muchos de ésta habían practicado en la Armada británica. Ingenieros, en su mayor parte británicos, manejaban las máquinas en ambas Marinas. Los artilleros chilenos habían hecho muchos ejercicios. En cuanto al resto de las tripulaciones eran superiores las chilenas, pues habiendo estado desarmados nuestros buques, a última hora se reclutó gente de toda clase, sin la menor práctica a bordo.

Los chilenos tenían el puerto fortificado de Valparaíso y al iniciarse las hostilidades ya habían fortificado el de Antofagasta; pero carecían de dique para sus acorazados, de modo que tuvieron que hacerlos limpiar por medio de buzos.

Nosotros poseíamos el puerto fortificado del Callao, con un dique capaz de carenar cualquiera de nuestros buques y al declararse la guerra comenzamos a fortificar Arica que después sirvió de base a nuestra Escuadra.

Pero Chile, además de su superioridad material, nos llevaba otras ventajas inapreciables: crédito en el extranjero, un servicio diplomático activísimo y hábil que cruzó cuantas gestiones se fueron haciendo en el curso del conflicto para adquirir buques de guerra y un espionaje marítimo que le permitió conocer a tiempo muchos planes de nuestra Marina, como veremos después.

Para los profanos en materias técnico-navales conviene una aclaración: ni los cuatro buques peruanos acorazados, dado que los dos monitores tuviesen el andar conveniente, habrían podido resistir un combate con buques de las condiciones de artillería, coraza, velocidad y poder evolutivo que tenían los chilenos.

Ninguno de los cañones de nuestros buques era capaz de perforar sus corazas, en cambio los de los acorazados chilenos se sobraban para la perforación de los nuestros. Ataque al espolón con buques de inferior andar y con una sola hélice era demás intentarlo. La guerra, pues, estaba prácticamente perdida y sólo la suerte que en ella influye y que a nosotros nos volvió la espalda en señaladísimas ocasiones que ya iremos narrando, podía cambiar el resultado.

#### Primeras disposiciones.—

La Escuadra chilena, que estaba en campaña en Antofagasta al mando del Capitán de Navío Rebolledo, no tuvo más que levar anclas a la primera orden y venir a Iquique, el centro de exportación del salitre donde estableció el bloqueo. Ya en el departamento de Tarapacá se habían concentrado algunos miles de soldados peruanos que en ese estéril territorio tenían que depender de las provisiones que les vinieran por mar. Esto y la paralización de las entradas fiscales provenientes del salitre eran dos hechos gravísimos en vista del bloqueo. De modo que desde el comienzo nos encontrábamos en la peor de las situaciones aunque en nada se abatió por ello la nación peruana, resuelta como estaba a llevar virilmente la lucha.

El primer buque que operó en el Sur fue el "Chalaco" que el 2 de Abril salió del Callao llevando a Arica a la división del General La Cotera y los primeros cañones para fortificar este puerto. Llegó el mismo día de la declaratoria de guerra, dejó su carga, embarcó 500 soldados, los llevó a Pisagua a tres horas de Iquique donde ya estaba la escuadra enemiga, regresó a Arica el 8, salió a Mollendo en donde embarcó unos mil soldados y, con ellos, entró por tercera

vez en Arica. El 13 divisó la escuadra chilena y el "Blanco Encalada" le dió caza hasta la altura de Camarones de donde siguió sin novedad.

El 10 salió el "Talismán" del Callao cargado de armas, víveres y más cañones para seguir la fortificación de Arica. Llegó el 13 y regresó a Mollendo y el Callao.

Mientras tanto, el gobierno había dispuesto la distribución de los buques de combate en tres Divisiones: primera al mando del Capitán de Navío Grau, compuesta de los dos acorazados e insignia en el "Huáscar"; segunda al mando del Capitán de Navío Aurelio García y García con los dos buques de madera e insignia en la "Unión" y tercera mandada por el Capitán de Navío Camilo Carrillo con los dos monitores e insignia en el "Manco Cápac".

No estaban mal combinadas estas disposiciones pues en lo posible se agrupó a los buques más homogéneos con respecto al andar y a la capacidad de combate y las distintas comisiones que irán desempeñando serán en armonía con sus calidades.

### Combate de Chipana. —

Mientras en el Callao se trabajaba febrilmente para dejar listos lo mejor que se pudiese a los principales buques; el clamor del pueblo por que saliese nuestra Escuadra iba en aumento diariamente, a tal punto que el presidente General Prado que a la vez tenía muy serios temores por la suerte del ejército del Sur, se hizo eco de esos gritos ignorantes y decidió la salida de la segunda División Naval; por supuesto sólo para que cruzase hasta nuestro límite sur e hiciese acto de presencia en Arica.

Zararon del Callao la "Unión" y la "Pilcomayo" el 7 de Abril y cinco días después, próximos al paralelo 21°, navegando en demanda de la costa para reconocerla al sur del río Loa, encontraron un bote que conducía emigrantes de Huanillos a Tocopilla. A las 9h 30m. se avistó un humo por el W.S.W. hacia la altura de estribor con rumbo al N. Inmediatamente navegaron en su demanda para reconocerlo y acortaron la distancia que los separaba. Por la rapidez con que se destacó del horizonte el enemigo reconocieron que era la corbeta chilena "Magallanes" que sólo una hora después reconoció a los peruanos y viró sacia el W. a todo andar, lo que también hicieron los nuestros, dándole caza.

A las 11h. 15 a.m. se le habían acercado algo, se izaron los pabellones de combate y como la "Unión" no tenía caño-

nes de caza y por tanto debía presentar el costado para disparar, con pérdida de distancia, ordenó a la "Pilcomayo" que rompiera el fuego con sus colizas de caza, tocando así al buque más pequeño de nuestra armada disparar el primer cañonazo de la campaña naval.

Habían hecho ya algunos disparos ambos buques y todavía la "Magallanes", atenta sólo a huir, no izaba su pabellón, lo que efectuó momentos después, cerrando algo su rumbo hacia el N. y disparando por estribor.

"La "Unión", para romper el fuego, tuvo que separarse de la línea de caza y presentar el costado de babor, mientras los estopines no estallaban y los oficiales tenían que emplear fósforos; sin embargo el segundo disparo cayó a pocos metros de la "Magallanes" y de rebote le rascó el costado, destrozándole el bote de vapor cuyas tiras hubo de cortar para largarlo al agua, continuando su semicírculo para llegar a Iquique. La Torre rompió el sobre sellado que llevaba a don Rafael Sotomayor (Ministro de Guerra y Marina de Chile), creyendo caer prisionero y adoptó otras precauciones extremas" (según dice el historiador Bulnes), pues la "Unión" llegó a acercársele a 2500 metros, mientras la "Pilcomayo" a todo andar descargaba sus cañones al máximo de la distancia que permitía su elevación, sin que los disparos de la "Magallanes" la tocaran.

Mas en estos precisos instantes, cuando ya el pánico se había apoderado de la tripulación enemiga, la "Pilcomayo" comenzó a perder distancia pues no podía competir su andar con el de las corbetas. La "Unión" perdía también distancia cada vez que presentaba el costado para disparar. Los tubos viejos de sus calderas empezaron a reventar a montones, rajándose a la vez las bóvedas de las hornillas a las que se metió el agua inundándolas.

Pudo la "Magallanes" con sus ventajas de andar, artillería y doble hélice, haber acertado la distancia para combatir con la "Unión" en la seguridad de que la "Pilcomayo" no la alcanzaría; pero no fue así. A las 2h. 40m. se había alargado tanto la distancia que con 3.500 metros de alza no alcanzaban los cañones de la "Unión" y ambos buques paralizaron el fuego aunque la caza siguió hasta la altura de Pabellón de Pica cuando viraron los nuestros al norte después de hacer el último disparo con la batería de estribor.

Tal fue el primer encuentro entre naves de guerra en la de 1879. A causa de la distancia no tuvieron averías graves

aunque se dispararon 226 cañonazos de los cuales nuestra división hizo 184.

La expedición de las corbetas, o incursión mejor dicho, por qué operaron a retaguardia de la Escuadra chilena, en las líneas anteriores de ella fue audaz y tuvo su epílogo en este combate indeciso. Más no se explica que se envíen, sin plan de ninguna clase, buques como la "Unión", cuyo papel en la caza acabamos de ver.

García y García dice en su parte: "Lastimoso es también, el estado en que se encontraban las calderas de la "Unión". Impulsado por el deseo de capturar al enemigo, ordené se diera la mayor presión posible al vapor, y, extrañeza y pena causa el decirlo, apenas pudo obtenerse que ascendiera a 16 libras, pero haciendo gotear por muchos sitios".

"Sin una reparación completa que permita levantar, sino las 25 libras con que antes funcionaba la máquina a toda fuerza, veinte libras por lo menos, los servicios de este buque carecerán de importancia. De eso resultó pues, que no hubiéramos podido alcanzar un andar superior al de 11 millas, mientras el enemigo corría con una velocidad superior a 12 y aun 12.5 millas".

La Torre apercibió el escape de vapor causado por esa avería y lo atribuyó a sus cañonazos, aunque ni por eso detuvo su fuga hacia Iquique.

Nuestra segunda División se abrió de la costa. La "Pilcomayo" fue a carbonear en Ilo y la "Unión" permaneció en Arica hasta el 13 cuando volvieron a reunirse y vinieron al Callao.

### Las Juntas de Marineros.—

El señor don Mariano Felipe Paz Soldán, que era ministro al declararse la guerra, trae en su Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia "una relación detallada de las Juntas de Marineros que se celebraban en Palacio de Gobierno y a bordo de la Corbeta "Unión".

Hemos creído necesario reproducirlas aquí en extenso porque en ellas se trataron asuntos importantísimos y de consecuencias.

"El Comandante Grau, en varias juntas que tuvieron lugar en la casa de Gobierno (unas algo privadas y otras con la concurrencia del Presidente de la República, de los ministros, de varios generales, de los comandantes Carrillo, Gar-

cía y García, More y otros) manifestó la necesidad de demostrar la salida de la expedición al Sur para que se hicieran cuando menos, ligeros ejercicios de cañón y maniobra; que la fragata "Independencia" con motivo de los trabajos que se hacían en ella, no había hecho ningún ejercicio de cañón, y que la marinería apenas conocía sus principales obligaciones, por ser de reciente formación; que el "Huáscar" aunque el buque más expedito de la Escuadra, estaba muy lejos de poseer la disciplina y práctica indispensables para el caso de un combate, y que era peligroso ensayarse con el enemigo en tales circunstancias. Como uno de los concurrentes hablara del gran poder del "Huáscar" el comandante Grau le replicó: "Señores es preciso que no nos formemos ilusiones; el "Huáscar" es sin duda un buque muy fuerte; pero nunca podrá contrarrestar a uno solo de los blindados chilenos, pues mientras que aquél tiene una coraza de 4 ½ pulgadas y dos cañones de calibre de 300 libras éstos tienen una coraza uniforme de 9 pulgadas y dos cañones de 250 libras a lo cual debía agregarse que por el momento no tenía el monitor balas aceradas, únicas capaces de perforar un blindaje, ni marinería siquiera medianamente expedita, en cambio de lo bien provistos que se hallaban los buques enemigos, así de los pertrechos como de la gente apropiada para el caso; no siendo de poca importancia la ventaja en éstos de tener una doble hélice que les permite ejecutar sus movimientos sin perder su posición y con suma rapidez; a pesar de todo, decía, si llegase el caso, el "Huáscar" cumplirá con su deber aun cuando tenga la seguridad de su sacrificio".

Algunos jefes de la Marina apoyaron en parte las opiniones del comandante Grau; el comandante More opinó lo mismo en lo relativo al estado de indisciplina de su buque y agregó que cumpliría en todo caso las órdenes que se le dieran".

"Juntas en Palacio acerca de la salida de la Escuadra y del Presidente. En la ciudad de Lima, a las once de la noche del día 14 del presente mes, de Mayo, estando reunidos los cinco señores ministros, en el salón de despacho de S. E. el Presidente de la República dijo éste: que conociendo la gravedad de la situación de la República, con motivo de las operaciones militares del Sur, había reunido la noche del 11 del presente una Junta compuesta del vicepresidente de la República, los ministros de Estado, lo más notable de la capital en lo civil, político y militar, así como a todos los que representaban la Prensa, eco u órgano de la opinión pública, y en ella expuso con toda franqueza el estado en que se encontraba nuestra Escuadra en el Callao y nuestro Ejército en Iquique, y el de la República de Bolivia en Tacna, a fin

de conocer cual era la opinión reinante respecto a la salida de nuestra Escuadra del Callao al puerto de Arica. En esa Junta fue unánime la opinión respecto a la pronta salida de su S.E. el Presidente, más en cuanto a la Escuadra se habían presentado varios proyectos; siendo el primero de ellos el de que pronto salieran los dos vapores blindados "Huáscar" e "Independencia" a hostilizar los puertos de Antofagasta y otros de Chile, a la vez que su S.E. se dirija a Arica para ponerse a la cabeza del Ejército del Sur Perú-boliviano; el segundo se reducía a que saliese del Callao toda la Escuadra reunida con dirección a Arica, y antes de llegar a ese puerto se desprendieran los dos blindados sobre el Sur de Iquique con el objeto de llamar la atención hacia esos puntos, mientras los monitores continuaban su viaje, y el tercero que toda la Escuadra siguiera junta hasta su destino. Contra el primer proyecto expresó S.E. que esa operación demandaba cuando menos veintiséis ó treinta días, que era una eternidad, atendiendo a la situación delicada de nuestro ejército del Sur, a la probabilidad más que segura, de que la Escuadra chilena bloqueara el puerto de Arica con uno de sus blindados y otros de sus vapores, privándonos del único puerto por donde hoy se puede auxiliar a nuestro ejército, y que es y tiene que ser la base y centro de todas las operaciones de la campaña; que las operaciones de los blindados sobre el Sur de Iquique podían ser infructuosas sino encontraban presas, y aunque bombardearían algunos puertos, también lo sería Iquique, y en este caso podían ser incendiados los almacenes de provisiones del ejército, aunque ya se habían dictado las precauciones necesarias para evitarlo".

Todos convinieron en las ventajas del tercer proyecto, pero presentaba el peligro de que antes de llegar a su destino la Escuadra, le saliera al encuentro el enemigo, y en este caso, el éxito del combate sería muy dudoso; atendiendo a que la tripulación de nuestros buques, excepto la del "Huáscar" tienen poca disciplina, porque hace una semana que se han concluido las grandes reparaciones. Sin embargo, algunos comandantes de los buques aseguran que en cuanto al ejercicio de cañón, se consideraban capaces de aceptar un combate, y si este se efectuaba en aguas mansas las probabilidades nos favorecían".

"Como algunos señores creían prudente no exponer un combate de mar sin grandes seguridades de buen éxito, S. E. dio por terminada esa sesión semi-pública, a fin de meditar lo más conveniente".

“Continuó S.E. diciendo que, la llegada de la correspondencia del Sur y el progreso de las reparaciones de la Escuadra, inclinaban más su ánimo a ejecutar el tercer proyecto de la salida de toda la Escuadra; porque consideraba remoto el único peligro de encontrarse con toda la Escuadra enemiga, mientras la situación del ejército del Sur y de esos pueblos cada día se hacía más crítica; pudiendo llegar el momento de que viéndose la población reducida al hambre, las provisiones del Ejército se concluirían más pronto, y entonces el mismo Ejército se vería en la dura necesidad de retirarse a vista del enemigo, abandonando la defensa de Iquique, y exponiéndose al desastre de una retirada por los desiertos desprovistos hasta de agua; aun cuando ya tiene dadas las órdenes más prolijas para salvar en lo posible esta situación”.

“Sin embargo de tener S.E. fundada su opinión, reunió la noche del 13 otra Junta más corta en número, pero más escogida que la anterior, y a la que asistieron el vicepresidente de la República, los presidentes de las Cámaras, varias personas notables, y los jefes de los blindados y monitores. En esta Junta se discutieron con más franqueza los anteriores proyectos, y como se emitieran las mismas ideas que en los anteriores proyectos, sin presentar otra objeción contra la salida de la Escuadra, que el peligro de encontrarse con el enemigo antes de llegar al puerto de Arica o en esta rada, se precisó la cuestión siguiente: “Una vez poseionada nuestra Escuadra del puerto de Arica ¿sería más seguro el éxito del combate? La gran mayoría de los señores de la Junta opinaron que en Arica nuestra Escuadra contaba con muchas probabilidades de triunfo. El señor Comandante Aurelio García y García fue de opinión que la estrechez de la rada de Arica, obligaría a nuestros blindados a salir de ella, y entonces no contarían con el apoyo de las baterías de tierra, y que los cañones de éstas no eran lo bastante poderosos para dañar a los blindados enemigos; y por consiguiente no debía ir la Escuadra antes de que se colocaran dos o más cañones de a 300 o más fuertes: algunos señores apoyaron al Sr. García; pero el comandante Grau y otros opinaron que, sin alejarse del alcance de las baterías de tierra, podían aceptar el combate con grandes ventajas y probabilidades de triunfo. Que la colocación de los cañones de a 300 demandaba cinco o más días, y no podía efectuarse mientras el puerto no estuviese asegurado. Con lo que así terminó esta segunda reunión”.

Continuó S.E., diciendo que como en ambas reuniones se conoció que los comandantes de los buques se encontra-

ban en situación tan difícil como delicada para expresar con entera franqueza y libertad su opinión, aunque todos aseguraron que marcharían sin trepidar a donde se les ordenara, y que saldrían, aunque no volvieran, quiso S.E. oírlos privadamente, y al efecto hoy fue al Callao, y a bordo de la corbeta "Unión" reunió a los comandante de los blindados y de los monitores; les pidió que con toda libertad le manifestaran su opinión precisando los siguientes puntos: 1°. si el enemigo los encontraba en el viaje a Arica cómo se procedería y con qué éxito; 2°. si en Arica podrían permanecer seguros los dos monitores, mientras los dos blindados hicieran sus excursiones sobre el Sur; 3°. si estando la Escuadra en Arica podía ser bloqueado el puerto. Les manifestó S.E. que para la salida y marcha de la Escuadra confiaba en que el enemigo no tendría noticia del movimiento, y lo probable sería encontrarse con un blindado y una o dos corbetas de madera, puesto que el enemigo hacía de este modo todos sus movimientos, aun para expediciones sobre puertos indefensos, lo mismo que había dicho en las dos Juntas del 11 y del 13 del presente.

"En cuanto al primer punto convinieron todos los jefes de los buques en que aun en el caso de encontrarse con un blindado, o con toda la Escuadra enemiga, podrían continuar su marcha hasta Arica combatiendo, y en caso de que el enemigo los estrechara, los monitores se batirían con ventaja, salvo que el estado de la mar no permitiera abrir las puertas de sus baterías, lo que no era probable atendiendo al estado tranquilo de la costa del Sur, y a la estación; en cuanto al segundo punto, todos opinaron unánimes, que los dos monitores se encontrarían en Arica en seguridad; respecto al 3er. punto, continuó diciendo S.E., que después de esta larga conferencia con los jefes de los buques (desde las 2 hasta las 6 de la tarde) quería oír el voto de sus ministros, tanto porque deseaba el acierto, cuanto porque comprendía su gran responsabilidad. Recapituló todo lo que había pasado en las dos Juntas; y agregó que según las noticias que había recibido del teatro de la guerra, cuyas cartas leyó, cada momento se complicaba la mala situación del Ejército del Sur; y que consideraba de gran peligro la inacción de nuestra Escuadra; cuando los peligros que corría al ir sobre Arica, aunque no imposibles, eran remotos, mientras que si de este puerto se apoderaba el enemigo nuestra Escuadra ya no podría combatirlo con ventaja. Además el

estado de vejez en que se encontraban los dos calderos de los monitores no mejoraría en un mes más, pero que hoy como después los monitores tendrían que batirse con las mismas desventajas”.

“Entró S.E. en otras apreciaciones que se desprenden de cuanto se lleva dicho y de las distintas opiniones expresadas en las dos Juntas de 11 y 13 del corriente”.

“El señor Yrigoyen dijo, que hoy, como en días anteriores, su opinión es que entre dos o más peligros debe escogerse el meñor probable, y que siendo éste la pronta salida de la Escuadra, opinaba porque saliera mañana mismo”.

“En igual sentido opinaron cada uno de los demás señores ministros. En seguida preguntó el señor ministro Yrigoyen a S.E., el presidente si había hablado sobre este proyecto con el señor general La Puerta vicepresidente de la República, porque creía conveniente ponerse de acuerdo con él, por razones que fácilmente se comprenden; contestó S.E. que ya había hablado sobre estos puntos con el general La Puerta, y éste opinaba por la pronta salida de la Escuadra; con lo cual se concluyó esta sesión”.

Como Iquique estaba ya perdido por la virtual preponderancia marítima de los chilenos, era por consiguiente obligada la ida de Arica, lo más cerca posible del ejército de operaciones que, como hemos dicho, dependía del mar y teniendo en cuenta que no hay fuerza militar en esas condiciones, que pueda subsistir si el enemigo goza de aquella supremacía, era preciso disputársela con todos los elementos navales que poseíamos y operar con premura por la natural razón de que cuanto más se tardase, la situación empeoraba.

Lo sensible en esas discusiones es que se partía del principio de poder llevar toda la Escuadra de combate cuando, como veremos pronto, los monitores no podían acompañar a los otros buques; y luego la opinión de algunos jefes de la Armada respecto a que nuestros buques llevarían ventaja en el combate de artillería, no nos la explicamos. Ni la falta de ejercicios previos, ni los hechos posteriores justificaron en lo menor semejante opinión y precisamente la incapacidad de disparar con certeza fue la causa más ostensible del tremendo golpe inicial que nos espera.

Hemos creído pues, necesario apartarnos algo de nuestra narración para que se entere detalladamente el lector de las discusiones preliminares que en Lima tuvieron lugar.

**Operaciones de ambas Escuadras.—**

La incursión de "Unión" y "Pilcomayo" causó en Chile gran sorpresa e irritó los ánimos que, como en el Perú, pedían más actividad a la Escuadra. Llamaban a la suya, los chilenos "marina dormilona" y el colérico Rebolledo no encontró mejor cosa, para distraer a sus paisanos y acallar sus justificadas protestas, que dedicarse al bombardeo, incendio y pillaje de poblaciones indefensas.

Para esto destacó de su Escuadra al acorazado "Cochrane" con la corbeta "Magallanes" a las órdenes de Simpson, comandante del primero, con instrucciones de arrasarlo Mollendo y él, con el resto de sus buques, se dedicó a los puertos tarapaqueños.

Destruyó todos los elementos de movilidad en Pabellón de Pica y Huanillos; muelles, malecones, maquinaria, grúas, lanchas etc. e incendió esas dos pequeñas poblaciones. Luego cayó sobre Pisagua, ciudad de 4,000 habitantes. Del "Blanco Encalada" y de la corbeta "O'Higgins" se desprendieron seis botes armados con el fin de llevarse las lanchas; pero el pueblo y el destacamento del batallón "Ayacucho" que guarnecía el puerto repelieron ese intento, poniéndolos en fuga. Entonces Rebolledo inició el bombardeo, disparando a todos lados durante cinco horas y causando el incendio de gran parte de la población, ayudado por la gran cantidad de salitre que había almacenada. A la vez destacaron nuevamente embarcaciones menores armadas que se parapetaron tras los buques neutrales.

Dirigieron la defensa el Capitán del Puerto, Capitán de Fragata don José Becerra, el Teniente 2°. Gaspar Ureta que estaba fuera del servicio y don Nicanor Gonzáles Larrañaga. Hubo naturalmente muertos y heridos, pero más del lado chileno.

Mientras tanto, Simpson había intentado un desembarco análogo en Mollendo; pero sufrió un sangriento rechazo, por lo cual también disparó sus cañones contra la ciudad que no recibió mucho daño por estar edificada a una altura considerable. Se llevó un buque cargado de carbón, echó a pique a otro y a varias lanchas de carga.

De Pisagua fue Rebolledo a Mejillones del Perú y arrasó la población después de haberle rechazado un desembarco y por último puso rumbo a Iquique a cuyas autoridades no-

tificó que si funcionaban las condensadoras que abastecen de agua a la población, la bombardearía.

Se paralizaron inútilmente las máquinas porque siempre bombardearon los chilenos y aun la "Esmeralda" se ocupó de cañonear los trenes que iban al interior llevando gente indefensa que huía de los horrores de la guerra.

Ni las protestas del cuerpo Consular fueron suficientes para que se aplacase la locura destructora que se había apoderado de Rebolledo y esas indefensas costas, antes emporio de actividad, cruzadas por multitud de embarcaciones de todas las banderas y que habían sustentado a miles de chilenos, yacían ahora, en menos de una semana, en un silencio de muerte; notificándose así al mundo la clase de guerra que iban a practicar los descendientes de Arauco.

Ya los políticos en sus arengas declaraban que era preciso exterminar al Perú de modo que no se levantase ni en cincuenta años, seguros como estaban de que la América soportaría impasible este inaudito escándalo; y era la Escuadra, la representante de la clase más selecta y civilizada. la que iniciaba esos actos vandálicos, precisamente en los días en que nuestros transportes recorrían, muchas veces a su vista, las costas tarapaqueñas movilizandó tropas y elementos de guerra.

El "Talismán", a su regreso de Arica, fue a Panamá a traer armas para Bolivia y las llevó tranquilamente a aquél puerto. Igual cosa hacían el "Chalaco" y la "Limeña".

Mientras tanto en el Callao, aunque tarde, se procedía con gran actividad. Después de un amago de incendio a bordo de la "Independencia", y cuya causa nunca se pudo averiguar, concluyóse de colocarle sus nuevas calderas y se le instaló, mal como veremos, un nuevo cañón Vavasseur de 150, rayado, en la proa. Se terminó de arreglar el rápido transporte "Oroya" que acabábamos de adquirir; lo mismo se hizo, en lo posible, con el "Manco Cápac" y el "Huáscar" y por último se mejoraron las calderas de la "Unión".

Sin embargo, las tripulaciones permanecían en el mismo estado de ignorancia, debido a esa obligada pasividad de los buques respectivos. En cuanto estuvo listo el "Huáscar", salió Grau a hacer ejercicios fuera de la isla de San Lorenzo y volvió convencido de la ineptitud de su gente, especialmente de los artilleros; pero, como ya sabemos, la salida al sur estaba decidida y el 16 de Mayo se hacía a la mar con el presidente General Prado a bordo del "Oroya", la "Independencia", "Huáscar", "Limeña", "Chalaco" y los dos monitores.

Estos tuvieron que regresar porque sus calderas goteaban excesivamente y al lento andar a que hubiéranse visto obligados, aumentaban el riesgo de encontrarse con la Escuadra enemiga; pero con esto se demostró que los planes propuestos en las famosas Juntas de Guerra, carecían de base, pues en los tres que se discutieron iban incluidos los monitores.

A la altura de Sangallán que se señaló como punto de reunión, perdióse mucho tiempo en dejar expedito uno de los cilindros del "Oroya" que funcionaba mal y del que se extrajeron un cuchillo y trapos viejos que estorbaban la libre distribución del vapor y que evidentemente fueron colocados por algún criminal.

El día 19 fondearon en Mollendo y ahí se les informó que la Escuadra enemiga estaba en el Sur, señalando además que el "Cochrane" cruzaba por Antofagasta y el "Blanco Encalada" en Iquique acompañados, como acostumbraban, por las respectivas corbetas. Mas en realidad ya se habían cruzado en el viaje. Cortaron los nuestros el cable, rellenaron sus carboneras; pero dejando ahí al buque proveedor que debieron llevar a Arica o echarlo a pique y por fin fondearon sin otra novedad en ese puerto.

Acabamos de decir que la Escuadra chilena se había cruzado con la nuestra y no se vieron por que Rebolledo se abrió con rumbo directo al Callao, en tanto que los peruanos iban cerca de la costa para irse enterando de las últimas noticias y guiar por ellas su viaje y operaciones ulteriores.

Cansado ya Rebolledo de las continuas quejas motivadas por su inacción y no teniendo otros puertos que bombardear, pues había permitido la tranquila fortificación de Arica; imaginó un plan ridículo para destruir a la Escuadra Peruana que suponía reparándose aún en el Callao.

Pretendía, según se dijo, arribar a este puerto en la noche y luego, con la vieja corbeta "Abtao" al mando de Thompson, cargada con bastantes barriles de pólvora y otros arreglos que la dejaran como un brulote, lanzarla encendida sobre nuestros buques fondeados.

La historia de este viaje y plan fracasados están muy bien explicados en el "Diario de la Campaña" del Ministro de Guerra y Marina en campaña Don Rafael Sotomayor y es la relación más notable de la inepticia, temor y falsedad de un Almirante cuyo cerebro no funcionaba bien casi ningún día.

Fuése pues al Callao, sin orden y además engañando a su gobierno. En nota oficial al Comandante General de Marina en Valparaíso, le decía que iba a emprender el bloqueo de Arica y en carta particular le hacía saber que "todo esto es falso".

En la madrugada del 22 de Mayo, arribó al Callao y como se enterara por unos pescadores que ya había salido parte de nuestra Escuadra, sólo permaneció tres horas y emprendió la odisea del regreso, en la que sólo una suerte tremenda lo salvó de derrumbar a su país como veremos luego.

Sotomavor dice: "El Almirante piensa, por lo que me ha dicho, que su viaje al Callao lo ha hecho para que la opinión de la prensa de Chile se satisfaga: pero que él le ha demostrado la dificultad de emprender nuevas tentativas".

### Combate de Iquique. —

Al llegar a Arica, el General Prado con la Escuadra, se enteró de que la chilena no estaba en Iquique y de otras noticias reservadas, algunas de las cuales se referían sin duda a la "Esmeralda" y los otros buques enemigos que habían quedado en ese puerto para mantener el bloqueo.

Dio Prado instrucciones verbales al Comandante Grau y en las primeras horas de la noche del 20 de Mayo zarpó dicho jefe con la Primera División Naval.

A las cuatro y cuarenta de la mañana del 21, a la altura de punta Pichalo, ordenó a la "Independencia" mantenerse sobre su máquina, mientras el "Huáscar" entraba en Pisagua con el fin de adquirir algunas noticias relativas a la comisión que debía realizar en Iquique.

Fueron a tierra el Comandante Carvajal y el Teniente Diez Canseco y como la playa estaba muy vigilada les costó mucho trabajo hacerse reconocer por las rondas y luego que se les acompañara donde el Capitán de Puerto Comandante Becerra; que el telegrafista los pusiera en comunicación con Iquique y por último que se llamará al Capitán de este puerto, Comandante Porras, para que les diera las informaciones que buscaban. Todo esto demandó un tiempo tan necesario y como se venía el día, el "Huáscar" apuró su salida dando orden de "seguir sus aguas" a la "Independencia"; pero ésta no las vio a causa de la calima y el "Huáscar" siguió solo.

Cuando hubo más luz la fragata alcanzó a ver al monitor que iba hacia el Sur y tenía los islotes Cololué por la amura

de babor. Entonces la "Independencia", que ahora daba quinientos nudos con sus nuevas calderas, arrancó a esa máxima velocidad para alcanzar al "Huáscar" pero éste llegó antes al puerto de Iquique.

La corbeta "Esmeralda", la goleta "Covadonga" y el transporte "La Mar" que eran los buques chilenos ahí fondeados, ya habían visto al "Huáscar" y levantaban vapor apresuradamente cuando llegó el monitor.

Los chilenos se movieron tomando posiciones defensivas, a la vez que el "La Mar" se dirigía al Sur con pabellón norteamericano.

Grau no creyó oportuno perseguirlo y se acercó a mil metros de distancia por el norte de los otros dos enemigos, afianzó su pabellón de combate y ordenó a la "Independencia" que, venía por ese rumbo y a unas 5 millas de distancia, que se dispusiese a pelear.

Los chilenos se habían situado a un cable de la playa, frente al lado norte de la ciudad de modo que estaban interpuestos entre ella y nuestros buques; además, quedaban tras de una fila de lanchones.

A las 8 h. 20 m. trabóse el combate entre el "Huáscar" y los chilenos. Como media hora después entró en la lucha la fragata peruana y dice Grau: "Nuestros tiros no podían ser bien dirigidos por encontrarnos en la boca del puerto bajo la acción de la mar, a la par que la puntería de los buques enemigos tenían por lo general buena dirección y elevación".

Después de la primera hora la "Covadonga" escapó del puerto bien pegada a la isla de Iquique, rascando materialmente las piedras de la playa, con rumbo al sur, hábilmente gobernada por Stanley, uno de los prácticos del puerto.

Grau ordenó que la "Independencia" por ser la de mayor andar, emprendiese su persecución, quedándose el "Huáscar" a cargo de la "Esmeralda" y como a las 10 h. 30 m. convenido de que perdía un tiempo necesarísimo, porque a cañonazos no podría hundir pronto a su enemigo, decidió recurrir con toda energía al espolón. "Pero informado, —dice Grau— por el capitán de corbeta y de puerto don Salomé Porras y por el práctico del mismo don Guillermo Checkle, quienes se encontraban a bordo desde el principio del combate, de que dicho buque estaba defendido por una línea de torpedos, intenté dirigirme por el lado sur para desalojarlo de la zona en que maniobraba defendido". Mas observando a

la vez que se dirigía hacia el norte, saliendo de esa zona, cambié de propósito y goberné directamente.

A medio cumplido de distancia detuve la máquina y la "Esmeralda" guiñando para evadir el golpe al costado, lo recibí por la aleta de babor, en dirección muy oblicua; el espolón resbaló; su efecto fue de poca consideración y quedaron abordados ambos buques, hasta que el "Huáscar" empezó su movimiento para atrás".

Otro intento y la "Esmeralda" presentó la proa salvando por segunda vez; pero muy maltratada por los choques. A cada proximación del "Huáscar" los chilenos enviaron rápidas descargas de fusilería, ametralladoras y bombas de mano, lo mismo que con sus cañones; pero era poco el daño que podían hacer al monitor porque la gente estaba bien defendida.

Por fin el "Huáscar" embistió la tercera vez a diez nudos de velocidad y logró casi partir en dos a la corbeta enemiga que se sumergió rápidamente.

A cada uno de los espolonazos, el desorden a bordo de la "Esmeralda" había sido tremendo: "Yo vi a más de uno, en actitud estática, sorprendido, como enclavado en el sitio sin acertar a hacer nada" dice un testigo del "Huáscar".

A la tercera embestida perdieron todo control y aumentaron sus bajas con los ahogados pues la tripulación se echó al agua y muchos perecieron arrastrados por el remolino del buque.

Grau gritaba "Salven a esos desgraciados" y a su orden fueron arriadas todas las embarcaciones, dedicándose hasta los oficiales a rescatar de la muerte a los naufragos chilenos.

Sesenta y tres fueron así traídos a bordo donde se les atendió solícitamente. Entre ellos venían ocho oficiales con el 2º comandante Luis Uribe que subió a cubierta y exclamó: ¡Viva el Perú generoso!.

Fueron alojados en la cámara del comandante en cuya mesa agonizaba el teniente 2º Jorge Velarde y ahí, perdida la serenidad y compostura, se dedicaron a inusitadas manifestaciones de alegría, turbando el sereno pasaje a la eternidad de un heroico oficial que, al cuidado de la bandera de su buque, había caído herido por los balazos de la "Esmeralda" y era así la primera víctima de esa inicua guerra.

Prometía mucho Velarde, acababa de terminar sus prácticas lucidamente en la Marina francesa y mereció un elogio

especial en el parte del Comandante, elogio que rara vez prodigaba el severo y poco expansivo Grau. "Tuvo además el "Huáscar" un jefe y varios marineros heridos y recibió averías en el casco, chimenea, cubierta y arboladura.

En uno de los dos primeros intentos de espoloneo cayeron o saltaron a la cubierta del monitor el Comandante Prat y algunos tripulantes de la "Esmeralda". Si fue deliberada o no su caída, la juzgan de distinto modo aquellos que presenciaron el combate o han escrito sobre el.

Grau dice que "intentaron abordar su buque y perecieron en la defensa de ese abordaje víctimas de su temerario arrojo".

El hoy Contralmirante Carvajal sólo declara: "Yo lo ví (a Prat) al comienzo del combate, de pie, sobre el castillo de su barco".

Melo, en su "Historia de la Marina Peruana", asegura que un testigo lo vio caer a la cubierta, ponerse de pie, dar unas vueltas como para orientarse y luego caer nuevamente: pero ya muerto.

Otros creen que cayó en la cubierta del monitor a causa del choque de ambos buques y que Grau no pudo verlo por impedirsele la torre de 300.

Nosotros no queremos opinar en este asunto. La defensa de la "Esmeralda" fue heroica en alto grado y suficiente para la fama de ese valeroso marino que no necesita pues, de otros atributos para su brillo; y menos de las ampullosas frases que le dedican los historiadores chilenos, que ellos son los que más han contribuido a poner en duda las claras palabras de Grau.

Hasta llegaron a decir que Prat, días antes del combate, había exclamado: "Si viene el "Huáscar" lo abordo"; cuando un marino inteligente como él jamás podía suponer que su buque con la mitad del andar del monitor pudiese alcanzarlo o que el "Huáscar" lo esperase o que usase su espolon para acercarse a la "Esmeralda", cosa a que recurrió sólo cuando tuvo el convencimiento de la torpeza de sus artilleros

Si Prat hubiese tenido esa idea, entonces no se explican ni el parte oficial de Uribe ni la relación del historiador Bulnes: "La orden de Prat no se oyó en la confusión del combate el estruendo de los cañonazos, los gritos de los soldados y los quejidos de los moribundos". De esto se desprende que la orden había sido cosa del momento y por consiguiente no hubo preparación para abordaje.

Tampoco se puede admitir que se diga que lo mataron balas peruanas; no, en la cubierta del monitor, hacia el castillo no había gente, pues se les ordenó guarecerse en la popa por razón del fuego nutrido que hacían las ametralladoras de la "Esmeralda" y es más natural deducir que estos disparos mataron a Prat.

El mismo Uribe, en un artículo titulado "Fragmentos de un manuscrito", es indirectamente de esta opinión cuando dice: "Si el comandante del "Huáscar" al espolonear a la "Esmeralda" en Iquique no hubiera estado al abrigo de su torre de mando, habría muerto cien veces antes de que el espolón de su buque hubiese tocado el costado de la corbeta chilena; y como él todos los que le hubiesen sucedido en el mando sin ese abrigo".

Volvamos al "Huáscar", el cual una vez terminada la faena de salvamento se dirigió a toda máquina al sur por donde se veía a la "Independencia" cerca de Punta Gruesa. La "Covadonga" huyó entonces y Grau a medida que fue avanzando, al ver a nuestra fragata tumbada, creyó que estuviese varada solamente pues no hacían señales anunciando que fuese más grave el accidente. Continuó pues a perseguir a la goleta chilena; pero como la distancia que los separaba era muy grande y la noche estaba próxima, Grau desistió de la caza y volvió hacia la "Independencia". Ahí cerca se convenció, con el estupor consiguiente, que era un desastre irremediable Recogió parte de los naufragos y los trajo a Iquique después de dar la orden para incendiar a la fragata.

### **Combate de Punta Gruesa y naufragio de la "Independencia".**

Dejamos a ésta, cuando a todo andar se dirigía en persecución de la "Covadonga" a la que, dados su velocidad y poder, no tardaría en apresar y destruir sin necesidad de seguirla en su rumbo; pero no fue así por desgracia.

Cuando More estuvo a tiro de cañón, inició el fuego con toda energía; pero el fracaso de los artilleros fue completo, ninguna bala daba en el blanco y el cañón de caza de 150 se desmontó.

Al darse cuenta Condell de estas circunstancias, resistió valerosamente los deseos que tuvo de rendirse aunque nuestro buque con su gran andar llegó a ponérsele a tiro de fusil que él respondió decidido y mató mucha gente.

Lo que sucedió después es mejor que lo narre el desgraciado More: "Habían transcurrido hasta entonces más de tres

horas de combate, y viendo lo incierto de los tiros de nuestros cañones, por la falta de ejercicio, pues toda la tripulación era nueva y el efecto que producían las ametralladoras y nutrido fuego de fusilería, que el enemigo hacía sobre la dotación de la fragata, que se encontraba sobre cubierta en una gran parte, por haberse estrechado tanto la distancia; acometí con el espolón por dos veces cuando las circunstancias me lo permitían; pero encontrando poco fondo, tuve que retroceder, lo que dio tiempo al enemigo para ganar al Sur”.

Resolví por tercera vez embestirle con el ariete, pegándome a Punta Gruesa, para impedirle la salida de la bahía, estrechándola en la última caleta, cuando los sondajes repetidos marcaban de ocho a nueva brazas de agua y siendo limpia la bahía, según las cartas”.

“En este momento, notando que se pegaba más a las rompientes de la punta, ordené poner la caña a babor, para rebasarla y atacar así con ventaja por el otro lado, lo que no pudo realizarse con la rapidez necesaria, por haber sido en ese momento heridos tres timoneles por el fuego nutrido del enemigo desde sus cofas; mandé dar atrás con toda la fuerza de la máquina, cantando durante todo ese tiempo los timoneles el mismo fondo anterior: es decir de nueve brazas de agua”.

“En ese instante, y cuando tocaba con el ariete a la “Covadonga”, se sintió un gran choque y quedó detenida la fragata. El golpe había sido sobre una roca que no está marcada en la carta, pues se encuentra al N. del último bajo que aparece en ella”.

“No obstante esta desgracia, al pasar la “Covadonga” por el costado de estribor, haciéndonos fuego con su artillería, nuestros cañones contestaron cuando el agua casi los cubría”...

Estas son las partes principales de la relación de la tremenda catástrofe que nos privó de la tercera parte de nuestro insuficiente poder naval.

“La Covadonga” ya sin temor ninguno se dedicó a cañonear a los naufragos que no arriaron su bandera y cuyo salvamento era difícilísimo por tener que abordar esa playa brava de olas voluminosas y repetidas, en donde se destruyeron la mayor parte de las embarcaciones menores.

Felizmente la llegada del “Huáscar” los libró del inhumano cañoneo de la goleta enemiga y los que permanecían

a bordo junto con el comandante More pudieron ser trasladados al monitor.

A la caída de la tarde los naufragos, después de contemplar por última vez los restos incendiados del gallardo buque emprendieron su triste viaje a Iquique. No hacía 24 horas que salieron de Arica henchidos de esperanzas e ilusiones de triunfo y en ese corto intervalo todo se había transformado, reduciendo aun más las expectativas del país.

### Consecuencias. —

Tuvieron una trascendencia enorme los resultados de estos dos combates que pudieron haberse reducido a un simple y corto cañoneo en la rada de Iquique y luego, sin pérdida de tiempo, haber completado nuestros buques su comisión cayendo sobre los transportes que en esos momentos habían llegado cargados de tropas y materiales de guerra a Antofagasta.

Cuando en Chile se supo que éste había sido nuestro plan el Intendente de Valparaíso. Altamirano, escribió al presidente del Consejo de Ministros don Antonio Varas:

Mayo 29. Aún no se me pasa el susto. Todo ha estado "dispuesto para una gran catástrofe".

"Huáscar" e "Independencia" debieron concluir en una hora con "Esmeralda" y "Covadonga". En seguida cayendo como lo habría hecho rápidamente sobre Antofagasta, se habrían apoderado de todos nuestros transportes. Después habrían incendiado Antofagasta y en seguida toda nuestra costa".

El resultado del encuentro de Iquique varió todo. Primero perdieron tiempo cuando hubiesen podido amanecer en esa bahía y sorprender a los chilenos que es probable se hubiesen rendido. Después se acumuló esa pérdida por la nulidad de los artilleros y la resistencia obstinada de ambos buques enemigos; pero la destrucción de la "Independencia" fue el colmo del fracaso de todo el plan.

Un brillante jefe en el momento cumbre de su notable carrera, pierde el tino y ejecuta todo lo contrario de lo que la pericia marinera exigió de él.

Sabía demasiado de lo que era capaz su tripulación, que no tenía práctica de tiro; que el barco iba lleno de gente extraña contribuyendo a aumentar el atolondramiento de esos novicios, que la costa de Punta Gruesa era muy sucia y peli-

grosa y, no obstante eso, falto por primera vez de su proverbial serenidad, lanzóse con un buque mucho más fuerte, de mayor andar y calado que su insignificante adversario, a seguirlo en todos sus rumbos y por todas partes donde el astuto Stanley quiso llevarlo, y a tratar de irsele el espolón, cuando debió navegar paralelo a él, y más apartado de la costa, teniendo muchas horas de luz todavía, seguro de que algún proyectil tocaría en partes vitales y de que el "Huáscar" no tardaría en juntársele.

Sin embargo, como una luz en la sombría catástrofe, debemos repetir que ni More ni su oficialidad abatieron su valor, sino que dispararon con el agua al cuello y la orden de More para volar el buque prueba su resolución, aunque no pudo ejecutarse porque ya el agua había anegado las Santabárbaras y cubierto todas las baterías menos la superior y como la "Covadonga" siguiera haciendo fuego y alguno de los paisanos habló de arriar el pabellón, el cirujano del buque, doctor Enrique Basadre, corrió donde More y exclamó: "Por Dios, comandante, que no arrien el pabellón: deje Ud. que nos destruyan", a lo que More respondió "Nadie ha mandado que se arrie el pabellón; que no la arrien".

Por su parte Grau procedió con su acostumbrada pericia.

Una alta autoridad militar sueca, el coronel Ekdahl, juzga que "los tres asaltos fueron ejecutados con harta destreza y después de cada choque, el comandante peruano hizo retroceder su buque con admirable presteza. "El empleo de las armas de fuego del blindado, tanto al asaltar al adversario como durante el retroceso inmediatamente después del choque muestra cuan enérgico fue el modo de operar de Grau, descartada ya la esperanza de capturar al buque chileno, como también la maestría con que dominaba la táctica del combate naval".

"Podemos sostener esto, a pesar de los resultados casi nulos de los fuegos de la poderosa artillería del "Huáscar"; pues, no tenía Grau la culpa de que los artilleros de la Escuadra peruana careciesen completamente de instrucción militar y que, por consiguiente, no pudiesen ni supiesen aprovechar sus poderosas armas. Es sabido que el gobierno peruano no había considerado necesario o posible acceder al pedido de Grau y demás marinos de su Escuadra, para demorar por un par de semanas la apertura de la campaña ofensiva naval, que se emplearía en ejecutar cerca del Callao algunos ejercicios de evolución y tiro, para instruir algo si-

quiera a los reclutas que formaban la totalidad de las tripulaciones peruanas".

Dijimos que al principiarse el combate de Iquique el Capitán de Corbeta y del puerto don Salomé Porras había ido valerosamente al "Huáscar" para advertir a Grau de la existencia de torpedos. Esto resultó falso, pero Porras lo había creído no sin fundamento, porque precisamente el día anterior los oficiales de la "Esmeralda" habían preparado un gran petardo que echaron al agua y dieron fuego con mechas Bickford lo que originó la creencia de estar defendida la "Esmeralda" por torpedos.

Los chilenos se portaron a la altura de su deber en ambos combates. Si en un principio la "Covadonga" que estaba de guardia, no supo darle a este rol toda su importancia y permaneció en el puerto, permitiendo así que los nuestros se acercaran casi sorpresivamente y que la "Esmeralda" no pudiese fugar; en cambio borró con creces esta falta resistiendo valerosamente y con gran destreza a las embestidas de la fragata peruana y aunque su indiscutible triunfo por más indirecto que parezca, lo manchó cañoneando a su adversario cuando ya estaba indefenso; no cabe duda que su firmeza contribuyó mucho a desconcertar al Comandante Morel.

Esto y la denodada resistencia de su compañera en Iquique cambiaron casi totalmente el curso de los acontecimientos, que ya no podía dudarse serían contra el Perú.

Como una lección tremenda, es preciso detenerse a considerar qué rumbo hubiese seguido la guerra si como era natural no se pierde la "Independencia".

Este buque era superior al "Huáscar" en andar, en realidad superiorísimo, pues le llevaba cuatro nudos de ventaja; tenía igual coraza, y aunque los cañones del "Huáscar" eran de 300, la fragata contaba con dos de 150 mucho mejor instalados aunque no tan defendidos y con una poderosa batería de cañones de 70.

Ambos buques, bajo el mando superior de Grau conforme se les había puesto, habrían acabado con los transportes de Antofagasta y obligado a capitular al Ejército de Chile por falta de agua, antes de que viniera su Escuadra.

Si el "Huáscar" solo, trastornó los planes de Chile, llenó de pánico a los transportes, buques menores y litoral del enemigo, ¿qué no hubiese hecho la "Independencia" que con su gran andar jamás hubiese sido encerrada por los blindados chilenos? Recordemos que la "Unión" con menos an-

dar escapó en Angamos, que en este combate conforme se desarrolló, acaso el "Cochrane" no hubiese podido resistir a nuestros dos blindados pues las probabilidades de espolarlo hubiesen sido muchas.

Ninguna de las naves de madera de la Escuadra de Chile se habría apartado de su acorazado y el combate nocturno de Iquique hubiese sido un triunfo espléndido de Grau.

Los acorazados chilenos habrían quedado en parecida situación, al menos por mucho tiempo, a la de nuestros monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa", meras baterías flotantes ¡Cuánto perdimos por el atolondramiento de un instante!

Ahora no le quedaba al Perú más que el "Huáscar" cuya suerte, a la larga, estaba perfectamente marcada y así pues, casi nada significó que el bloqueo de Iquique fuese levantado por algún tiempo a consecuencia de este combate.

## CAPITULO XIII

### CAMPAÑA NAVAL HASTA LA PERDIDA DEL "HUASCAR"

#### La última semana de Mayo.—

A su vuelta a Iquique y después de desembarcar a los pasajeros, cadáveres y heridos, el "Huáscar" salió a pasar la noche afuera cruzando por esas costas. Avistó al "Chalaco" en Pisagua, se enteró de su comisión, ordenóle venir a Iquique a cumplirla y en la mañana del 22 se dedicó a hacer carbón rápidamente, tomándolo del "Chalaco", de tierra y de una lancha que había dejado el enemigo; después despachó al "Chalaco", a Arica, llevando a los naufragos de "Independencia" y "Esmeralda".

Durante la travesía More refirió al Comandante del "Chalaco", el hoy Vicealmirante Villavicencio, todas las incidencias del naufragio de la "Independencia" y terminó con estas palabras: "He perdido el buque que la nación me confió; asumo la responsabilidad y pagaré con mi vida el desastre". Y así lo cumplió el infortunado marino. Sus sentimientos elevados desecharon el suicidio porque no era capaz de desertar del dolor. Absuelto por el Consejo de Guerra, no lo fue por su conciencia y cuando se le nombró jefe de las baterías del morro de Arica, fueron innumerables las veces que, modestamente, pero con todas las fuerzas de su noble alma, buscó la muerte. A bordo del "Manco Cápac", sin puesto alguno; en plena cubierta, salía al encuentro del hierro enemigo y cuando en Arica se "quemó el último cartucho" cayó al lado del inmortal Bolognesi con el cráneo deshecho por feroz culatazo. . . . .

Había nacido en Lima, el 27 de Febrero de 1836, del matrimonio del noble británico, Sir John More y de la dama peruana doña Dolores Ruiz.

Hizo sus estudios de Ingeniería en Londres y poco después, en 1853, sentó plaza de aspirante en la Armada Británica, en la que permaneció hasta que, el 4 de Setiembre del mismo año, se embarcó en la fragata peruana "Apurímac",

que había hecho construir por esa época, en los astilleros ingleses, el gobierno peruano.

En Diciembre de 1855 ascendió a Alférez de Fragata y a Teniente segundo en 1858, tomando parte en el combate de Abtao, bajo las órdenes de Villar, habiéndosele confiado a raíz de esta acción naval, la comandancia del "Chalaco", primero y de la "Unión" después.

En el curso de esta historia, hemos asistido a los actos posteriores de su brillante carrera, tan trágicamente terminada.

Recién el 24 en la madrugada salió al sur el monitor y este nuevo retardo terminó con la posibilidad de haber encontrado la gran flota de transportes que hasta ese día 24 precisamente, había estado en Antofagasta descargando tropas y material de guerra.

Dejemos navegar al "Huáscar" rumbo al sur y volvamos a la Escuadra chilena que el 22 regresaba de su fracasada excursión al Callao.

Esta vuelta fue desastrosa y pudo culminar en una catástrofe si nuestras autoridades se hubiesen dado cuenta de que andaba escasa de carbón. Dice Bulnes: "volvían como una armada en derrota". "Los blindados economizando las paladas de carbón para poder llegar a Iquique; el "Abtao" a remolque".

En esas condiciones se cruzaron con el transporte "Oroya" y ni siquiera intentaron perseguirlo. El 26 arribaron a la bahía de San Nicolás para distribuirse los restos del carbón y con grandes esfuerzos llegaron a Mollendo.

Ahí se hubieran quedado representando el último acto de la guerra que pudo acabar así con extraordinaria rapidez; pero el buque con carbón que nuestra Escuadra había dejado en ese puerto, les sirvió para reportarse milagrosamente. Siete horas permanecieron carboneando y a la vez rasteando el cable.

Ese mismo día, el "Chalaco", que iba al Callao, había capturado frente a Tocopilla a la barca chilena "Anita" cargada de carbón que llevaba a la Escuadra de su país. Remitióla al Callao, mientras él, después de haber dejado en Iquique al Presidente de la República y dos batallones bolivianos, pasaba impunemente, cerca de la Escuadra de Rebolledo; pero sin darse cuenta de la inacción del Almirante chileno.

Salieron sus buques de Mollendo con rumbo a Iquique a donde por fin llegaron siempre escasos de combustibles:

Bulnes dice: "Si Grau sospecha la situación de nuestra escuadra pudo reparar con creces el desastre de la "Independencia" porque encerradas nuestras naves en Iquique por falta de carbón, en frente de una ciudad enemiga, pudo bloquearla colocándose en la entrada del puerto e impedir la entrada a los transportes que le llevaron carbón y víveres.

Prosigamos ahora con la expedición del "Huáscar", el cual se acercó a Pabellón de Pica a reconocer un vapor que resultó el "Valdivia" de la Compañía Inglesa. Al amanecer del 25 avistó otro que parecía el chileno "Ytatá" por sus sospechosas evoluciones y su huida a toda fuerza. Persiguiólo durante cuatro horas; pero fue imposible darle caza y entonces el "Huáscar" se fue sobre el pailebot peruano "Recuperado" que después de su captura por el enemigo se dirigía a Antofagasta. Este pailebot y otra represa, la goleta "Clorinda", fueron incendiadas, salvando a sus tripulaciones, por carecer el monitor de la gente necesaria para marinarlos.

Entró luego a Mejillones de Bolivia y destruyó las lanchas de carga, saliendo en la noche para Antofagasta y en la mañana del 26 avistó al transporte "Rimac" que a toda fuerza iba al Sur. Persiguiólo por cuatro horas; pero, como iba a la vela y máquina, la caza era infructuosa, de modo que regresó a Antofagasta.

Al llegar a este puerto, volvió a avistar al "Ytata" y tampoco pudo alcanzarlo aunque le hizo varios disparos y lo persiguió a todo andar. A su vez las baterías de Antofagasta dispararon contra el monitor que regresó a la bahía y se mantuvo parado por espacio de media hora y muy próximo a tierra reconociendo las defensas.

Estas consistían de tres baterías rasantes, en barbata, con cañones de grueso calibre, situadas en el centro y extremos de la población y además la cañonera "Covadonga" que se había guarecido tras de los buques mercantes y de la barra del puerto.

Como no repitieron sus disparos, el "Huáscar" comenzó a cañonear las máquinas condensadoras situadas al norte y entonces se reanudó el combate que duró dos horas, hasta las 7h. 15m. cuando el "Huáscar" hizo el último disparo y suspendió el fuego, como dice Grau: "por la consideración de no lastimar intereses neutrales y gente indefensa".

El "Huáscar" recibió dos cañonazos en el casco y disparó 16 tiros de 300 y 8 de 40, mientras las baterías y la "Covadonga" hicieron más de 80.

Volvió al fondeadero en la mañana del 27, arrió sus embarcaciones y "con ellas por un lado, y el buque por otro, pude tomar el cable y cortarlo sin ser absolutamente molestado durante la operación" para la que hubo de aproximarse a 600 m. de tierra.

El General en Jefe Arteaga, del Ejército chileno, dijo en carta a su hijo Domingo: "Mayo 30— "El ataque del "Huáscar", sino ha incendiado y derramado sangre, ha trastornado y paralizado toda operación y héchonos gastar dinero para poner en salvo víveres y demás objetos que podía destruir el incendio. La población huyó en su totalidad y la escasez de agua fue lamentable".

Salió el monitor a reconocer al vapor inglés "Ayacucho" y volvió al fondeadero hasta las 9 de la noche. Siguió al norte y a las 4 de la mañana del 28, frente a la roca Abtao en la Punta de Mejillones, avistó las luces de tres buques navegando en convoy rumbo al sur, se aproximó a ellos y resultaron los de Rebolledo que habían pasado frente a Pisagua.

En Cobija destruyó también los elementos de movilidad, recuperó a la goleta "Coqueta", apresado por los chilenos y la envió a Arica. Mas tarde capturó a la barca "Emilia", chilena, cargada de metales con destino a Lota. Había izaado la bandera nicaragüense. Los nueve individuos de su dotación quedaron en el "Huáscar" y el buque, a cargo del Teniente 1º Melitón Rodríguez, envió al Callao.

Fue después el monitor a Tocopilla, en la mañana del 29 a Patillos y luego a Iquique donde vino a bordo el General Prado y ordenó que el buque fuese a carbonear a Ilo y de ahí al Callao a repararse, sino le era posible estar al día siguiente en Iquique.

En cuanto carbonéó salió para este puerto, dejó el alambre telegráfico que había capturado en Mejillones de Bolivia y salió para pasar la noche fuera de la bahía.

Volvió a ella en la mañana cuando avistó por el norte a unas cinco millas de distancia a tres de los buques de Rebolledo.

Conforme a sus instrucciones, rehuyó el encuentro, arrumbó primero al W y luego poco a poco al norte seguido por los chilenos.

El "Cochrane" se quedó atrás por falta de carbón y el "Blanco Encalada" y la "Magallanes" persistieron en la caza que duró siete horas.

La distancia iba acortándose rápidamente en la proporción de 600m. por hora, pues las máquinas del monitor no daban el andar máximo a causa de fermentación en sus calderas y de la mala calidad del carbón que usaban en esos momentos. Entonces Grau, ordenó echar al agua el carbón malo y al mismo tiempo tomó la resolución feliz de presentar el costado y disparar con los cañones de la torre, manobra que el "Blanco Encalada" tuvo la torpeza de imitar sin necesidad puesto que la disposición de su batería principal le permitía disparar sin alterar el rumbo. Entonces Grau se puso otra vez en su primitiva dirección y precisamente en el mismo instante en que su buque arrancaba con toda su velocidad por estar quemando del carbón bueno de reserva.

Después de un cambio de balazos se alargó nuevamente la distancia y los chilenos tuvieron que disistir de la persecución. "A esta hora, 3 de la tarde, dice Rebolledo en su "Manifiesto" el buque almirante tenía en sus carboneras quince toreladas de carbón y la "Magallanes" para dos días de consumo en la cocina". Pero la verdadera causa de su fracaso fue la torpeza con que maniobró en el momento decisivo.

Siguió el "Huáscar" su rumbo a Ilo y en el trayecto, a las 5 de la tarde, avistó a un transporte que huyó a toda máquina al sur siendo perseguido por el "Huáscar" por más de dos horas.

Siguió luego el monitor su rumbo al Callao. En el momento del combate con el "Blanco Encalada", desapareció de a bordo el joven Antonio Cucalón que iba como pasajero y cuya caída al mar nadie vió. Desde entonces se llaman "Cucalones", en la costa oeste de Sudamérica a todos los que viajan en condición indefinida.

No fue afortunada esta semana larga de correrías del glorioso barco peruano; si bien había escapado dos veces de un serio encuentro con la poderosa flota enemiga y había destruído elementos marítimos de poca importancia; en cambio de las presas que hizo, tres eran anteriormente peruanas y tuvo que destruir dos, se cañoneó infructuosamente con las baterías de Antofagasta sin averiar siquiera las condensadoras de agua; dió inútil caza a cuatro transportes enemigos y lo que es más sensible, no tuvo la fortuna de llegar a tiempo a ese puerto cuando estaba lleno de transportes, ni de encontrar a los acorazados chilenos faltos de carbón. Pero na-

da de estos fue por culpa del monitor sino las consecuencias del desgraciado encuentro de Iquique. ¡Ahora se empezaban a cosechar los resultados de la pérdida de la "Independencia"!

Por orden de nuestro gobierno y para reemplazar a ésta, los diplomáticos peruanos andaban gestionando activamente en Europa, la compra de elementos navales y habiendo el gobierno francés puesto a la venta los acorazados "Solferino" y "Gloire", se trató de adquirir el segundo. Un agente de Nicaragua se presentó como interesado; pero el representante del gobierno de París Mr. J. Fuiellet, persuadido de que la compra era para el Perú, avisó al ministro chileno Blest Gana quien interesándose con el ministro de Relaciones Exteriores Mr. Waddington, obtuvo que se suspendiera la venta.

Tarde era ya para buscar reemplazos o aumentos a nuestra Escuadra en plena guerra y marcada por un destino adverso por ese mismo gobierno que no supo reforzarla a tiempo.

### Operaciones de la Escuadra Peruana. —

Si bien durante el mes de Junio no hubo operación naval de gran importancia puesto que el "Huáscar" estuvo reparándose hasta Julio en el Callao; nuestros transportes siguieron llevando al teatro de la guerra y de Panamá al Callao grandes cantidades de material y buen número de soldados.

"En la ejecución de su plan de operaciones, los transportes peruanos llevaron su misión con una habilidad y energía que merecen los más grandes elogios. Es cierto que la suerte les favoreció muy amigablemente más de una vez; pero también lo es que ella suele favorecer con más frecuencia al que obra enérgicamente que no al que espera sus favores con los brazos cruzados".

Así dice Ekdahl de nuestros transportes y Vicuña Mackenna y Bulnes les llaman, "diligentes, audaces, resueltos, ágiles y bien gobernados" y agregan que "hicieron una campaña naval útil y gloriosa".

Efectivamente: el "Chalaco" llevó tropas y cinco mil fusiles a Iquique, el "Talismán" trajo de Panamá armas para Bolivia y proyectiles comprados en Francia para la Escuadra: llevó otros cinco mil fusiles y a los torpedistas y torpedos para la brigada que se formó en Arica a cargo de Leoncio Prado y regresó a Panamá por más armamento; el "Oroya" transportó de Panamá cinco mil quinientos fusiles, tres millo-

nes de cartuchos, seis cañones y dos ametralladoras para el Ejército boliviano y más proyectiles para la Escuadra; dejó parte de su cargamento en el Callao, y el resto lo desembarcó en Arica; el "Limeña", transportó también tropas y material de guerra entre Panamá, Callao, Arica e Iquique y por último el "Talismán" volvió a Arica con tropas y vino al Callao tranquilamente.

Ante el recuerdo de esta actividad, exclama Bulnes: "El sector naval situado entre el Callao y Panamá era recorrido tranquila e impunemente por los transportes peruanos. Diríase que esa mar se encontraba en la situación de aquellos recintos sagrados que tenían las ciudades medioevales, a donde no podían ser perseguidos los combatientes. Mientras la débil flota de guerra del enemigo amenazaba por doquier la retaguardia de nuestra línea naval y alarmaban las poblaciones costaneras desde Tocopilla hasta Valparaíso, sus transportes iban y venían por el norte conduciendo elementos militares".

Pero con la acostumbrada maña y tacañería chilenas se guarda muy bien de decir que aquel recinto sagrado se extendía desde Panamá hasta Pisagua y aún hasta Iquique y Tocopilla bien a retaguardia de la línea de bloqueo de la Escuadra del almirante Rebolledo.

Con el término de las reparaciones del "Huáscar" al iniciarse el mes de julio comenzó la actividad un tanto interrumpida de nuestras naves de guerra y también la alarma en las costas chilenas y a bordo de su Escuadra que un mes largo no había osado siquiera ir a interrumpir la erección de las fortificaciones de Arica.

La pequeña "Pilcomayo" salió al sur el 4 de Julio, convoyando al transporte "Oroya" cargado de tropas que llegaron a Pisagua el día 5. A las 11 h. de la mañana comenzó el desembarco ayudado por las embarcaciones menores de ambos buques y por las de tierra y a la 1 h. 30 p.m. quedaban listos para zarpar: el "Oroya" hacia el norte y la cañonera hacia el sur con recalada en Iquique y caleta de Patillos, entrando el 6 en Tocopilla donde quemaron trece lanchas de carga y apresaron a la barca "Matilde" que echaron a pique a cañonazos por supuesto después de salvar a la tripulación. Avanzaron todavía 35 millas más al Sur para reconocer un humo que se veía hacia el N.W.; pero a la 1 h. 15m. de la tarde notaron que era buque de guerra y venía en convoy con otros dos. Arrumbó la "Pilcomayo" al sur, sobre Cobija; pero pronto tuvo que cambiar de rumbo pues el "Blanco Encala-

da" emprendió la caza por espacio de 180 millas sin poder darle alcance. Esto para los chilenos "era la repetición del acto audaz que había intentado en abril en compañía de la "Unión". Lo que tenía de irritante era la confianza con que el barco más débil de la Armada peruana se lanzaba a amagar la retaguardia del sector de costa que dominaba nuestra flota".

Tanta seguridad habían tenido de capturar a la pequeña cañonera que en Chile se dió la noticia como realizada.

Altamirano desde Valparaíso, decía: "Venir la Pilcomayo" a Tocopilla a destruir lanchas a las barbas de nuestra Escuadra, es algo que no se explica" y la impresión que causó en el ánimo de Rebolledo este audaz viaje fue la causa de que fuera a Iquique a vengarse con el bombardeo nocturno y sin notificación de esa poblada ciudad.

La indignación que produjo este acto cobarde e inhumano fue grande, y enérgica la protesta del Cuerpo Consular al que había ofrecido no ofender al puerto sin causa justificada y sin previo aviso.

### **Combate nocturno de Iquique. —**

En tanto que estos sucesos se producían en el sur, el "Huáscar" zarpaba del Callao para Arica, llegando el 8 y zarpando al día siguiente con rumbo a Iquique.

Estudiado el sistema de bloqueo de los chilenos se había ideado el plan de enviar al "Huáscar" a este puerto para intentar en la oscuridad de la noche el espoloneo de uno de los blindados o cualquiera otra operación que se ofreciese.

Esa noche 10 de Julio, bloqueaban el puerto "Cochrane" "Magallanes", "Abtao" y "Matías Cousiño" y a la llegada del "Huáscar" todos, menos el último, habían salido como de costumbre a cruzar por las afueras de la bahía. Cuando el monitor salía de ella hacia el W. a las 2 h. 30 m. a.m., se topó con el "Cousiño" y como siguiera huyendo le disparó con fusiles para obligarlo a rendirse sin tener que cañonearlo y que fallara lo principal del plan. Pero el Capitán Castleton, amigo de Grau, gritóle "¡Comandante Grau no me mate más gente estoy rendido!" a la vez que seguía corriendo hacia afuera.

Entonces estalló la cólera del generoso marino peruano y dió el orden de ¡fuego a los cañones! Quedaban sin efecto la sorpresa. Al ruido acudió primero la "Magallanes" a la que trató de espolonear el monitor; pero sin resultado, por-

que la corbeta giraba fácilmente con su doble hélice y porque llegaron también el "Cochrane" y la "Abtao" trabándose un combate a corta distancia que duró una hora hasta que el "Huáscar" se desprendió hábilmente embistiendo de nuevo con su espolón a la "Magallanes", y seguido por el "Cochrane" continuaron el cañoneo hasta el amanecer cuando cesó por haberse aumentado la distancia aunque el acorazado chileno siguió la persecución hasta las 11 del día. El "Huáscar" recibió varios cañonazos que le atravesaron la coraza; pero no tuvo pérdidas entre su personal y regresó sin novedad a Arica.

### Captura del "Rimac"

El 17 de Julio salió nuevamente de ese puerto el monitor para buscar y hostilizar al enemigo en sus costas, llevando también a las órdenes de Grau a la Corbeta "Unión".

En mejillones de Bolivia se enteró por un buque inglés de algunos datos referentes a los transportes del enemigo y continuaron a Antofagasta por donde persiguieron a un buque de guerra muy semejante a la corbeta "Abtao" y que resultó ser la cañonera francesa "Hugón" que se entretuvo en despistar a nuestros buques llevándolos hasta Mejillones y fracasando así el plan que llevaba Grau, porque de ese puerto se avisó por telégrafo a Antofagasta. Suponiendo esto Grau resolvió continuar a las costas de Chile.

El 19 en la mañana la "Unión" capturó a la barca chilena "Adelaida Rojas", cargada de carbón; la marinó y envió al Callao.

En las primeras horas del 20 y frente a Chañaral cayó también en manos de nuestros buques el bergantín "Saucy Jack" cargado de cobre y lo mismo que al anterior lo tripularon y enviaron al Callao saliendo ellos después de destruir las lanchas de carga. En Caldera penetraron en la bahía sin que las baterías los hostilizasen y a las 8h. 30m. p.m. salieron al sur entrando en Huasco al amanecer del 21 y en Carrizal Bajo en la tarde, destruyendo en ambos puertos los elementos de movilidad.

El 22 volvieron a Chañaral y capturaron a la barca "Adriana Lucía" cargada de cobre que fue remitida al Callao a cargo de un oficial, dos guardiamarinas y ocho marineros del "Huáscar". Ese mismo día entró la "Unión" en Pan de Azúcar y destruyó todas las lanchas.

Siguieron al norte y a las 6h. a.m. del 23 la "Unión" que se había separado del "Huáscar" para unírsele a veinte millas

de Antofagasta, emprendía la caza del transporte "Rímac" en momentos que el "Huáscar" los avistaba y venía a todo andar a cortar la retirada al chileno.

La "Unión" con su gran velocidad disminuía la distancia disparándole a la vez con sus cañones chicos. A las 10 h. 15m. cuando el "Huáscar" estuvo a tiro, le disparó un alto de 300 que acusó la rendición del "Rímac".

Inmediatamente se le puso el "Huáscar" al costado y envió gente para tripularlo al mando del Capitán de Fragata M. Melitón Carvajal quien encontró que la marinería y los soldados, en la más completa desmoralización, se habían embriagado y hubo de mandarlos a las bodegas.

La caza duró cuatro horas y había muerto un soldado y cuatro heridos del regimiento "Carabineros de Yungay" que traía a bordo el "Rímac".

Fue una presa peligrosísima: aparte del barco que era de buen andar de 2.000 toneladas y 5 cañones cayeron en manos de nuestros buques 258 soldados de uno de los mejores regimientos de caballería chilenos con sus 15 jefes y oficiales; 260 caballos, 1000 toneladas de carbón, armamentos, proyectiles, otros importantes artículos de guerra, la tripulación del buque y la correspondencia oficial.

Ekdahl reconoce que "fueron muy hábiles las disposiciones que el comandante de la división peruana dictó para capturar al convoy chileno a su entrada a Antofagasta al amanecer del 23 de Julio y gracias a ellas la escapada del "Rímac" se hizo imposible".

Siguió el convoy a Arica en cuya bahía fondeó el 25 a las 9h. 30m. a.m. causando gran alegría.

En Chile se produjo un estupor y desorden tremendos. Una gran poblada juntóse en Santiago, denostó al Presidente, apedreó al ministro de la Guerra y hasta la guardia del palacio se adhirió al pueblo. Renunció el gabinete y aun hablóse en esos días de una crisis presidencial.

Antes de entrar a la sala de sesiones del Senado volvieron a apedrear al ministro de la Guerra y dentro del recinto fue ofendido por el senador Vicuña Mackenna. Renunciaron también los Intendentes Generales del Ejército y de la Armada y el Comandante General de Marina.

El Presidente de la República escribió a don Rafael Sotomayor: "La interpelación del Senado y las escenas vergon-

zosas acaecidas con motivo de la pérdida del "Rímac" me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en la guerra".

Pero esa desgracia y los desórdenes que la siguieron debían influir mucho para que se acelerara la fecha de la caída del "Huáscar".

El almirante Rebolledo fue reemplazado en el mando de la Escuadra por el Capitán de Navío Galvarino Riveros que era capitán de puerto de Valparaíso y que gozaba de fama que no demostró después, como veremos. Se nombró Mayor de Ordenes al Capitán de Fragata Luis Castillo en lugar del de la misma clase Salamanca; comandante del "Cochrane" al mejor marino de Chile, don Juan José Latorre, de la "Magallanes" a Condell y otros cambios de menor importancia.

Se trajo sucesivamente a Valparaíso a los acorazados "Cochrane" y "Blanco Encalada", se les quitó el émbolo de madera del casco, recorriéronse sus máquinas, se les cambió algunos maquinistas y personal subalterno y se les limpió los fondos por medio de buzos con lo que se obtuvo que desarrollaran más andar. A la "O'Higgins" se le cambiaron las calderas y a otras se les mejoró la artillería.

Fue esa segunda expedición del "Huáscar" la mas feliz y fructífera; disminuyó aunque sea por el momento la caballería de Chile, aumentó nuestros elementos de guerra terrestres y navales, descubrió planes del enemigo y apresó cargamentos y barcos mercantes valiosos.

### 3ª expedición del "Huáscar" y otras operaciones.—

Por los papeles capturados en el "Rímac", se supo que en Chile esperaban uno o dos vapores cargados de artículos de guerra y que naturalmente vendrían por Magallanes.

Por esta noticia se planeó una expedición de la corbeta "Unión" a ese estrecho; mas, para despistar a los chilenos y conseguir otros objetivos que también se habían contemplado y para cuya ejecución se esperaba un momento favorable, combináronse tres operaciones navales a efectuarse por la misma época y que se cumplieron de modo magistral aunque sin obtener de algunas de ellas todo el fruto que se esperaba; pero sólo debido a la suerte.

La "Unión" como decíamos recibió orden de alistarse para ir hasta Punta Arenas, que era en ese tiempo una peque-

ña colonia chilena situada como ahora en la villa continental del estrecho de Magallanes a una trescientas millas de la boca occidental o del Pacífico.

El monitor "Manco Cápac" debía venir del Callao a Arica para reforzar esa base naval y el "Huáscar" excursionaría por tercera vez a las costas chilenas con el fin de distraer a la Escuadra enemiga de los otros dos objetivos.

Salió la "Unión" al sur el 31 de Julio. En los primeros días de Agosto zarpó el "Manco Cápac" al mando del Capitán de Navío don Camilo Carrillo y convoyado por los transportes "Oroya" y "Limeña" que llevaban tropas y material de guerra. Llegaron sin novedad a Arica el 7 y el 1º de Agosto a la 1h. 40m. de la madrugada emprendieron campaña al Sur el "Huáscar" y el transporte "Rímac" abriéndose de la costa para no ser vistos por el enemigo que estaba bloqueando Iquique.

A las pocas horas de navegación fue creciendo el oleaje hasta obligarlos a disminuir el andar. El 3, en la madrugada, se le rompió una de las excéntricas de la máquina al "Rímac" a causa de las fuertes cabezadas que daba por el temporal y aunque estaba la mar muy dura, mandó Grau maquinistas del "Huáscar" para ver lo que pudiera hacerse y resultó que con la reparación provisional, única posible, sólo le permitiría seguir dando adelante despacio.

Entonces decidióse mandar el buque al Callao para su compostura y mientras tanto se aprovechó para tomar carbón del transporte, ejecutando esa faena, rara en aquellos tiempos aún con la mar en calma, con la mayor destreza en medio del fuerte temporal. Después siguió cada buque su rumbo.

El 4 detuvo el "Huáscar" al vapor alemán "Ibis" y por pasajeros tuvo vagas noticias de hallarse en Coquimbo el "Cochrane".

Para cerciorarse arrumbó a Caldera en cuya boca se detuvo enviando un bote que recorrió la bahía y sólo encontró al transporte "La Mar"; pero, como era preferible irse sobre el acorazado para no perder tiempo siguió inmediatamente su viaje.

Entonces volvió a interponerse la suerte adversa: el temporal arreció de tal modo que el buque luchaba contra las grandes olas casi sin avanzar y produjo la rotura de dos falcas de proa y averías en los botes. Viendo que el tiempo

no amainaba y que el carbón iba escaseando, se decidió Grau a virar al norte con dirección a Caldera en busca del "La Mar".

El 6 a las 8 de la noche llegó a este puerto. Reconoció el fondeadero con el buque y con sus botes y sólo se encontró al vapor inglés "Valdivia" que dio la noticia de que el "La Mar" se había enmendado cerca del muelle y en poco fondo. Buscó el "Huáscar" un pasaje para acercársele y aunque la luna había salido no lo vio por estar muy cerca de la playa.

A las 11 de la noche salió con dirección a Taltal. Estaba en la maniobra de destruir las lanchas en ese puerto el 7 en la tarde, cuando inesperadamente se presentaron en la parte norte de la entrada el "Blanco Encalada" y otro buque enemigo, el transporte "Itata".

Inmediatamente arrancó el "Huáscar" a todo andar y arrumbó al S.W. y continuó seguido por ellos hasta la noche en que ya fuera de su vista, viró al S, luego al E. y por último al Norte tocando a su vuelta en Cobija, Tocopilla o Iquique donde estaba el "Oroya" que, como dijimos, había ido con tropas y material de guerra. Salieron juntos para Arica donde fondearon el 10 de Agosto.

Tampoco tuvo éxito, como en la anterior, esta expedición del "Huáscar" que resultó casi inútil por la mala suerte que cruzó los planes de nuestro audaz marino, aunque en ella, a más de demostrarse una vez más su gran serenidad y conocimientos marineros, se cumplió el objeto primordial del viaje pues mantuvo distraídas y al sur las fuerzas navales de Chile.

#### 4ª expedición del "Huáscar".—

Doce días después de terminada la anterior comisión volvía el "Huáscar" a partir al Sur en convoy con el transporte "Oroya".

Ahora iban con intención de echar a pique algún buque enemigo por medio de dos torpedos Lay que embarcaron en Iquique junto con los ingenieros Chester y Arancibia encargados de su manejo, pues eran nuevos para nuestros oficiales de Marina y en esencia diremos que se manejaban desde a bordo por medio de un cable, de modo que su exactitud resultaba muy aleatoria y para tener probabilidades de acertar al blanco había que acercar bastante el buque.

Zarparon de Iquique el 24 a la 1 h. 45 m. de la madrugada y un poco al N. de Antofagasta encontraron al vapor

inglés "Ilo" que venía de aquel puerto con el Alférez de Fragata Ricardo Herrera enviado a informarse. Notificó que el "Blanco Encalada" no estaba en Antofagasta y presentó un croquis de la situación de los buques enemigos que estaban ahí fondeados.

Llegaron a Punta Jara a las 4 p.m. del mismo día. A las 10 de la noche ordenó Grau al comandante de la "Oroya" que se mantuviese a la altura de Antofagasta, mientras él entraba al fondeadero en donde se encontraban las corbetas chilenas "Magallanes" y "Abtao", el transporte "Limari" y otro vapor pequeño, todos bien pegados a tierra y tras de los buques mercantes.

En momentos que el "Huáscar" pasaba la primera línea de éstos, el bote chileno de ronda disparó un cohete de alarma, pero el monitor continuó internándose hasta ponerse entre 300 y 400 metros de los enemigos.

No era posible irseles al espolón porque los arrecifes y los 14 buques mercantes lo impedían y tampoco usó de sus cañones por temor a los daños que con lo incierto de las punterías podía causar a la propiedad neutral. Trató entonces de utilizar los dos torpedos. Echóse uno al mar pero, lejos de seguir en dirección del enemigo, viró para el "Huáscar" y acaso hubiese chocado con el monitor si no se echa al agua el Teniente Diez Canseco y con su cuerpo lo desvía, corriendo peligro de ahogarse por habersele llenado de agua las altas botas que llevaba y que en su precipitación había olvidado quitarse. Fue salvado por el Teniente Heros, Guardiamarina Bonnemaison y el guardián Nogueras que le arriaron un cabo y el Teniente Heros a cargo de un bote trajo el torpedo cuyo mecanismo o no fue muy regular o era desconocido de los ingenieros que lo manejaron.

A las 6 de la mañana salió el "Huáscar" fuera del puerto a reunirse con el "Oroya" e ir a Taltal a donde llegaron al amanecer del 26, tomaron nueve lanchas de carga de las que seis fueron remolcadas por el "Oroya" y las otras destruidas junto con una lancha de vapor. El día anterior había estado el "Blanco Encalada" en ese puerto y zarpado con rumbo al Sur.

Despachó Grau al "Oroya" a Arica, sacó a remolque un pontón e hizo ejercicio de tiro sobre él durante dos horas hasta destruirlo.

En la noche cruzó a 25 millas frente a Taltal, fue al día siguiente a reconocer los puertos Blanco Encalada y Cobre

al oscurecer se colocó a barlovento de Antofagasta a cuya bahía ingresaron cañones y dos ametralladoras para el ejército boliviano y entró a las 11 a. m. del 28 con la intención de rastrear el cable.

### Combate de Antofagasta.—

Fue inusitado el movimiento que se distinguía en la población desde a bordo; la gente corría a los cerros próximos, las tropas también se retiraron y sólo los encargados de los cañones de la defensa acudieron a sus puestos y, cuando a la 1 de la tarde estuvieron listos, rompieron el fuego los buques enemigos y las baterías de la plaza.

“El “Huáscar” no contestó hasta las 2, a cuya hora se empezó un reñido duelo de artillería que por parte de los chilenos lo sostuvieron principalmente un cañón de a 300 y cuatro de 150 en tierra. El “Abtao” presentando su costado disparaba con un cañón de 115, 1 de 70 y 2 de 40 y se movía a espía para ocultarse tras de los buques mercantes cuando no hacía fuego; la “Magallanes” ejecutaba a máquina idéntica maniobra y usaba su cañón de 115, 1 de 70 y 1 de 40.

A las 3 h. 15 m. de la tarde acercóse más el “Huáscar” hasta 2000 metros. Los buques enemigos habían interrumpido el cañoneo y sólo les contestaban las baterías de tierra; pero poco después, a las 4h. 30m. reanudaron el fuego los buques hasta las 5 h. 30 m. cuando el “Huáscar” disparó el último cañonazo de ese combate que, desde luego no podía tener resultados decisivos.

Los chilenos hicieron 110 tiros y el “Huáscar” 26 con los cañones de 300 y 2 con los de 40, porque la mar, que estaba muy picada, impidió la rapidez de tiro.

La única bomba de 300 que tocó al monitor, atravesó la chimenea, rompió la cadena que servía para izarla y la brazola de babor del escotillón de calderas; chocó después contra la cubierta, estalló, deshizo al teniente 2º Carlos de los Heros e hirió a un marinero.

A las 10 de la noche, estando aún dentro de la ensenada de Antofagasta, se avistó un buque por el Sur y resultó ser el “Blanco Encalada” que entró al puerto en busca del “Huáscar” mientras éste salía y seguía cruzando hasta la 1 h. 30 m. de la madrugada. Luego arrumbó al norte, entró en Mejillones de Bolivia, sacó a remolque una lancha a vapor, tocó en Cobija, en Tocopilla donde destruyó cuatro lanchas y en

Iquique, al día siguiente, rindiendo viaje en Arica el mismo día y dando término así a su cuarta expedición que puede considerarse felicísima en medio de tantos peligros que corrió.

El ya citado "Diario de la Campaña" de don Rafael Sotomayor trae, respecto del combate de Antofagasta, las siguientes curiosas observaciones: "Agosto 25-Antes de amanecer se me recuerda con la noticia de que el "Huáscar" está en la bahía. Me levanto a las 5 y media y en el muelle encuentro al general en jefe; veo con anteojo en la oscuridad al "Huáscar" en el momento de alejarse del último buque mercante surto en el puerto. Estuvo desde las tres y media. "El Abtao" pide que hayan lanchas listas para auxiliar su gente en el caso de un espolonazo. En el transporte "Limari" los ingenieros se embriagaron y parte de la tripulación se bajó a los botes para venirse a tierra".

"Agosto 28-A las 11 a.m. se avista al "Huáscar" cruzando el paso a un buque de vela cargado con salitre: todos se preparan para recibirlo medio listos para el transporte de municiones. Impaciencia de algunos porque salga la "Magallanes" a torearlo. "Blanco" por Paposo a esas horas. Hago que se avise a todos los puertos de la presencia del "Huáscar" para que el "Blanco" tenga noticias. A la 1 h. 10 m. el "Abtao" dispara su primer cañonazo contra el "Huáscar" a una distancia de 4.500 metros más o menos. En este combate que duró hasta las 5 h. con algunas interrupciones el "Huáscar" disparó 28 tiros con segura intención de dañar sólo a los buques que le hacían fuego y a los fuertes. El "Abtao" disparó como 60, la "Magallanes" como 14 y el resto hasta 110 los fuertes. El cañón de 300 de tierra se dio vuelta al primer disparo con carga máxima; el de 115 de la "Magallanes" quedó también averiado en el pinzote del montaje. El "Abtao" perdió entre muertos y heridos 19 hombres (9 muertos y 10 heridos; de éstos murieron dos en la noche. Recibió dos granadas del "Huáscar", la primera entró rompiendo la baranda del puente del comandante por la chimenea y parte de obra muerta, costado de babor. La otra que hizo más muertes penetró por el palo mayor que lo perforó y cayó roto a la cubierta. Se dirigieron partes repetidos al "Blanco" para que ocurriese; llegó a las 11 de la noche. El "Huáscar" se había retirado al Sur. Disgusto en tierra por el retardo del "Blanco".

Ekdahl dice, respecto de esta cuarta expedición: "Es cierto que el resultado material de ella era nulo, por haber una suerte adversa cruzado todos sus planes; pero el solo hecho

de que el marino peruano se atreviese a ejecutar aislado correrías de esta naturaleza sobre la línea de comunicaciones de la superior escuadra chilena, es una prueba de fuerza moral en la dirección peruana que debe ser reconocida, y que juntamente con la constante actividad, debe haber influido favorablemente también en las tripulaciones peruanas.

En cuanto a la acción del teniente Diez Canseco, el fiscal del juicio abierto sobre ella, se pronunció así: "La abnegación, valor y serenidad del Teniente de la Armada Nacional don Fermín Diez Canseco, tan espontáneamente puestas en juego, salvaron al "Huáscar" del peligro que lo amenazaba y lo hacen acreedor a la gratitud nacional y a las consideraciones del Supremo Gobierno".

Por su parte, los periódicos ingleses "The Times" y "The Globe" de Londres decían, respectivamente, en su edición del 28 de Agosto: "Creíase que Chile sería dueño del mar, especialmente, cuando el Perú perdió su más poderoso blindado "Independencia", quedando sólo el "Huáscar" para hacer frente a los formidables "Almirante Cochrane" y "Blanco Encalada"; mas ha ocurrido exactamente lo contrario. El "Huáscar" navega donde quiere, captura buques chilenos en cuanto se dejan ver y domina en el mar sin impedimento alguno. Su última hazaña ha sido la captura de un transporte chileno con un regimiento de caballería y una cantidad de valiosas provisiones a bordo".

"Bien sea por temor al "Huáscar" o por algún otro motivo los chilenos han abandonado el bloqueo de Iquique y por lo tanto no han hecho progreso alguno desde el principio de la guerra".

"Es posible que algunos de los hechos atribuidos al "Huáscar" sean exagerados; pero es evidente que el comandante Grau es un marino muy bravo y muy hábil. Su atrevimiento al atacar fuerzas superiores y su viveza para pasar, por decirlo así, entre los dedos del enemigo, son muy excepcionales";

La recepción hecha a Grau en Arica a su vuelta de esta penúltima excursión y que coincidía con la noticia de su ascenso a Contralmirante fue grandiosa y superior a la que se hiciera a Bolívar a su vuelta de La Paz.

Pudo así el ínclito marino saborear la gratitud de sus conciudadanos antes de salir para su viaje final, que ya estaba tan próximo, y que era como un anuncio del altar que en todos los corazones peruanos se le erigiría pronto.

Un inmenso gentío lo recibió entre ensordecedoras aclamaciones: El presidente de Bolivia envió desde Tacna a tres coroneles para felicitarlo en nombre de esa Nación, las mujeres le llenaron de flores y el Almirante Montero caminó a su lado cediéndole la derecha y diciéndole: "Hoy es, tu día, Almirante". El presidente del Perú, general Prado, salió a la puerta de su casa y se abrazó con el modesto marino que en los días siguientes recibió valiosísimas espadas, medallas y otras joyas que le enviaban los pueblos peruano y boliviano.

El autor de este libro oyó contar de labios del Almirante Montero que uno de esos días al quedarse solos Grau y él y, después de recibir un valioso presente, exclamó Grau: "todo está muy bien; pero ¿Cuándo llegarán las granadas Palliser para mi buque?". ¡No las vería!

### La "Unión" regresa de Magallanes. —

Dejamos a la corbeta "Unión" en viaje al estrecho de Magallanes con el objeto de interceptar alguno de los vapores que traían armas para Chile.

Esta atrevida expedición preparada con encomiable celeridad y que iba a efectuarse recorriendo la dilatada costa enemiga, se emprendió en la peor estación del año, expuesta a duros temporales y a que le faltara carbón, teniendo que navegar a la vela cuando más podía necesitársele en nuestras costas.

El 13 de Agosto corriendo un fuerte temporal del norte avistaron el estrecho y entraron en él a las 3h. 30m. de la tarde, cuando ya estaba oscuro, por lo que se mantuvieron a la capa entre Westminster Hill y el cabo Packer.

Después de tocar en Borja y San Nicolás siguieron a Punta Arenas donde fondearon el 16 y produjeron inmensa alarma en la población de esa colonia pues creía que iba a ser bombardeada. La "Unión" compró carbón y víveres y se informó de que el 4 de Agosto había zarpado el vapor británico "Glengley" escoltado por el crucero chileno "Loa" y cargado de armas para ese gobierno.

El 28 salieron de nuevo al Pacífico y emprendieron viaje al Norte a la vela sin tener el aparejo completo. Se dilató la travesía por tener vientos del norte y calmas que los mantenían cerca de la costa enemiga. Llegóse a terminar el carbón y por fin fondearon de regreso en Arica el 14 de Setiembre.

En los meses de Agosto y Setiembre habían seguido activamente los viajes de transporte. Además de los ya dichos, la "Unión", el "Rímac" y "Chalaco" llevaron tropas y material de guerra del Callao a Iquique, Pisagua, Arica, Islay y Mollendo, sin que tuvieran la menor novedad y alguna vez escoltados por el "Huáscar".

El "Limeña" trajo de Panamá una lancha torpedera Herreshoff, mientras el "Talismán" hacía tres viajes a ese puerto a traer artículos de guerra.

Hasta la "Pilcomayo" llevó a Arica cañones y municiones y por último la lancha "Arno" vino de Arica al Callao.

La impaciencia de los chilenos por estas excursiones y los denuestos a su Escuadra, a pesar de haberle cambiado de comando, se manifiesta claramente en el "Diario" de Sotomayor, que venimos citando con frecuencia y como ya dijimos, ganáronle a su Escuadra el calificativo de "dormilona".

Ekdahl, tantas veces citado también, comenta así estas operaciones, "desde el punto de vista peruano, hay que reconocer que los transportes obtuvieron durante esta época resultados espléndidos".

"Debemos admirar la energía y la habilidad con que esta parte de la Marina peruana ejecutó su misión de llevar refuerzos y pertrechos desde el Callao a Iquique".

"Hay que reconocer que su misión era muy difícil en vista de la señalada inferioridad del poder naval del Perú".

"Nada hay que pueda disminuir su mérito y es hecho incommovible que el más débil de ambos adversarios, se mantuvo dueño de la iniciativa y continuaba operando ofensivamente".

### 5ª y última expedición del "Huáscar".—

Nunca hasta ahora, al escribir este libro, y a medida que me acerco a la necesaria narración del último viaje del heroico monitor, he sentido más la falta de cualidades como escritor.

El brillo que proyecta la campaña de nuestro buquecito, aun a través de tantas desgracias posteriores, como un símbolo de lo que puede la raza en supremos instantes; el insuperable heroísmo desplegado por su tripulación; el carácter de consciente sacrificio tardío a la ceguera inaudita de los gobiernos; la adhesión de aquellos hombres a su inclito

jefe, su firme resolución durante toda la campaña y su final altamente trágico, suspenden el pensamiento y detienen la mano.

Entre el asombro y el temor del enemigo y la admiración de propios y extraños, llevaban siete meses de la campaña más memorable que haya hecho buque alguno en el Mundo.

¿Puertos fortificados?... Las manos de los artilleros temblaban ante la sola presencia del barquito, cuando su atrevida silueta se recortaba en el horizonte y recto y a todo andar iba en busca de la gloria.

Buques poderosos burlados y combatidos en plena noche y a luz meridiana; atrevidas maniobras en alta mar, en medio de los más deshechos temporales o pegado a la costa entre traidores arrecifes, sorteados con suma habilidad; elementos importantes del enemigo destruidos; buques de guerra a pique en combates a la antigua, a corta distancia; transportes cargados de tropa, buques mercantes apresados. Y siempre adelante el insigne jefe que ganó el hermosísimo apodo de "Caballero del Mar".

Pero estos son los hechos ostensibles entre los muchos ejecutados durante la inmortal campaña, ¡Cuántos otros ignorados y no menos sublimes!

Navegación incesante de cara al peligro; privaciones y vigiliias innumerables soportados con estoica resignación; lejos de la patria, lejos de la familia a la que apenas se acercaban en fugaces instantes; en continua tensión nerviosa, alertas y obligados a guardar la férrea disciplina necesaria a una tripulación en que estaban representadas siete nacionalidades...

No bien había llegado el Contralmirante Grau a Arica cuando pidió al supremo Director de la Guerra y con mucha insistencia, ir al Callao para carenar su buque pues éste había perdido mucho andar, no tanto por la máquina misma, cuyo funcionamiento no era tan seguro como antes, cuanto por la suciedad del casco y de las calderas debido al continuo trabajo.

Pero este pedido se rehusó y en su lugar ordenósele alistarse para una nueva expedición contra las costas enemigas.

Grau conocía las medidas enérgicas que venían tomando los chilenos para deshacerse del "Huáscar" que era una insuperable barrera opuesta a la prosecución de la campaña y tenía vagas pero inquietantes noticias del andar que ahora desarrollaban sus dos formidables adversarios; mas el Ge-

neral Prado seguía confiando en "la buena estrella" del Almirante y éste, comprendiendo que la nueva expedición era más peligrosa que nunca, envió a tierra, dirigidos a su esposa, todos los objetos de valor que poseía a bordo y quedó listo para emprender la campaña de la cual no volverían él y otros compañeros.

El 30 de Setiembre a las 4h. 40m. de la mañana zarpa-ba de Arica convoyando al transporte "Rímac" con la división del ejército al mando del General Pedro Bustamante y llegaron a Iquique el mismo día casi junto con la "Unión". El 1° de Octubre salieron los tres buques, separándose poco después el "Rímac" rumbo al norte y el "Huáscar" y "Unión" al sur. Tocaron en Sarco donde apresaron y enviaron al Callao al velero "Coquimbo" y luego siguieron, creyendo no ser vistos, al fondeadero de este nombre( en donde estaban un buque de guerra yankee y otro británico) llegaron hasta Tongoi, más allá del paralelo 30°, ya cerca de Valparaíso. En el trayecto, desde su salida de Arica estuvieron al habla con cinco vapores de la compañía inglesa; pero ninguno tenía o no dio noticias de la Escuadra chilena.

En Coquimbo tuvieron que permanecer parados frente a la bahía para reparar la máquina del "Huáscar" y a las 5 de la tarde del 6 volvieron al norte. A 9 de la mañana del 7 hubo de detenerse nuevamente el monitor por otra interrupción de la máquina que se aprovechó para trasladar un poco de carbón a la corbeta y a las doce de la noche avistaron las luces del puerto de Antofagasta a cuya entrada quedó la "Unión de guardia, mientras el "Huáscar" reconocía la bahía.

Veamos ahora qué hacía la escuadra chilena. Por esos días habíase reunido en Antofagasta un Consejo de Guerra presidido por el ministro de Guerra y Marina en campaña don Rafael Sotomayor y de aquella reunión se decidió que era imposible efectuar ninguna operación mientras el "Huáscar" anduviese libre en el mar".

Esta decisión significaba que la Escuadra de Chile debía buscar a nuestro monitor hasta destruirlo y con este propósito se hicieron a la mar "Blanco Encalada", "Cochrane", "O'Higgins", "Loa" y "Covadonga" en la noche del 1° de Octubre con rumbo a Arica donde presumían estuviese el "Huáscar". En la madrugada del 5 estuvieron frente a ese puerto y allí supieron por unos pescadores que el "Huáscar" y la "Unión" estaban operando en el sur, lo que venía a confirmar las noticias dadas al "Loa" por los buques con que se encontró en el tránsito.

Era una suerte inmensa para los chilenos que los barcos que buscaban no se encontraban en la bahía pues en un combate ayudados "Unión" y "Huáscar" por el "Manco Cápac", y la "Pilcomayo" y los fuertes, no hubiesen salido tan bien librados como el 8 de Octubre. Seguían siendo "los mimados de la fortuna" como ellos mismos se apellidaron.

Decidieron pues volver al sur y cuando la 1ª División se retiraba salió la "Pilcomayo" de su fondeadero a ver si podía atraerla al alcance de los fuertes; pero después de cambiar cuarenta cañonazos con la "O'Higgins" que salió al encuentro, los chilenos siguieron su camino al sur, mientras la 2ª División, al mando de Latorre, debía volver al puerto para torpedear, si era posible, a la "Pilcomayo" y luego dirigirse también al sur a reunirse con la 1ª y comunicarse por telégrafo desde Mejillones con Sotomayor.

La Segunda División envió en la noche dos lanchas torpederas dotadas de torpedos Mc Evoy de botalón, pero, sea por temor o por otra causa, no consiguieron entrar al fondeadero y regresaron a sus naves para irse a Mejillones.

Reunido el enemigo en ese puerto, no iban a pasar muchas horas sin que se le presentase ocasión de cumplir un plan sencillísimo y que debía desarrollarse exactamente conforme con sus previsiones y deseos; pero digamos desde ahora que el dicho plan no era de la invención del no muy hábil Riveros.

De Coquimbo se había avisado que el "Huáscar" y la "Unión" andaban por esas aguas y el ministro Sotomayor telegrafió a Latorre: "Creo que sería conveniente, y así lo hará Ud. si lo estima oportuno, que los buques a sus órdenes crucen esta noche y parte del día de mañana, al frente y a 20 millas al W. de Mejillones". Es probable que si el "Huáscar" y la "Unión" no han tocado en algún otro puerto de nuestra costa, pasen frente a Antofagasta en la noche de hoy".

"El Blanco", luego que llegue, recibirá encargo de cruzar delante de ese puerto y de perseguir al enemigo si lo encuentra.

Estas circunstancias y el crucero frente a Mejillones, paso forzoso de los buques enemigos, sería muy importante"

He allí completamente esbozado el sencillo plan de Sotomayor. Ahora quedaban a los marinos los detalles para llevarlos a cabo y sólo los detalles poco complicados por cierto.

Basados en que el "Huáscar", siempre que era perseguido, corría invariablemente al W. por algún tiempo, arrumbando



luego al N, decidieron que los buques más pesados o sea la 1ª División, recorrería la costa sur, barajándola a distancia de 5 ó 6 millas, mientras el "Cochrane", "O'Higgins" y "Loa" permanecerían cruzando en el paralelo de Punta Angamos, a 20 millas distantes de la tierra más cercana y hacia el W. Si la división encontraba a nuestros buques, no debía emprender inmediatamente la caza, sino rodearlos poco a poco hasta obligarlas a dirigirse hacia el norte.

Sin embargo, a última hora casi fracasa esta combinación, Sotomayor había telegrafiado a Latorre, jefe de la 2ª División: "Después de cruzar el 8 hasta la hora que crea oportuno, siga al norte, hasta Mollendo vigilando los puertos de Iquique, Pisagua y Arica, regresando en seguida a Antofagasta".

Latorre propuso avanzar hasta Páquica, y al abrigo de ese cabo esperar a las naves peruanas. La idea fue aceptada; pero casi al mismo tiempo, se recibía la noticia de haber entrado el "Huáscar" en Antofagasta e inmediatamente se dio contraorden a Latorre. A las 10 de la noche del 7 salía la 1ª División al sur, en tanto que la 2ª zarpaba al lugar convenido a las 5 de la mañana siguiente.

¡Un momento de retardo en la transmisión de esa noticia y nuestros buques hubiesen pasado libres hacia el norte!

### **Combate de Angamos.—**

Dejamos a nuestro "Huáscar" en momentos de salir a reunirse con la "Unión" y seguir su viaje de regreso al N. lo que efectuaron a la 1.30 de la mañana que estaba algo calimosa, aunque no tanto para ocultar las señales que se hacía entre los tres buques de la división Ríveros. Inmediatamente arrumbaron al S.W. para abrirse de la costa y de la dirección de ellos.

Cuando rayó la aurora se pudo constatar que era efectiva la presencia de esa División a una distancia de más o menos 5 millas. Eran las 3h. 45m. de la mañana y el "Huáscar" a todo su andar viró a W. y poco después al N. seguido por los chilenos que estaban en ese momento frente a Punta Tetos que destaca hacia el mar el elevado Cerro Moreno y arrancaban ahora a todo andar para cumplir con la parte del plan reservada a ellos.

Tan lejos de la imaginación de Grau estaba el suponer que Latorre navegase cerca y por el N., que a las 5h. 40m. ordenó disminuir la velocidad, seguro ya de que no lo alcanza-

rían los buques de Riveros, pues, según sus informes, el "Blanco Encalada" tenía mal sus calderas; por lo que no le sorprendió su avance lento y la tenacidad con que acercándose a tierra obligaba a la División peruana a alejarse de ella.

Cada vez se separaban más y, desde la toldilla del "Huáscar", Grau, Carvajal y Aguirre charlaban tranquilamente, mientras contemplaban las borrosas siluetas de sus perseguidores. De pronto el vigía avisó. "Tres humos por el NW!". Eran las 7h. 15m. Grau creyó todavía que fuese algunos transportes chilenos de que habían recibido noticias en Tongoi; pero como pocos minutos después se reconocieron los buques de la división Latorre, el Almirante como hablando consigo mismo, murmuró: "¡Estas son las órdenes que dan!" y luego mandó todo andar a la máquina que dio más revoluciones que en las pruebas; pero el casco sucio no respondió y los chilenos venían ya rumbo a cortar la derrota, pues a las 6h. 10 el "Loa", que estaba destacado un poco al sur, había reconocido a nuestros buques y avisado al "Cochrane" por medio de dos cañonazos.

Grau, con su apreciación clara y rápida, se dio perfecta cuenta del peligro y poco a poco fue convenciéndose de que no lograría pasar a los buques chilenos, pues el "Huáscar" andaba milla y media menos que antes, en tanto que el "Cochrane" había ganado esa misma cantidad con sus reparaciones.

Entonces ordenó a la "Unión" que se le había colocado por estribor, escapase a Arica y, él, que pudo embarrancar o hundir su buque, a las 9h. 20m. de la mañana y a 1000 metros de distancia, cayó sobre babor para dar campo de tiro a los cañones de Latorre e inició virilmente la lucha final disparando dos granadas de a 300 casi simultáneamente y de las que una dio en el "Cochrane" sin producirle averías. Tres minutos después otras dos que no dieron en el blanco.

"El "Cochrane" no contestó hasta que estuvo a 500 metros y sus tres primeros disparos tampoco causaron gran efecto en el "Huáscar" cuya tercera andanada apenas removió el blindaje del acorazado chileno.

Segundos después alcanzaron al "Huáscar" dos granadas del "Cochrane" y produjeron terribles daños: una atravesó totalmente la torre de los cañones, inutilizó el de estribor y barrió con los doce sirvientes de esas piezas y el otro rompió la rueda de combate del timón, dejando al buque sin gobierno mientras se instalaba el manejo a mano. Pero en el intervalo, y a causa de un defecto del espolón que le daba tendencia a

caer a estribor, giró violentamente a ese lado y aprovechó el "Cochrane" para colocarse hábilmente a mansalva por la popa del monitor que era su parte débil.

A la media hora de comenzado el fuego, caía otra granada del chileno y esta vez destrozó la torre de mando, y, al estallar dentro, deshizo al inclito Almirante y a su oficial de órdenes Teniente Ferré e inutilizó los telégrafos a la máquina.

Subió Carvajal a la otra torre y dijo a Aguirre: "Comandante Aguirre, el contralmirante ha muerto, contraígame Ud. al gobierno del buque; que yo me ocuparé del mando de los cañones". Aguirre trató primero de hacer girar la torre entorpecida y como no pudiese, se volvió hacia los oficiales que estaban con él y exclamó: "¡No hay más remedio que el espolón!" "Toda a estribor" y se lanzó sobre el enemigo.

Un testigo chileno dice que "enderezó en dirección al "Cochrane" y embistió a toda fuerza de máquina a 300 metros; el "Cochrane" puso la proa y ambos iban a encontrarse como dos toros furiosos". Pero el monitor no gobernaba bien y sólo se rozaron los costados. La torre ya funcionaba y el "Huáscar" disparó a esa cortísima distancia más los tiros pasaron altos y fueron a rebotar lejos.

En este momento entraba en acción el "Blanco Enclada" a toda velocidad y a 200 metros disparó una andanada de cuatro cañonazos de 250 de los que uno destrozó de nuevo parte de la popa y dejó por segunda vez sin gobierno al monitor.

Aguirre tuvo que dar sus órdenes al timón y a la máquina por medio de mensajeros y con la mayor destreza evitar un espolonazo del "Cochrane"; pero recibió una granada de este barco que le separó la cabeza del cuerpo e hirió gravemente al comandante Carvajal, al teniente Santillana y al teniente Palacios que media las distancias y recibió catorce heridas durante el combate.

Asumió el mando el teniente Melitón Rodríguez en momentos que el "Blanco", con la arrancada que tenía, se interpuso entre los otros dos buques y obligó al "Cochrane" a separarse del "Huáscar" al virar por redondo para evitar una colisión.

Acercáronse otra vez a 45 metros y un disparo del chileno barrió la cámara de oficiales matando a los heridos que ahí se curaban y otro a Rodríguez que había sacado la cabeza para ver fuera de la torre.

"Blanco" y "Huáscar" se dispararon entonces, a corta distancia también al mismo tiempo; pero los efectos fueron muy distintos. Un proyectil Palliser concluyó de destruir la cámara, la caña y aparejos de gobierno, dejando así por tercera vez inutilizado al "Huáscar" en sus evoluciones.

La driza del pabellón fue rota por los proyectiles de ametralladora y por momentos los chilenos cesaron el fuego creyendo-rendido al tenaz y valeroso barco peruano; pero en seguida flameó la hermosa enseña y se reanudó la lucha, atacando al monitor hasta la "Covadonga" con sus cañones de 70.

El mando había recaído en el teniente Gárezon cuando el barco estaba deshecho y describía un gran círculo sobre estribor, completamente sin gobierno; pero no por esto dejaron de disparar sobre sus adversarios con las armas que les quedaban.

Viendo Gárezon que toda resistencia era ya imposible, ordenó al alférez Ricardo Herrera que fuese a la máquina e hiciese abrir las válvulas para hundir al monitor. Inmediatamente se cumplió la orden y el primer ingeniero, para acelerar la entrada del agua destapando los condensadores, paró la máquina en momentos de tener el "Huáscar", a cada costado, a uno de los blindados chilenos.

Otra vez había caído el pico y driza del palo con el pabellón y viendo esto los chilenos y parado el buque, creyeron que se rendía. Arriaron embarcaciones y lo abordaron. Eran las 10h. 55m. de la mañana.

En esos momentos el buque tenía ya más de un metro de agua dentro, incendios por varias partes y uno bien cerca de la Santa Bárbara de proa. No gobernaba, no podía disparar, no había fusiles por haberlos destruido los cañonazos que cayeron en la cámara de oficiales y éstos habían roto sus espadas para no entregarlas al enemigo aunque, según éste, vino a bordo con el deseo de dejárselas en honor a su heroica resistencia. Sólo encontraron tres oficiales agotados por la lucha, medios sofocados por el humo de los incendios y llenos de golpes y contusiones. Del resto de la tripulación una tercera parte estaba fuera de combate y algo menos de las otras dos terceras tenían sus puestos en la máquina.

El aspecto del buque era patético, imponente; botes hechos pedazos, pescantes, ventiladores, cadenas, mamparas, cabrestantes, la torre de mando, falcas, retorcidas o pulverizadas y en confusa mezcla con cascos de granada, trajes de marinerío, cabos rotos y regueros de sangre que en ciertos

sitios formaban verdaderos charcos. La cámara de oficiales era una mezcla confusa de cadáveres, fusiles rotos, astillas, medicamentos y vasijas. El casco parecía como si gigantes-cas hachas lo hubiesen golpeado y cortado, pero en cambio la máquina estaba intacta aunque los camarotes de los ingenieros y otras partes habían sido demolidas.

Gárezon hizo constar al oficial del "Cochrane" el estado del pabellón para que se supiese que no había sido arriado y los demás oficiales manifestaron también no rendirse.

Inmediatamente los chilenos habían ido a la máquina y con el agua a la cintura exigieron al primer ingeniero Samuel Mc Mahon que les ayudase a cerrar las válvulas "Yo y el segundo ingeniero Thomas Hughes fuimos amenazados con revólver al pecho, diciéndonos que moviésemos la máquina y sacásemos el agua; nosotros rehusamos el hacerlo por ser prisioneros de guerra; pero nos dijeros que los ingenieros del "Rímac" habían sido forzados de entregar la máquina bien y nosotros teníamos que hacerlo so pena de morir" (Parte oficial de Mc Mahon), mostraron pues el lugar de las válvulas y éstas fueron cerradas a tiempo.

El bombillo contra incendios que habían traído los chilenos sirvióles para apagar éstos, especialmente el que estaba ya quemando la Santabárbara y una vez tapados provisionalmente los agujeros abiertos cerca de la línea de agua por los proyectiles, se condujo a remolque al "Huáscar" a Mejillones donde enterraron a los muertos y transbordóse al vapor "Copiapó" a los heridos y prisioneros.

Así había terminado la carrera del "más famoso y recordado buque, sobre el cual se habían ejecutado los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en algún otro blindado de cualquier nación del mundo", como dijo Teodoro Roosevelt, expresidente de los EE.UU. de América.

Ninguna Marina, en efecto puede mostrar en su historia una campaña como la del "Huáscar" terminada con un combate como el de Angamos.

Lucharon los marinos del Perú contra el número abrumador y contra modernísimos elementos y tripulaciones adiestradas en el tiro de cañón desde Noviembre de 1878.

¿De qué valieron, ni la habilidad de los oficiales ni su valor?. Las guerras no se ganan con sólo poseer estas cualidades sino las acompañan preparación, elementos materiales y número.

Para los chilenos, Angamos fue otro ejercicio de tiro a mansalva.

Alguien llamó justamente a este combate "el de los comandantes" por el número de los que se sucedieron en el mando del monitor.

¡Nunca se había visto cosa semejante y será difícil que se repita!

### Comentarios. —

Se ha dicho por algunos críticos navales que en la mañana del 8 de Octubre pudo el "Huáscar" optar por las siguientes alternativas:

1º Avanzar sobre el "Cochrane" e intentar espolonearlo o causarle averías antes que el "Blanco" viniera en su ayuda.

2º Intentar el escape hacia el N.E. entre el "Cochrane" y la costa, confiando en su mayor velocidad y

3º Retroceder y atacar abriéndose paso por entre el "Blanco" y demás buques de la División Pesada.

Examinemos estas tres alternativas y veamos quien tuvo la razón: Si Grau o sus críticos:

En primer lugar recordemos que el Almirante tenía órdenes estrictas de no empeñar combate con cualquiera de los acorazados chilenos y obedeciendo estas órdenes escapó de la Primera División.

Retroceder al sur cuando no le sobraba carbón y la había visto a la División Latorre y no estando seguro, como fue en realidad, que el "Cochrane" anduviese más que su buque, hubiese sido apartarse de esas instrucciones sin la seguridad de escapar del "Blanco". Recuérdese además que el "Cochrane" se le había acercado más de lo previsto, debido a la buena exploración del "Loa".

El error, si lo hubo, por parte de Grau, sería no haber destacado a su vez en esa misión a la corbeta y ésta con su rápido andar haber avisado anticipadamente al "Huáscar" con lo que quizás hubiese escapado a un rumbo promedio y hacia el W de ambas divisiones enemigas echándose afuera. Pero es inútil que hagamos suposiciones: 1º porque la costumbre, mala o buena, había sido navegar en convoy, sin exploración y 2º porque Grau no sospechó siquiera la trampa en que iba a caer, como que muchos dicen que creía al "Cochrane" en Valparaíso.

La alternativa escogida por Grau era la única que le quedaba y le falló porque el "Cochrane" desarrolló más velocidad.

Atacar a cualquiera de los acorazados chilenos, en pleno día, en mar abierto y estando el otro a la vista y con otros cuatro buques en contra era una imprudencia tan grande como lo demostró el resultado de la lucha; pues cuando el "Blanco Encalada" entró en acción ya el "Huáscar" estaba perdido y se sabe que no tuvo éxito ninguno de los intentos de usar el espolón para cada uno de los tres buques.

Sólo cuando Grau se convenció de que no tenía salida empeñó un combate cuyo resultado conocía bien.

Es inútil que volvamos a hacer comparaciones detalladas entre las características de nuestro monitor y las de los blindados chilenos. Los disparos del "Huáscar" que dieron en el "Cochrane" responden por la calidad de la coraza del chileno. Los de éste dejaron impotente al monitor pues además de perforarlo, estallaron dentro causando terribles destrozos.

Debemos sí recordar que la torre de los cañones del "Huáscar" tenía un sector muerto de 50° mientras que los chilenos podían enfilar tres cañones de 250 por el costado, cuatro de proa y dos de popa sin necesidad de guiñar. La puntería en el "Huáscar" era muy lenta por ser indirecta.

Otra cosa hubiese acontecido quizás, si Grau recibe a tiempo las granadas Palliser que con tanta insistencia pidió y que llegaron al Perú después de su muerte. Eso y artilleros mejor ejercitados acaso hubiesen cambiado el curso de los acontecimientos. Entonces habría tenido tiempo para dar cuenta del "Cochrane" ante de la llegada del "Blanco".

La rapidez de tiro del "Huáscar" fue muy buena pues disparó 43 cañonazos de a 300 en 1h. 25m. cuando el "Cochrane" sólo disparó 45 en el mismo tiempo y con más cañones. Este buque además disparó 12 tiros de a 20: 16 con el de 7 y unos 1000 de fusil.

En total los chilenos dispararon 76 granadas Palliser de las que el "Blanco" hizo 31; pero su porcentaje de blancos fue grande, especialmente el del "Cochrane" que hirió al "Huáscar" diez y ocho veces de las que trece causaron grandes averías; porcentaje debido en gran parte a la pequeña distancia a que se combatió.

Angamos marcó una época en la Historia Naval por haber sido el primer encuentro entre acorazados y haber de-

finido la supremacía del cañón que hasta ahora mantiene y aunque el "Huáscar" pudo navegar al poco tiempo de capturado; sin embargo, los cañonazos llegaron hasta donde fue necesario para dominar su resistencia al destruirle la gente, los aparatos de gobierno y averiarle los cañones.

La resistencia excepcional que desplegaron los marinos del monitor, probó de lo que hubiesen sido capaces con otros elementos.

Ekdahl dice que "la lucha del "Huáscar" se distinguió por el valor, la energía y la habilidad. Luchando en condiciones que, en repetidas ocasiones, llegaron a ser desesperantes, el buque no sólo supo librarse de los ataques al espolón de los blindados chilenos, sino que tomó resueltamente la ofensiva, tratando, en momento oportuno, de espolonear al "Blanco". Hay que reconocer el mérito de esta firmeza de ánimo".

Por su parte, el Almirante chileno telegrafió así a su gobierno: A las 9h 30m. se trabó un combate entre el "Cochrane" y el "Huáscar". A las 10h. entró al combate el "Blanco". A las 10h. 55m. el "Huáscar" hecho pedazos se rindió. El Comandante Grau muerto, igualmente el 2º y 3º comandante.

"La tribulación del blindado peruano resistió tenaz y heroicamente".

"Por el estado en que ha quedado el buque creo que no podrá servir. En el "Blanco" y en el "Cochrane" ninguna desgracia".

#### **Averías sufridas por el "Huáscar". —**

Como dato curioso vamos a consignar las averías principales que sufrió el monitor en este combate y conforme vienen en el estudio sobre esta guerra que publicó el teniente Madden de la Marina británica, el cual a su vez los recibió del cónsul inglés en Caldera Mr. F. Macks que los tomó a bordo del "Huáscar" el 16 de Octubre de 1879 (véase croquis).

Averías producidas por granadas Palliser de 250 libras.

1—Entró bajo el castillo y destruyó a éste y al branque del bauprés.

2—Se llevó casi todo el cabrestante, los ventiladores y las bitas de las cadenas de anclas.

3—Hendidura en la torre por desviación del proyectil.

4—Entró en el compartimiento de la torre por babor; estalló sobre uno de los pañoles y con sus cascos tocó en el mecanismo de la torre; pero sin interrumpir su funcionamiento.

5—Chocó en el trancañil a estribor, cerca de la torre.

6—Penetró en la torre, sacó fuera de montaje al cañón de estribor y mató a todos los sirvientes de las piezas.

7—Penetró en la torre, estalló sobre el cañón de babor, rompió las alzas y aunque el cañón siguió disparando ya no fue posible una puntería regular. El interior de la torre fue muy maltratado y la gente muerta o herida.

8 y 9—Destruyeron completamente la torre de mando e inutilizaron la rueda de combate.

10—Chocó en el costado a la altura de la chimenea, abriendo un boquete.

11—Penetró y estalló en el departamento de la máquina, y mató cuatro hombres; pero no interrumpió el funcionamiento de la máquina.

12—Destruyó uno de los cañones de 40, un trozo de cubierta, las bitas del palo mayor, dobló una de las placas del blindaje superior, parte del palo mayor y las drizas.

13—Entró en la cámara de oficiales donde estalló causando grandes destrozos.

14—Entró por la popa, destruyó el cubichete de la máquina y parte de la chimenea.

15—Entró por la popa, estalló, rompió los guardines de cadena de la caña del timón y mató a los que servían los aparejos de repuesto.

16—Como la anterior penetró por la popa, rompió parte del codaste y al estallar mató por segunda vez a los ocupados en manejar los aparejos de repuesto.

### Miguel Grau.—

El héroe más grande entre los peruanos nació en la ciudad de San Miguel de Piura el 27 de Julio de 1834 y fue bautizado el 3 de Setiembre del mismo año, en la Iglesia Matriz de esa ciudad por el Presbítero D. Santiago Angeldones, siendo sus padrinos D. Manuel Ansoátegui y doña Rafaela Angeldones.

Firma la partida que corre en el libro respectivo de la Parroquia Matriz de Piura, el Presbítero Juan Blanco.

Bautizósele con el nombre de Santo Patrón de su ciudad natal y fue hijo del cartagenero de Colombia y Teniente Coronel de los Ejércitos de Bolívar don Juan Manuel Grau Berrío y de doña Luisa Josefa Seminario y del Castillo. Fue su tío materno, el Teniente Miguel Cortés y del Castillo, lancero inmortal de Junín.

Por sus venas corría la sangre nobilísima de los Grau y Berrío de Barcelona, descendientes del famoso marino don Jofre de Grau cuyo linaje era el mismo de los condes de Barcelona y que se inmortalizó en el sitio de Biar durante la conquista de Valencia. Por la línea materna venía de los Castillos y de los Seminario, rama menor de los Colonna ilustres en Córcega, Lepanto y Roma.

Desde muy tierna edad, oyó en su hogar las historias de los marinos, sus antepasados. Su hermano Enrique tenía gran vocación por el mar y fue después oficial de nuestra Armada. Tenía muchos parientes y amigos entre los marinos del Perú; piuranos en gran mayoría, y su afición se desarrolló incontenible cuando su padre se trasladó a Paita para administrar la Aduana en una época de lucha naval con Chile cuando al niño le fue dable contemplar a los buques de guerra de ambas naciones en sus frecuentes arribadas al puerto.

Su padre lo embarcó a cargo de don Manuel Herrera en un buque mercante que hacía la carrera a Panamá y tenía apenas once años cuando naufragó en ese buque. Entonces vino a tierra e ingresó en el Colegio de instrucción media de don José Nieto y pasó después al de don Manuel Zapata en donde tuvo como profesor al poeta español, desterrado don Fernando Velarde, quien a la muerte del héroe, cantóle en versos donde le recuerda como un niño serio, taciturno.

Vino después, nuevamente, la escuela del mar, durísima y sin consideraciones para su estirpe y educación, navegando en barcos de vela, ingleses en su mayoría, durante siete años y modelándole su alma combativa y enérgica. Conoció todos los oficios de a bordo, recorrió los siete mares y, cuando ingresa a la Marina de Guerra de su patria, a los 20 años y en la clase de guardiamarina, se impone desde el primer momento por sus raros dones.

A esa edad ya estaba completamente desarrollado física e intelectualmente. Recio fuera el aprendizaje y desde la edad más tierna; pero formó la base de su singular carrera.

En lo físico era más bien alto, excepcionalmente fuerte y de ancho pecho aunque no tan grueso como se puso después. Tostado por el sol y el aire de mar, de fuertes y prominentes mandíbulas; la voz algo atiplada en contraste con su varonil carácter y su gallarda figura; la nariz de trazo firme y regular no como la pintan esos abominables retratos que tanto se han popularizado; la cara rasurada, sin las patillas a la española que llevó en la edad madura, el andar decidido y con ese peculiar balanceo de los hombres de mar.

Moralmente era un tipo acabado de marino: tranquilo y poco inclinado a la arrogancia; tenaz, sereno, muchas veces hasta la frialdad, cuando era preciso; pero no triste como en su niñez. Sir Clements Markham, que lo frecuentó mucho en sociedad, dice que era muy hábil, ingenioso, afable y de unas buenas maneras que sorprendían por inesperadas en un mozo que había pasado la vida entre marineros. No hay que olvidar, sin embargo, que tenía un ilustre abuelo.

Su capacidad combativa, su bravura obstinada eran proverbiales entre los numerosos amigos ingleses que lo habían visto navegar y, conforme a la gráfica frase de Napoleón, se le consideraba como "hombre de las 2 de la mañana" para significar que nunca perdía el control de sí mismo.

Faltábale experimentar cómo era un combate naval y, como él contara alguna vez, por curiosidad y a los veinte meses de su ingreso al servicio, tomó parte en la sublevación que en Arica hizo su paisano y compañero don Lizardo Montero a bordo de la fragata "Apurímac". Costóle la expulsión del servicio y se declaró enemigo de Castilla. En el ataque a la casa de este presidente corrió grave peligro de muerte y después se dedicó a navegar en buques de la carrera de la China como capitán de la barca "María Cristina".

Ingresa otra vez al servicio en 1863 y sube en quince meses, de Teniente 2º a Capitán de Corbeta y al mando de buques.

Era adorado por sus tripulaciones, nacionales y extranjeras y es prueba irrecusable de ello, la porfiada resistencia que después de su muerte hizo su gente en Angamos.

Exigía estricta disciplina; pero basado en noble espíritu de justicia. A este respecto se cuenta que cuando el presidente Balta se rompió la nariz a bordo y encendido de cólera quiso castigar a un guardiamarina a quien creía culpable, Grau se opuso tenazmente y consiguió aplacar al Coronel.

En 1865 y cuando había llegado de Europa con la "Unión" a Valparaíso, lo esperaba su padre, enviado por el presidente Pezet, para que lo convenciera de que debía permanecer al lado del gobierno; pero Grau desoyó esos ruegos y se plegó a una revolución que se hacía por el honor del Perú.

Volvió a dejar el servicio y obtuvo el mando del vapor "Puno" de la Compañía inglesa; honor excepcional a sus conocimientos náuticos, porque ha sido un caso único en esa compañía.

Al incorporarse nuevamente a la Armada se le dio el monitor "Huáscar" y puede decirse que, con muy cortos intervalos, identificó ya su carrera con la del inmortal buque cuyo mando tuvo cerca de nueve años, hasta su gloriosa muerte.

Fue también Comandante General de la Escuadra de Evoluciones, Comandante General de Marina y Diputado por la Provincia de Paita.

Este era el hombre a quien se diera el mando de la 1ª División naval del Perú al declararse la Guerra de 1879.

Entonces se vio la influencia que una gran personalidad puede ejercer en una campaña naval y se revelaron completamente las grandes cualidades de este marino singular.

Valor sereno, fecundidad de recursos, rapidez en la acción y nobleza el 21 de Mayo.

Profunda habilidad estratégica y táctica y acerada energía cuando opera en las líneas interiores del enemigo, corta sus comunicaciones, destruye elementos de movilidad, apresa transportes y se bate de noche contra cuatro buques.

Conmueve su humanitarismo que a veces parece extraño a su viril carácter y a los usos de la guerra; ordena repetidas veces a sus artilleros que sólo disparen a los fuertes y a los buques para no dañar a la población de Antofagasta; se bate sin odio contra los chilenos entre cuyos marinos tiene numerosos amigos; deja escapar la segura presa del "Matías Cousiño" porque éste le avisa que está rendido; salva a los naufragos de la "Esmeralda" cuando todavía no conoce el resultado de la caza emprendida por la "Independencia" y, cuando se le pregunta qué haría de encontrarse con la corbeta "Chacabuco" mandada por su pariente Oscar Viel, responde: "Dios no lo quiera".

Su detallado conocimiento de las cualidades de los buques enemigos y del propio, su dominio técnico y su consumada sangre fría, le permitieron pasear, llevando consigo



*Contralmirante don Lizardo Montero, que ejerció el Gobierno del Perú, como encargado del Poder en 1881, y que ejerciera el mando de nuestra Armada de la que fue figura destacada.*



*"El Combate de Angamos" del famoso pintor nacional Teófilo Castillo.  
Cuadro existente en el Museo Naval C. de N. Julio J. Elías*

el pánico, gran parte de la costa de Chile, burlar mucho tiempo a los marinos de ese país y ejecutar raras maniobras.

Fue sorprendido en Angamos, hizo todo lo posible para salvar su buque y cuando se estrechó el círculo de hierro, revolvióse con todo su espíritu luchador y acabó su hermosa vida con la felicidad de no ver a su buque en manos enemigas.

Su muerte produjo hondo estupor en su patria y en Bolivia, cayó el gabinete de Lima y paralizó por muchos días la vida de la Nación. Se le decretaron honores singulares, el Estado se hizo cargo de la educación de sus hijos y de su mantenimiento, regalóse una casa a la ilustre viuda, la nobilísima doña Dolores Cavero y en muchos países de América se le hicieron honras fúnebres.

Con los cantos en prosa y en verso que se le han dedicado podrían formarse varios volúmenes. Casi no hay población peruana que no haya dado su nombre a alguna calle, club, teatro y hasta hoteles y otros establecimientos. Su retrato se ve en todas partes desde el Ministerio de Marina hasta la casa más humilde; el "Día de la Marina" es el 8 de Octubre.

No hay libro naval que no lo mencione. Pasa revista de presencia en el buque almirante de la Armada. Prendas de vestir y otros objetos suyos se guardan en el museo de Historia Nacional y su espada en la Municipalidad del Cuzco. Piura, Matucana, Chiclayo, Reque le han levantado monumentos a él o a sus compañeros y al que se le erigió en el Callao asistieron 40.000 almas hondamente conmovidas. Un buque de guerra una caleta y una provincia llevan su nombre y sus restos reposan el sueño de la gloria en la Cripta de los Héroes, en el Cementerio de Lima.

En el extranjero inspiró la famosa oración del tribuno argentino Aristóbulo del Valle, la oda al "Huáscar" de García Merou y una novela yankee titulada "Sweepers of the Sea".

"El Times" de Londres (10 Octubre 1879) decía; "... el "Huáscar" al mando de un hábil y valiente oficial ha sido un formidable adversario".

El "New York Herald" (10 Octubre 1879) ... "No se necesita estar del lado de los peruanos para lamentar que el gallardo "Huáscar" haya sido capturado por los chilenos. Algo que parecía buena suerte, pero que probablemente no era más que competencia en su manejo, ha colocado repen-

tinamente a este buque entre los más famosos que han surcado las aguas americanas... Que mantenga su antigua reputación, ahora que se halla en otras manos, es muy dudoso, porque jefes tan hábiles como Grau no hay muchos; y oficiales de segundo o tercer orden le tienen casi tanto miedo a un buque por el estilo del "Huáscar", como al enemigo".

Por el estilo se expresaron todos los principales periódicos del mundo. En el libro "Fifty years a trades" el famoso millonario yankee Charles R. Flint que tuvo figuración en la guerra del 79 dice: "No ha habido oficial más bravo que el almirante Grau y la lucha desigual del "Huáscar" ha pasado a ser una de las más obstinadas que registra la Historia Naval".

No dejan de ensalzarlo ni sus enemigos.

Vicuña Mackenna escribe que: "producía sentimientos de estupor en el ánimo de los chilenos y en el cerebro de sus gobernantes un vértigo".

Bulnes: "... "Fue un gran marino, que sacó todo el partido posible del pequeño y glorioso barco que regía. Sus correrías tienen a menudo sello de audacia, siempre de inteligencia y de destreza. Con ellas exasperó a su contendor y perturbó seriamente sus planes y gracias a su valerosa actitud detuvo por seis meses la invasión exterminadora".

"Todo elogio que se haga del caballeroso marino está justificado. Sirvió a su patria con valor, con destreza y con humanidad. Imprimió a sus acciones una nota caballeresca. Cumplía su deber sin arrogancia. Jamás se encuentra bajo su pluma una injuria, ni su buque ahondó inútilmente los males de la guerra. Pudo destruir poblaciones inermes y no lo hizo. Desgraciadamente habría estado justificado si lo hiciera. Dio pruebas de una actitud inteligente en la campaña y de mucha serenidad en el peligro. Alma elevada, templada en la fragua del deber, Grau enalteció el nombre de su país y envolvió en un marco de grandeza el fin del poder naval del Perú".

Y su contendor, el Almirante Riveros, dijo: "la muerte del contralmirante Grau ha sido muy sentida en esta Escuela, cuyos jefes y oficiales hacían amplia justicia al patriotismo y al valor de aquel notable marino".

## C A P I T U L O   X I V

### OPERACIONES NAVALES HASTA EL ASEDIO DEL CALLAO

#### Después de Angamos.—

Omitimos decir antes que la "Unión" logró escapar del cerco formado por la Escuadra chilena y fue perseguida desde el primer momento, e infructuosamente, hasta Huanillos, por la corbeta "O'Higgins" y el vapor "Loa". No llegaron a ponerse a tiro y la "Unión" arribó a Arica llevando la primera noticia del seguro sacrificio del "Huáscar"

Mucho se ha criticado por profanos en asuntos militares el escape de nuestra corbeta que a su juicio debió perecer junto con el "Huáscar", pero el hecho verídico es que Grau le ordenó seguir al norte; así lo dice en su parte oficial el Capitán de Fragata Carvajal que tuvo razones de saberlo por haber sido el Mayor de Ordenes de Grau.

Por otra parte de nada, sino es de motivo para narraciones patrióticas, hubiese servido su sacrificio y aún, si nos fijamos en las consecuencias, recordaremos que ese buque sirvió después para la heroica ruptura del bloqueo de Arica, con lo que los críticos tuvieron para satisfacerse.

En la guerra se cumplen las órdenes conforme se reciben y sólo se justifica su desobedecimiento cuando existe alguna imposibilidad o cuando se tienen motivos para creer que resultará algo mejor.

En la corbeta habían oficiales tan bravos como en cualquiera de los otros buques y, sin embargo, opinaron lo mismo que su jefe en el Consejo de Guerra que se realizó aquel día para resolver su actitud; pues el oficial de marina no ha de llevarse de impulsos y entusiasmos fuera de tiempo y lugar, sino por la contemplación fría y escueta de la realidad y de las órdenes que reciba de su superior.

A raíz de la pérdida de la "Independencia", después de Angamos, se quiso adquirir en Turquía el acorazado "Telhz Bolend" de 2.500 toneladas, coraza igual a la de los blindados chilenos y 13 nudos de andar; pero, la circunstancia

de mandar la escuadra turca Hobbart Bajá, el Almirante inglés y la de no dormirse los agentes chilenos frustró también la compra.

Luis Lynch, marino chileno, hermano del sanguinario Patricio, fue inmediatamente a Constantinopla e insinuó a Hobbart para que se opusiese a la venta.

Tan sólo conseguimos adquirir tres débiles y pequeñas lanchas torpederas sistema Herreshoff, de las que dos, bautizadas "Alianza" y "República", fueron traídas de Panamá al Callao por el transporte "Talismán" en Noviembre de 1879.

La otra, que se llamaba provisionalmente "Alay", fue capturada por los chilenos en el puerto ecuatoriano de Ballenitas en donde estaba detenida por falta de carbón.

El oficial encargado de traerla estaba muy bien relacionado en Panamá y en ese puerto se había exhibido más de lo conveniente hasta llamar la atención del cónsul chileno Rivera Jofré quien avisó por cable a su gobierno.

Se destacó a buscarla al transporte "Amazonas", el buque más rápido de la Escuadra chilena. Tocó en Paita y luego fue a Panamá en donde sus oficiales encontraron a bordo de un pontón inglés a una familia peruana. Una de las niñas exclamó: "Ya sé que vienen a buscar la lancha torpedo, pero van a perder su viaje, porque ya está a salvo en Ballenitas".

Con esta noticia, arrumbó el "Amazonas" a dicho puerto, sorprendió y capturó a la "Alay" a pesar de encontrarse en puerto neutral.

Era una lancha más grande que las otras, de 21 metros de eslora y de 18 nudos de andar con 40 caballos de fuerza. Los chilenos la usaron bastante después, con el nombre de "Guacolda".

A los dos días del combate de Angamos los blindados enemigos se habían presentado en las afueras de Arica y, aprovechando de una densa neblina, destacaron dos lanchas con torpedos para tentar la destrucción del "Manco Cápac"; pero la neblina despejó a tiempo y los chilenos huieron, sin lograr impedir que el "Rímac" saliera al norte ese mismo día y la "Unión" también el 13.

En los primeros días de noviembre se hicieron felicísimas y audaces expediciones de transporte: el 7 la "Pilcomayo" llevó armas y municiones del Callao a Arica, el 8 llegaron a este puerto la "Unión" y el "Chalaco" conduciendo también elementos de guerra y tropas, el "Limeña" fue a Casma. El

"Talismán" salió para Arica convoyando a las lanchas torpederas "Alianza" y "República"; pero éstas no pudieron llegar sino hasta Pisco, pues, además de ser muy pequeñas y de cubiertas de pino muy delgado, sus máquinas no eran como para funcionar mucho tiempo. Hubieron de regresar al Callao.

### Captura de la "Pilcomayo". —

El 17 de noviembre por la noche salían desde Arica al N. y en distintas comisiones la corbeta "Unión", al mando del Capitán de Navío Portal, la "Pilcomayo" con Ferreyros y el "Chalaco" con Villavicencio. El primero salió a las 10 h. p.m. y unas dos horas más tarde los otros.

Al amanecer la "Unión" estaba muy al N. sobre Punta Coles, el "Chalaco" cerca de la costa y la "Pilcomayo" más abierta que los otros y siguiendo tranquilamente su rumbo. "Chalaco" y "Pilcomayo" se veían entre sí, pero no a la "Unión" que seguía su derrota al Callao mientras aquéllos iban a Mollendo.

El objeto del viaje de la cañonera a este puerto era llevar una comunicación que bien pudo darse al "Chalaco" y entonces se hubiese salvado la "Pilcomayo" pues, para seguir al Callao, término de su comisión, no tenía necesidad de pegarse a la costa.

Al aclarar el horizonte, la "Unión" vio el humo de un barco que parecía venir de Mollendo y a poco reconoció que era el "Cochrane". En el acto arrumbó al sur en busca de sus compañeros y a las 8 h. a.m. lograron divisar a la cañonera que a esa hora venía a unas 25 millas al NW. de Punta Coles. El "Chalaco" demoraba por su aleta de estribor.

Recién a las 9 a.m. reconoció la "Pilcomayo" a la "Unión" y vio también otro humo por la amura de estribor. La corbeta disparó e hizo otras señales; pero no se oyeron ni se vieron y mientras tanto la cañonera y el transporte corrían, sin saberlo al encuentro del enemigo.

Por fin se divisaron las señales de la "Unión": "buque enemigo a la vista" y poco después: "El buque enemigo que se avista es un blindado"; pero ya cuando habían navegado más de tres horas en rumbo opuesto con éste.

El "Chalaco" que no se había dado cuenta del peligro seguía su rumbo a Mollendo y la "Unión" se le acercó a prevenirlo, replegándose después hacia la cañonera y luego se puso

a 500 metros por la popa de ésta, disparando sus cañones sobre el chileno.

La situación de los cuatro buques era la siguiente: "Unión" de través a estribor del "Cochrane", a la cuadra de babor el "Chalaco", un poco al S.E. hacia Pacocha y la "Pilcomayo" virando al Sur, cerca de la "Unión".

Como Latorre conocía el andar de la "Unión" ni se preocupó de ella y tampoco del "Chalaco" por haberlo confundido con el rápido "Oroya".

La "Pilcomayo" había virado al sur esperando llegar a salvo a Arica; pero había mar gruesa y esto le disminuyó su escaso andar. Cuando viró hacia el W. para escapar por este rumbo con la mar y viento a un largo, ya el "Cochrane" estaba muy cerca, la poca brisa que a ese rumbo la favorecía calmó completamente y sólo quedó mar boba que tampoco favorecía su andar.

De nada sirvió que el "Chalaco" tratase de distraer al blindado enemigo, porque éste insistió en confundirlo con el "Orcya" y siguió impasible su rumbo hacia lo que tenía más seguro.

Viendo Ferreyros que era imposible el escape, ordenó descargar sus propios cañones sobre la bodega y prendió fuego a la cañonera. Luego hizo embarcar a los tripulantes en las embarcaciones menores y él con sus oficiales se quedó en el puente.

Ya cuando estaban las hornillas inundadas y por consiguiente parada la máquina, el "Cochrane" arrió sus botes y tomó posesión de la cañonera, la atracó a su costado y siguió al sur, achicándole el agua con sus poderosas bombas.

Cuando "Unión" y "Chalaco" comprendieron la suerte de su compañera siguieron su rumbo al N.

### **Acontecimiento de Diciembre a Enero. —**

La pérdida del "Huáscar", había estimulado el descontento que en Lima se sentía por el modo de conducir la guerra y el desorden se intensificó naturalmente. El General Prado dejó al Almirante Montero al mando del Ejército y se dirigió a la Capital para seguir a los pocos días, el 18 de diciembre con rumbo a Europa, alegando ir a arreglar altos intereses del país.

Quedó en su lugar el muy anciano vicepresidente La Puerta y el 21 de ese mes fue derrocado por don Nicolás de

Piérola que se proclamó dictador, ofreciendo tomar medidas energicas para detener la invasión.

El nuevo gobierno hizo algunos cambios entre el personal de la Armada, especialmente de los que servían en tierra. Fue nombrado Comandante General de Marina el viejo Capitán de Navío don Manuel Villar y luego, cuando éste pasó a desempeñar la Secretaría o Ministerio de Marina, lo reemplazo en aquel puesto el Capitán de Navío Luis G. Astete. Comandante de la "Unión" fue nombrado el Capitán de Navío Villavicencio del "Chalaco"; Comandante del "Talismán" el Capitán de Corbeta Manuel María Carrasco.

Por este mismo mes tocaban a su término las reparaciones del "Huáscar" y de la "Pilcomayo" ya con bandera chilena, y se había aumentado además la Escuadra del enemigo con el rápido vapor "Angamos" adquirido en Europa por los incansables agentes de Chile.

Estaba armado con un modernísimo cañón Armstrong de gran alcance, de 203 m/m. de diámetro y colocado en la proa. Podía disparar con facilidad a 7500 metros de distancia.

Con estos barcos y los anteriores dispuso el gobierno chileno del bloqueo de Arica, relevándose periódicamente por Divisiones de por lo menos dos buques.

No estuvieron inactivos nuestros buques durante ese tiempo.

Al finalizar el año el "Oroya" condujo de Panamá al Callao 2,000 fusiles y 1.500,000 proyectiles.

El 8 de Noviembre el "Limeña" fue por tropas a Casma volvió el 12 al Callao. El 15 salió a Casma y Eten y a la altura de Huacho se encontró con el "Blanco Encalada" y "Amazonas". Pone proa al sur nuestro transporte y emprenden la caza los chilenos. Inesperadamente se cierra en niebla y el Comandante Otoya, que no ha perdido la serenidad, restablece su rumbo al N. mientras que los chilenos, creyendo perseguirlo se van al Callao. Otoya sigue a terminar su comisión y el 19 entra en el Callao con las tropas de Casma y Eten.

El "Rímac" fue a Pacasmayo por tropas y regresó indemne al Callao.

El 17 de diciembre fue la "Unión" a Quilca con un gran cargamento de elementos de guerra y fue recibido a balazos el bote que mandó a tierra por lanchas de carga. Días antes había estado ahí la corbeta chilena "O'Higgins" e incendiado

todos los elementos de movilidad y por está razón se confundió a nuestro barco que hubo de ir a Mollendo para dejar su carga.

Mientras tanto, la Escuadra chilena estaba en la más completa paralización si se exceptúa el no muy riguroso bloqueo de Arica.

Sotomayor escribía al Presidente Pinto: "Respecto de la Escuadra me es sensible decirte que marcha con la misma lentitud del Ejército. Riveros dice: si yo fuera el general en jefe desembarcaría 2,000 hombres al Sur de Arica... el general por su lado dice: si yo fuera el Almirante atacaría Arica con toda la Escuadra hasta abatir sus fuertes".

Estas deficiencias que Sotomayor notaba lo obligaron a enviar a Riveros una nota que Lillo, secretario general del Almirante, califica de pretenciosa e impertinente y agrega: "el almirante, contestó esta nota en estilo agrio... no me extraña que Riveros haya tenido en estos días revoltura de bilis".

Esto sin duda causo que el "Blanco Encalada", "Amazonas" y "Magallanes" bombardearon los indefensos caseríos de Independencia, Yte, Cumba y Sama.

#### Primer bombardeo de Arica.—

Pero necesitaban efectuar alguna otra operación que, en concepto de las autoridades superiores de su país tuviese más visos de guerrera y decidieron bombardear Arica el 27 de febrero de 1880.

Dos días antes se había presentado frente a este puerto el monitor "Huáscar" mandado por el Capitán de Fragata Manuel Thompson a relevar al "Cochrane" que, junto con la "Magallanes", había estado bloqueando durante dos meses. Esta corbeta debía quedar para servir como explorador al "Huáscar".

Sabemos que el puerto de Arica estaba fortificado con algunos cañones Voruz y Vavasseur de 200 libras, proyectil esférico y de corto alcance, colocados en el morro y en las playas sur y norte defendidas por parapetos de piedra y sacos de arena.

Completaban estas defensas la batería flotante que era el "Manco Cápac" con sus dos cañones Dahlgreen, lizos de a 500 libras, montadas sobre una torre fija. Además, como no



*Contralmirante Manuel Villavicencio el heroico Comandante de la Corbeta "Unión" que rompió el bloqueo de Arica y realizó acciones memorables en defensa de su Patria.*

pasaba de tres nudos de velocidad, le era de todo punto imposible aventurarse a salir a alguna distancia de la bahía.

Puede decirse, pues, que la plaza estaba sólo relativamente defendida, porque con los cañones que ahora tenían algunos de los buques chilenos podían éstos disparar a mansalva.

El día 27 en la mañana se aproximó el "Huáscar" a reconocer las baterías del norte del puerto; el "Manco Cápac" salió de su fondeadero y provocó el combate al que entró poco después la "Magallanes".

Después de unos 50 minutos de fuego se retiraron los bloqueadores habiendo recibido el "Huáscar" cuatro balazos que le produjeron averías leves.

Fueron a fondearse afuera y, a los pocos minutos, volvieron a levar para bombardear un tren que venía de Tacna en cuya operación recibió el "Huáscar" un cañonazo que le sacó 20 hombres fuera de combate.

Poco después salía el "Manco Cápac" fuera de la bahía y Thompson, que era valiente e impulsivo, se vino a todo andar con la intención de espolonearlo. Estaría a uno 200 metros de distancia cuando se entorpeció la máquina del "Huáscar" hasta el extremo de quedar el buque sin gobierno, lo que aprovechó el "Manco Cápac" para dispararle un proyectil de 500 libras que destrozó el palo de mesana y mató al Comandante Thompson y hubiese salido peor librado el monitor chileno sino es por la interrupción que sufrió el otro cañón del "Manco Cápac" que iba a ser disparado casi simultáneamente con el primero.

Otros tres balazos leves recibió el "Huáscar", lo mismo que la "Magallanes", retirándose después.

En este combate, el infortunado More se mantuvo en plena cubierta del "Manco Cápac" y salió ileso.

A los dos días arribó el "Angamos" e inmediatamente abrió sus fuegos sobre el monitor y los fuertes a la extraordinaria distancia de 7200 metros imposibilitando de este modo una respuesta de los cañones de tierra que sólo alcanzaban poco más de la mitad de esa distancia.

Los proyectiles caían en tierra próximos a los fuertes, levantando al estallar enormes nubes de polvo, y las granadas que no reventaban podían verse rebotando hasta una milla hacia el interior.

El Almirante Riveros que estaba en Ilo con el grueso de su flota, zarpó para Arica, y durante cinco días estuvo bom-

bardeando a la ciudad, felizmente casi sin resultado, porque como las casas eran de adobes, las granadas las atravezaban fácilmente y no se producían los incendios deseados.

El "Angamos" disparó más de cien granadas desde gran distancia. El bombardeo lo hicieron tres veces al día y, además de los nombrados, tomaron parte el "Blanco Encalada", "Cochrane" y un torpedero.

### Ruptura del bloqueo por la "Unión".—

En los primeros días de Marzo el dictador don Nicolás de Piérola llamó a Palacio al Comandante Villavicencio y le manifestó que había necesidad urgente de enviar auxilios por el mar al Ejército de Tacna y Arica y, como este puerto estaba ahora rigurosamente bloqueado, quería saber si Villavicencio consideraba posible la aventura.

"Señor, respondió el bravo marino, durante los diez meses que he hecho la campaña en el transporte "Chalaco", he desempeñado con feliz éxito comisiones importantes y aunque perseguido muchas veces por los buques enemigos, he tenido la suerte de salir bien".

"Ahora que mando un buque mejor no vacilo en decir a V.E. que entraré al puerto sobre la Escuadra bloqueadora". . .

"Del regreso no puedo responder; pero cumpliré con mi deber".

Se dio la orden de embarcar en la corbeta, ropas, medicinas, municiones, dos ametralladoras y la lancha torpedera "Alianza".

El "Talismán", que debía salir junto con la "Unión", embarcó a las tropas del General Beingolea, 2000 fusiles, 5 cañones y 6 ametralladoras con su correspondiente dotación de municiones que debía desembarcar en Quilca para el Ejército en formación del Coronel Leiva.

El 12 de Marzo zarparon ambos buques del Callao y la "Unión", que debía también tocar en Quilca para informarse y asegurar una buena recalada en Arica, se adelantó al transporte. A su salida, en la noche, vió las luces el "Talismán" que en esos momentos llegaba y creyendo fuera un buque enemigo viró al norte hasta Pisco donde desembarcó su carga, retrasando así la llegada a Arequipa de esos refuerzos que hubieron de marchar en una larga caminata por tierra. La orden de ir a Pisco la dio el General Beingolea.

A las 10 p.m. arrumbó al Sur la "Unión" y navegó toda la noche dentro del radio en que estaban los buques enemigos y aun uno de ellos la persiguió hasta cerca del amanecer a cuya hora desistió de la caza.

A las 4 a.m. del memorable 17 de Marzo y por una espléndida recalada, reconocían la caleta "Licera" al Sur del morro de Arica. Era el instante supremo. La mar estaba apenas rizada por una tenue brisa que hacía ondear calmadamente el mismo pabellón de combate que treinta y tres años antes flameara victorioso en el mesana de la corbeta "Abtao".

Pasó entonces la corbeta cerca de los buques de guerra "Thetis", británico, el francés "Hussard", el yanque "Shannan" y el alemán "Hansa" y se acercó a la bahía felizmente en momentos que desde el Morro la reconocían los Comandantes More y Espinoza. Detúvose y arrió un bote a cargo del Teniente Carlos Rodríguez para que avisase al "Manco Cápac" en cuyo buque reconocieron la voz de este oficial de modo que, estando ya todos prevenidos, avanzó al fondeadero la gallarda corbeta entre los hurras estrepitosos de los buques neutrales y fondeó cerca del muelle.

Con toda rapidez desembarcó a la torpedera que embrazaba su cubierta y que, ya lista para operar en caso necesario, se mantuvo cerca de la corbeta.

Mientras tanto, cuando los chilenos se dieron cuenta de que la corbeta estaba tranquilamente fondeada y descargando, quedaron absortos por mucho tiempo.

Bloqueaban en esos momentos el puerto: "Huáscar", "Loa" y "Matías Cousiño" y a la vez que despacharon a éste para que avisara a Riveros, que estaba en Pacocha, rompió el "Huáscar" sus fuegos empezando así el combate.

A las 9 de la mañana aparecieron el "Cochrane" y el "Amazonas"; el primero que venía casualmente de Iquique y el segundo de Pacocha. Puestos al habla sus comandantes se acercaron al puerto y a las 10 a.m. el "Huáscar" se situó a 6000 metros y continuó disparando contra la "Unión" que descargaba por un lado y tomaba carbón por el otro, casi sin contestar los fuegos del enemigo por ser muy grande la distancia.

Al medio día avanzaron hasta 3000 metros los buques chilenos y estando ya a tiro de los fuertes recibió el "Cochrane" seis balazos que no le causaron averías de consideración debido a su buena coraza, y el "Huáscar" cuatro, de los que uno le destrozó el palo de trinquete.

Dos horas después, el "Cochrane" avanzó como para espolonear a la "Unión"; pero a poco desistió yéndose afuera a todo andar.

La "Unión", mientras tanto, estaba siendo gravemente averiada. Una bala se incrustó en el ángulo de una de las calderas, otra desmontó uno de los cañones de babor, otra de 250 rompió la caja de humos, el tubo de descarga del vapor y parte de la chimenea, otra estalló en cubierta abriendo un gran boquete y sacando ocho hombres fuera de combate, otra partió en dos el puente de mando y felizmente la parte que quedó colgante era donde estaban el bravo Villavicencio y su Guardiamarina de órdenes Enrique Gamero quienes no cayeron a cubierta por haberse cogido del pasamanos y por último, otra echó a pique una de las lanchas de carbón.

Con estos blancos, observados desde los buques enemigos, éstos creyeron ya inutilizada a la corbeta, pues le habían disparado 48 cañonazos y se alejaron hacia el N.W. cometiendo la grave falta de reunirse sus comandantes en consejo a bordo del "Cochrane" para resolver "sobre la mejor manera de tomar colocación en la noche para intentar un resultado definitivo respecto de la "Unión".

"Entonces, dice Villavicencio, se acercaba la noche a pasos agigantados. Era de temerse que la "Unión" fuese víctima de algún torpedo . . . preferí atropellar, mediante un esfuerzo, al enemigo que nos acosaba y en alta mar jugaron el todo por el todo".

Así lo hizo. Largó el ancla por el chicote y avanzó audazmente, estrechándose hacia el Morro, rascando la isla de Alacrán para alargar más la distancia al enemigo que al darse cuenta de la atrevida e insólita maniobra, emprendió una caza que debía ser infructuosa.

Para formarse una idea más clara de este acto altamente heroico debe tenerse en cuenta que la "Unión" sólo salió dando apenas 10 nudos por las averías en la máquina. Los enemigos habían cometido la torpeza de situarse a un sólo lado de la bahía y nunca creyeron que el ilustre buque peruano se aventurase a salir a plena luz del día.

Navegó la corbeta hacia el Sur, luego se fue abriendo poco a poco al W. y cuando oscureció arrumbó definitivamente al N. Después tuvo que detenerse para componer como pudo los desperfectos de la máquina, aprovechó para guindar masteleros y cazar sus velas y así, majestuosamen-

te, aureoleada de gloria, llegó sin novedad a Pisco desde cuyo puerto telegrafió a Lima y luego en la noche de ese mismo día 21 de Marzo arribó al Callao.

Los buques de guerra neutrales habían cumplido con el ceremonial marítimo saludando al comandante de la corbeta a su llegada a Arica, a pesar de que en esos momentos menudeaban las balas chilenas alrededor del buque levantando inmensas columnas de agua. Este acto y la ruptura por dos veces en el mismo día, a plena luz, de un bloqueo marítimo, después de cumplir su misión y estar gravemente averiado por un cañoneo intenso de siete horas es la única vez que haya acontecido a un buque de guerra en el mundo.

Tanto a la entrada como a la salida de la "Unión", el entusiasmo de los habitantes de Arica fue inmenso; la gente cubría materialmente la playa para contemplar a la esbelta nave sin cuidarse del repetido cañoneo de los buques chilenos que se confundía con sus enronquecidas voces, se tocaba el himno nacional y marciales dianas. ¡Parecía que la Patria estuviese de gala, celebrando el aniversario de una fecha gloriosa! y las tripulaciones de aquellos barcos de guerra extranjeros, subyugadas por la grandiosidad y audacia de la operación, subieron a las jarcias y despidieron a nuestra heroica nave con aclamaciones estruendosas en las que se mezclaron las palabras de cuatro idiomas.

Veamos ahora el juicio que mereció el acto glorioso a los testigos extranjeros y a los historiadores chilenos.

El Teniente Mason, de la corbeta "Thetis", dice: "cumplimos con el deber de saludar a su llegada al bravo comandante de la "Unión", a pesar de que el combate estaba en toda su fuerza . . . Al salir audazmente el buque peruano fue imposible evitar que en todos los buques aplaudieran con ardoroso entusiasmo".

El historiador Clemente Markham C.B.F.R.G.S. . . . "el capitán Villavicencio de la "Unión" entró en Arica; a la luz del día, el 17 de Marzo, a despecho de los buques bloqueadores; desembarcó su cargamento, se batió y escapó audazmente".

El coronel Ekdahl: "Como era natural, la atrevida maniobra del buque peruano causó en los primeros momentos, cierta confusión en la división naval chilena. Esta expedición constituye indudablemente una de las hazañas más gloriosas de la escuadra peruana durante esta guerra. La concepción de ella honra altamente al alto comando peruano, como hon-

ra su ejecución al jefe encargado de ella, capitán Villavicencio. Las alternativas eran bien duras; pero el gobierno peruano supo afrontar sus grandes riesgos”.

Vicuña Mackenna: “Villavicencio es de escasa figura como físico, pero de hígados hinchados y alto pecho. Su acción fue atrevida y feliz, por cuanto lo es siempre romper un bloqueo con un solo buque y mayor fortuna de sus jefes fue hacerlo cuando cerrábanle el paso tres poderosos buques”.

Y Bulnes: “Era una sorpresa audaz, digna de un jefe valeroso como Villavicencio y que supo desempeñar cumplidamente. Tuvo la intención de salir desde un principio e inmediatamente procedió a bajar su carga y a embarcar carbón para ponerse en franquía. A bordo de nuestros buques se decía: ¡Villavicencio ha caído en la trampa!. ¡Ahora no escapa! Sin embargo, este jefe se precipitó rápidamente por el Sur, mar afuera, en medio de la anhelante expectación de tierra y de la sorpresa de los bloqueadores”. “Fue de parte de Villavicencio una operación afortunada que honra su destreza marinera”.

En esta acción de armas, a pesar de que en ella tomaron parte Latorre y Condell, aquellos jefes que se caracterizaron por la oportunidad “de llegar siempre a tiempo” y efectivamente, Latorre llegó así por pura casualidad; sin embargo se notó por su ausencia, del lado chileno, la oportunidad, la estrategia, don de mando y previsión. Se ha llegado a decir que para emprender la caza de la “Unión” fue preciso que los comandantes regresasen a sus buques respectivos; pero esto, que ya en sí es una enorme torpeza, nada justifica, pues, ¿Cuándo se ha visto que los segundos no actúen en ausencia de sus jefes?.

#### Últimas excursiones al Sur.—

En el mismo mes de marzo, nuestro transporte “Oroya” mandado por el sereno y experto Capitán de Navío don Toribio Raygada ejecutó una arriesgadísima incursión hasta aguas chilenas y que sólo le faltó el combate para ser tan gloriosa como la de la “Unión”.

Los chilenos estaban prevenidos. Sotomayor había telegrafiado a Riveros: “Temo mucho por las noticias recibidas que el “Oroya” trate de tomar tropas para desembarcarlas en Sama o en alguna caleta de las cercanías de Arica”.

Efectivamente así lo hizo y luego de cumplir felizmente su comisión a tiro de cañón del sitio en que se encontraban

las naves chilenas, sin que éstas lo notasen: arrumbó al Sur, se metió en aguas chilenas llegando hasta la caleta Duende en la bahía de Tocopilla, se apoderó de un remolcador que trajo al Callao y obligó a embarrancar al "Taltal" de 45 toneladas.

"La excursión ejecutada a fines de Marzo por el transporte peruano "Oroya", que llegó hasta Tocopilla, es otra prueba del enérgico atrevimiento de los marinos peruanos. Es verdad que sus resultados materiales fueron malos, debido en gran parte a que las autoridades marítimas peruanas se resistían a adoptar el sistema de destrucciones que había sido adoptado y ordenado por el gobierno de Chile: pero el sólo hecho de que un débil buque peruano podía, en esta época, aparecer libremente en las aguas que formaban la línea de comunicaciones entre la escuadra chilena y su patria; no podían dejar de tener alguna influencia moral en ambos países contendientes"— Ekdahl.

Todavía el "Oroya" fue a Camaná el 4 de Abril de 1880, fecha en que terminan las excursiones navales peruanas al Sur.

### Combate del 6 y 7 de Junio en Arica. —

El día 6 de Junio a la 1 de la tarde la fuerza bloqueadora compuesta del blindado "Cochrane", la cañonera "Magallanes", la goleta "Covadonga" y crucero "Loa" que ya tenían cañones de largo alcance aproximóse al puerto y a 3000 metros rompió sus fuegos contra las fortificaciones que no tardaron en responder, lo mismo que el monitor "Manco Cápac", saliendo a distancia conveniente.

Habían transcurrido dos horas de vivo cañoneo cuando se retiraron los enemigos después de recibir el "Cochrane" y la "Covadonga" serios daños. Esta última fue alcanzada por dos tiros a flor de agua que la obligaron a mantenerse con su máquina en constante movimiento para achicar la gran cantidad de agua que por esos agujeros hacía y por último tuvo que ir a refugiarse en una caleta próxima para evitar irse a pique. El "Cochrane" recibió una granada que al estallar prendió fuego a un saquete de pólvora que hirió y quemó a 27 hombres.

Al día siguiente, en la madrugada, tuvo lugar la sublime hecatombe de Arica en cuya defensa participaron y confundieron sus sangre con sus compañeros del Ejército tantos marinos.

El monitor "Manco Cápac" salió de la bahía a provocar combate con los buques chilenos que se limitaron a cañonearlo de lejos y cuando la resistencia terrestre fue dominada, el monitor abrió sus válvulas y prendió las mechas de varios cartuchos de dinamita convenientemente distribuidos con lo que se fue a pique, salvándose y cayendo prisionera su tripulación.

La torpedera "Alianza" salió tratando de escapar al norte y fue perseguida y cañoneada por los chilenos hasta las 3 de la tarde cuando ya no pudo continuar su marcha. Entonces la vararon y destruyeron sus tripulantes en punta Picata, al N. de Sama. Tripulaban esta lancha el Teniente 1º Juan Fernández Dávila, los guardiamarinas David Flores y Juan C. de Mora, dos mecánicos y tres fogoneros.

Los prisioneros del "Manco Cápac" fueron llevados al vapor "Limari" donde los soldados, ebrios, querían asesinarlos y fue preciso enviar del "Cochrane" una guarnición de 25 marineros.

Aquel día terminó el Poder Naval peruano en el Sur de la República.

## CAPITULO XV

### EL ASEDIO DEL CALLAO

#### El Puerto. —

Muchos asedios ha soportado el Callao e innumerables han sido los combates que tuvieron por escenario sus tranquilas aguas y no hay otro puerto en el mundo donde se hayan ejecutado mayores actos de heroísmo, mejores ardidés de guerra, con audacia y firmeza singulares.

Marinos de todas las naciones se han batido en su recinto y desde el corsario, el revolucionario, el patriota y el realista, todas las profesiones políticas estuvieron representadas.

Clerk y Davis con los holandeses; Cavendish, Drake, Hawkins con los británicos; los argentinos con Brown e Yllingrot; los patriotas de la Independencia, acaudillados por Cochrane y Guise, los españoles con Guruceta y Méndez Núñez y chilenos y peruanos con Garrido, Simpson y Postigo vinieron a su turno a probar su valor unos, otros al pillaje y otros en defensa legítima de sus derecho y otros, en fin, a atacar, protegidos por la sombra de la noche, los tranquilos hogares de la Patria.

Pero nunca se vio lo que en la época del gran bloqueo que vamos a describir.

Los elementos traídos por el enemigo, novísimos y terriblemente mortíferos; la crueldad exenta de valor con que se ensañaron, fuera del alcance de nuestros cañones, contra la población civil; el espíritu de sacrificio de ésta; el heroísmo y habilidad desplegados por nuestros marinos, son cosas que hacen de este bloqueo el más memorable en los anales del Callao.

La importancia militar de este puerto ha sido siempre muy grande desde la época del coloniaje por el hecho de estar tan próximo a la capital de la República que en muy pocas naciones, como en el Perú es el verdadero centro y corazón de ella.

Más, para el asedio que debía sufrir durante la guerra del Salitre, no estaba preparada, pues sus defensas eran las

mismas que rechazaron a la Escuadra española el 2 de Mayo de 1866.

Contaban pues estas defensas con cuarenta años de atraso y ya hemos dicho que Grau y otros jefes de Marina habían pedido insistentemente su modernización.

Componíase la línea de fuertes, de baterías abiertas al fuego de una Escuadra con artillería moderna de largo alcance y estaban distribuidos así: en la vieja torre de La Merced, reconstituida después de su voladura parcial, 2 cañones Armstrong de a 300; en el fortín Santa Rosa 2 Blackel y de a 500; 4 Vavasseur de a 300 y 1 de 100 en los torreones del castillo de la Independencia; 2 Armstrong de a 300 en la torre de Junín; 2 iguales en la de Pacocha y 2 Dalgreen de 1000 en La Punta.

A primera vista parece ésta una defensa formidable; pero si se la compara con la modernísima artillería que por esa época montaban la mayor parte de los buques chilenos, resultaban casi inútiles todos esos cañones de avancarga, ánima lisa y proyectil esférico como los Dalgreen de La Punta y todos tenían muy poco alcance.

Pero el error más grave que se cometió fue dejar indefensa la isla de San Lorenzo donde los chilenos establecieron su base de operaciones con toda tranquilidad.

Para la defensa móvil de la bahía estaban el monitor "Atahualpa", poco menos que inútil por el corto alcance y penetración de sus proyectiles esféricos y su lento andar; la corbeta "Unión" y los transportes "Oroya", "Talismán"; "Limeña", "Chalaco" y "Rímac".

Había, además, la torpedera "República" cuyas características ya conocemos y para las rondas nocturnas se armaron con los elementos disponibles las remolcadoras y lanchas "Urcos", "Arno", "Lima", "Capitanías", "Independencia" y "Resguardo", todas de madera con cañoncitos anticuados y de muy poco andar. Estas embarcaciones no tenían tripulación propia, sino que se les dotaba para las rondas con gente de los buques y del batallón "Marina".

Por último, con algún material que en Estados Unidos nos consiguió el famoso y audaz negociante Charles Flint (que aún vive y acaba de contar en su libro "Fifty years as a Trader") y con lo que se improvisó en el Callao, se constituyó una brigada torpedista para tentar el uso de esta incipiente arma y a cuyo cargo estuvo el Capitán de Navío Leopoldo Sánchez y los Alféreces de Fragata Decio Oyague,



*Teniente 2do. don José Gálvez, hijo del héroe del 2 de Mayo, que se cubrió de gloria en la acción del 24 de Mayo de 1880 entre las lanchas "Independencia", que él comandaba y las chilenas "Guacolda" y "Janequeo".*

Carlos Bondy, Gil Cárdenas, el hábil ingeniero don Manuel J. Cuadros y dos o tres mecánicos yankis expertos en la preparación de minas y torpedos.

### Iniciación del bloqueo. —

Libres ya los mares del sur de la pesadilla de nuestros buques, el Almirante Riveros se dirigió al Callao con parte de su flota, dejando algunos buques en el bloqueo de Arica. El 9 de Abril de 1880 llegó a las afueras del Callao y a suficiente distancia para no ser descubierto.

La flota se componía del acorazado "Blanco Encalada" que ahora llevaba un proyector eléctrico en el puente y había sido mejorado en otros respectos; "Huáscar" con dos cañones Armstrong, nuevos, de 40 libras, capaces le alcanzar a más de 6000 metros y también había sido dotado de luz eléctrica y un proyector; "Pilcomayo", armada ahora con dos cañones Armstrong de 152 m/m; recién traídos de Europa; "Angamos" con su famoso cañón de 203 m/m; un transporte carbonero y dos torpederas: "Janequeo" construida por Yarrow, casco de acero, 30 metros de eslora, 45 toneladas de desplazamiento, dos máquinas con 400 caballos de fuerza para un andar de 22 nudos, un cañón de tiro rápido y dos tubos lanza torpedos. La "Guacolda" era del sistema "Hershoff" de 18 nudos.

Quiso Riveros iniciar las hostilidades con un ataque nocturno a nuestros buques y al efecto, se aproximó a 5 millas de la bahía y a las 8 h. de la noche del 9 destacó, convoyadas por el "Huáscar", a las dos torpederas dichas.

A cierta distancia se separaron del monitor y arrumbaron al Callao; pero con distinto resultado: el teniente Señorret de la "Janequeo" perdió el rumbo y en la mañana estaba a diez millas al N. del Callao. El teniente Goñi, con la "Guacolda", llegó hacia la isla de San Lorenzo a la 1 de la mañana, penetró al fondeadero poco antes de las cuatro, tropezó con un bote pescador rompiéndosele uno de los botalones de los torpedos y, amenazando con la muerte a los pescadores los obligó a pilotearlo hasta el sitio donde estaba fondeada la "Unión" a la que se acercó audazmente hasta diez metros de distancia; pero nuestra corbeta estaba defendida por una palizada en previsión de esa clase de ataques y con ella chocó la "Guacolda" que no tuvo más remedio que hacer estallar el torpedo que le quedaba y retirarse a todo andar, cañoneada poco después por los nuestros.

El efecto del torpedo sobre la "Unión" hubiese sido completo pues así como estalló a 10 metros, la enorme columna que levantó llegó a mojarle completamente la cubierta y el buque sufrió una fuerte conmoción.

Después de este fracaso se presentó la Escuadra chilena frente al Callao en la mañana del 10 y su Almirante notificó a nuestras autoridades que dentro de diez días establecería el bloqueo, siendo ese el plazo que daba para que los buques neutrales abandonasen la bahía.

### **Primer bombardeo y combate nocturno del 23 de Abril.—**

El 22 de Abril, con ésta ya limpia de neutrales, tuvo lugar el primer bombardeo. Los buques chilenos zarparon de la isla de San Lorenzo y se colocaron: el "Huáscar" y "Pilcomayo" a 6000 metros y el "Angamos" a 7200. El cañoneo comenzó a las dos de la tarde y dispararon durante cuatro horas 131 proyectiles contra 127 de los peruanos.

Contestaban la "Unión" el "Atahualpa" y los fuertes. "pero pronto-dice un testigo-pudo observarse que sus cañones no obstante estar algunos con 20° y aun 30° de elevación no alcanzaban a mayor distancia de 4500 metros cuyos proyectiles se veían caer al agua con un ángulo de descenso tan grande, que no rebotaban ni una sola vez".

Los tiros de los chilenos fueron en general muy certeros, a pesar de estar la mar algo boba. Los proyectiles caían en el agua dentro de la dársena donde echaron a pique a la lancha "Lima" (reflotada después) muriendo un tripulante, y agujerearon la chimenea de la "Unión" y otras averías en la obra muerta. Los tiros que alcanzaban más al interior estallaron dentro de la ciudad donde originaron considerables destrozos.

A la caída de la tarde se retiraron los chilenos a su tranquilo fondeadero.

Con el objeto de destruir una boya que los defensores habían colocado en la bahía a una distancia dada, para facilitar a los artilleros su estimación y corrección; las dos torpederas chilenas entraron en la madrugada del 23. Como no diesen con la boya, más o menos a las 4h. 20 a. m. intentaron atacar al "Atahualpa" fondeado frente al faro N.E. de la dársena; pero la "Unión" los descubrió a tiempo y abrió fuego, con lo que se vieron obligados a retirarse, encontrándose en su camino hacia afuera con la lancha "Ur-

cos" que regresaba de su ronda. Trabóse un recio combate usando los chilenos uno de sus torpedos de costado que sólo sacudió a la "Urcos" al estallar y bombas de mano que hirieron al Teniente 2º Delgado, al Alférez de Fragata Domingo Valle Riestra y a 4 tripulantes. Notable fue la destreza del Teniente Otoya, comandante de la "Urcos", pues hizo creer a los chilenos que tenía torpedos y a la vez no cesó de disparar con su cañoncito y con fusiles. Los chilenos se retiraron después de que la "Urcos" acertó un cañonazo en la popa de la "Janequeo" matándole un hombre.

### Bombardeo del 10 de Mayo.—

En los primeros días de este mes, la brigada torpedista lanzó al agua en el canal del Boquerón dos torpedos mecánicos flotantes Mc Evoy que al ser arrastrados por la corriente hacia el N. podrían estrellarse contra alguno de los buques chilenos.

En la mañana fueron descubiertos por el buque enemigo de guardia: uno ya cerca, a 50 metros, del "Blanco Encalada", fue destruido por los disparos de las ametralladoras de este buque y el otro reventó al ser varado en San Lorenzo.

Como represalia de este hecho, Riveros ordenó un nuevo bombardeo. Su Escuadra había sido reforzado con la corbeta "O'Higgins" y el transporte "Amazonas" armado con un cañón moderno Armstrong de 152 m/m. de largo alcance.

Los siete buques atacaron, situándose el "Blanco Encalada" y la "O'Higgins" a 4000 metros con la intención de destruir la batería de a 1000 de La Punta; pero como se creyeron en inminente riesgo de recibir uno de esos enormes proyectiles, se retiraron mar afuera y no volvieron a entrar en combate.

El "Huáscar", deseoso de usar sus cañones de a 300, acortó la distancia y recibió un proyectil que en la línea de agua le atravesó el blindaje anegándole uno de los compartimentos. Antes de quedar fuera del alcance de las baterías, recibió otros dos balazos, de los que uno le entró por la popa y le cortó los guardines del timón, destruyendo parte de la cubierta superior. En graves apuros se vio el monitor para salir del empeño.

Casi todos nuestros buques fueron tocados levemente por algunos de los 48 disparos del enemigo. En tierra causaron grandes daños como la primera vez y mataron 23 per-

sonas. Los defensores hicieron 75 disparos y estrenaron, en su nuevo emplazamiento del muro W de la dársena, los dos cañones Vasseur de a 300 sacados del castillo de la Independencia.

### Combate nocturno del 24 de Mayo.—

El Teniente 2º don José Gálvez, hijo del héroe del 2 de Mayo, era un joven oficial de Marina, de figura desmedrada y enjuta, de contextura débil, en contraste con su alma acerada y su carácter enérgico y viril. Pertenecía a la dotación del monitor "Atahualpa" y en la noche del 24 de Mayo fue mandado a rondar la bahía al mando de la vieja lancha "Independencia" con el guardiamarina Emilio San Martín y el practicante de medicina voluntario Manuel Ugarte y 12 marineros armados de fusiles. La lancha llevaba un cañoncito y una ametralladora.

Salió a su guardia a las 11 de la noche y, cuando a las 2 de la mañana regresaba sin haberle ocurrido ninguna novedad, divisó una lancha enemiga y avanzó a su encuentro haciéndole cuatro disparos de cañón hasta que saltaron los cáncamos y quedó inútil.

Parecía que la chilena eludiese el combate pues se alejó a gran velocidad y ya Gálvez se metía en el puerto, cuando apareció la enemiga, que era la "Guacolda", acompañada de la "Janequeo" todavía más poderosa, y con su mayor andar, cortaron la retirada de la peruana. Rompió ésta el fuego con sus fusiles y la ametralladora, que también se inutilizó, con lo que no quedaba al parecer más camino que rendirse; pero el intrépido Gálvez ni pensó siquiera en semejante alternativa; cogió el torpedo de 100 libras que llevaba en su lancha, prendió fuego a la mecha con la lámpara y lo mantuvo en alto ayudado por Ugarte, y esperando el momento de ser abordado por la "Janequeo" que colocó su amura por la popa de la nuestra.

Lanzaron el torpedo sobre la cubierta enemiga, cerca del cubichete de la máquina y como tardase en estallar, Gálvez disparó por dos veces su revólver causando así la destrucción de ambas embarcaciones.

Murieron ocho hombres de la "Independencia" y el mismo Gálvez todo quemado, sordo y ciego en esos momentos hubiera perecido a no ser por la abnegación del marinero Pedro Villanueva. El Teniente Señoret de la "Janequeo" quedó también herido en el brazo y tuvieron además dos fogoneros muertos.

Los náufragos fueron salvados por la "Guacolda", y llevados a bordo del "Blanco Encalada" y en la tarde del 25 el Almirante chileno envió a Gálvez al Callao. J

La acción altamente heroica del Teniente peruano han pretendido disminuirla algunos autores chilenos como Barros Arana; pero felizmente existen los partes oficiales de los Tenientes Señoret y Gálvez y las relaciones verídicas de otros historiadores chilenos y neutrales.

"Comenzó a hundirse (dice Vicuña Mackenna) en el acto el pequeño buque peruano; pero alzándose sobre su borda con esfuerzo verdaderamente digno de alma de héroe, el joven capitán peruano . . . encendió un torpedo y lo arrojaron sobre la lancha asaltante, disparando al propio tiempo Gálvez, como Ricaurte en San Mateo, para apresurar su estallido".

Ekdahl dice: "el valiente comandante teniente 2º don José Gálvez pudo volver a su hogar para curar sus heridas, enviado por el almirante chileno en un generoso homenaje al valor de ese oficial".

"Bulnes: "... la mandaba un valeroso joven peruano. La embarcación se hundía, pero antes de sumergirse, Gálvez con la mayor intrepidez tomó un torpedo y lo lanzó contra la "Janequeo". Ambas lanchas se sepultaron en el mar con corta diferencia de tiempo. "El respeto que inspiraba el valor indujo al almirante a permitir a Gálvez regresar a su hogar".

Diario de Eusebio Lillo —Mayo 25— "El Almirante ha resuelto enviar a tierra al oficial herido y he apoyado esa resolución como apoyaré todo lo que tenga por base un noble sentimiento de humanidad. El joven oficial tiene la cabeza abrazada, un brazo y mano fracturada y tal vez lesiones interiores causadas por la explosión".

Felizmente Gálvez se recobró pronto y siguió sirviendo a la Patria en tierra hasta el final del conflicto, con ese desinterés y ese patriotismo que eran consubstanciales con su raza.

### **Voladura del crucero "Loa".—**

Las fuerzas bloqueadoras habían recibido considerables refuerzos por el mes de Junio; una nueva lancha torpedera sistema Yarrow, la "Fresia", gemela de la "Janequeo" y armada con un cañón-revólver Hotchkiss, modernísimo; el va-

por "Princesa Luisa", de hierro, de 120 toneladas y armado con tres cañones; dos nuevas lanchas torpederas de acero, sistema Thornicroft armadas con un torpedo de botalón y un cañón revólver Hotchkiss; a la "Guacolda" se la dotó también con un cañón de esta clase; el "Cochrane" se agregó al bloqueo y al "Huáscar" se le cambiaron los cañones de a 300 de la torre, con dos de 203 m/m, de retrocarga idénticos al del "Angamos".

Los días 27 y 29 de Mayo habían bombardeado otra vez los chilenos y el 30, en la noche, la "Fresia" y la "Guacolda" intentaron un ataque a la "Unión", pero nuestras lanchas salieron al encuentro y las obligaron a retirarse.

No hubo novedad hasta el mes de Julio. El primer ensayo que se hizo con uno de los torpedos inventados por el ingeniero Cuadros, tuvo lugar en Ancón donde estalló prematuramente causando la muerte del Alférez de Fragata Gil Cárdenas y ocho marineros.

El historiador chileno Barros Arana ha dicho cínicamente que nuestros marinos no corrían ningún peligro en la preparación y uso de esas armas y nosotros, para desmentirlo, hemos de extendernos más de lo necesario en narrar los detalles de cada operación para que se vea cuál fue el papel representado por los valientes oficiales de la brigada torpedista.

El segundo torpedo brulote o mina que preparó Cuadros fue confiado al Alférez de Fragata Carlos Bondy y fue colocado en el fondo de una balandra que viniendo del N. simularía querer romper el bloqueo.

Sacó Bondy esta embarcación ya preparada y bien cargada de víveres atrayentes y de varias clases, saliendo del Callao en la noche y acompañado de dos marineros paiteños. Poco rato después, y ya cerca de la línea de buques de guerra neutrales, divisó a un torpedero enemigo; pero felizmente éste no lo vio.

Regresó al amanecer y estuvo hasta cerca de las 6 de la tarde del día 3 de Julio haciendo toda clase de maniobras y fingiendo que escapaba hasta que logró llamar la atención del crucero "Loa" y de dos torpederos que rondaban como a dos millas de distancia y, cuando estuvo seguro de que el crucero arrumbó a la balandra y se venía a todo andar, se embarcó con su gente en un pequeño bote y dejó al brulote con las velas sueltas.

Dice Vicuña Mackenna que "los marinos de Chile habían comenzado a sufrir, después de la nostalgia, la natural y mortificante enfermedad de alarmas, insomnios, rondas, fantasmas y sobresaltos que se ha llamado con propiedad "torpeditis". Riveros era el que más la sufría y había dado órdenes precautorias muy enérgicas para evitar sorpresas y los espías chilenos supieron un mes antes todo el detalle de la operación que vamos reseñando, pues el presidente de Chile avisó lo siguiente: —Junio 3— "En Ancón está preparando el joven Manuel Cuadros un segundo torpedo . . . dicen que es de esta manera: se compone de una lancha de vela, cargada con comestibles y carneros, y al quitar el último bulto hay un resorte para reventar el torpedo".

Sin embargo, el comandante Guillermo Peña del "Loa" no tomó en cuenta esos avisos y órdenes y cuando estuvo cerca de la balandra destacó un bote para traerlo al costado. Todavía el Teniente a cargo de la embarcación le advirtió que sospechaba una estratagema; pero Peña insistió en que se continuase la descarga cuando una tremenda explosión de 200 libras de dinamita envolvió en una nube de humo y agua su barco, abriéndole un boquete de 30 metros de superficie y la hundió en el acto. Perecieron Peña y 119 tripulantes, y perdieron también junto con el buque dos grandes cañones Armstrong modernísimos que traía para el "Blanco Encalada" y abundante provisión de municiones y víveres.

### **Prosigue el bloqueo. —**

El 16 de Julio en la noche fueron hasta San Lorenzo las lanchas "Urcos" y "Arno" al mando del Teniente Antonio Jimeno, que llevaba también la tropa suficiente para auxiliar a la "Urcos" encargada de fondear un torpedo; pero éste falló y las lanchas hubieron de regresarse bajo el fuego del enemigo, sin más novedad. Las dos lanchas fueron a órdenes del Capitán de Corbeta Juan Salaverry.

Los días 10 y 15 de Agosto bombardearon los chilenos casi sin resultados y en la noche del 22 volvieron nuestras lanchas a expedicionar sobre el fondeadero de los chilenos en San Lorenzo y dejaron entre dos aguas un brulote preparado por don Enrique Guzmán y Valle y que por medio de un aparato de relojería debería estallar a hora determinada. Este brulote era formidable e iba en un cajón con 70 barriles de pólvora, colocado bajo una balsa cargada de hierro; pero no tuvo el suficiente peso para hundirse a la profundi-

dad debida. Fue jefe de la expedición el Alférez de Fragata Benjamín de la Haza.

Nuestras lanchas cumplieron su misión fondeándolo en buen sitio; pero fueron sorprendidas al regreso por los chilenos que les dispararon seis bombas de grueso calibre sin causarles daños aunque ya el enemigo malició algo. Al día siguiente encontraron el brulote y observándolo a conveniente distancia lo vieron estallar a las 9 de la mañana, hora exacta para la que había sido graduado su aparato de relojería.

Este nuevo sistema de torpedos fondeados lo adoptaron nuestros marinos porque los chilenos habían protegido el fondeadero de su Escuadra con palizadas flotantes formadas con masteleros y otras perchas unidas por medio de cadenas.

Para fondearlos tenían que ir nuestras lanchas hasta la isla de San Lorenzo saliendo así completamente fuera de la escasa protección de los fuertes y corriendo aventuras arriesgadísimas tanto por esto como por su duración debida a la peculiaridad de las maniobras que habían de efectuar. Nada de esto abatió sin embargo, su paciencia y coraje y si la índole de este libro lo permitiera, muchos serían los incidentes silenciosamente dramáticos que podríamos narrar.

No tardaron los chilenos su represalia acostumbrada y a mansalva. El "Angamos" inició desde grán distancia el bombardeo del puerto el 29 de Agosto y durante cuatro días disparó de 20 a 50 granadas de 203 m/m; diarias.

"El pueblo del Callao, dice el Teniente de Navío británico Mason, llegó a acostumbrarse tanto con esta práctica diaria de tiro al blanco, que masas de gentes numerosas, se situaban sin temor a ambos lados de la corbeta "Unión" a menos de 30 metros de distancia para apreciar de cerca los efectos de los proyectiles".

El 3 de Setiembre el "Angamos", "Blanco" y "O'Higgins" dispararon 66 cañonazos. El 13 se acercó nuevamente el "Angamos" y logró hacer 19 disparos hasta que las lanchas "Urcos", "Lima" y "Capitanía", al mando del Teniente 1º Santiago Torrico salieron atrevidamente, en pleno día, y lo obligaron a alejarse, sin duda por temor a torpedos que no tenían esas lanchas.

Casi a la misma hora en que tenía lugar este combate, volaba en Chancay la cañonera "Covadonga" en circunstancias muy semejantes a las del "Loa".

Todo el día habían estado bombardeando aquel insignificante villorrio con pretexto de destruir un puente de ferrocarril que al fin quedó tan entero como antes y en la tarde vinieron a la bahía a destruir 2 botes que estaban ahí fondeados para cuya operación destacaron una de sus embarcaciones con la orden terminante de no traer artículo alguno a bordo. Destruyeron uno de los botes; pero el otro era tan nuevo, fino y equipado con todo lo necesario que no resistieron a la tentación de apropiárselo y lo trajeron al costado de la "Covadonga". Al verlo el Comandante Ferrari decidió llevárselo para su uso y al izarlo funcionó el mecanismo de la mina que llevaba dentro de sus cajas de aire y la explosión causó la pérdida total de la cañonera, fatídica, capturada a los españoles por medio de una estratagema poco limpia y que luego, en Punta Gruesa había de influir tanto en la pérdida de la "Independencia".

Inmediatamente salieron de tierra embarcaciones para salvar a los naufragos, veintinueve de los cuales se habían ya salvado en un bote que salió ileso de la explosión y fueron recogidos por la "Pilcomayo" que al ruido vino al N. Cuarenta y nueve quedaron prisioneros y 83 perecieron ahogados o quemados.

El bote del torpedo se llevó del Callao a Lima y Ancón por ferrocarril y desde este puerto al de Chancay fue a remo a cargo del Alférez de Fragata Decio Oyague y el electricista del Campo.

El 15 de Setiembre volvieron dos lanchas nuestras a San Lorenzo con la intención de capturar o destruir un torpedo que se estaba carenando. Desembarcaron y se tirotearon con la guarnición que los rechazó. Al ruido de las descargas acudieron varios buques chilenos; pero ya nuestras lanchas navegaban con rumbo al Callao. El vapor "Princesa Luisa" y la "Fresia" los persiguieron y el "Cochrane" les disparó infructuosamente 13 cañonazos de a 250 libras.

El 21, y como represalia por la pérdida de la "Covadonga", el Almirante chileno notificó al comandante en jefe de la plaza del Callao que bombardearía Ancón, Chancay y Chorrillos si no se le entregaba a la "Unión" y al "Rímac" en el plazo de 24 horas. El Comandante Astete respondió en una altiva nota que "estando esos buques en el puerto viniera a tomarlos".

En la noche se colocó en el Morro Solar una batería de cañones Krupp y en el Barranco uno de grueso calibre servido por marinería a cargo del Capitán de Navío Villavicen-

cio y obligó al día siguiente al "Cochrane" a mantener un bombardeo desde lejos que por esto resultó inofensivo a pesar de las 82 granadas de a 250 que arrojó sobre Chorrillos.

El "Blanco Encalada" disparó 153 iguales sobre Ancón, tampoco con gran efecto.

El ministro de Guerra chileno que autorizó esos bombardeos dijo, pues, con razón: "Octubre 27- Desgraciadamente, sus resultados, casi nulos, no han correspondido ni a los deseos de represalia ni al importante objetivo que se tuvo al ordenar tan grave medida".

En la noche se intentó una sorpresa con la torpedera "República"; los chilenos tenían conocimiento de lo que iba a suceder, sin embargo, estuvo buscando cerca de Ancón en la obscuridad a los buques enemigos que no encontró y a su regreso ya de día, la "O'Higgins" y dos torpederos la persiguieron obligándola a varar en la playa de ese puerto cerca del muelle. Los chilenos quisieron sacarla pero el capitán de puerto Teniente 1º Arístides de la Haza con los matriculados y otros vecinos rechazaron sus intentos.

En los días 24 y 26 hubo tiroteos nocturnos entre nuestras lanchas y los torpederos enemigos.

Los meses de octubre y noviembre transcurrieron en relativa calma a causa de las conferencias de paz que se celebraron en Arica a bordo de la corbeta yankee "Lackawana". Nuestros delegados fueron a ese puerto en el transporte "Chalaco". Sólo en los primeros días de Noviembre el "Huáscar" espoloneó al "Princesa Luisa" y se le varó para salvarlo. El 3 de ese mes bombardeó el monitor el Callao desde 7000 metros de distancia alcanzando sus granadas al centro de la ciudad.

### Combates del 6 y del 11 de Diciembre.—

El mes comenzó con un audaz ataque de nuestras lanchas contra las torpederas enemigas y que luego se desarrolló en un combate general.

La lancha "Arno" de 30 toneladas y mandada por el Teniente 1º don Antonio Jimeno, tenía además al Alférez Juan Francisco Balta, aspirante de marina Ernesto Flores y 15 soldados del batallón "Guarnición de Marina". Estaba armado con un cañoncito rayado Armstrong de a 40 libras que había sido de la cañonera "Chanchamayo" y con una ametralladora; pero la protección en cubierta era nula por ser muy rasa.

Venía Jimeno de vuelta de su ronda al amanecer del 6 cuando de pronto viose atacado por las torpederas "Fresia" y "Guacolda" y una de las Thornycroft que, ocultas tras del dique, estaban acechándola desde temprano y rompieron sobre ella vivísimo fuego con sus cañones Hotchkiss de tiro rápido.

En estas circunstancias, Jimeno, a la vez que contestó el fuego y viendo que los enemigos por su mayor andar siempre lo alcanzarían tomó la audaz resolución de parar su máquina para al acercársele los contrarios disparar sobre seguro. Cuando la "Fresia" que por su andar de 22 millas se acercó primero, le disparó un certero cañonazo que le atravesó ambos costados en la línea de agua poniéndola fuera de combate y matándole algunos tripulantes. Entonces sus compañeros pretendieron auxiliarla, pero Jimeno las obligó también a retirarse averiadas y con bastantes bajas.

Al estruendo del combate acudieron, ya tarde, más lanchas enemigas y de nuestra parte la "Urcos", "Capitanía" y "Resguardo" e instantes después rompían el fuego el "Huáscar", "Magallanes" y "Chacabuco" a los que respondieron también los fuertes. El combate terminó a las 7 h. 15 m. cuando se retiraron los chilenos.

La "Fresia" se había ido a todo andar a San Lorenzo; pero antes de poder ganar la orilla para vararse, se hundió en 10 brazas de agua ahogándose un ingeniero. La "Arno" recibió averías leves y tuvo un muerto y tres heridos.

A este combate decidido claramente en favor nuestro y en el que brillaron la valentía, astucia y presencia de ánimo de los tripulantes de la "Arno", no se le ha dado todo el relieve que merece, acaso porque aconteció en las postrimerías de nuestra resistencia; pero es, sin duda, una de las más brillantes acciones en los anales de la Marina Peruana.

El 11 de este mes entraba por el N. un bote huachano cargado de víveres y el vapor "Toro" que estaba de guardia arrumbó a capturarlo a lo que trató de oponerse nuestra lancha "Urcos". En ayuda del "Toro" avanzaron el "Angamos", "Pilcomayo", "Huáscar", "Chacabuco" y "Princesa Luisa". Entonces la "Urcos" comenzó a replegarse yendo en su auxilio la "Arno" y el monitor "Atahualpa".

El "Angamos" que desde el 9 había reanudado sus bombardeos sobre la "Unión" y había logrado tocarla varias veces, se dedicó ahora especialmente a la "Arno"; pero al sexto disparo se fue al agua su famoso cañón y tuvo que arrum-

bar mar afuera para no verse acosado por nuestra pequeña lancha. Los chilenos se retiraron después de disparar 103 cañonazos.

Fue éste el último episodio de una guerra que tuvimos completamente perdida desde antes de estallar; pero si en ella sucumbió destruido para muchos años el Poder naval peruano, su caída fue imponente, cubierta de honra y gloria imperecederas, demostrando la brillante oficialidad que comandó esas débiles naves, cualidades altísimas nunca reveladas en cualquier otra Marina del mundo, en las mismas terribles circunstancias.

Así lo dicen todos los libros que tratan de guerras navales. El Teniente General de artillería británico Sir. C. E. Callwell, en su libro "Importancia del dominio marítimo en las Campañas terrestres desde Waterloo", le dedica estos párrafos: "Durante muchos meses la guerra estuvo limitada a algunas operaciones en el Pacífico. Los peruanos tuvieron que ceder, al fin, al enemigo la posición de su indisputable supremacía naval. Muchos meses estuvieron los pocos barcos que poseían manteniendo noblemente el honor de la bandera. La narración de estas hostilidades es de tal naturaleza que los descendientes de los incas pueden estar justamente orgullosos de ella. La causa de los aliados quedó perdida, no bien sucumbió la débil cuanto bien manejada escuadra peruana ante la superioridad abrumadora del enemigo.

#### **Dstrucción de los restos de la Escuadra. —**

En los días 13 y 15 de Enero realizáronse las sangrientas batallas de San Juan y Miraflores en las que, como veremos después, brilló también con luz intensa el heroísmo y espíritu eminentemente combativo de nuestros bravos compañeros de la Armada y al amanecer del 16 se hundían casi a la misma hora, impotentes ya, nuestros últimos buques.

Debió ser un espectáculo de hondísima amargura contemplar los postreros fulgores del incendio de esos heroicos restos de una valerosísima Escuadra.

Los gallardos "Unión", "Chalaco" y "Oroya" que tantas veces afrontaron los peligros metidos entre las líneas de comunicaciones de la poderosa flota enemiga y soportaron gallardamente el fuego de sus grandes cañones; los otros transportes no menos atrevidos y nuestras lanchas nuestras débiles lanchitas, que habían desafiado al enemigo numeroso

y potente por espacio de trescientos días y noches consecutivas y en combates memorables habían visto voltear proa hacia afuera a las torpederas chilenas, todos yacían ahora en el fondo del mar.

Los chilenos habían coronado por fin su vehemente deseo. Les había costado torrentes de sangre y el ridículo que cayó especialmente sobre su abrumadora Escuadra, pero, como al final vencieron, todo quedaba compensado.

Ahora, con los millones de Tarapacá, podrían mantener la supremacía naval necesaria para impedir el desquite del Perú, y seguramente, no se descuidarían en preparar un personal de oficiales que demostrase las cualidades que a menudo faltaron a los que dotaron sus naves en la guerra a cuyo final hemos llegado.

No queremos decir con esto que no hubo errores de parte de los nuestros y así los hemos ido consignando, a través de estas páginas; pero infinitamente menos que en el lado chileno.

Valientes, parece innecesario decirlo, hubo entre ambos combatientes; pero más valor se necesita cuando se carece de fuerza, destreza, conocimientos marineros, audacia, estrategia y ¿Porqué no decirlo también? Generosidad, nobleza, humanidad, en fin, faltaron a los marinos de Chile.

Su segundo Almirante fue casi tan inepto como Rebolledo. Antes del combate de Angamos y después lo burlaron los buques peruanos y su Escuadra, conforme la calificó su propio paisano el ministro Gandarillas, fue tan "dormilona" como al principio de las hostilidades.

El magnífico plan para atrapar al "Huáscar" fue obra exclusiva del ministro Sotomayor, un civil. En el memorable combate final con nuestro monitor sólo actuó para interrumpir la obra de destrucción del "Huáscar" por el "Cochrane" y si no es por una rápida maniobra de éste, la colisión con el "Blanco Encalada" se hubiese efectuado.

Bombardeó tantos o más puertos indefensos que Rebolledo. En el Callao fue dominado por las lanchas peruanas debido a su terror a los torpedos y el estado de indisciplina de sus buques fue grande como lo demuestra el desobedecimiento repetido a sus órdenes que dio por resultado la voladura del "Loa" y "Covadonga" y el inminente peligro que corrió el "Huáscar" en su ataque al Callao en Mayo. Por último, se puso en ridículo con el pedido de entrega de nuestros buques en el Callao. En caso parecido, Guise, con la Escuadra del

Perú, hizo efectiva su amenaza atacando valientemente a las formidables fortalezas y buques realistas.

No menor ineptitud demostraron la mayoría de los comandantes chilenos dejando escapar numerosas veces a los nuestros maniobrando torpemente y aun extraviando su rumbo como sucedió a torpederos que intentaron las primeras sorpresas de Arica y el Callao.

En todas sus acciones exhibieron un desprecio absoluto por las leyes que, en medio de la ferocidad natural de las guerras, suavizan algo a éstas y nos hacen pensar que nos diferenciamos de las fieras y tanto más resaltante es esa conducta, cuanto que nosotros, los débiles, los desesperados, jamás apelamos a procedimientos innecesariamente crueles y porque, lejos de sacar resultados materiales o de deprimir la moral de nuestras tripulaciones, aumentaron su determinación.

Pero su gran superioridad material, su destreza en el tiro y una suerte como pocas veces se ha visto, les dio el triunfo.

Justo es también que exceptuemos a los Comandantes Prat, Thompson y Juan José Latorre que fueron en todo, por sus brillantes cualidades navales y por su caballerosa conducta, dignos adversarios de nuestros marinos.

## C A P I T U L O   X V I

### ALGUNAS ACCIONES NOTABLES DE NUESTROS MARINOS EN TIERRA Y EN EL EXTRANJERO

#### Antonio Valle Riestra en Centro América.—

La Historia de la Marina de Guerra Peruana, es en mucho, la de sus oficiales y al exaltar como se debe la honrosa y heroica figuración que en tierras de nuestro país y en mares extranjeros han tenido muchos de ellos, dedicamos este breve capítulo antes de cerrar la narración de la parte que comprende desde los albores de la Independencia nacional hasta el fin de la Guerra del Pacífico.

Pero naturalmente hemos de referirnos a hechos que no han quedado narrados ya en el curso de esta Historia y de aquellos hechos, sólo a los más notables.

Por el año de 1856 dejaron el servicio del Perú los jóvenes oficiales don Antonio Valle Riestra, don Adrián Vargas y don Javier Zaldívar, quienes, con el grado de Teniente 2º el primero y de Alférez de Fragata los dos últimos, acababan de tomar parte en uno de los muchos movimientos revolucionarios contra el gobierno del General Castilla.

Era hijo Valle Riestra del valiente jefe del mismo nombre y apellido que se había distinguido como segundo comandante de la goleta "Yanacocha" en el combate de Pabellón de Pica y en otros encuentros, y pertenecía a una ilustre familia de marinos y soldados españoles y peruanos por sus ramas del Valle y de la Riestra.

Fue con sus compañeros a Centro América en vísperas de la segunda incursión del filibustero Walker y ahí se le dio el mando del bergantín de guerra "Once de Abril" armado con cuatro cañones de bronce y con una tripulación de 110 marineros y soldados entre los cuales incluyó a nuestros dos alferces.

Salió de Punta Arenas el 11 de Noviembre de 1857 llevando víveres, armas y municiones para el Ejército del General

Cañas en Nicaragua y al llegar a San Juan del Sur a las 4 de la tarde del 22 se encontró fondeado al filibustero "Granada" mejor armado que su buque y con diestra y aguerrida tripulación. Sin embargo no vacila, afirma su pabellón y se dirige contra su adversario en momentos en que éste ya había orientado sus velas y salía de puerto también con rumbo al bergantín.

A las 5 p.m. se inicia el combate encarnizadísimo desde el primer momento y a corta distancia. Al cabo de una hora se declara incendio a bordo del "Once de Abril" y muchos de la tripulación tienen que acudir contra las llamas que en este caso son peligrosísimas por la cantidad de explosivos que lleva el buque; pero Valle Riestra prosigue la lucha con gran obstinación.

Llega la noche, ve Valle Riestra a sus dos compatriotas muertos junto con los otros tripulantes y el incendio avanzando cada vez más y no suspende el combate hasta que a las 10 vuela el bergantín con sus heroicos tripulantes. El "Granada" echa sus botes al agua y consigue salvar entre otros al joven marino peruano cuyo cuerpo estaba convertido en una sola herida.

El historiador costarricense R. Guardia considera este combate como la gloria militar mas pura y grande de Costa Rica.

### **Leoncio Prado y Varea en Cuba.—**

La carrera de aventuras increíble que fue la vida del heroico oficial de nuestra Marina don Leoncio Prado podría dar tema para un libro y desgraciadamente en éste que ya toca a su término no podemos dedicarle ni siquiera el minimum de páginas que merece.

A los trece años obtiene la clase de Guardiamarina por su valor en la toma de Lima por el Ejército que comandaba su padre. Meses antes había hecho toda la campaña revolucionaria en los buques mandados por el Capitán de Navío Lizardo Montero.

En Febrero de 1866 se batió en el encuentro naval de Abtao y no contento con esto vino al Callao a tomar parte en el glorioso 2 de Mayo a bordo del "Tumbes".

Pasó después a la Escuela Naval Militar a completar sus estudios profesionales y de ahí salió para tomar parte en la expedición que en los ríos orientales dirigió el Almirante

don Juan Tucker. Era Teniente 2º cuando fue a E.E. U.U. a perfeccionar sus estudios y cuando se levantaron los cubanos a pelear por su independencia abandonó todo y se reunió con ellos.

No lo seguiremos en sus múltiples heroicos hechos durante los diez años de esa formidable rebelión en la que alcanzó el grado de Coronel.

Autorizado por el gobierno provisional se situó en Kingston (Jamaica) y ahí reclutó una partida de hombres resueltos con qué iniciar una campaña de corsarios en aguas de las Antillas contra el poder español y entre ellos estaba el Guardiamarina Varea que en otro lugar ya hemos dicho por qué dejó el servicio de nuestra Marina.

Pero faltábales lo principal, es decir, un buque, y el 7 de Noviembre de 1876 estando Prado y sus once compañeros en Puerto Plata, arribó el transporte español "Moctezuma" que venía de la Península y decidieron que ése era su buque.

Se embarcaron como pasajeros y a 30 millas de la costa se presentó Prado con Varea, Vélez y Morey en el comedor donde estaba la oficialidad de la nave y dijo al Capitán Cacho: "en nombre de la República de Cuba hago a U. prisionero y tomo posesión del buque"; pero en respuesta recibió una lluvia de botellazos y demás objetos que había en la mesa y aunque rastrilló su revólver no dio fuego librándose de perecer por la ayuda de sus compañeros que mataron al capitán, a tres oficiales e hirieron a otros causando el pánico entre los demás. El resto de los conjurados estaba mientras tanto en la proa cuidando de la tripulación que no se movió de ahí.

Inmediatamente asumió el mando Prado, izó la bandera cubana y bautizó a su presa con el nombre de "Céspedes" siendo así el primero que paseó por los mares esa bandera.

Al día siguiente desembarcó a la tripulación en la isla Fortuna al N. de Haití, menos seis marineros y dos maquinistas que se quedaron voluntarios.

Dos meses estuvo recorriendo el mar Caribe, perseguido por los cañoneros españoles "Alvaro de Bazán", "Fernando el Católico" y "Jorge Juan", hasta que acosado por ellos se refugió en la rada de Bragman en Nicaragua e incendió al "Céspedes" a la vista de sus perseguidores.

Cuando estalló la guerra con Chile se vino inmediatamente al Perú y se le dio el cargo de jefe de la brigada torpe-

dista que se estableció en la isla Alacrán de la rada de Arica. De ahí pasó al Ejército tomando parte en muchas batallas hasta que herido en la de Huamachuco cayó en manos de los chilenos a quienes asombró por su estoicismo al tiempo de ser fusilado.

### **Durante la guerra del Pacífico. —**

Los jefes y oficiales de Marina que no tuvieron la fortuna de obtener puesto a bordo de los buques de guerra y los que después del hundimiento de los restos de nuestra Escuadra quedaron en tierra, ingresaron al Ejército y sobresalieron por su heroica conducta.

En el asalto de Arica el 7 de Junio de 1880 los soldados de la pequeña guarnición pelearon confundidos con los 250 marineros de la "Independencia" que sucumbieron casi todos "quemando el último cartucho" junto con su jefe, el Comandante More. Pelearon ahí los jefes y oficiales de Marina Manuel y Miguel Espinoza, Rómulo Espinar, Manuel Gómez Caravedo, Germán Paz, Eduardo Raigada y Juan Bonhomme.

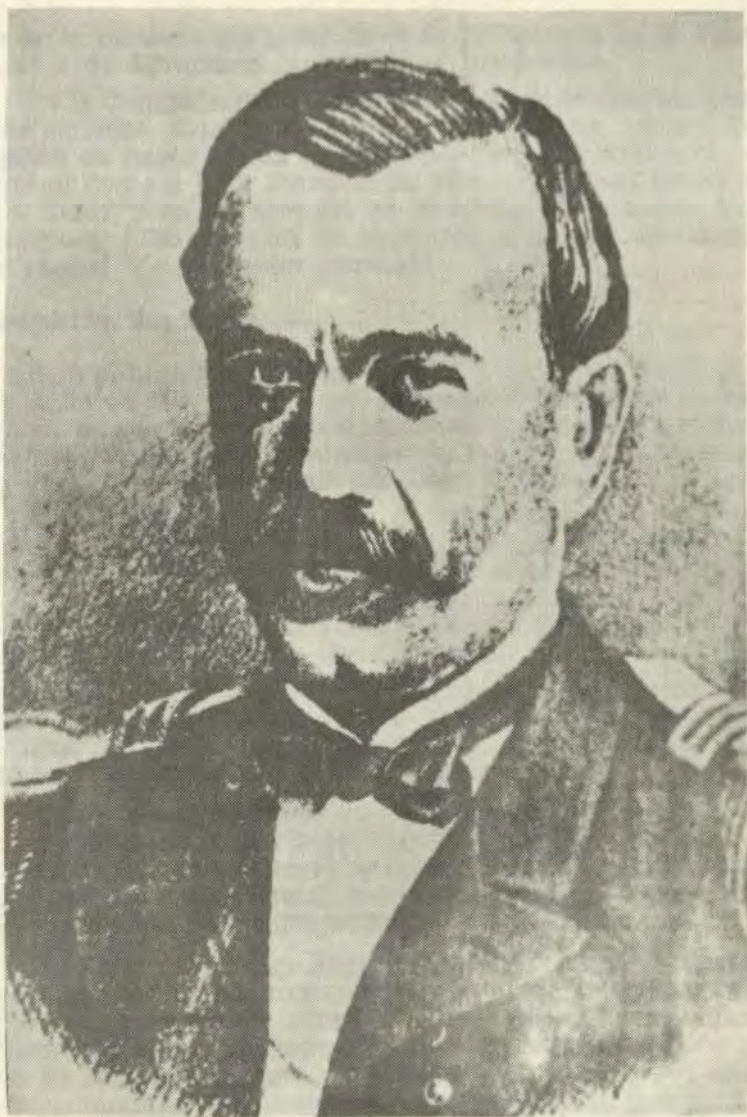
Los dos cañones de Pisagua fueron mandados por el viejo Capitán de Fragata don José Becerra que en el combate y toma de ese puerto por el Ejército y Escuadra de Chile murió al pie de ellos.

En las batallas de San Juan y Miraflores tuvieron prominente actuación los marinos Montero, García y García, Gálvez, Tafur, Cáceres, Tizón, Bonnemaision, Domingo Valle Riestra, Alfredo Haza, Torrico y otros.

El batallón "Guardia Chalaca" que desplegó tan heroica conducta en Miraflores, fue conducido al fuego por su jefe, el Capitán de Fragata Carlos Arrieta, y en él figuraban los marinos Ramón Valle Riestra y Benigno Pitot. A Arrieta le mataron dos caballos; pero estaba ileso al terminar la batalla e iniciarse la retirada que no quiso seguir, exclamando al recibir un mortal balazo: "ésto quería yo, morir, no huir".

Los Tenientes Primeros Aquilino Duffóo y Fernando Vieytes a cargo de su respectiva máquina armada de ametralladora penetraron por la línea del ferrocarril de Chorrillos hasta el centro mismo del Ejército chileno que después de la batalla se disponía a comer y causaron un gran pánico.

El Teniente 1º Nemesio Reyes, hijo del heroico comandante de la corbeta "América", fue uno de los siete defenso-



*Capitán de Navío, Juan G. Fanning, heroico Jefe del batallón "Guarnición de Marina" que tan relevante acción tuvo en la batalla de Miraflores, en la que encontró la muerte.*

res de la bandera del batallón 6º de la Reserva en el Reduc-to N° 3 de Miraflores y murió ahí bayonetado.

En la Campaña de la Breña tomaron parte Gálvez, Tafur, Julio Jiménez, Ernesto de Mora y Luis Germán Astete. Este Capitán de Navío murió en la batalla de Huamachuco al conducir al fuego a la 4ª División del Ejército e igual suerte cupo a Tafur, y en la campaña de Arequipa los marinos Villavicencio y Julio Jiménez se opusieron a que se abandonase esa ciudad sin presentar combate.

### Guarnición de Marina. —

Pero el hecho culminante llevado a cabo por marinos en la batalla de Miraflores y aun podemos decir que de la batalla misma, fue la heroica y sangrienta lucha sostenido por el batallón "Guarnición de Marina" al mando del bravo Capitán de Navío lambayecano don Juan Fanning.

Este batallón había dado las guarniciones a nuestras lanchas durante el largo bloqueo del Callao y en aquellos innumerables combates nocturnos había adquirido esa confianza en medio del peligro que distingue a los cuerpos aguerridos. Se componía de marineros antiguos, fleteros y otra gente de mar en número de 600 hombres.

El 14 de Enero, o sea la víspera de la batalla de Miraflores fue mandado a la línea de nuestro Ejército junto con el "Guardia Chalaca" y emplazado en el centro en la División que mandaba el Coronel Andrés A. Cáceres.

Sábese cómo se trabó inesperadamente la batalla el 15, cuando los chilenos sin hacer caso de la tregua pactada y en momentos que se celebraba la conferencia de diplomáticos a corta distancia del campo, fueron acercándose a nuestra línea y tomando los emplazamiento que les convenía.

Entonces se vio algo imponente. Pocos minutos después de las 3h. de la tarde montó a caballo el viejo Fanning cuando ya la batalla estaba comenzada, se puso al frente, mandó colocar bayonetas, apoyado en los estribos para ser visto por todo su regimiento, irguió el robusto cuerpo el bravo anciano levantando en la diestra su desnuda espada y ordenó el ataque. Saltaron esos valientes los atrincheramientos que los separaban del enemigo y se lanzaron furiosos e irresistibles contra los regimientos chilenos de la División Barceló que tenían delante.

El choque fue tremendo: los blancos uniformes de "Marina" se confundieron con los grises chilenos. "Difícilmente

la pluma, dice Bulnes, puede restablecer el cuadro de aquella terrible fase del combate . . . el ímpetu de la acometida fue resistido por "Navales" sólo, con sacrificios indecibles y al fin oprimido retrocedió junto con el "Aconcagua". Los oficiales recordaban a las tropas sus deberes y su honor "pero los soldados se retiraban u ocultaban tras de las tapias y en vano era que se les ordenara reunirse y atacar porque no obedecían".

Vinieron en auxilio de los chilenos los regimientos "Valparaíso", y "Zapadores" y hasta la artillería de campaña enemiga retrocedió temiendo ser cortada según dice en su parte el General Velásquez.

Apoyaron a "Guarnición de Marina" los batallones "Guardia Chalaca" y "6º de Reserva"; pero poco después avanzaron también en su contra los regimientos "Caupolicán", "Concepción" y "Santiago".

Acaso la batalla dependió del resultado de ese choque gigantesco y único. Acudir en apoyo de nuestros batallones, quizás hubiese cambiado el curso de la lucha. No se hizo.

Mientras tanto, los chilenos reforzados y rehechos, volvían a enfrentarse, sableados por su propia caballería para contenerlos en su fuga y ante el empuje de fuerzas tres veces superiores retrocedió nuestro batallón; pero sólo unos cuantos pasos. Fanning gritaba con voz enronquecida. ¡Marina! ¡Adelante! Y los soldados avanzaron nuevamente. Tres veces cargaron, sus filas clareaban sin cesar y las chilenas aumentaban, hasta que en incontenible avalancha fueron clavando en tierra a aquellos heroicos mozos que no volvían caras.

Cayó el intrépido Fanning exclamando: ¡No importa, muero por mi patria! Cayeron 22 oficiales quedando sólo tres vivos y heridos y el terreno quedó, como inmenso sudario, regado de blancos uniformes y de cuadradas gorras de vivos encarnados.

Cuatrocientos hombres tendidos ahí para siempre en compañía de sus jefes, atestiguaron la ferocidad de la lucha sostenida por el heroico y disciplinado batallón. No menos terribles fueron las pérdidas del enemigo: "Navales" tuvo 301 bajas, "Valparaíso" 114 y "Zapadores" 97.

## C A P I T U L O   X V I I

### DESPUES DE LA GUERRA

#### Resurgimiento lento de la Marina.—

Terminada la guerra y sin un solo buque quedaron excedentes muchos jefes y oficiales que se dedicaron a hacerse un nuevo porvenir en el país o en el extranjero. Fueron al Ecuador, a Centro América, a Venezuela o Argentina; pasaron otros a servir en el Ejército, a la administración de hacienda y otras empresas, al comando de buques veleros en la carrera de la China, en los vapores del lago Titicaca y otros cargos públicos y privados.

Cuando subió al poder el General Iglesias, los marinos se dividieron entre los que aceptaban y repudiaban el tratado de Ancón. Apoyaron pues, unos al gobierno establecido por el invasor y que había pactado con él y otros levantaron la bandera de rebelión con el General Cáceres. Así, en la defensa de Trujillo contra las fuerzas de Iglesias, tomaron parte unos quince jefes y oficiales, muriendo varios en la torre de La Merced de esa ciudad en el combate del 10 de Octubre de 1854 y otros fueron fusilados después.

El gobierno de Iglesias compró en Setiembre de ese año el primer barco que volvió a flamear la bandera nacional. Fue este el vapor "Charrúa" al que se le nombró "Vilcanota", costó Lp. 200 y prestó servicios como transporte hasta Julio del 85 cuando se entregó a la P.S.N.C., como parte del precio del vapor de ruedas "Santiago" que fue adquirido, también para transporte en Lp. 20.000 y se llamó "Perú".

El 10 de Diciembre de 1884 se había comprado el "Santa Rosa", construido en Glasgow el año anterior y que costó Lp. 16.500. Se le artilló con cuatro cañones Krupp de campaña en montajes hechos en una de las factorías del Callao y que dieron muy buen resultado. Llevaba además dos ametralladoras Maxim en el puente de navegación.

Durante el gobierno del General Cáceres recibió la renaciente Marina un buen impulso. El transporte "Perú", que

había sido alquilado a Berninzon y Cia. para iniciar una línea nacional de vapores, volvió al gobierno el 14 de Enero de 1888; se le desarmó y vendió la maquinaria dedicándolo a Escuela Naval que en ese año reanudó sus actividades con buen número de alumnos, pues la afición al mar no había disminuido con los desastres que la Armada acababa de sufrir.

El 31 de Agosto de 1889 llegaba al Callao el crucero "Lima", primer buque de guerra que se incorporaba a los vapores nombrados anteriormente. Vino con aparejo completo de bergantín.

La historia de este buque y de su gemelo el "Sócrates" es curiosa: en plena guerra hizo una subscripción en todo el Perú para adquirir naves de combate y se llegó a juntar una fuerte suma. Hubo, entre las subscripciones, el rubio cabello de una hermosa niña que no tuvo otra cosa que ofrendar.

Con aquella suma se mandó construir en los astilleros Howaldt de Kiel (Alemania) los dos cruceros "Sócrates" y "Diógenes" que para despistar a los agentes chilenos se les llamó así y se les dio en la obra muerta y super-estructuras una apariencia de yates. Con dos máquinas horizontales y cuatro calderas cilíndricas daban una velocidad de 16 nudos, su casco de hierro y capacidad de carboneras para 350 toneladas.

Desgraciadamente, estos buques, que a pesar de algunas dificultades pudieron salir de Alemania, como en este país no se fabricaba artillería naval fueron a Inglaterra para montar sus cañones construidos ahí por la casa Armstrong y quedaron embargados con pretexto de neutralidad aunque a los chilenos se les había provisto de toda clase de elementos de guerra en ese país.

Vencidas las dificultades con la terminación del conflicto se reanudaron las gestiones para traerlos cuando ya tenía su artillería compuesta de dos cañones rayados de retrocarga de 152 m/m, montados en reductos salientes en el centro de ambos costados y tres cañones revólver Nordenfeld de 57 m/m.

El dinero no alcanzó sino para traer al "Diógenes", rebautizado "Lima" y para la artillería del "Callao" (ex-"Sócrates") que siguió en los astilleros Armstrong hasta el año 98 cuando con motivo de la guerra con España, lo compró la Marina de los EE. UU. dándole el nombre de "Topeka".

El "Lima" ha prestado al país 43 años de utilísimos servicios y ha sufrido, como es natural, diversas reformas y ca-

renas. Fue a Valparaíso a traer los restos de Grau, Bolognesi y otros héroes de la guerra que estaban en tierra chilena, en 1896 llevó a Guayaquil los recursos que envió nuestro Gobierno para suavizar los dolores del gran incendio de esa ciudad y en 1919 llevó a la costa norte del Perú, a Guayaquil y a Panamá, a la comisión del Instituto Rockefeller presidida por el General Gorgas.

De la Escuela Naval iban saliendo promociones de oficiales que a falta de buques de prácticas se embarcaban, apoyados por las autoridades, en veleros que hacían largas navegaciones a Hong Kong, a la costa occidental de EE. UU. y a Inglaterra.

Recomenzó también el interés por nuestros ríos orientales en donde han servido, en largas, continuas y no fáciles navegaciones, trabajos hidrográficos, mantenimiento de la soberanía nacional, más de cien oficiales de los que la mitad figuran en el escalafón de actividad actual de la Armada.

No se hacen nuevas adquisiciones navales hasta el año 1884 y con motivo del levantamiento popular contra la dictadura del General Cáceres.

Este adquirió los vapores mercantes "Constitución" y "Chalaco" en las sumas de Lp. 40.000 y 4.000 respectivamente y los armó como transportes montando al "Constitución" la artillería que fue del "Callao" más cuatro cañones Krupp de campaña y dos ametralladoras y al "Chalaco" dos Krupp de la misma clase y una ametralladora.

También prestaron estos dos buques muy buenos servicios apropiados a su clase. En el "Constitución" fue a Pará (Amazonas) por el estrecho de Magallanes, el ministro de Guerra y Marina Coronel Ibarra con un regimiento de Infantería a debelar el movimiento separatista de Iquitos y tuvo oportunidad de salvar de un incendio a un velero francés.

Funcionó en ese buque durante algunos años una escuela de grumetes y luego en sus últimos tiempos, y ya como pontón, paso a ser estación de las tripulaciones de los sumergibles "Ferre" y "Palacios".

El "Constitución" y el "Chalaco" fueron vendidos en un total de Lp. 65.000 durante la primera guerra mundial. El "Santa Rosa" fue vendido en la época del gobierno de Romaña.

Después del triunfo de la revolución de 1895 se estableció en Lima, en el edificio que hoy ocupa la Escuela de Artes y

Oficios, la Escuela Naval, pasando el pontón "Perú" a servir como lazareto. Dicha escuela, con un reglamento calcado en el de la Academia Naval de Annapolis, funcionó hasta 1900 cuando pasó nuevamente al pontón "Perú", a bordo del cual han estudiado todos los Capitanes de Navío, de Fragata y de Corbeta del actual personal.

Reunióse a los cuatro buques "Lima", "Constitución", "Santa Rosa" y "Chalaco" en una división Naval cuyo mando tuyo el Contralmirante Bernabé Carrasco.

### Primeros barcos de guerra modernos y otros sucesos.—

Pasaron doce años hasta 1906 cuando adquirimos, parte con un empréstito de Lp 600.000 y otra con el dinero reunido por la Junta Patriótica para adquisición de elementos navales, por subscripción popular, los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", gemelos, exploradores, construidos en Barrow -in- Furness por la casa Vickers Sons's and Maxim.

Sus características son: 112 m. eslora x 12.50 manga x 4.75 calado medio -máquinas de triple expansión para 14.114 caballos de fuerza y 24 nudos de velocidad con 280 libras de presión en calderas que son 10 del sistema multitubular Yarrow. Monten 2 cañones de 152 m/m; 8 de 76 m/m; 8 de 37 m/m, y dos tubos lanza torpedos Whitehead de 45 cm. de diámetro -Desplazamiento 3.200 toneladas.

Estos buques fueron contratados directamente por el gobierno con un representante de la casa Wickers sin la intervención técnica de los marinos y sólo se dejó libertad para ciertos detalles de construcción a la Comisión Naval que; bajo el mando del Contralmirante don M. Melitón Carvajal, vigiló el trabajo.

En su viaje al Perú formaron una División Naval a las órdenes de dicho oficial general y tocaron en los puertos de Blackpool, San Vicente de Cabo Verde, Bahía, Montevideo, puerto Madryn, Desolación, Coronel y Callao.

Como no se había preparado en el Perú la gente suficiente para tripularlos, hubo que buscarla primero en España a donde fue especialmente el Capitán de Fragata Cavero con la orden de contratar sólo a gente que perteneciese a la Marina de Guerra, pero este jefe quiso hacer las cosas desde Madrid sin ir a los puertos militares donde generalmente viven esa clase de tripulantes y luego los agentes chilenos hicieron una intensa propaganda sirviéndose de la prensa española de esos puertos con el objeto de desanimar a los que quisieran contra-

tarse y obtuvieron un éxito que por falta de dinero y otros medios no pudieron contrarrestar los oficiales que en esa época practicaban en la Marina española.

El resultado fue que a última hora hubo de recurrirse en Inglaterra a ingenieros no todos buenos y a otra clase de gente de diversas nacionalidades, indisciplinada, y entre la que hubo hasta ex-presidarios; cuyas consecuencias se sufrieron repetidamente en el viaje y muy en particular cerca de las islas de Cabo Verde cuando, por descuido de la gente de máquinas del "Bolognesi", se quemaron totalmente los tubos de una caldera y hubo menores averías en otras dos.

A la salida del estrecho de Magallanes encontraron temporal del N. que los obligó a capear durante tres días, al final de los cuales, como escaseara el carbón, hubo que arribar a Coronel.

En esa época se adquirió también el transporte "Iquitos" en Lp. 30.000 y que durante poco más de diez años prestó utilísimos servicios como transporte y como Escuela Naval. Trajo de Iquique en 1914 los restos del ex-presidente Billinghamst, sirvió también como yate presidencial en los viajes que hizo el presidente don José Pardo a los departamentos de la Costa. Durante la guerra 1914-1918 estuvo alquilado a una firma comercial con oficialidad de marina e hizo varios viajes a E.E. U.U. y Europa, vendiéndose a fines de 1917 en Lp. 100.000.

Ya desde el gobierno de Romaña en 1903 se inició la costumbre de enviar a los Guardiamarinas recientemente egresados de la Escuela Naval a practicar en diversas Marinas extranjeras y hoy existen en la actividad más de 30 jefes y oficiales que permanecieron algunos años en las Escuadras de Argentina, España, E.E. U.U., Francia e Italia.

Al mismo tiempo se inició también el envío a Inglaterra en donde han aprendido su dura profesión practicando en diversos astilleros los aprovechados alumnos de la Escuela de Artes y Oficios que ahora forman el núcleo de nuestros maquinistas.

#### Actividades de la Marina hasta 1910.—

Todo esto produjo nueva actividad en la renaciente Armada y ella alcanzó hasta la región oriental con la adquisición gradual de las lanchas cañoneras "Cuzco" "Puno", "Pizarro", "Iquitos", "Cahuapanas", "América" y alguna otra que no recordamos y que han prestado utilísimos servicios de exploración, de correos y de guerra en los últimos 25 años.

Con la formación de la Junta de Vías Fluviales se intensificó por nuestros marinos la exploración de los ríos de la cuenca amazónica en donde no ha quedado uno solo sin ser navegado por toda clase de embarcaciones desde sus cabeceras hasta su desembocadura, siendo notable entre esas expediciones la que efectuó en 1902 el Teniente 1º Oscar Mavila, que saliendo de Ayacucho entró por el río Tambo y exploró también el Ene y el Apurímac. En recuerdo de este modesto e intrépido oficial hay un riachuelo que lleva su nombre en la cuenca del Madre de Dios.

En el remolcador "Edmundo" exploró el río Desaguadero hasta su confluencia con el Mauri el Teniente 2º Enrique Gamero.

Bajo los auspicios del Gobierno o de la Sociedad Geográfica de Lima y a veces particularmente se han hecho por nuestros marinos otra clase de exploraciones, fijación de las coordenadas geográficas de multitud de puntos del territorio; como las hechas cuando la expedición La Combe en 1902 por los oficiales de Marina que lo acompañaron formando parte principal en la remensura del arco de meridiano por la comisión del Servicio Geográfico del Ejército francés en la parte que corresponde al N. del departamento de Piura; en las comisiones de límites con Bolivia y Brasil; en la expedición a la montaña central; dirigida por el sabio explorador sueco Otto Nordenskjöld y en el levantamiento, que prosigue, de la carta geográfica del N. del Perú y, por último, la fijación de los lugares adecuados para los 13 faros que hoy alumbran nuestras costas y de los que seguirán colocándose.

En muchos números del Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima hay publicados trabajos y estudios hecho por nuestros oficiales y entre ellos muy notables sobre Oceanografía por el Capitán de Navío Camilo Carrillo.

Por este año tuvieron lugar los encuentros de Angoteros y Torres Causano en la región del río Napo entre peruanos y ecuatorianos y en la que tomó parte activa y decisiva con su lancha "Pizarro", saliendo herido, el Teniente Oscar Mavila.

También han funcionado, compuestas naturalmente en su totalidad por oficiales de Marina, comisiones hidrográficas presididas por los Contralmirantes Carvajal y Ontaneda en las costas del Pacífico y de los ríos orientales, levantando, entre otros trabajos no menos importantes, la carta completa y por primera vez, del puerto petrolero de Lobitos, car-

ta que siguiendo su costumbre, se ha apropiado el Almirantazgo británico "bombardeándole" nombres ingleses y dejando sólo el nombre de punta Folch que es el apellido materno del Capitán de Navío don Luis B. Arce, miembro de la Comisión Hidrográfica. La misma comisión hizo un detenido estudio antes de escoger a puerto Pizarro como punto de partida para el ferrocarril a Tumbes.

Los marinos han seguido figurando como antes de la guerra en altos cargos públicos: miembros del Congreso, ministros, prefectos, cónsules, directores de colegio han salido de sus filas.

La Compañía Nacional de Vapores que se formó en 1906 ha contribuido con su dique flotante a aumentar las facilidades para la carena de nuestros buques de guerra y en su flota han practicado no pocos oficiales de la Armada, además de preparar, hasta cierto punto, marinería y personal de máquinas.

### **Conflictos con el Ecuador y Colombia. —**

En 1910, con motivo del conflicto con el Ecuador, la Marina se encargó del transporte de la mayor parte de los 20.000 soldados que se enviaron a la frontera y se situó en Puerto Pizarro lista para operar al mando del actual Vicealmirante don Manuel A. Villavicencio y es digno de notarse la rapidez con que los individuos pertenecientes a las clases de la Reserva naval que se llamaron al servicio, se presentaron a sus respectivos buques.

En el Amazonas se preparó también una flotilla de cañoneras al mando del Teniente 1º Oscar Mavila y ya lista entró en el río Napo para operar a la primera orden.

Por Julio de ese año salieron de Iquitos para el río Caquetá la cañonera "América" y tres lanchas conduciendo al batallón 9º de infantería con el fin de desalojar a las fuerzas colombianas que al mando del General Gamboa habían ocupado territorio peruano.

El 10 llegaron a La Pedrera y después de parlamentar con el enemigo se rompió el fuego por parte de la "América" hasta la tarde: suspendiéndose sin haber obtenido el menor resultado pues los colombianos estaban parapetados tras de inmensos troncos de árboles en los que el fuego de cañón y ametralladora de la "América" no producía efecto; pero en cambio la cañonera sufrió algunas bajas y muchos cartuchos

de cañón no dieron fuego teniendo que arreglarse en la noche.

Al siguiente día se reanudó el fuego sin ser casi contestado por el enemigo y el 12, después de trasladar las tropas de las lanchas a la "América", se inició otra vez el combate intentando un desembarco. Para esto había que forzar una cascada bastante peligrosa que constituía una defensa natural de los colombianos y sin lo cual era imposible flanquearlos.

La cañonera dio toda fuerza a sus máquinas, que no estaban en muy buen estado, siendo vencida por dos veces por la fuerza de la corriente y cuando el enemigo arreciaba sus fuegos se intentó por tercera vez el paso y el buquecito avanzó gallardamente hasta cerca del desembarcadero no sin que hubiese de gobernar a la voz porque un tiro cortó los conductores del trasmisor de órdenes a la máquina dificultando el ataque a la orilla. Desembarcaron las tropas y encontraron casi abandonado el puesto de los colombianos que habían huído al verse flanqueados.

La "América" tuvo un muerto y cinco heridos de su tripulación además de las numerosas bajas entre la oficialidad y tropa de infantería y fue considerablemente averiada por las balas colombianas; tan sólo en la línea de agua tuvo 38 agujeros y diversas averías en otros lugares del casco, máquina y caldera. La mandaban el Teniente 1º Manuel Clavero, muerto prematuramente y el Teniente 2º Héctor Mercado.

#### **Aumento de la Escuadra y modernización de sus servicios. —**

En muchos detalles se ha ido modernizando el personal. Durante algunos años, desde 1904, estuvieron a cargo de la Escuela Naval y de la Dirección de la Armada estimables oficiales de la Marina francesa que han contribuido con su saber y experiencia a la mejora de algunos servicios.

Se fundó la Revista de Marina en 1907; se ha escrito, por nuestros oficiales regular número de libros técnicos e históricos; trasladóse la Escuela Naval a Bellavista y luego se construyó en La Punta su actual edificio en donde funciona hace 12 años, mejorando continuamente.

Toda la reglamentación anticuada, desde el Código Naval hasta el último reglamento, se ha transformado poniéndola a la altura de la época, mejorando a la vez moral y materialmente al personal con el aumento de sueldo; alimen-

tación apropiada; buena ropa, servicio obligatorio, aunque muy corto, reconocimiento de sus derechos a los ingenieros etc. Se organizaron también por primera vez sobre bases modernas la Sanidad Naval y la Administración de Marina.

En 1911 se adquirieron los sumergibles "Teniente Ferré" y "Teniente Palacios", que vinieron sucesivamente al Callao en el buque especial "Kanguro" de la casa Schneider; el crucero acorazado antiguo "Comandante Aguirre" no llegó a venir al Callao debido a la guerra de 1914 y el cazatorpedos "Teniente Rodríguez", adquirido también en la casa Schneider, fue enviado primero al río Amazonas y después, a su venida al Callao en 1914, fue el primer buque de guerra que atravesó el canal de Panamá.

El gobierno previsor de esa época que era el primero del Presidente Leguía, contrató también la construcción de ocho submarinos tipo Holland en los E.E. U.U. y luego el nuevo gobierno canceló el contrato por falta de dinero.

Siguió en otros respectos el desarrollo lento, pero seguro de la gloriosa Institución, sea mejorando la Escuela Naval con la adquisición de los más modernos elementos de enseñanza y remozando sus programas y métodos de estudio; o bien estableciendo el E.M.G. de Marina, los depósitos de explosivos de San Lorenzo, el Museo Naval y la mejora de los servicios. Pocos viajes han hecho nuestros buques al extranjero después de la guerra. Aparte de los mencionados pueden citarse los del "Grau" a San Francisco, Panamá y Guayaquil.

Pero cuando verdaderamente ha experimentado la Marina un gran impulso hacia su completo resurgimiento, ha sido en los últimos cinco años, marcándose para ella una fecha que se recordará siempre: la de Julio de 1919. Nunca se ha manifestado más entusiasmo y más fe en los destinos de la Armada, ni dado tantas facilidades para su progreso.

Se creó el Ministerio de Marina y se reorganizaron todos los servicios carenándose los cruceros "Grau", "Bolognesi", "Lima" y el cazatorpedero "Teniente Rodríguez". Fue sensible, sin embargo, que hubiese necesidad de desarmar a los sumergibles, pero debe recordarse que su duración se acortó tanto por carecer de una estación adecuada como para el intenso servicio que prestaron para la preparación conveniente del numeroso personal especializado que ahora felizmente tiene la Armada y además, justo es también decirlo, porque durante los cuatro años de la guerra mundial fue

imposible conseguir los elementos que para su carena completa necesitaron precisamente al comienzo de esa guerra.

La mayoría de sus máquinas y demás accesorios se han aprovechado en la Escuela Naval y en el Apostadero de San Lorenzo que el próximo año poseerá los medios completos para ser una gran estación de submarinos y para proveer a otras necesidades de la Escuadra.

La Misión Naval de oficiales de los E.E. U.U., que lleva ya cuatro años entre nosotros, ha contribuido esencialmente al progreso que estamos reseñando. Bajo su dirección la Escuela Naval ha llegado a ser un establecimiento modelo; la Escuadra ha mejorado notablemente en instrucción y su material también con la transformación, en vías de terminarse, de los cruceros "Grau" y "Bolognesi" en quemadores de petróleo que tanto abunda en el país, independizando así a la Escuadra del combustible extranjero y realizando lo que nuestros oficiales venían pidiendo hace muchos años sin ser oídos, lo mismo en esto que en la modernización del servicio de tiro de los cañones, etc.

Otra de las mejoras es la institución de los ejercicios anuales llamados "Cruceros de Verano" que duran tres meses y llevan ya tres años consecutivos de ejecutarse aproximándose cada vez más a las maniobras que se hacen en Marinas más poderosas y que además acostumbran a la vida de mar a los cadetes desde su estada en la Escuela Naval.

El personal subalterno ha experimentado una gran mejora tanto para ellos personalmente como en bien del servicio, adoptándose, entre otras disposiciones, las de un escalafón y el reenganche, además de haberse creado un Depósito de Marineros anexo a la Escuela Naval en donde reciben instrucción antes de su ingreso en los buques.

La Misión Naval ha reformado también casi todos los reglamentos y facilitado la tramitación de todos los asuntos que se relacionan con la Marina. Han puesto las bases del Cuerpo Unico de la Armada y han instituido severas pruebas físicas e intelectuales para la selección del personal; pero sobre todo han imbuido en éste un entusiasmo y un espíritu de trabajo y emulación que augura, si persiste como tenemos fe en que sucederá y sobre todo si logran desterrar el favor en la provisión de puestos, promociones etc., una gran eficiencia en el glorioso Cuerpo que constituye la primera línea de defensa de la Patria.

No menos notable ha sido el desarrollo material de la Armada. Se han implantado los servicios de telefonía sin hilos

en los buques y dependencias; construídose un hospital para la Escuela Naval y un pabellón para marinos en el de Guadalupe del Callao; la Capitanía de este puerto; botes motores para las otras capitanías principales y remozamiento de los edificios de Salaverry y Pisco, al mismo tiempo que se ha votado el dinero necesario para la construcción de otros dos y del Museo Naval.

La magnífica bahía de Paracas ha quedado reservada para el futuro puerto militar. Se ha adquirido la barca "Contramaestre Dueñas". El Centro Naval reorganizado y con edificio propio. No se ha descuidado la defensa de los ríos orientales para lo que se acaba de construir un moderno cañonero en los astilleros Yarrow y cuyo nombre es "Napo".

A mediados de 1926 tendremos en nuestras costas dos nuevos submarinos construidos en E.E. U.U., y no es aventurado afirmar que las construcciones seguirán en los próximos años cada vez más numerosos y potentes en armonía con el gran adelanto que el país viene experimentando bajo el gobierno del Presidente Leguía y con el apoyo firme y convencido que los Poderes Públicos prestan ahora a la Marina.

Memorable es también la creación y rápido desarrollo de la Aviación Naval con sus numerosos y atrevidos pilotos, su magnífica Escuela, talleres y cobertizos de Ancón y el espléndido material de enseñanza y de combate. Esta arma novísima y tan necesaria en las operaciones navales ha quedado establecida sobre sólidas bases y es una nueva seguridad para el futuro.

No debemos cerrar estas breves líneas sin dedicar algunas (que muchas más merece) a la "Sociedad Nacional en Pro de la Marina".

Esta institución a que hace años dio vida y sigue protegiendo la "Sociedad de Ingenieros del Perú", absorbió desde el primer momento a las dos Ligas que, con el entusiasmo despertado por la llegada de los cruceros "Grau" y "Bolognesi", fundaron en Mollendo y en Lima los señores Koster y Capitanes de Navío Gregorio Casanova y Augusto Pimentel.

La Pro-Marina ha estimulado, por todos los medios de propaganda a su alcance, el entusiasmo por la Armada y las subscripciones en dinero que ha reunido y suman más de Lp. 180.000 servirán para ayudar al pago de los dos nuevos submarinos dando así sus miembros, como los de la extinguida Junta Patriótica, un ejemplo singular de patriotismo y constancia.

## REFLEXIONES

Hemos llegado al final de nuestro arduo, pero estimulante trabajo: el porvenir se presenta lleno de visiones de gloria y reparación justiciera a la Marina que tanto luchó y sufrió en paz y en guerra por la Patria. Su pasado, por los sacrificios y fama alcanzados, es esplendoroso y como tal, ilumina el camino a los nuevos oficiales llamados a mantener la bella tradición.

¡Ojalá que no se repitan los combates indecisos o desgraciados aunque siempre gloriosos; la odisea de nuestros buques en mares extranjeros, el desarme, las sorpresas, los fracasos artilleros o de las otras armas; dirección de la Marina por neófitos, cualquiera que sea su rango en el país; las revoluciones que desunen y dejan amargura entre el cuerpo de la Armada a la vez que retrasan a la Nación; el dinero mal gastado o la roña de todo un siglo; las tripulaciones desnudas e impagas; en fin, todo lo que, sin ser la culpa de los marinos, recayó principalmente sobre ellos!

Quiera también la Providencia iluminar constantemente a nuestros gobernantes para que, teniendo presente estos profundísimos errores, no lo repitan jamás.

Recuerden, ellos que no son marinos, lo que significa una Armada para cualquier país costero y singularmente para el nuestro. No se dejen arrullar por esos cantos de sirena de los ilusos que creen posible reemplazarla con ferrocarriles u otra clase de caminos; con aviones o con "guerras químicas" y piensen siempre, ahora y en muchos años por venir, que los sólidos barcos de guerra son la garantía más eficiente que hasta ahora se conoce, para que nuestro rápido progreso hacia la realización de los grandes destinos que han sido deparados a la Patria, no se interrumpa otra vez.

Tengan todos los hombres influyentes del Perú, como un axioma, porque lo es, este gran principio estratégico y sus dos corolarios principales:

1º.—"Cuando se opera en distritos colindantes con un litoral, se puede trasladar por mar la base de operaciones de un Ejército según lo exijan el curso y éxito de éstas, siempre que se posea el poder marítimo".

2º.—"Los desembarcos en tierra enemiga participan, en general, del carácter de sorpresa estratégica y táctica".

3º.—No hay fuerza militar dependiente de una línea de comunicaciones que corra a lo largo de una costa, que pueda subsistir si el enemigo goza de la supremacía marítima.

Y si leen a la vez, aunque sea a la ligera, la Historia del Perú, comprenderán que en ninguna parte del mundo se han ejemplarizado más clásicamente esos principios.

Por muchos años nuestra civilización y riquezas estarán concentradas en la costa y lo de la sierra, de la costa dependerá.

Esta es un inmenso y fácil desembarcadero de 2300 kilómetros de largo y que no se defiende ni se podrá defender todavía en mucho tiempo desde tierra sino en el mar y lo más afuera posible.

San Martín se metió en el centro del Poder realista porque poseyó Escuadra.

Bolívar pudo buscar y batir hasta en sus últimos rincones a La Serna con un Ejército traído por el mar y apoyado desde éste.

Santa Cruz y con él la Confederación Perú boliviana se derrumbaron, no en La Paz, ni en Arequipa, ni en el Cuzco, ni en Lima siquiera sino en el interior del departamento de Ancash por medio de un Ejército que la Marina chilena trajo desde ese país y que fue apoyado desde los puertos de Casma y Santa por esos mismos buques.

En 1879 el Ejército chileno, dueño del mar, trasladó sucesivamente su base de operaciones desde Antofagasta a Pisagua, a Ilo, Pisco y Curayacu interponiéndose muchas veces entre la nuestra precaria y los Ejércitos peruanos, plantando, al fin, sus victoriosas banderas en el Palacio de Pizarro e imponiéndonos un inicuo tratado de paz.

Entonces, si estas previsiones se verifican fielmente, podremos exclamar con todas las fuerzas de la nacionalidad: ¡Adelante!

Que las cenizas de Grau, de Guise, Panizo y Salcedo; de Noel, de Jurado de los Reyes, de Gálvez, de Gimeno y de Villar y de cien más se estremecerán de júbilo cuando nuestra Marina, la Marina de todos los peruanos, llegue al puesto que merece.

EN PIMENTEL,  
días del Centenario de la  
batalla de Ayacucho



ALUMBRACION ENFOQUE EN LINTA EN  
PARA VISIONAR EN NAVIO DE GUERRA QUE  
SE LLAMAN "SAN MARTIN"

1.000 pesos El Marqués de Torre Tagle  
1.000 Don Juan de la Cruz Alvarado  
1.000 Don Juan Bautista Salas  
1.000 Don Pedro Alvarado

Otras multiplicadas cartillas

## APENDICE No. 1

### Documentos interesantes y curiosos relacionados con nuestra Marina de Guerra en la Guerra de la Independencia y primeros años de la República

La siguiente lista comprende a los documentos que se encuentran en el archivo de la Marina de Guerra del Perú.

Algunos artículos de prensa y periódicos que se publicaron en el Perú durante el período de la guerra de independencia.

El fin de la lista es dar a conocer a los lectores de este libro que se encuentran en el Archivo de la Marina de Guerra del Perú los documentos que se relacionan con la Marina de Guerra del Perú durante el período de la guerra de independencia y los primeros años de la República. Los documentos que se relacionan con la Marina de Guerra del Perú durante el período de la guerra de independencia y los primeros años de la República son los siguientes:

1. Documentos de un período de 1820.  
Entre junio y julio de 1820 se produjeron movimientos que afectaron a la Marina de Guerra del Perú y a la Armada del Perú.

**SUSCRIPCION HECHA EN LIMA EN 1821  
PARA COMPRAR UN NAVIO DEFENSA QUE  
SE LLAMASE "SAN MARTIN"**

1.000	pesos-	El Marqués de Torre Tagle
1.000	"	Don José de la Riva Agüero
1.000	"	Don Juan Bautista Sarroa
1.000	"	Don Pedro Abadía.

**Otras suscripciones curiosas**

6	El Presbítero Pedro A. López, Capellán de Coro
0.4	Su esclavo Francisco y su mujer
0.4	El zapatero Gregorio y su mujer
2.0	El pulpero de la esquina de Sta. Rosa
0.2	D. Sastre
0.6	Un patriota al tiempo del enterro
0.5	Cinco individuos a un real
51.0	Por la ganancia en una carrera de caballos
300.0	Endoso de una deuda
1013.5½%	Los vecinos de Checrea (barras de plata).

La suscripción alcanzó a \$ 28.417.1½ de cuyo total se hizo efectiva la suma de \$ 25.056.4.2.

Además servicios de plata y prendas de oro y plata cuyo valor no se consigna.

Al fin de la lista hay estas notas: "Los mil pesos con que se suscribió el H.S. Gran Mariscal Supremo Delegado Marqués de Torre Tagle, están aún por enterarse; pues dicho señor ha expresado verbalmente librarlos contra la Cámara de Comercio, que reconoce a favor de su señora esposa mayor número de miles a mutuo; el español don Pedro Abadía se suscribió con mil pesos que no ha entregado todavía; los cien pesos que el P.D. Bernabé Tagle libra a los fondos de la Orden del Sol tampoco se han cobrado".

(Tomado de un folleto de 1822).

Entre Junio y Julio de 1822 el gobierno provisional retiró ese dinero de la Cámara de Comercio y lo invirtió con cargo de reintegro.

### Reclamos de Cochrane al Perú

Haberes incluso los atrasados (año y medio) \$.	150.000
Premios prometidos por S.E. ....	110.00
Premios por la toma de la "Esmeralda" ....	50.00
Valor de la "Esmeralda" por el avalúo más infimo incluyendo pertrechos y viveres ...	110.000
Suma .....	\$ 420.00

Por lo pronto cobraba 160.000 pesos por un buque que pertenecía a su flota y que nunca fue del Perú.

#### Valores que se apropió Cochrane sacándole del "Castelli"

Oro amonedado 97 onzas —Oro en pasta 2063 onzas—  
Plata amonedada 22670 \$ —Plata fina y chafalonía 8296 marcos —Pallones y paquetes de moneda cortada 244.

De particulares: Plata 2170 marcos 3 onzas.— Plata fina 5 zurrones.

Estimado todo alrededor de 400.000 oro pesos.

#### Escuadra de Guruceta

Navío "Asia" Cap. de Navío Roque Guruceta—74 cañones	
Corbeta "Ica" Tte. de Navío Pedro A. Fould—30 "	"
Bergantín "Aguiles" Tte. de Navío José Fermín	"
	Pavía—20 "
" "Pezuela" Tte. Navío Manuel Quesada—18 "	"
" "Constante" Tte. Fragata J. Martínez—14 "	"
" "Moyano" —15 "	"

Además la corbeta "Perla" —Bergantines "General Valdez" y "Quintanilla".

Los que salieron al combate del 7 de Octubre fueron los cinco primeros con 156 cañones.

#### Presupuesto de la fragata "Presidente" en desarme Año 1826

Para 2 Tenientes Segundos .....	\$ 171½
Para 2 Tenientes graduados .....	160
Para 2 Alféreces de Fragata .....	160
Guardiamarinas graduados de Alférez .....	100
Un 2º piloto .....	67.4
2 los. guardiamarinas .....	64

4 2os. guardiamarinas .....	\$ 112
1 2º Carpintero .....	28
1 2º Calafate .....	24
12 artilleros de preferencia .....	168
12 artilleros ordinarios .....	144
20 Marineros .....	200
12 Grumetes .....	176
2 Maestres de víveres .....	60
1 despensero .....	20

**Otro Presupuesto de la "Presidente"**

**Año 1828**

Un Teniente 1º .....	\$ 85.4
3 Oficiales .....	240
40 Soldados .....	440
5 Oficiales de mar .....	153
6 Alféreces de preferencia .....	84
12 Alféreces ordinarios .....	144
10 Marineros .....	100
6 Grumetes .....	56
4 Pajes .....	24
2 Dependientes de provisión .....	50
30 días de víveres .....	1043
Dietas, medicinas, pintura de botes, reparos etc. ....	200

**Presupuesto de Junio 1827**

Fragata "Presidente" .....	\$ 1554.5½
Corbeta "Libertad" .....	883
Bergantín "Congreso" .....	1852.0½
Corbeta "Limeña" .....	88
Fragata "Monteagudo" .....	137.4¾
Goleta "Arequipeña" .....	1201.6
Goleta "Peruviana" .....	148

Los armamentos se presuponían 4300 pesos para "Limeña", 1832 para "Monteagudo" y 4683 para "Libertad".

**Presupuesto para la fragata "Presidente" en situación de armamentos**

**1º de Marzo de 1828**

Para 1 Vicealmirante, 1 Secretario, .....	
2 ayudantes, 1 oficial de pluma .....	\$ 886.6
20 oficiales de guerra y mayores incluido el	
2º Comte. Capitán de Corbeta .....	\$ 1603

180 oficiales de mar .....	475
20 artilleros de preferencia .....	280
27 artilleros ordinarios .....	324
48 marineros .....	480
63 grumetes .....	504
19 Pajes .....	114
3 Dependientes de provisión .....	80
2 soldados de la Brigada de artillería ..	33
90 soldados de Infantería de Marina ....	906
30 días de víveres .....	5033.2
Dietas, medicinas, pinturas, remos etc., ...	10000

### Ración para la Plana Mayor

12 onzas de galleta	
8 „ de charqui	
4 „ de tocino	
4 „ arroz	
4 „ frijol o garbanzo	
1/2 „ manteca	
1/2 „ ají	
2 „ queso	
1/4 „ té	
1/2 „ libra de azúcar	
1/2 „ botella vino Burdeos	
1/8 „ ron o aguardiente.	

Además cantidades proporcionales de harina, sal, aceite de olivo, vinagre y leña.

Para cada buque al mes: 50 libras de chocolate, 12 libras de café y una vaca.

Las dietas comprendían además: galleta fina, mantequilla, fideos, jamón, carneros, pollos, pan fresco y legumbres.

### Ración para los tripulantes

12 onzas de galleta	
8 „ charqui	
4 „ tocino	
4 „ arroz	
4 „ frijol o garbanzo	
1/2 „ manteca	
1/4 „ Ají	
1/8 „ Botella ron o aguardiente.	

Velas.

Además harina, sal, aceite, vinagre y leña.

**Presupuesto de las Dependencias de Marina—1826**

\$ 9184	Pesos Comandancia General de Marina
624.7	Desembarcados
1416.5	Arsenal
1847.	Soldados de Infantería y Artillería de Marina
707	Capitanía del Puerto del Callao
575.4	Comisaría de Marina
226.5	Escuela Central de Marina.

**Escala de sueldos — 1826**

\$ 500.0.00	Vicealmirante embarcado
250.0.00	en tierra
469.3½	Contralmirante
166.5	Capitán de Fragata
150.	de Corbeta
99.4	Teniente 1º
85.5	Teniente 2º
80	Alférez de Fragata
50	Guardia Marina
70.4	2º Piloto
80	Auditor
238.7½	Comisario ordenador
70.	2º Cirujano
35	Escribano de Marina
32	1er. guardián
28	2º    "
17	2º Condestable
28	2º Carpintero
20	2º Calafate
14	Artillero de preferencia
12	ordinario
10	Marinero
8	Grumete
6	Paje
200	Capitán de Navío
80	1er. Piloto
90	1er. Cirujano
32	1er. Condestable.

**Sobre el Capitán de Navío de la Armada Peruana  
Don Jorge Young**

Quando, por cuestiones comerciales, el comodoro Porter con la fragata yankee "Essex" y el Comodoro Hyliat de la inglesa "Phoebe" se batieron en la rada de Valparaíso, el 28 de

Marzo de 1814, Jorge Young estaba en ese puerto, embarcóse en un bote pescador y se acercó al buque de Hyliat gritando "Here is a british naval officer", se le dejó subir y se le dio puesto en la artillería. El buque de Porter fue incendiado y destruido.

Young estuvo en el asalto a la "Esmeralda" en el Callao y poco después pasó a prestar sus largos y brillantes servicios en la Marina del Perú.

### Año de 1821

El "Guerrero" compróse en 24.000 pesos a Zacarías Meston Nickson.

En Octubre de 1821 mandaba el bergantín "Santa Bárbara" a Europa el Teniente 1º Manuel García, famoso por su intervención en la toma de la fragata "María Isabel" en Talcahuano.

### Oficialidad de la fragata "Presidente" en la toma de Guayaquil

Vicealmirante M. Jorge Guise, retenía el mando del buque

Teniente 1º José Boterín 2º Comandante

Teniente 1º José Jorge Parker Hill

Teniente 1º graduado Robertson Mc Klaithon

Teniente 2º Juan Saavedra

Teniente 2º José Giral Chacón

Teniente 2º Luis Larriva

Teniente 2º Manuel Sauri

Alférez de Fragata Francisco Forcelledo

Alférez de Fragata Juan M. Pérez Oblitas

Alférez de Fragata Manuel Morales

Alférez de Fragata José Salas Valdez

Alférez de Fragata Juan Geraldino

Alférez de Fragata Agustín Arriola

Alférez de Fragata Manuel Gonzáles Pavón

Guardiamarina Antonio Valle Riestra

Guardiamarina Domingo Valle Riestra

1er. Piloto Tomás Cromarty

2º Piloto Santiago Jenkins

3er. Piloto Roberto Davis.

Sobre Guise

Funerales del 28 de Enero de 1829 — Gastos

Compostura del coche para conducir el	
cadáver .....	109 pesos
Conducción de Lima al Callao .....	166 „
Funerales en la Catedral .....	1000 „
	<hr/>
Total .....	1.275

Provisiones enviadas a la Escuadra que tomó Guayaquil  
1829

Hay en la lista 97 distintas clases de artículos y entre ellos 323800 libras de víveres:

450 sacos de cebada
6087 galones de ron
1736 galones de Whisky
250 galones de vinagre
10.500 libras de pólvora
2375 proyectiles de cañón
2 Botiquines.

Repuestos de artillería, etc.

Relación de jefes y oficiales en servicio activo en 1835  
firmada por el Contralmirante Postigo

- Contralmirante Eugenio Cortés — Chileno
- Contralmirante Carlos García del Postigo — Chileno
- Capitán de Navío Juan Iladoy — Chileno
- Capitán de Navío Eduardo Carrasco — peruano — Director de la Escuela Central de Marina.
- Capitán de Navío José María García — chileno
- Capitán de Navío Joaquín Soroa — español
- Capitán de Navío Hipólito Bouchard — francés
- Capitán de Navío José Boterín — peruano
- Capitán de Fragata Manuel Loro — Port Royal
- Capitán de Corbeta José María Salcedo — chileno — Ramón Valencia — chileno.
- Capitán de Corbeta Manuel Sauri — ecuatoriano
- Capitán de Corbeta Alonso San Julián — español
- Capitán de Corbeta Jorge French — inglés — Cápitan de Puerto de Lambayeque.
- Capitán de Navío Juan Corrochano — peruano — Comandante Goleta "Peruviana".
- Teniente 1º Manuel de la Haza — español — Ayudante
- Capitán de Paíta.

Teniente 1º Federico Elmore — inglés — Agustín Arriola peruano.

Teniente 2º Francisco Gómez — chileno — Capitán de puerto de Huacho.

Teniente 2º Manuel Villar — peruano — Onofre Pareja — ecuatoriano.

Teniente 2º Roberto Davis — inglés

Teniente 2º Antonio Valle Riestra — peruano

Alférez de Fragata Domingo Vieira — peruano

Alférez de Fragata Pedro Arteaga — peruano

Alférez de Fragata Pedro Santillán — ecuatoriano, oficial de la "Peruviana".

Alférez de Fragata Francisco Carrasco — peruano

Alférez de Fragata Manuel Navajet — chileno

2º Piloto Leoncio Segnoret — francés

#### Relación de los jefes y oficiales de Marina, que se hallan con los enemigos

(Estos eran los de la "Confederación Perú-Boliviana")

Capitán de Corbeta y hoy Capitán de Navío Don Juan José Panizo — En el Castillo.

Capitán de Fragata Don Alonso San Julián — En el Castillo.

Capitán de Corbeta y hoy Capitán de Fragata Don Domingo Valle Riestra — En el Castillo.

Capitán de Corbeta hoy efectivo Don Francisco Forcelledo.

Capitán de Corbeta hoy efectivo — Juan Otero

Tenientes 1º (entraron nuevamente de Tenientes 2os.)

Ramón Avilés y Manuel Villar.

Teniente 2º hoy Capitán de Corbeta Miguel Zaldívar

Teniente 2º hoy Teniente 1º Miguel Pastrana

Teniente 1º entró nuevamente de Teniente 2º y hoy Teniente 1º Ramón Azcárate.

Teniente 2º Onofre Pareja.

Tenientes 2ds. y hoy Alferoces de Fragata	}	Pedro José Carreño en Arica Cap. de Puerto
		José R. Carreño en el Castillo
		Miguel Balarezo " " " "
		Domingo Vieira en el "Ejército".

Teniente 2º hoy Teniente 1º Don José Cevallos en el Castillo.

Teniente 2º hoy Teniente 1º Benito Caso en el Castillo  
Alférez de Fragata hoy Teniente 1º Juan Geraldino en el Castillo.

Alférez de Fragata hoy Teniente 2º Roberto Deves o Davis en el Castillo.

Alférez de Fragata hoy Guardiamarina Antonio Ascona en el Castillo.

Guardiamarina Pedro Freire en el Castillo

Capitán de Fragata Manuel Loro, en Lima

Teniente 1º Agustín Arriola en Lima.

Chorrillos, Octubre 23 de 1838.

(Firmado) — José Boterín

**Estado General de la Escuadra de la Confederación al mando accidental del Capitán de Fragata don Juan J. Panizo**

Corbeta "Socabaya" —725 T—139 x 39 x 20 x 13 — 24 de 12—947 balas—210 botes de metralla—56 fusiles—46 pistolas—60 sables—36 chuzos—150 granadas de mano—1200 tiros de fusil— 48 qq. de pólvora—1 Comandante—6 oficiales de guerra— 6 guardiamarinas— 1 aspirante— 3 Oficiales mayores— 49 soldados de Infantería de Marina— 119 marineros.

2 juegos de velas— Jarcias de babor en muy mal estado — Bien sus amarras— Casco estanco de reposo— Falta de repuestos— Víveres para 45 días— 1500 galones de agua. La tropa de guarnición está muy mal equipada.

Bergantín "Fundador"—396 T—112 x 26 x 12.5 x 14—12 de 12—8 de 9—520 balas de 12—340 balas de 9—90 botes de metralla de 12—72 de 9—25 fusiles— 60 pistolas— 69 sables— 27 chuzos— 70 granadas de mano— 4500 tiros de fusil— 33 qq. de pólvora— 1 Comandante— 5 Oficiales de guerra— 5 guardiamarinas— 2 aspirantes— 3 Oficiales mayores— 30 soldados de Infantería de marina— 101 marineros.

1 juego de velas con 1/3 de vida— Jarcias mal.

El palo mayor podrido en la fagonadura— Falta de repuestos— El casco hace 1 ½" agua cada 24 horas— hace 9 meses que se carenó y se le removió el cobre— Víveres para 30 días— Agua para 50 días. La tropa de guarnición está muy mal equipada.

Bergantín "Junín" —316 T—97 x 22 x 14 x 11.5— 1 de 24— 10 de 9— 70 balas de 24— 590 balas de 9— 25 tarros de metralla de 24— 213 de 9— 30 fusiles— 25 pistolas— 24 sa-

bles— 28 chuzos— 102 granadas de mano— 1200 tiros de fusil— 19.9 qq. de pólvora— 1 Comandante— 5 Oficiales de guerra— 2 Guardiamarinas— 1 Aspirante— 2 Oficiales mayores— 24 soldados de Infantería de marina— 65 marineros.

1 juego de velas en mal estado. Todo lo demás mal.

Casco hace 12" cada 24 horas— sus fondos desconfiables. La tropa de guarnición está muy mal equipada— Víveres: toma los diarios —agua para 60 días— Falta repuestos.

Goleta "Yanacocha" 96 T—76 x 22 x 7 x 6—1 de 18— 4 de 9—94 balas de 8— 118 de 9-25 tarros de metralla de 9— 20 fusiles— 4 pistolas— 16 sables— 22 granadas de mano— 500 tiros de fusil— 19.5 qq. de pólvora— 1 Comandante— 1 Oficial de guerra— 2 Guardiamarinas— 2 Aspirantes— 1 Oficial mayor —15 soldados de Infantería de marina— 40 marineros.

1 juego de velas regular con algunas velas en muy mal estado— Casco estanco y en buen estado— Se le carenó de firme hace poco más de un año— Tiene 477 raciones de Armada— Agua 2800 galones.

La tropa de guarnición muy mal equipada. Falta repuestos.

Mayoría de la Escuadra— Callao, 12 de Julio de 1838.

Vº. Bº.

PANIZO

Firmado

Francisco Forcelledo

**Parte oficial del Comandante Antonio Valle Riestra sobre el combate de Pabellón de Pica**

R. P.

A bordo de la goleta de guerra  
"Yanacocha" a 25 de Marzo 1836

Al señor Comandante General  
de Marina

Señor:

A las tres de la tarde del día diez y ocho de Enero del presente año dimos la vela del puerto de Valparaíso con dirección al puerto de Coquimbo, en donde llegamos el diez y ocho sin novedad alguna. Allí se compraron cuatro cañones de calibre de a seis y algunos otros útiles de guerra con lo

que se reforzó la goleta y salimos el diez y nueve del mismo mes hacia Mejillones con la intención de atacar cualquiera fuerza enemiga que se hallase de los rebeldes; más no habiéndolos, seguimos el rumbo que a las ocho de la noche en distancia de dos leguas de barlovento del puerto de Cobija, dio orden el finado señor Comandante y Capitán de Fragata don Enrique Freeman para que se alistasen las embarcaciones menores y se embarcasen en ellas casi toda la tripulación de la goleta, a las órdenes del que suscribe, con el audaz intento de sorprender y abordar la corbeta de guerra "Libertad" enemiga que se decía fondeada en otro puerto: y no habiéndose encontrado tal buque, nos asilamos por solo una noche en el bergantín peruano "Isabel" mercante. Al día siguiente el señor Comandante que había llegado en otro bote, se dirigió a casa del señor Gobernador político y militar Coronel don N. Herboso con el objeto de que proporcionase víveres para el buque y ponerse en plan de inteligencia para las operaciones que debieran hacerse en lo sucesivo sobre la costa. A consecuencia de esta entrevista fue comisionado el suscrito para entrar la goleta al fondeadero de otro puerto, y verificado que fue, permanecemos en él cinco días, ocupados en montar un cañón de colisa del calibre de a 12, de los inutilizados por Salaverry cuando sorprendieron a Cobija.

El día veinte y siete salimos de este puerto con once piezas de artillería, diez de a seis y una de a doce, con el fin de atracar a la quebrada de Vitor, y tomar una compañía de infantería que se hallaba preparada para la guarnición de este buque; pero antes de llegar a este punto frente al puerto de Pabellón de Pica el día once de Febrero a la una de la mañana, nos encontramos con el bergantín de guerra: "Arequipeño" de los enemigos al mando del Capitán de Corbeta don Ignacio Mariátegui; entonces el Comandante Freeman viró de la vuelta de tierra con tres objetos: primero trabar al enemigo a las calmas de la costa. Segundo, lográndose esto, hacer uso de los remos y maniobrar con más actividad. Tercero, dar tiempo a la tripulación para ponerse en actitud precisa de combate. Pero observándose que cuanto más entráramos, era más fuerte el viento, resolvió el Comandante virar de la vuelta encontrada y batir al enemigo, como en efecto se ejecutó, y luego que estuvimos a medio tiro de pistola nos saludó con un cañón de a 24 y dos de a nueve, vivando a Salaverry-Nosotros contestamos al instante con cinco cañonazos de a seis y uno de a doce, aplaudidos con ecos entusiastas de viva el General Orbegoso y viva el Perú: a la vez empezó el enemigo a virar, y entonces logrando nosotros de

esta feliz oportunidad que nos presentaba su maniobra, nos fuimos sobre ella para atacarnos por la popa y abordarle; pero este ataque fue inutilizado: porque como había su ventolina, el bergantín gobernaba bien y la columna de infantería que tenía encima de la toldilla protegida con un cañón de a 4-nos hacía un vivísimo fuego de fusilería y metralla, que de varias columnas que se echaban al abordaje, apenas quedaba la mitad, y aun ésta inhábil para seguir el movimiento. Habiendo concluido el bergantín con la maniobra, quedamos por sotavento al costado de estribor, con cuya batería bien montada y sostenida, nos dirigían un fuego vivo de metralla, bala y trozos de cadenas-Observando el señor Comandante los inmediatos que estábamos, que casi nos apagábamos los fuegos; como también la superioridad de elementos para seguir un combate de puro cañoneo: resolvió abordar al bergantín a todo trance, apoyado en el ardoroso valor de la tripulación; y al tiempo de ejecutar la maniobra, fue herido de dos balas pequeñas de metralla en el pecho, que sólo le dio tiempo para venir hacia popa donde estaba el que suscribe, dirigiendo los fuegos de fusilería, para dar el último aliento después de encargarme el mando del buque y el sostenimiento del honor por la Causa de las Leyes-Con este desgraciado suceso, con pérdida numerosa de gente, y amarrado al costado del bergantín, ordené que cortase el botolón de foke por donde estábamos liados; pero de cuatro a seis que salieron a cortarlo sólo se retiraba uno: en estas circunstancias mandé esperar el abordaje, no perdiendo tiempo de hacerle con nuevos fuegos algunas averías; después de una matanza progresiva por ambas partes y cansado el enemigo de matarnos gente con su artillería cuyos fogonazos entraban hasta la cubierta de la goleta, osaron venir a bordo donde tuvimos media hora de horrosas cuchilladas resueltas a perecer antes que rendir nuestro pabellón-Así sucedió; que al cabo, cuando no había gente con qué maniobrar fuimos tomados prisioneros los pocos que quedábamos-El que suscribe, pudo salvar de ser bayonetado por la generosidad del oficial abordador, que antes nos habían ligado vínculos de amistad y de una misma causa en la marina. La goleta fue tomada al vigor de un fuego excesivo y de sangre-Si la fortuna fue esquiva en coronarnos con la victoria, al menos nos queda la gran honra de haber sostenido con valor la santa causa de las Leyes.

El combate duró cinco horas habiendo perdido por nuestra parte-seis heridos-cuarenta muertos-entre ellos el bravo Comandante Freeman que cerró los ojos por última vez, después de ver a sus camaradas empeñados en vencer, e imitar

su valor ejemplar. Y sólo quedamos catorce individuos, entre ellos, el que suscribe, el Alférez don Juan Daulop, Piloto don Andrés Blanco, y cirujano don Tomás Thompson. La goleta ha quedado con la obra muerta, maniobras, velamen hecho tiras. Y los enemigos con cinco balazos bajo el agua, velamen, palos maniobras, y obra muerta todo en el mal estado.

Parece muy de mi deber hacer presente a ustedes, el valor y entusiasmo con que se portaron en otro encuentro, la oficialidad e individuos de la tripulación, en particular sus oficiales, que han sostenido sus puestos hasta morir, o quedar inutilizados.

Es cuanto tengo la honra de poner en conocimiento de ustedes para los fines que tengo indicados en mi nota remisoría, lisongeándome de asegurarle que el memorable combate del Pabellón de la Pica lejos de menguar el honor Nacional, antes es un timbre más, con que debe adicionarse a la gloria inmarcesible que ha reportado en los últimos desenlaces de la campaña.

Dios guarde a ustedes  
A. Valle Riestra

**Parte del Comandante Zaldívar sobre las operaciones  
en el sur, en la guerra de la Confederación**

**Bergantín de guerra "Junín"**

El Comandante del expresado Buque a S.S.Y. el señor General Comandante General de Marina da parte de que: el día tres del presente cuando se preparaba para marchar a Cobija por orden de S.E. el Protector comunicada por el señor General Comandante General de la Escuadra a desempeñar una comisión importante, ancló la fragata Norte Americana "Borklet" procedente de Valparaíso que comunicó las noticias de no haber aprobado el gobierno de Chile los tratados de Paucarpata. y que se preparaba la Escuadra Chilena y alistábase con la mayor presteza para venir a nuestras costas a romper de nuevo las hostilidades: comuniqué inmediatamente estas noticias al señor General Prefecto del Departamento de Tacna y consulté si no debía ir a Cobija. y sí, marchar a Islay a reforzar los dos buques de Guerra "Socabaya" y "Fundador", y poniéndolos de otra ocurrencia, para evitar un golpe de mano, lo que otro señor General aprobó, remitiéndome la orden para efectuar esto. Habiendo anclado en Islay el día ocho, a las ocho de la mañana, pasé a bordo

de la corbeta "Socabaya", y puse en conocimiento del señor Comandante de ella, el motivo de mi reunión a la Escuadra y que lo comunicara volando al señor Comandante General que estaba en Arequipa. El señor Comandante de la "Socabaya" encargado del de la Escuadra, a los dos días nos anunció a los Comandantes de los buques, las prevenciones que había recibido del señor General Comandante General y de que estuviésemos listos para el momento que se nos hiciese señal de dar la vela. El bergantín "Fundador" fue destinado a cruzar a barlovento del puerto para poder desde allí mejor divisar los buques chilenos, caso que viniesen y darnos mas pronto aviso. El día once a las seis de la mañana, el vijía de tierra hizo señal, y avisado por el oficial de guardia, subí a cubierta, y reconocí en la corbeta "Socabaya" la de dar la vela; por lo que juzgué que la de tierra indicaba habían buques enemigos a la vista: a las siete estábamos fuera del puerto, y reconocimos cinco velas y el bergantín "Fundador" que se dirigían sobre él, reunidos los tres buques forzamos de vela para alejarnos de los cinco pues aunque cubierto por una espesa niebla, no dudamos era la Escuadra chilena. A las cinco de la tarde la Capitanía de la Escuadra hizo señal de gobernar al OSO, al anochecer, con el objeto precisamente de engañar a los enemigos que ya se nos acercaban demasiado; pero como la luna saliese muy temprano, y los chilenos conociesen nuestras maniobras gobernaron para cerrar un ángulo de modo que a las dos de la mañana nos dio a conocer la "Libertad" que estábamos a tiro de cañón disparando algunos que nos pasaron inmediatos: como este bergantín es el que menos andaba, y la "Libertad" el solo buque de los chilenos que más se había adelantado, el Comandante de la Escuadra acertó de vela para protegerme, éste se preparó atacar aquél, lo que observado por el enemigo lo eludió replegándose a su convoy; y continuamos gobernando al OSO. Al amanecer del día siguiente reconocimos como a seis millas los buques chilenos, "Libertad", "Valparaíso" y "Aguiles" que a las dos horas habían estrechado mucho la distancia; entonces después de haber orsado todo lo posible la corbeta "Socabaya" y bergantín "Fundador" que estaban muy inmediatos, viraron por habante, y ganado el barlovento a los chilenos con esta maniobra rompen el fuego sobre la "Libertad" y "Aguiles" de la vanguardia enemiga; mas yo que estando algo a sotavento no pude practicar esta evolución a la par de los otros, por tener que arriar Alas y porque no se me había hecho aprebencción señal ninguna, en el acto que iba a virar vi nuestros dos buques regresar en popa a reunirse conmigo abandonan-

do el combate, y entonces volví arribar forzar de vela y gobernar al rumbo anterior. La corbeta "Libertad" creo sufrió alguna avería, pues maniobró muy mal después del tiroteo: perdió su posesión y quedó con el foque en el agua y a mi parecer el Estay de Belacho cortado: dejó pues a barlovento y a vanguardia al bergantín "Aguiles" y entre ambos la "Valparaíso", la "Socabaya" y "Fundador" volvieron a efectuar la misma maniobra anterior sin hacerme señal, entonces conocí como efectivamente lo creo que el objeto de estos ataques falsos eran con el de que yo ganase mayor distancia a los enemigos, y pudiese escapar, atendiendo al menos andar de este buque que no podía acompañar al convoy en retirada; por lo que cuando segunda vez se tiroteaban me puse en rumbo directo del Callao que me era el ventajoso, e ise todo lo posible para lograr el intento. Como nuestros buques habían maniobrado bien, y habían manifestado a los chilenos el ningún miedo que se les tiene, sin embargo de su superioridad numérica, se contentaron con perseguir a los dos que les habían hecho fuego, o quizá por temor de que atacasen a sus otros buques atrasados me dejaron seguir mi navegación. La "Socabaya" y "Fundador" que en las evoluciones indicadas burlaron completamente imponiéndose a los chilenos, aparecieron a mi vista al día siguiente demorando al ONE, como a diez millas de distancia y perseguidos ya con menos tesón: desde entonces no he vuelto a ver ni a unos ni a otros, hasta ayer por la mañana que aparecieron dos velas navegando a mis aguas, las que por la densa niebla que vino no volví a ver, y juzgo serían nuestros buques. Lo que tengo la honra de elevar al conocimiento de ustedes. Y para que se sirva elevarlo al conocimiento de S.E. o lo que sea de su superior agrado.

En la mar a 16 de Enero de 1838.

Miguel Zaldívar. (1)

(1) Se ha conservado la ortografía del documento original.

### Parte del Almirante Panizo al General Morán sobre el Combate de Islay

Confederación Perú-Boliviana— Comandancia del Buque Corbeta de guerra "Socabaya" a la vela en el Puerto de Islay, Enero 19 de 1838. A. S. S. Y el señor General Comandante General de Marina y de la Escuadra de la Confederación.— A las 9 de la mañana del día 12 del corriente hallándome fondeado en este Puerto en compañía del Bergantín "Junín",

echó señales la vijía de tierra "hállase el convoy a la vista", y creyendo, según las noticias que tenía, fueran enemigos, di la vela con esta Corbeta y el Bergantín, según las instrucciones que tenía de S.S.Y., lo que se efectuó a las 7 de la mañana, después de estar todos los botes izados. El bergantín "Fundador" que se hallaba de descubierta después de haber reconocido los enemigos se vino sobre nosotros; luego que estuve fuera de puntas, di orden al "Junín" para que gobernase el 4º cuadrante, mientras que yo con esta Corbeta permanecí esperando al "Fundador" que estaba algo distante con el objeto de tan luego como se reuniese forzar de velas y dirigirme hacia al "Junín" para nuestra marcha al Callao; mas esto no se pudo hacer sino estando los enemigos inmediatos a nosotros pues, estos que venían en dirección a este Puerto, variaron de rumbo inmediatamente que nos conocieron en seguimiento nuestro; componiéndose esta Escuadra de los buques Corbetas "Libertad" y "Valparaíso", Bergantín "Aguiles" y dos embarcaciones o buques más que no pudieron reconocer por hallarse en mas distancia. Habiendo observado por sus maniobras cuales eran sus intenciones, me puse a gobernar al O<sup>1</sup>/<sub>4</sub> al NO con ambos Bergantines con quienes ya estaba reunido. El "Junín" que por su poco andar se atrazaba me obligó a cortar de vela y los enemigos aprovechándose de esta circunstancia nos iban dando Caza, lo que me determinó luego que llegó la noche a variar de rumbo, gobernando primero S.S.O. y después al Sur, tratando de este modo evitar un ataque estando el enemigo a barlovento que nos hubiese sido desventajoso; pero sin embargo de esta medida no pude conseguir el que los enemigos dejasen de conocer mi movimiento por la claridad de la noche con la luna, lo que dio lugar a que hiciesen igual maniobra, manteniéndose siempre a nuestro barlovento, y sin que yo pudiese cojer otro rumbo por que el único que podía acompañarme en algo era el Bergantín "Junín".

A las 12 de la noche se vino sobre nuestra aleta de barlovento la corbeta "Libertad", pues aunque todos los demás habían forzado de vela no se nos acercaban tanto, y desde esta posición estando a tiro de cañón, nos ha roto el fuego el que he contestado con un solo cañonazo. A las 3 de la mañana este buque acertó de vela para esperar al "Aguiles" y "Valparaíso" y logrando yo de estos momentos conseguí con algunas viradas de una y otra vuelta, ponerme al amanecer a barlovento de ellos con solo esta corbeta y el bergantín "Fundador" quedando el primero un poco a sotavento y cortado por el enemigo que reunido venía hacia nosotros, entonces yo para evitar la toma del Bergantín "Junín", viré de

bordo contrario a la escuadra chilena para que con un ataque pudiese el Bergantín indicado forzar de vela y escapar, lo que pude conseguir y a las 5 y  $\frac{1}{2}$  de la mañana, rompimos el fuego ambas escuadras, sosteniéndolo de este modo hasta las ocho de la mañana, hora en que se había perdido de vista el expresado Bergantín. En los momentos del ataque como me hallaba a barlovento del enemigo, traté de estrechar las distancias para aprovechar nuestros fuegos y ver si podía hacerles alguna considerable avería con nuestra metralla y conseguir su destrucción; mas ellos evadían estos momentos y sólo querían estar a medio tiro de bala y obligarnos a que empeñado yo sobre uno de sus buques, lograr con los otros tomarme el barlovento y agarrarme entre dos fuegos, lo que evité maniobrando solo de vuelta encontrada a ellos con bordos cortos, conservando de esta suerte mi posición hasta la hora indicada que concluyó el ataque quedando ellos como a 3 millas de distancia, y creyendo logrado el momento de seguir mi marcha me puse a gobernar al N.N.E.

Los enemigos siguieron nuestro rumbo y a la 1 y  $\frac{1}{2}$  del día nos quedamos en calma siempre con las mismas distancias y por nuestra aleta de sotavento. A las 6 y  $\frac{1}{2}$  de la tarde empezó una ventolera del N. la que me hizo quedar a sotavento de ellos, y no siendo posible gobernar el 4º cuadrante para seguir mi rumbo tuve que arribar con toda la vela al S.O. considerando no podría permanecer esta brisa sin llevarme al S.E. y quedar entonces con el barlovento tomado para poder determinar el ataque que era forzoso al amanecer del segundo día, lo que se me frustró por que amanecimos separados de la vista, creyendo haya sido por la oscuranza de la noche. En esta circunstancia me puse a gobernar al colorear el día al E.NE o para batir al enemigo si lo encontraba sobre la costa entraviado o avisar en caso que se hubiese dirigido al N. el que reunidos todos me atacasen con sus fuerzas lo que habría ocasionado una pérdida inevitable.

No siéndome tampoco posible el irme sobre ellos para con algunas maniobras tratar de separarlos y batirlos en ese estado por no tener mas víveres que para 20 días, tiempo demasiado corto para esa clase de empresa, lo que me ha obligado a regresarme a este mismo Puerto a recibir nuevas órdenes. El Comandante Valle y los oficiales de ambos buques se han hecho acreedores a las consideraciones de S.E. por su valor y la velocidad con que se han ejecutado las maniobras, especialmente la tripulación ha dado ejemplo de valor y subordinación. De nuestra parte no hemos tenido un solo herido y todas las averías ocurridas han consistido en el 2º

obenque del palo de mesana-trozado por una bala, rota la vela mesana y un pedazo de la regala de nuestros botes.

Lo que me cabe la satisfacción de poner en conocimiento de U.S.Y. para su debida inteligencia y la del Supremo Protector de los Estados de la Confederación.

Dios guarde a U.S.Y. -Señor general-Juan J. Panizo (1).

(1) Se ha conservado también la ortografía del documento original.

### Oficiales que en 1852 practicaron en la Armada francesa

Hercilio Cabieses, Alejandro Muñoz, Ruperto Alzamora, Emilio Díaz, Luis Germán Astete, Guillermo Pareja, Javier Ízcue.

### Jefes y Oficiales que dieron la vuelta al mundo en la fragata "Amazonas" —Años 1856—58.

Capitán de Navío José Boterín, Capitán de Corbeta Francisco Sanz, Tenientes Primeros Federico Castillo e Ignacio Dueñas, Tenientes Segundos, Ruperto Alzamora, Luis La Rivera, Abel Raygada, Guillermo Pareja, Alféreces de Fragata Juan Ortiz, José Marquina, Patricio Iriarte— De los Guardiamarinas que hicieron ese viaje fueron después Contralmirantes Don Toribio Raygada y Don Juan Bautista Cobián.

### Dotación de la "Amazonas" en su viaje de circunnavegación

Clases	Nombres
Comandante Capitán de Navío	José Boterín
2º. id id. de Corbeta	Francisco Sanz
Teniente Primero	Federico Castilla
id id	Ignacio Dueñas
id segundo	Ruperto Alzamora
id id	Lino La Barrera
id id	Cayetano Luna
id id	Abel Raygada
id id graduado	Guillermo Pareja
Alférez de Fragata	Juan Ortiz
id id	José M. Marquina
id id	Patricio Iriarte
Sargento Mayor graduado inf.	José R. Orihuela
Capitán graduado de inf.	Zenón Bellido
Teniente id. id.	Pedro Raygada
Teniente graduado id.	Bruno Abril
id. id. id.	Baltazar Rodríguez

Subteniente id.		Reinaldo La Fuente
Guardiamarina graduado		Ulises Delboy
id	id	Federico Palacios
id	id	Eduardo Rojas
id	id	Juan Bautista Cobián
id	id	Heriberto Ugarte
id	id	Gregorio Pérez
id	id	Benjamín Valle
id	id	Enrique Calmet
id	id	Eduardo Saravia
id	id	Salomé Porras
id	id	Mariano La Torre
id	id	Guillermo Black
id	id	Leandro Mariátegui
id	id	Rómulo Espinar
id	id	Juan Aliaga
id	id	Toribio Raygada
id	id	Francisco Gonzáles
Comandante Comisario guerra		Santiago Chaparro
2º	cirujano	Juan Esquivel
Piloto Segundo		Nicolás Bayona
id	id	Juan Orret
Primer maquinista		Samuel Cock
Contralmirante		Ignacio Mariátegui
Teniente Primero		Samuel Palacios
id	id	Manuel Ferreyros
id	id	Julio Tellería
2º cirujano		Domingo Castañeda
id piloto		José A. Carrillo

**Jefes y oficiales de la División Naval Peruana y de la goleta chilena "Covadonga" que tomaron parte en el Combate de Abtao**

Fragata "Apurímac"-Comandante general y del buque Capitán de Navío don Manuel Villar.-Jefe de las guarniciones Coronel José Zavala.-Mayor de Ordenes de la División Naval Capitán de Fragata Benjamín Mariátegui.-Ayudante de Ordenes de la División Capitán de Corbeta Guillermo Pareja.-1er. ayudante Teniente 1o. Juan G. Moore.- 2o. ayudante Teniente 1o. José V. Villegas.-Amanuenses: Adolfo King y Ricardo Jiménez.

Oficiales de Guerra.- 2o. Comandante Teniente 1o. Daniel de la Rosa,- Teniente 1º Tomás Ríos.- Tenientes 2os. Leopoldo Sánchez, Fermín Hernández y Estanislao Araujo.- Alféreces de Fragata: Manuel Benavides, Juan Rojas, Honorato Ti-

zón Ramón Freire, Juan Iladoy.- Tenientes de Artillería de Marina Benjamín Ramírez, Wenceslao Cavada y Subtenientes Manuel Frías y Manuel Andrade.

Oficiales de guarnición.-Capitán de Infantería Pedro Matiz, Teniente Tomas Cobián y Subtenientes Demetrio Quiñones y Julio Vildoso.

Oficiales mayores.-Contador Domingo Romero.-Cirujano de 1a. Demetrio Quint.-Capellán Agustín Morales.

Guardiamarinas:- José Urrutia, Alejandro Sarria, Ricardo Guerra, Bernardo Smith, Melchor Ulloa, Enrique Palacios, Juan Vásquez, Julio Denelo, Samuel Sarria, Zenón Guerrero, Enrique Barloque, Pedro Rodríguez Salazar, Luciano Arana y Juan Salaverry.

Maquinistas:- 1º Carlos Ingrahard, 2º, Jhon Evans, 3º Henry Jhonson, 4o. Richard Frenam.

Corbeta "Unión"-Comandante, Capitán de Fragata Miguel Grau.- 2º Capitán de Corbeta Ezequiel Otova.- Teniente 1os. Aristides Vigil y Elías Aguirre.-Tenientes 2os. Enrique Alayza, Francisco Frías.- Alféreces de Fragata Froilán Morales, Demetrio Ferreyros.

Oficiales de guarnición.-Capitán Juan Martín Echenique y Tenientes: Mariano Necochea y Rosendo Rambla.

Guardiamarinas:- Justiniano Cavero, Nicanor Aramburú, Jorge Tezanos Pinto. Ramón Valle Riestra, Pablo Duffó, Manuel Gil Cárdenas, Ulpiano Tizón.

Oficiales mayores.-Contador Manuel Becerra.-Cirujano de 1a. Bertin Febres.

Maquinistas:- 1o. José Armstrong. 2o. B. Belesford, 3o. James Stodart, 4o. Jorge Hunsky y Carlos Batska.

Corbeta "América"-Comandante Capitán de Fragata Manuel Ferreiros.- 2o. Capitán de Corbeta Juan B. Cobián.- Tenientes 1os. Federico Palacios, Feline S. Mesa. Carlos Ferreiros, Francisco Gonzales, Tenientes 2os. Manuel M. Carrasco y Felipe Pardo Lavalle.

Oficiales mayores.- Contador Juan Oquendo.- Cirujano de 2a. José León.

Oficiales de guarnición.- Teniente de Infantería Enrique Arrisueño, Subteniente Horacio Valdivia.

Guardiamarinas:- Carlos Herrera, Sócrates Forcelledo Arnaldo Larrea, Marcial Ruiz, Diego Ferré, Emiliano Fessel

Maquinistas.-1o. John Meston. 2o. George Metgate, 3º. Robert East, 4o. John Mac Donald, Calderero Malcolm Mc Flail.

Goleta chilena "Covadonga". Comandante, Capitán de Corbeta Manuel Thompson, Teniente 1o. Francisco Rondizzoni, Tenientes 2os. Arturo Prat y Carlos Condell.

Guardiamarinas.- Constantino Bannen, Luis Errázuris, Francisco Sánchez.- Maquinistas: 2o. Eduardo Hyatt, 3o, Ricardo Ower, 3o. Dionisio Monterola:

**Jefes y oficiales de Marina que concurren al combate del  
2 de Mayo**

"Tumbes".-Comandante general de la Escuadra Capitán de Navío Lizardo Montero, Comandante Capitán de Corbeta Juan J. Raygada. 2o. Teniente 1o. Francisco Chapín, Tenientes 2os. Manuel I. Espinoza, Teodoro Gonzales Otoya, Miguel M. Carvajal, Juan Duffó, Alféreces Francisco Medina y José B. Pitot, Guardiamarinas Mariano García Rossell, Julio Jiménez, Manuel Balbuena, Manuel Renjifo, Gumerindo Calderón y Ricardo Pareja, Oficiales mayores, cirujano de 1a. Santiago Távara, Contador Francisco Osorio, Maquinistas Teodoro Greene, 2o. Jhon Forbes 3o. Jhon Gasu, 4o. Santiago Portocarrero.

Oficiales de guarnición.- Subtenientes Andrés Perea, Pedro Espinoza.

Voluntarios.-Contralmirante Francisco Forcelledo, Capitán de Corbeta Juan Garrido, Tenientes 1os. Julio Chávez y Froilán Marchena, Alférez de Fragata Manuel Delgado.

Monitor "Loa".-Comandante Capitán de Corbeta Camilo N. Carrillo, Teniente 2o. Comandante Capitán de Corbeta Ulises Delboy, Aristides Collazos, Alféreces Bernardo Coronel y Teodoro West, Guardiamarinas Pedro Neira, José Fonseca, Ruperto Espinoza, Federico Rincón; Manuel Máximo Tafur, Enrique Seguín, Carlos Velarde, Manuel Vidal, Contador Manuel M. Vidaurre, Maquinista 1o. James Mc Innis, 2o. Stewart Jameson, 3o. Jorge Black 4o. Luis Barker.

Oficiales de guarnición.-Teniente José E. de Rivera, Subtenientes José Quelopano, Manuel A. Espinoza, Daniel Nieto y Pedro Bernal.

Voluntarios, Teniente 1o. Carlos Thorne, Alféreces Carlos La Torre y Felipe la Torre Bueno.

Monitor "Victoria".-Comandante Capitán de Corbeta Juan A. Valdivieso, 2o. Teniente Manuel Sologuren, Alféreces, Vicente Espinoza, Santiago Torrico, Guardiamarinas Erasmo Ló-

pez, Juan F. Otoya, Belisario Alva, Maquinistas 2o. Tomás Gurge, 4o. Eduardo Jackson.

“Sachaca”.-Comandante Capitán de Corbeta Toribio Raigada 2o. teniente Eduardo Robinson, Tenientes 2os. Ricardo Vera, Francisco Terry, Guardiamarinas Pedro Márquez, José M. Ossono, Raimundo Ruiz, Francisco Pérez, Francisco Zapatel, Manuel Vásquez, Eloy Vargas, Ricardo Vargas, Juan Reyes. A, Contador Adolfo Mur, Cirujano de 2a. Manuel Villalobos, Maquinistas 1o. Williams Sibrinon, 2o. Emilio Rossel, 3o. Santiago Pizarro, 4o. David Glover.

Voluntarios.-Capitán de Corbeta Luis Germán Astete, Teniente 2o. Arístides Aljovín, Alférez de Fragata Luis Lagomarcino, Guardiamarinas: José Pizarro, Carlos Wallen, Manuel Gómez. Manuel Puente, Eugenio Raygada.

Vapor “Colón”.-Comandante, Teniente 1o. José Patricio Iriarte, 2o. Teniente 2o. Carlos Gustavo Donaire, Alférezes Rómulo Tizón, Francisco Balta, Manuel Becerra. Teniente de Infantería Agustín Mena, Contador Mariano Tapia. Guardiamarinas Manuel Valderrama, Gerardo Alva, Manuel Sánchez, Jesús Villamonte. Maquinistas 1o. Santiago Hook. 4o. Manuel Herencia. Voluntarios Guardiamarinas, José Barloque, José de la Haza.

Cañón del Pueblo. —Capitán de Fragata Hercilio Cabieses, Samuel Palacios, Juan Pardo de Zela, Capitán de Corbeta Raymundo Cárcamo y Juan Ortiz, Tenientes 1os. Aurelio Arrieta, Juan Ugarte, Hipólito Cáceres, Manuel Silva, Simón Cáceres, Manuel Cárcamo. Tenientes 2os. Juan B. Bazo, Gregorio Miró Quesada, Alejandro Nuwell, Alférezes de Infantería, Enrique Taboada, Juan Heros, Enrique Barloque, F. del Cater, Felipe Focin, José Rosas. Guardiamarinas: Belisario Cruzate, Félix Gálvez, Juan P. Díaz, Evaristo León, Manuel Luján, Miguel Checa, Nemesio Reyes, Juan Díaz.

Torre de la Merced.-Capitán de Navío José Ma. García, Alférezes Felipe La Torre Bueno, Manuel Aljola, José Villar, Abel Gonzales.

Fuerte Ayacucho.-Capitán de Corbeta Luis Galindo, Ruperto Alzamora, Enrique Eldredge, Teniente 1o. Guillermo Black. Teniente 2o. Carlos Palacios, Guardiamarina Eduardo Freire.

Fuerte Santa Rosa.-Voluntarios. Capitán de Navío Alejandro Muñoz, Capitán de Fragata Luis de la Barrera, Tenientes 1os. Daniel Torre Ugarte, Nicolás Chiurliza, Pedro Silva.

Arsenal.-Contralmirante Ignacio Mariátegui. Capitanes de Navío José M. Rodríguez y José R. Carreño. Capitanes de

Fragata Manuel Palacios, Carlos Castro, Emilio Díaz, Capitán de Corbeta Domingo Reyes. Tenientes 1os. José M. Samamé, José A. Zavala, Alejandro Faura.

**Oficialidad que trajo a los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa" Años 1869-1870**

"Manco Cápac".-Comandante, Capitán de Corbeta Camilo N. Carrillo, 2o., Tenientes, 1os. José M, Coronel Zegarra, Elías Aguirre, Tenientes 2os. José Rosas, Enrique Carreño, Alférez Diego Ferré, Guardiamarinas Carlos de los Heros, Federico Rincón, Contador Manuel W. Vidaurre.

"Atahualpa".-Comandante, Capitán de Corbeta Juan C. Moore, 2o. Teniente 1o. Carlos Ferreyros, Teniente 2o. Francisco Balta, Alféreces Federico Agüero, Nicanor Aramburú, Carlos Colmenares, Ricardo Vargas, Guardiamarina Enrique Palacios.

"Marañón".-Comandante Capitán de Corbeta Nicolás del Portal, 2o. Teniente 1o. Honorato Tizón, Alféreces Zenón Guerrero, Francisco León, Sócrates Forcelledo, Guardiamarina Emilio Benavides.

"Pachitea".-Comandante Capitán de Corbeta Aurelio Arrieta, 2o. Teniente 2o. Carlos Arrieta, Carlos Horna, Teniente 2o. Eugenio Raygada, Alférez Ezequiel Cabieses, Guardiamarina Eduardo Hidalgo, Francisco Balta.

Carta del Comandante en Jefe a la Flota del

Comandante en Jefe

El Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico, don Miguel Grau, en un  
 punto de embarcarse a bordo de su buque insignia, el Almirante Grau,  
 y sus compañeros.

En un punto oficial perteneciente a la zona del combate de San  
 Lorenzo y en la siguiente representación se ve a don Miguel Grau,  
 jefe de la "Comandancia en Jefe" de la Flota.

Monterrey, México, 18 de Mayo de 1879

Intervención de guerra.

De acuerdo con el artículo 1.º del Reglamento de la Flota del Pacífico, el  
 Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico, don Miguel Grau, en un  
 punto de embarcarse a bordo de su buque insignia, el Almirante Grau,  
 y sus compañeros.

## APENDICE No. 2

### Documentos relacionados con la Historia de la Marina de Guerra del Perú, en la época de la Guerra del Pacífico

Este libro es un estudio de la historia de la Marina de Guerra del Perú, en  
 la época de la Guerra del Pacífico, y de la gloria de la Marina de este país.

El presente estudio es un estudio de la historia de la Marina de Guerra del Perú,  
 en la época de la Guerra del Pacífico, y de la gloria de la Marina de este país.  
 Este estudio es un estudio de la historia de la Marina de Guerra del Perú,  
 en la época de la Guerra del Pacífico, y de la gloria de la Marina de este país.  
 Este estudio es un estudio de la historia de la Marina de Guerra del Perú,  
 en la época de la Guerra del Pacífico, y de la gloria de la Marina de este país.

Este estudio es un estudio de la historia de la Marina de Guerra del Perú,  
 en la época de la Guerra del Pacífico, y de la gloria de la Marina de este país.  
 Este estudio es un estudio de la historia de la Marina de Guerra del Perú,  
 en la época de la Guerra del Pacífico, y de la gloria de la Marina de este país.

Miguel Grau

### Carta del Contralmirante Grau a la viuda del Comandante Prat

El Comandante del "Huáscar" don Miguel Grau, no trató jamás de arrebatárles la gloria que se habían conquistado Prat y sus compañeros.

En su parte oficial reconoció la tenaz resistencia de esos héroes y en la siguiente comunicación, no sólo el valor, sino hasta el "temerario arrojo" de Prat.

Monitor "Huáscar" Pisagua, Junio 2 de 1879.

Distinguida señora:

Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a usted, y siento profundamente que esta carta, por las luchas que va a recordar, contribuya a aumentar el dolor que hoy justamente debe dominarla. En el combate naval del 21 próximo pasado que tuvo lugar en las aguas de Iquique, entre las naves peruanas y chilenas, su digno esposo, el capitán de fragata don Arturo Prat, comandante de la "Esmeralda", fue como usted no lo ignorará ya, víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria.

Deplorando sinceramente tan infausto acontecimiento y acompañándola en su duelo, cumplo con el penoso y triste deber de enviarle las para usted inestimables prendas que se encontraron en su poder, y que son las que figuran en la lista adjunta. Ellas le servirán indudablemente de algún pequeño consuelo en medio de su desgracia, y por eso me he anticipado a remitírselas.

Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro señora la oportunidad para ofrecerle mis servicios, consideraciones y respeto con que me suscribo de usted señora, muy afectuoso y seguro servidor.

Miguel Grau

**Carta de la viuda del Comandante Prat,  
al Contralmirante Grau**

Valparaíso, agos 1º de 1879

Señor Miguel Grau.

Distinguido señor:

Recibí su fina y estimada carta fechada a bordo del Monitor "Huáscar" en 2 de Junio del corriente año. En ella, con la hidalguía del caballero antiguo, se digna usted acompañarme en mi dolor deplorando sinceramente la muerte de mi esposo, y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que se encontraron sobre la persona de mi Arturo, prendas para mí de un valor inestimable por ser, o consagradas por su afecto, como los retratos de familia, o consagradas por su martirio como la espada que lleva su adorado nombre.

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

A este propósito, no puedo menos de expresar a usted que es altamente consolador, en medio de los desastres que origina la guerra, presentar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos y hechos inmortales que hacen revivir en esta América las escenas y los hombres de la epopeya antigua.

Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente de usted, atta. y affa. S.S.

Carmela Carvajal de Prat.

Carta de D. Alvaro de Alsogaray y su hijo al Comandante Miguel Grau

Buenos Aires, Junio 20 de 1879.

Señor Comandante del monitor "Huáscar", Capitán de Navío don Miguel Grau.

Perú.

Muy señor mío:

Desde mi humilde retiro he seguido con invencible interés la actitud que tomó usted en los sucesos que se desarrollaron durante la corta dictadura del señor Gutiérrez.

Sometiéndome al dominio del genio en sus osadas empresas, no puedo menos que mostrar mi entusiasmo concurriendo a mi vez, a aumentar el número de los admiradores de sus hazañas.

¿Cómo podré insinuar la verdad de los sentimientos que me inspiran su valentía y previsor talento, la sed de emulación que en mí producen esas raras cualidades que surgen de tiempo en tiempo por predestinación y para gloria de los pueblos?

Ciudadano argentino, libre de los lazos que atan a los deberes de la vida por el amor de la familia y subyugado por la atracción que ejerce el genio que conduce de tiempo en tiempo esa nave que custodia el Dios de la victoria, estuviera ya en el Perú, solicitando un puesto cualquiera a las órdenes del Comandante Grau. Mas soy pobre... y mis hijos pequeños me rodean....

Deseando que el éxito más feliz y glorioso le lleve al término de sus empresas, lo saluda su atto. y S.S.Q.B.S.M.

(firmado)-Alvaro Alsogaray (hijo)

P.D.-Señor: Mi amado padre dejó la vida, llevándose en su espíritu el anhelo de sus últimos momentos. Pocos minutos antes de expirar, pidió le repitiese la lectura de la carta adjunta; quiso sancionar con su firma las caracteres que traducían su voluntad y simpatía por usted, mas no pudo porque moría.

Era usted, señor: la síntesis de su ideal, como marino y valiente, y hasta el postrer instante de su vida guardó el ávi-

do interés que desde el principio la marcha triunfante del "Huáscar" le inspiró.-Vale.

Buenos Aires, Julio 20 de 1879.

Señor Comandante del monitor "Huáscar", Capitán de Navío don Miguel Grau.

Perú

No soy de los primeros ni seré el último, pero si tal vez de los pocos que, en ese concierto de voces moduladas en su loor, envíe a usted la manifestación íntima, sincera de su más alta aprobación y simpatía.

El destino me ha permitido llegar a una época en que una misma gloria del arte de la guerra, en América, recuerde las hazañas del general Brown, mi antiguo jefe.

Será una de las grandes satisfacciones de mi ancianidad ver que la serie de triunfos obtenidos por el genio del Comandante Grau sea coronada siempre por la victoria y compensada por la gratitud de sus compatriotas.

Será así mismo grande mi contento, si usted acepta las expresiones de entusiasmo de quien puede apreciar justamente sus excepcionales condiciones.

De usted atto. y S. S. Q. B. S. M.

Alvaro Alsogaray. (padre)

### Carta del Contralmirante Grau al Capitán del "Matías Cousiño"

(Traducida del inglés)

Señor Capitán A. Castleton.

Monitor "Huáscar".-Arica, Agosto 14 de 1879.

Mi querido Capitán;

Tengo gusto de acusar a U. recibo de su estimable del 1º de Agosto en que, tanto a nombre de U. como de su tripulación, me da U. las gracias por mi conducta para con U. en la noche del 10 de Julio, fuera de la rada de Iquique.

Conociendo perfectamente que el buque que Ud. comandaba, era un transporte chileno; mi deber era destruirlo. Por consiguiente mi conducta para con U. y su tripulación en esa ocasión me fue inspirada por un simple sentimiento de humanidad, la misma que emplearé siempre con todo buque al cual me quepa atacar en su caso semejante, no mereciendo por ello ninguna expresión de gratitud.

He recibido el cajón de vino que tuvo U. la bondad de enviarme con Mr. A. Sewart, primer ingeniero del "Ilo", y no dejaré de beber a su salud como U. me lo pide.

Deseando a U. prosperidad, me suscribo su affo. S.S.

Miguel Grau

**Carta del Contralmirante Grau al Comandante  
Honorato G. Tizón**

Señor don H. G. Tizón,

Monitor "Huáscar", Arica, setiembre 4 de 1879. Muy querido amigo:

Tengo a la vista tu estimable cartita de 22 del próximo pasado en la que, en los términos más lisonjeros, te dignas felicitarme por el ascenso con que me ha honrado el Congreso de la República. Te agradezco, pues, en el alma tus congratulaciones porque conozco que ellas son la fiel expresión de la amistad que me dispensas.

Mucho sentimiento he tenido por la nueva desgracia que han sufrido tus suegros, y al efecto te doy el pésame; suplicándote hagas lo mismo con ellos y con tu digna esposa; a todos los que te servirás saludar muy cordialmente a mi nombre.

Si vez a tu mamá y a Genaro, también te suplico los saludes con cariño.

Aquí me tienes en una vida tan agitada y activa que apenas tengo tiempo para contestarte estas cuatro líneas. Excusa, pues, que no sea más extenso como deseara.

Reiterándote mis memorias para la familia, me es grato suscribirme tuyo afmo. amigo y S.S.

Miguel Grau

Tu cuñadito está bueno, y se porta admirablemente bien. Si vez a Juan Bernardo, dale mis recuerdos, lo mismo que a Amalia.

**Lista de presentes a bordo del monitor peruano "Huáscar"  
el 8 de Octubre de 1879, en el combate con la  
Escuadra chilena en Punta Angamos**

Comandante General de la Primera División: Contra Almirante don Miguel Grau, muerto.

Secretario: Capitán de Fragata Graduado don Manuel M. Carvajal, herido.

Comandante de la Guarnición: Sargento Mayor José M. Ugarteche, herido.

**Oficiales de Guerra**

Comandante: Capitán de Corbeta don Elías Aguirre, muerto.

Teniente Primero, don Diego Ferré, muerto.

Teniente Primero graduado, don Pedro Gáezon

Teniente Primero graduado, don José M. Rodríguez, muerto.

Teniente Segundo, don Enrique Palacios, muerto.

Teniente Segundo graduado, don Gerardo Santillana, herido.

Teniente Segundo graduado, don Fermín Diez Canseco, contuso.

Alferez de Fragata, don Ricardo Herrera, contuso.

Capitán de Infantería, don Mariano Bustamante, herido.

Capitán de Infantería, don Manuel Arellano.

**Oficiales mayores**

Cirujano Mayor, doctor don Santiago Távara, herido.

Cirujano de Primera Clase, don Felipe M. Rotalde.

Contador, Juan Alfaro.

Practicante de Medicina, don José I. Canales, contuso.

**Aspirantes de Marina**

Carlos B. Tizón, Federico Sotomayor, heridos

Manuel Elías Bonnemaïson, Conrado Villavicencio, contusos.

Manuel Villar, Domingo Valle Riestra, heridos.

**Maquinistas**

Primero, Samuel Mac. Mahon.

Segundo, Tomás W. Hughes.

Tercero, Ricardo Trenneman.

Cuarto, Henry Lewer, Ernesto Molina, Archibald Mc. Collam.

Ayudante de Máquina, Augusto Matheus.

**Oficiales de Mar**

Primer Contramaestre, Nicolás Dueñas, muerto.

Primer Condestable, Charles Mc. Carthy

Primer Condestable, Williams Leonard, herido

Segundo Condestable, José Celedón, muerto.

Buso, José Hilario Morales.

Primeros guardianes, Tiburcio Ríos, muerto. Federico Noguera, muerto.

Primer carpintero, Luis Landa, herido.

Segundo Carpintero, Ignacio Martínez, Etesse Yeves, contuso.

Primer calafate, José del C. Gómez, contuso.

Herrero, Williams Michel, contuso.

Maestro de Viveres, Manuel Mejía.

Dispensero, Rafael Hurtado.

Cocinero de segunda cámara, José Salas, muerto.

Cocinero de equipaje, Eduardo Fort, herido.

Mayordomo de segunda cámara, Manuel Pineda, muerto.

Boca Fragua, Ramón Tejada, herido.

Cabo de Luces, Andrés Riglos.

Farmacéutico: José Flores, contuso.

### Artilleros de Preferencia contratados

Tomás Anderson, herido, Jorge Mathison, Robert Reule, Francisco M. Mazé, Alfredo Strand, Atanasio Boysopaldo, Manuel Georglides, William, Burnes, John Grand, Manuel Panay, Eduardo Price, contuso. George Harris, contuso. Albert Aberel, muerto. Eduardo Perry, muerto. Michel Murphy, herido. Henry Otto, herido. John Backer, Daniel M. Carthy, John Devine, herido. George Smith, contuso. James Dains, Federico Meiggs, herido. Charlex Bex, John Dunnet, muerto. Alberto Huerta, Samuel Varnish, muerto.

### Artilleros de Preferencia

Atanasio Catojeras, muerto. Tomás Proaño, José Gómez, Francisco Spiel, José del C. Hernández, Julio Felipe, muerto. Julio Pablo, herido. John Henry Hili, John Price, Enrique Berguesse, muerto.

### Artilleros ordinarios

Eduardo Dávila, Angel Quesquén, Henry Smith, Tomás Salazar, contuso. Faustino Colán, contuso. Juan Chunga.

### Marineros

Aniceto Rivas, Pedro Unánue, muerto, Máximo Bentiera, Nicolás Bonilla, José Suárez, Santos Beltrán, herido. Pedro Rodríguez, contuso. José Velásquez, contuso. Aparicio Robles, muerto. Juan Manuel Cruz, Mercedes Carrasco, José Félix Torres, herido. Andrés Araujo, Jacinto Medina, Manuel Medina, Manuel Maldonado. Tomás Esteves, Mariano Portales.

### Grumetes

Francisco Aguilar, Dámaso León, Arturo Masías, herido; Alberto Medina, Miguel Valcárcel, herido; Basilio Recobado, José Mantilla, muerto; Manuel Franco, Williams Norris Saturnino Mejía, muerto; José S. Contreras, Juan Sifuentes, Enrique Ramírez.

### Cabos de Fogoneros

James Mac. Cathy, John Jhonson, Adolfo Mayer.

### Fogoneros

Alejandro Monroi, Eduardo Graham, Gregorio, Alzamora, Ramón Galicia, Carmen Vásquez Tomás Tristán, Lino Urias Andrés Mc. Call; Isidro Alcívar, muerto. Manuel Verdesoto, Joseph Champers, John Donovan, Apolinario Salazar, Bruno Gómez, John Kaley, Manuel Balbino, José Guerra, George Williamson.

### Carboneros

Alejandro Horton, José Morales, Toribio Astudillo, Juan Dávila, herido; Nieves Espinoza, Cipriano Gómez, William Martín, José Vallesillos, Gabino Noé.

### Columna "Constitución"

Soldados: Segundo Calderón, Basilio Chávez, José Menchola, Quiterio Gallardo, muerto; José Cortez, Juan Chunga, Darío S. Jinés, Modesto Ruidías, contuso; Clemente Luna, José Estrada, José Rivera, Juan Villa Real, muerto; Vicente Jiménez, muerto; Isidro Orué, contuso; Manuel Aguila, Isidro Quiroz.

### Guarnición del Batallón Ayacucho N° 3

Sargento 1° Francisco Retes, herido; id. Segundo Miguel Salazar, muerto; id. Apolinario Galiano, id. Silverio Chuquicon, Cabo Primero, Justo Paiva, id. Manuel López, id. segundo, José M. Estevan, id. Anacleto Alarcón, muerto; id. Fidel Calvo, contuso; Corneta, José Vargas, tambor; Agustín Salas. Soldados: Mariano Unga, Fidel Talavera, herido; Pedro Zevallos, Benito Fernández, Hipólito Beltrán, herido; Guillermo Barrios muerto; José Calderón contuso; Celestino Valdivia, contuso; Tomás Flores, muerto; Mariano Zegarra, muerto; Pablo Soto, Mariano Vilcahuamán, muerto; Manuel Borja, contuso; Víctor Vargas, Ambrosio Fernández, Narciso Castillo, Francisco Gutiérrez, muerto; Faustino Falconí.

San Bernardo, Octubre 16 de 1879.

(Firmado) Pedro Gárezon, V° B° Carvajal.

Arica, octubre 25 de 1879. Un sello de la Secretaría General S.E. Spmo. Director de Guerra.

Es copia: M. Ignacio Bravo. Es copia fiel de la que existe en el archivo del Ramo.

Lima, octubre 9 de 1886.— M. I. Espinoza.- Un sello del Ministerio de Guerra y Marina.- Dirección de Marina.

Vº. Bº. Sánchez Lagomarcino.

Callao, setiembre 7 de 1886.- Es copia del Rincón-Raygada.

**Carta del Capitán de Navío D. José Rosendo Carreño sobre la pérdida de la "Independencia"**

1er. Secretario don José Manzanares

Lima, junio 12 de 1879.

Apreciado amigo:

Después que leí su afectuosa carta del 6 último, hablé con el mayor interés sobre el ascenso de usted a los señores Elcorrobarrutia y Carrillo, quienes me han ofrecido el aprovechar una ocasión propicia para que se le acuerde en justicia lo que corresponde, por sus nobles servicios en la carrera y antigüedad excesiva en la clase que inviste. No dejaré de estar a la mira hasta ver el resultado definitivo de este asunto.

La pérdida de la fragata "Independencia" es una gran calamidad que ha trastornado el plan de operaciones concebido sobre Antofagasta, y debilitado considerablemente nuestro poder marítimo, que tanto necesitamos en la actual guerra contra Chile, sobre lo cual yo y otros tantos jefes de marina, hicimos los más fundados esfuerzos para que el miopie gobierno del 72 mandase construir buques, sin demora, a fin de que conservásemos el dominio del mar en el litoral de las repúblicas del Pacífico, para que las cuestiones internacionales y de límites, iniciales ya, nos encontraran bien fuertes, en aptitud de proceder como mejor conviniese a las más altas miras políticas y económicas del país. Se miró con desdén cada indicación; y desgraciadamente hoy cosechamos el fruto de la impericia, presunción e ignorancia de los hombres que regían en el poder en tan aciaga época. De ellos será la inmensa responsabilidad ante la historia y generaciones futuras.

Con el mayor agrado correspondo al Contralmirante Montero su bondadoso recuerdo deseando para usted el ple-

no goce de la salud, y que disponga de la cordial voluntad y fino afecto de su atento S.S.

(Firmado)-José R. Carreño.

## CARTAS DIRIGIDAS A LA VIUDA DEL CONTRALMIRANTE GRAU

Carta del General Mariano Ignacio Prado, Presidente del Perú

Arica, octubre 14 de 1879.

Señora Dolores Cavero viuda de Grau.

Lima

Señora:

Acabáis de recibir un golpe mortal: el distinguido esposo con que el cielo premió vuestras virtudes, ha dejado de ser vuestro compañero en la peregrinación de la vida.

Comprendo la intensidad de vuestro dolor por tan irreparable pérdida. Yo también, señora, lamento la desaparición de vuestro esposo y la considero como una desgracia nacional; pero al contemplar la heroicidad de su muerte; al oír el acento de admiración y gratitud que en coro levantan todos los corazones, se alivia un tanto mi pesar.

Hemos perdido un hombre, señora, y hemos ganado un héroe, que dignifica nuestro país y nuestra historia.

Si bien no hay consuelo para el profundo dolor que os abrumba, queda para vos y vuestros hijos la herencia de un nombre imperecedero, la veneración de dos Naciones; y de todos los que en el mundo admiran los hechos sublimes; os queda la Patria, cuya gratitud se hará sentir en todo tiempo sobre vos y vuestros hijos; os quedan vuestros compatriotas, y entre ellos vuestro afectísimo amigo.

Mariano I. Prado.

## Carta del General Hilarión Daza Presidente de Bolivia

Tacna, octubre 14 de 1879.

Señora Doña Dolores Cavero vda. de Grau.

Digna señora:

La trágica muerte de vuestro inmortal esposo debe tener vuestro corazón y el de vuestros hijos traspasado de dolor. Justo es rendir tributo a la naturaleza y el alma noble de la mujer no es tan bella mas que por el predominio del sentimiento. Pero la viuda de un héroe, la que fue esposa del noble Grau, debe restañar sus lágrimas, debe dejar de ser esposa para ser madre, para ser ciudadana.

La memoria del ilustre marino es una herencia envidiable para sus tiernos hijos. ¿Hay cosas que pueda consolarlos más que la muerte grandiosa de su padre? Cumplió su terrible y solemne deber.

¡Pobres niños! cuando echen de menos las caricias del que les dio el ser y extiendan la vista buscándolo en el horizonte lejano, la radiante luz que arrojará eternamente su muerte, vendrá a ofuscarlos y a cegarlos con la claridad.

Vivid, señora, para ellos. Que sean dignos de su raza. Que aprendan a amar y defender su patria. Dos naciones gratas y conmovidas protegerán y mirarán con cariñoso cuidado su tierno lecho.

Bolivia, señora, es un nido de águilas y de leones y sus hijos saben estimar el valor consagrado a tan noble empeño, como el que llevó a vuestro esposo al sacrificio. Ella cobijará lo mismo que su madre patria a vuestros hijos; ella los mirará como suyos: yo os lo anuncio a su nombre.

Dignaos aceptar en el del pueblo cuyas huestes aguerridas comando el más sentido pésame y las palabras de aliento que demanda vuestro santo infortunio y contad con la estimación y respeto personal de vuestro atento servidor.

H. Daza.

## Carta de las señoras peruanas residentes en París

París agosto 10 de 1880.

A la señora doña Dolores Cavero viuda de Grau.

Lima,

Señora:

Las peruanas residentes en Europa, para quienes la ausencia y la distancia no han servido sino para acrecentar, si cabe, el dolor que les causan las desgracias de su Patria, habían organizado una suscripción con el objeto de ofrecer a vuestro digno esposo un testimonio de su profunda y sincera admiración por las glorias nacionales debidas a la pericia, bizarría y heroísmo del émulo de Nelson, de Churrucá y de Gravina.

Desgraciadamente, la muerte que nada respeta y que a veces se complace en arrebatarse a la Patria en peligro el apoyo de sus mejores, más leales y valerosos hijos, vino, en hora nefasta, a tronchar harto prematuramente la vida del esclarecido marino, que ha inmortalizado las aguas del Pacífico con sus legendarias proezas y su ejemplar estoicismo.

Ese infortunio nacional, cuyo eco ha llegado hasta el fondo de nuestras almas, nos ha privado de la dulce satisfacción que nos hubiera proporcionado el ver entre las valerosas manos de vuestro malogrado esposo la espada de honor que, en nuestro legítimo orgullo de peruanas, le teníamos destinada como símbolo del temple acerado de su espíritu y de la firmeza de su esforzado, noble, cuanto generoso corazón.

Pero ya que la Providencia, en sus inescrutables designios no ha permitido que se cumplan en todo nuestros patrióticos deseos, las que suscriben, en nombre de todas sus asociadas y en el suyo propio, os suplican, señora, que os dignéis aceptar la espada que una muerte tan gloriosa no permitió a vuestro esposo esgrimir en defensa de la Patria; y esperan, además, que la conservaréis como gaje de nuestra admiración y respeto hacia la memoria del insigne repúblico cuya irreparable pérdida llora con vos la patria reconocida, y cuyo extraordinario heroísmo el mundo entero proclama.

Recibidla, señora, y trasmitidla a vuestros amados hijos, como un modesto pero elocuente testimonio de los triunfos conquistados por su valeroso y venerable padre, a fin de que les recuerde el sublime ejemplo de abnegación y de patriotismo que, sellado con su sangre, legó en páginas de gloria a los pueblos de América.

Y al mismo tiempo, señora, dignaos recibir esta espontánea manifestación de nuestras vehementes simpatías, y creed que todas os acompañamos cordialmente en la profunda aflicción que el cielo os ha enviado, para hacer brillar más y más el tesoro de virtudes que encierra vuestra alma privilegiada.

Con sentimientos del más acendrado afecto tenemos el honor de suscribirnos vuestras atentas amigas y obsecuentes servidoras.

Juana de la P. de Goyeneche, Clotilde A. de Candamo, Luisa de Canevaro, M.C. de Bryce.

### **Plana Mayor de la Corbeta "Unión" el 17 de Marzo de 1880**

Comandante, Capitán de Navío don Manuel A. Villavicencio, 2do. Capitán de Fragata D. Aristides Aljovín.

Capitán de Corbeta Emilio M. Benavides.

Teniente Primero, don Arnaldo Larrea.

Teniente Segundo, don Pablo S. Carrión.

Alferez de Fragata, don Carlos L. Rodríguez.

Capitán de Ejército don Manuel Vera.

Guardiamarinas: Enrique Gamero, César Romero, Enrique Chávez, Eduardo Gago, José F. Seminario, Héctor Villarán, Oliverio Sans, Tomás Lama, Alfredo Villavicencio, Emilio Díaz, Maximiliano Reyes.

Una Carta del Contralmirante Gárezon a la "Revue des Deux Mondes", de París

Hotel Victoria.

San Remo, Italia, 19 de Enero de 1923.

Señor René Doumic, Director de la "Revue des Deux Mondes"

París.

Señor Director:

La importante Relación que el ilustre General Mangin, hace de la guerra del Pacífico entre el Perú y Chile, en la Revista de su digna dirección, correspondiente al 1º de Enero del presente año, contiene una aseveración que debo rectificar.

El héroe de Verdún, al tratar del combate del "Huáscar" contra dos Divisiones Navales chilenas en Punta Angamos, dice: "que después de hora y media de combate heroico el "Huáscar" completamente desamparado arrió al fin su Pabellón. Cuatro oficiales que estaban ya heridos murieron en el puesto de Comando y la tercera parte de la tripulación estaba fuera de combate".

En mi carácter de Oficial de Derrota del "Huáscar", y último Comandante en Angamos, no puedo dejar de protestar en lo que se refiere al Pabellón; pues yo y los tres oficiales de Guerra que me acompañaron hasta los últimos momentos resolvimos sucumbir hundiendo la nave antes que rendirnos. No cabía ningún otro proceder después de los ejemplos de heroísmo que nos legaban, el Almirante Grau, el 2º Comandante Elías Aguirre y los oficiales que se sucedieron en el mando del "Huáscar".

Cuando salí de la torre a la cubierta, el buque estaba sin gobierno por tercera vez, la torre de combate clavada a la cubierta por una bomba del "Cochrane", uno de los dos cañones fuera de batería y el buque principiaba a hundirse por haber ordenado que se abrieran las válvulas de la máquina que ya no funcionaba, y haber recibido el buque 21 bombas de 300, según un plano francés publicado en los diarios de Valparaíso; fue abordado el "Huáscar" por embarcaciones del "Cochrane" y del "Blanco", el pabellón izado por segunda vez había caído junto con el pico del único palo que teníamos por efecto de la rotura de la driza que sos-

tenía dicho pico, cortada por las balas. El asta de popa del Pabellón también fue destrozada.

Al primer Teniente del "Cochrane", señor Toro, estando en la toldilla de popa, le dije: "Que conste que el pabellón no ha sido arriado", a lo que él me contestó. "Ustedes también nos cortaron tres veces la driza del pabellón de la "Magallanes" cuando el "Huáscar" se encontró con la División Naval frente al puerto de Iquique, en esa memorable noche". Todo esto lo menciono en mi parte oficial del combate.

Tan manifiesta fue nuestra resolución de sucumbir con la nave, que la primera preocupación de los maquinistas chilenos fue la de acudir a cerrar las válvulas de la máquina, lo que lograron verificar con el agua hasta la cintura como lo dice en su parte Oficial el Primer Maquinista del "Cochrane".

El "Huáscar" fue construido en Inglaterra en el año de 1865, con un blindaje de cuatro pulgadas en el centro y dos y media en las extremidades, y un desplazamiento de mil ciento treinta toneladas. Sus dos cañones antiguos Armstrong, montados en torre, y movida ésta a mano por engranajes, no podían perforar el blindaje de los acorazados chilenos de nueve y media pulgadas. Fueron montados también en Inglaterra en el año de 1870, con un desplazamiento triple al del "Huáscar", 6 cañones Armstrong de a 300 cada uno, más modernos y montados en 6 reductos.

El "Cochrane", uno de los seis buques enemigos, fue el que estrechó más su distancia, que llegó hasta cien metros cuando el "Huáscar" lo atacó con su débil espolón lo que evitó hábilmente el comandante Latorre, maniobrando con sus dos hélices librando el choque.

Puede decirse que este combate fue a toca penoles.

Como actor en este desigual Combate no nos es dado enaltecerlo; ya lo ha sido por historiadores y escritores de nota, que han tratado de las hazañas del "Huáscar", bizarramente dirigido por su experto Comandante Grau, orgullo de la raza y de la Marina Peruana, que guarda su memoria como símbolo de todas las virtudes cívicas. En su ejemplo, se inspiran las nuevas generaciones.

Suplico a Ud. señor Director, se sirva aceptar la rectificación que hago, favoreciéndome con la publicación de la presente, y le ruego acepte las seguridades de mi consideración personal más distinguida.

Pedro Gárezon

Contra Almirante de la Armada del Perú.

The "Huascar" in "Sea Breezes" by Alfred J. Cooper,  
Capitán P. S. N. C. boats

(Traducción)

"Cuando estalló la guerra, en 1879, el "Huáscar" fue puesto a las órdenes del Almirante Grau, un intrépido y atrevido marino, y con él barrió la costa y la marina mercante chilena, capturó entre otros buques, al transporte "Rímac", armado como Crucero y, ¡extraordinario incidente! capturó con él, su carga de tropas, un regimiento de caballería con todos sus caballos, ocurrencia desusada en el mar.

Ambas naciones eran grandes luchadoras y algún día la historia dirá, mejor que yo, de los grandes hechos de heroísmo militar y naval desplegados por los bravos de ambos bandos. Esas razas retoñaron en los grandes Conquistadores del siglo 16 y desplegaron coraje y talento que, si hubiese tenido por escenario algún país de Europa, habría sido el tema de admiración para muchas generaciones".

---

Acta de exhumación de los restos de Grau

Con arreglo al Supremo Decreto de 23 del corriente, hoy ha tenido lugar, en este Cementerio General la exhumación de los restos del señor Contralmirante don Miguel Grau, sepultado el 24 de Octubre de 1879 en el mausoleo del general don Benjamín Vial, entregados a la comisión nombrada por el gobierno del Perú.

Santiago, Junio 27 de 1894.— Firmados Carlos M. Elías.— M. Mendiburu, secretario de la Legación.— M. Melitón Carvajal.— M. C. de la Torre.— Pedro Gázezon.— Vo. Bo. Río.

---

En la mañana del Combate de Angamos, un oficial chileno vio que un tripulante del "Huáscar" lloraba delante de los restos de un cadáver mutilado, que piadosamente había recojido. Era el tripulante un sirviente de Grau, y los restos, todo cuanto quedaba del Almirante.

Entreambos guardaron esas reliquias en una caja de plomo forrada en cedro, previendo que algún día los reclamaran, y a bordo del "Blanco" los trajeron a Valparaíso, donde el Intendente de la provincia comunicó al comandante don

Oscar Vial, entonces Capitán de Fragata, para que les diera la debida sepultura.

El señor Vial les dio lo que tenía de más santo y querido, dióles la sepultura de sus padres.

Un hermano político del Contralmirante Vial, el distinguido caballero francés don Carlos de Moneri, y su hijo don Domingo, condujeron la caja a Santiago, y una mañana, en el carruaje que al efecto ofreció don Ramón Valdivieso, la llevaron al cementerio general donde quedaron en el mausoleo de la familia Vial, entre los nichos que guardan los restos del general de la Independencia don Benjamín Vial y los de su esposa señora doña Luisa Toro.

El señor Moneri hizo poner en la caja una placa de bronce que recuerda los títulos del ilustre finado y actualmente trabajan una urna de mármol para mejor conservarlo.

---

He aquí ahora la copia de la partida original de defunción tomada del libro diario de la tesorería de los establecimientos de beneficencia de Santiago, página 183.

Santiago, Octubre 26 de 1879

“Cargo 20 pesos pagados por don Carlos de Moneri, por depositar en el mausoleo del señor general Vial los restos del Contralmirante del Perú don Miguel Grau, fallecido el 8 de Octubre a bordo del monitor “Huáscar”, en Angamos, cuyos restos han sido conducidos desde Valparaíso según órdenes del señor intendente de esa provincia, fecha 22 del presente, número 236. por el cual se autoriza al capitán de fragata de la Armada de la República, don Oscar Vial, para que los conduzca a ésta y cuyo decreto queda archivado en esta oficina.

Los restos los contiene una caja de doce pulgadas de alto, once de ancho y diecisiete de largo, madera de cedro y han sido depositados ayer domingo 26.

Carlos de Moneri”.

(De “El Mercurio”).

**Los Marineros Peruanos**

... los oficiales de marina, debiendo poseer una instrucción especial desde jóvenes en escuelas adecuadas, no pudieron salir y no salieron jamás, sino del seno de la mejor raza y clase social... En ellos se encontraron instrucción, valor y patriotismo verdaderos, "no de palabras"; y ciertamente el éxito de la guerra hubiera sido otro, si hubiesen tenido una buena escuadra que mandar...

(Historia de la Guerra de América por el doctor Tomás Cai-vano).

---

**Carta del 2o. Cirujano del "Cochrane" Rodolfo Serrano a Vicuña Mackenna.**

Santiago, Marzo 12 de 1880.

(Se refiere a Palacios,)

"Esto lo hacía sin ningún anestésico, por que no era posible en esos momentos sin embargo Palacios soportaba todo esto con la mayor serenidad.

Al llegar a Antofagasta, ver al "Huáscar" que pasaba por el costado del "Cochrane" (esto lo vio desde su cama) sentir el bullicio y la canción chilena, no pudo resistir la emoción: lloró".

Uno de los primeros cuidados de los oficiales que abordaron el "Huáscar" fue el recoger y reunir los restos mutilados del valiente y caballeroso Comandante Grau.

Todo lo que pudo encontrarse después de muchas pesquisas fue el pie derecho con una parte de la pierna, algunos dientes y una parte del cráneo, todo lo cual fue cuidadosamente embalsamado por el doctor del "Blanco" y después encerrado en una lona para ser enviado a su desventurada viuda.



ENCUENTRO DEL LIBRO

ENCUENTRO DEL LIBRO

Encuentro y edición en "La Nación" de Lima el día 15 de Mayo de 1914, con motivo de la muerte del Comandante

La Armada Nacional experimentada y con gran prestigio con la muerte del Comandante don Manuel J. Vique

Por haberse publicado recientemente en Francia, en un idioma que es el más difundido y el más leído del mundo, el libro de don Manuel J. Vique, Comandante de la Armada Nacional, con el título de "Comandante de la Armada Nacional".

La guerra del mar en el siglo XIX, en un idioma que es el más difundido y el más leído del mundo, el libro de don Manuel J. Vique, Comandante de la Armada Nacional, con el título de "Comandante de la Armada Nacional".

Mucha de nuestra, nuestra en el siglo XIX, en un idioma que es el más difundido y el más leído del mundo, el libro de don Manuel J. Vique, Comandante de la Armada Nacional, con el título de "Comandante de la Armada Nacional".

# COLOFON

El autor de este libro, don Manuel J. Vique, Comandante de la Armada Nacional, con el título de "Comandante de la Armada Nacional".

El autor de este libro, don Manuel J. Vique, Comandante de la Armada Nacional, con el título de "Comandante de la Armada Nacional".

El autor de este libro, don Manuel J. Vique, Comandante de la Armada Nacional, con el título de "Comandante de la Armada Nacional".

El autor de este libro, don Manuel J. Vique, Comandante de la Armada Nacional, con el título de "Comandante de la Armada Nacional".

El autor de este libro, don Manuel J. Vique, Comandante de la Armada Nacional, con el título de "Comandante de la Armada Nacional".

**BIOGRAFIA DEL AUTOR**

(Artículo publicado en "La Crónica" de Lima del 25 de Marzo de 1926, con motivo de la muerte del Comandante Vegas.)

**La Armada Nacional experimentó ayer una sensible pérdida con la muerte del Comandante don Manuel I. Vegas García**

Por noticias recibidas telegráficamente de Pimentel se ha sabido ayer en Lima el fallecimiento del Capitán de Fragata don Manuel I. Vegas García, que desempeñaba el puesto de Capitán de Puerto en ese lugar.

La muerte del comandante Vegas significa una pérdida sensible para nuestra Armada en donde era altamente apreciado por sus brillantes cualidades.

Marino de escuela, dotado de amplia preparación, desde que se inició en la Armada dio pruebas de capacidad poco comunes. Dueño de una ilustración depurada que adquirió en los viajes y en los libros, el comandante Vegas era un elemento valiosísimo para nuestra Marina de Guerra, a la cual prestó en todo momento el contingente de su experiencia y su saber.

A la historia de la Marina peruana aportó labor importante y sus libros serán obra de consulta para todos los marinos.

El comandante Vegas hizo brillantes estudios en la Escuela Naval. Al terminar sus cursos, el gobierno lo envió a practicar en la escuadra española en unión de sus compañeros de la misma promoción.

En la escuadra de España estuvo tres años de 1904 a 1907, habiendo dado la vuelta al mundo a bordo del buque escuela "Nautilus" y practicado después en los cruceros "Princesa de Asturias" y "Cardenal Cisneros" y en los acorazados "Pelayo" y "Carlos V".

Estuvo también en la guardia de honor (zaguanete) de los guardiamarinas a la Princesa Victoria de Battemberg en vísperas de su matrimonio con el Rey Alfonso XIII, en el Palacio de la Marina, en unión de sus compañeros peruanos y españoles.

Por sus importantes servicios en la Escuadra de ese país fue condecorado con la Cruz del Mérito Naval de 2a. De re-

greso al Perú prestó importantes servicios en nuestra Marina, a la cual dedicó toda su inteligencia y patriotismo.

Apenas llegado, fue nombrado a la dotación del crucero "Coronel Bolognesi" y pasado después al crucero "Lima" en donde dejó igualmente huella simpática por su porte caballeresco y su noble hidalguía.

Cuando el conflicto con Bolivia, en 1909, tuvo a su cargo una de las baterías de tierra en el Callao.

Más tarde fue nombrado jefe de los Depósitos de Explosivos de la Escuadra en San Lorenzo, puesto en el cual se desempeñó igualmente con notable acierto.

Nombrado comandante del crucero "Lima", en 1919, a raíz de la subida al poder del actual presidente de la república, el comandante Vegas tuvo oportunidad de llevar en su barco hasta Guayaquil, al general Gorgas, eminente jefe de la Sanidad Militar de Estados Unidos. Luego llevó el "Lima" hasta Panamá para ser restaurado.

De regreso en 1923 fue nombrado Sub-Jefe de la Dirección del Personal, en el Ministerio de Marina, conquistándose merecido aprecio por su tacto y delicadeza en el manejo de las labores encomendadas a su cargo.

En 1923 fue designado por el Gobierno para acompañar a la Comisión Naval del Congreso en sus viajes al litoral, a bordo del crucero "Almirante Grau", como asesor técnico y al Ministro de Marina Contralmirante Ontaneda, en la visita a Piura, Trujillo y Lambayeque, en el Centenario de la Independencia.

Posteriormente fue nombrado jefe del Estado Mayor de la División Naval bajo el mando de los comandantes generales Lewis Causey y Augusto Loayza.

Conforme al reglamento respectivo, fue en diversas oportunidades Capitán de Puerto en Pisco, Salaverry y Pimentel, en donde ha fallecido.

Su labor de publicista es valiosa y de mucho interés para el país. Publicó un libro de "Crónicas de la Marina Peruana", y obras de consulta "Explosivos" y "Manual de Tiro a bordo", en colaboración con el comandante Althaus. Como experto técnico artillero sentía la necesidad de divulgar los conocimientos que había adquirido mediante paciente estudio y bien ganada experiencia.

También publicó un importante trabajo "Necesidad de que el Perú sea potencia marítima", que fue premiado en el Concurso de la Revista de Marina, en 1919.

"La Revista de Marina", en la que colaboraba regularmente, publicó también "Los 20 primeros años de la marina de guerra del Perú", con el seudónimo de Roger de Lauria. Este trabajo también fue premiado por dicha publicación en el Concurso del Centenario de Ayacucho.

Deja escrita y terminada una "Historia de la Marina del Perú", cuya publicación debe hacerla el Gobierno, habiendo al respecto una ley del Congreso Regional del Norte en 1925, que lo dispuso así. Publicó en "Mercurio Peruano" un interesante estudio sobre la "Españolidad de Colón".

---

Un juicio sobre este libro

## LA HORA ACTUAL

### LA HISTORIA DE NUESTRA MARINA

(De "El Comercio" del 8 de Octubre de 1928)

A pesar de los brillantes anales y de las gloriosas tradiciones de la marina del Perú hasta ahora no se ha publicado su historia.

Rosendo Melo inició, con éxito, esos estudios, pero quedaron limitados e incompletos.

Fue más tarde, Manuel Ignacio Vegas quien lo ha llevado a cabo.

Desgraciadamente esos trabajos permanecen inéditos, a pesar de que una resolución gubernativa, dictada hace dos años, dispuso su publicación.

Manuel Ignacio Vegas fue uno de los más distinguidos de nuestros marinos.

Al terminar sus estudios, en nuestra Escuela Naval fue enviado, a España, a realizar en la Marina española su perfeccionamiento.

Ese "stage" le fue muy provechoso, porque le permitió viajar y estudiar, profundamente, muchos temas de su carrera. Su brillante conducta allí y su irreprochable comportamiento, hicieron que el gobierno español lo condecorara con la placa del Mérito Naval.

De regreso al Perú prestó importantes servicios en la marina y desempeñó comisiones elevadas. Era especialista en su carrera cuyo aspecto científico dominaba.

Su muerte, prematura, dejó malograda una de las mejores esperanzas de la armada nacional.

Vegas había concebido desde muy joven, la idea de escribir la Historia de la Marina del Perú. Había estudiado mucho y se había documentado abundantemente.

Después de grandes esfuerzos y de constantes desvelos, logró consumir su obra.

Esto, desgraciadamente, no llegó a publicarse. La edición, por su naturaleza, toda vez que le eran indispensables grabados, planos, cartas, mapas, croquis, no podía llevarse a cabo sin el auxilio de Estado.

La obra de Vegas es notable y completa. La vida toda de nuestra marina de guerra encuentra allí su definitiva expresión.

De ella se puede formar una idea leyendo los extractos que Vegas, con el seudónimo de Roger de Lauria, presentó al concurso promovido en 1924 y por los que alcanzó el premio.

Esos extractos se publicaron, entonces, en la "Revista de Marina".

Hoy, "Día de la Marina", parece oportuna la idea de recomendar la publicación de este libro. Existe, como se lee más arriba, una resolución gubernativa que lo ordena. Es fácil darle cumplimiento.

Manuel Ignacio Vegas, noble figura de nuestra Marina, oficial inteligente, caballero sin tacha y espíritu generoso merece este homenaje a su cultura y a su ciencia.

Clovis.

## BIBLIOGRAFIA

- "Diccionario Geográfico de la República de Chile" . . . Francisco S. Astaburriaga.
- "Geografía Militar de Chile" Jorge Boonen Rivera.
- "Historia de la Guerra de Chile con España" . . . . Benjamín Vicuña Mackenna
- "Historia de Chile" . . . . Francisco Valdez Vergara.
- "Geografía Descriptiva de Chile" . . . . . Enrique Espinoza.
- "Monografía Histórica de Valparaíso" . . . . . Víctor Domingo Silva
- "Historia de Chile" . . . . Aurelio Díaz Meza.
- "Diego Portales" . . . . . Benjamín Vicuña Mackenna
- "Historia del Perú Independiente" . . . . . Mariano Felipe Paz Soldán.
- "Historia de la Guerra de la Confederación" . . . . . Gonzalo Bulnes.
- "La Campaña de Chiloé" . . . . . Trinidad Morán.
- "Historia del Perú Independiente" . . . . . M. Nemesio Vargas.
- "The war between Chile and Perú" . . . . . Clements Markham.
- "Historia de la Guerra del Pacífico" . . . . . Diego Barros Arana
- "Campañas de Tarapacá y Lima" . . . . . Benjamín Vicuña Mackenna.
- "Historia Militar de la Guerra del Pacífico" . . . . . Coronel Ekdhal.

- "Historia de la Guerra del  
 Pacifico" . . . . . Tomás Caivano.
- "Historia de la Guerra del  
 Pacifico" . . . . . Gonzalo Bulnes.
- "Travels in South American"  
 Memorias del General Miller . . . . . W.B. Stevenson.
- "Historia de la Marina del  
 Perú" . . . . . Rosendo Melo.
- "Memorias del General Pa-  
 tricio Lynch" . . . . .
- "Colección Documental" . . . . . Pascual A. Miranda
- "Diario de la Campaña de  
 la Restauración" . . . . . Coronel Antonio Plasencia.
- "Narración Histórica de la  
 Guerra de Chile contra el  
 Perú y Bolivia" . . . . . Mariano Felipe Paz Soldán.
- "Las dos Esmeraldas" . . . . . Benjamín Vicuña Mackenna.
- "Historia de las Guerras  
 Navales" . . . . . Javier de Salas.
- "Influencia del Poder Naval  
 en las Campañas Terres-  
 tres desde Waterloo" . . . . . Teniente General C. Calwell
- "Memorias de Lord Cochra-  
 ne" . . . . .
- "Narrative of the Surveying  
 Voyage of His Majesty's  
 Ships Adventure and Bea-  
 gle" . . . . . (3 vol.) London 1839  
 Robert Fitzroy
- "Caza y Apresamiento del  
 Rímac" . . . . . A. García y García.- 1879.
- "Derrotero de la Costa del  
 Perú" . . . . . A. García y García.
- "Correspondencia Oficial del  
 "Huáscar" desde el 16 de  
 Mayo al 30 de Setiembre de  
 1879" . . . . . G. Prado (Santiago).

## BIBLIOGRAFIA

- "Historia de la Campaña de la Escuadra española en el Pacífico" . . . . . P. Novo y Colson.
- "La corbeta Unión el 8 de Octubre de 1879" . . . . . A. García y García
- "La Campaña Naval" . . . . . J. O. Reyes. 1879-1880.
- "Los Combates de Tacna y Arica" . . . . . C. Rodríguez. 1880.
- "Apuntes Marítimos" . . . . . R. Melo 11 Lima-1879.
- "Gaceta del Gobierno Independiente" . . . . . 1821-22.
- "Colección de la Revista de Marina de Chile" . . . . . Años 1889-1920
- "Papeles Varios" . . . . . Biblioteca Nacional.
- Documentos del "Archivo del Ministerio de Marina".
- "El Comercio" . . . . . (años 1839-1885).
- "La Patria" - "La Opinión Nacional" . . . . . (1879-1885).

**NOTA:**—Además, se han consultado las obras citadas en el texto.

**Relación de servicios y méritos del Capitán de Fragata  
Don Manuel I. Vegas**

Alumno de la Escuela Naval .....	2 Abril 1900
Aspirante de Marina .....	5 Mayo 1902
Guardiamarina .....	9 Feb. 1904
Alférez de Fragata .....	19 Feb. 1907
Teniente 2º Graduado .....	11 Feb. 1908
Teniente 2º Efectivo .....	27 Jul. 1909
Teniente 1º .....	27 Jul. 1911
Capitán de Corbeta .....	27 Jul. 1915
Capitán de Fragata .....	27 Jul. 1920

**Colocaciones en que ha servido**

En la Escuela Naval (alumno y aspirante de Marina) ..	2 Abr. 1900-9 Feb. 1904
Guardiamarina y Alférez de Fragata en la Marina Real Española .. . . . .	9 Feb. 1904-22 Oct. 1907
Oficial del crucero "Coronel Bolognesi" .. . . . .	22 Oct. 1907-23 Ene. 1909
Oficial del crucero "Almi- rante Grau" .. . . . .	23 Ene. 1909-31 Ene. 1911
Ayudante de la Capitanía de Mollendo .. . . . .	31 Ene. 1911-12 Abr. 1911
Oficial del Crucero "Lima"	12 Abr. 1911-6 Jul. 1915
Jefe de Depósitos de Explo- sivos .. . . . .	6 Jul. 1915-4 Julio 1919
Comandante del crucero "Lima" .. . . . .	6 Jul. 1919-26 Ene. 1920
Jefe de la 2ª sección de la Dirección de Marina .. . .	26 Ene. 1920-17 Ene. 1921

Ayudante del Comandante General de la Escuadra . . . . .	17 Ene. 1921-21 Feb. 1921
Jefe de Estado Mayor de la División Naval . . . . .	21 Feb. 1921-2 Feb. 1922
Capitán del Puerto de Pisco	2 Feb. 1922-14 Ago. 1922
Capitán del Puerto de Paita	14 Ago. 1922-29 Ago. 1922
Capitán de Puerto de Sala- verry . . . . .	29 Agos. 1922-22 Ene. 1924
Capitán del Puerto de Pi- mentel . . . . .	22 Ene. 1924-24 Mar. 1926

#### Comisiones que ha desempeñado

Para ver qué cañones navales se podrían usar en tierra, cuando el conflicto con Bolivia en 1909.

Diseño y dirección de la construcción de cuatro montajes terrestres para cañones de 37 mm.

Destacado al mando de una batería montada de cañones de 37 mm., en el grupo de Artillería de Campaña, durante el conflicto con Bolivia, de Julio a Octubre de 1909.

Reforma del Reglamento de Ejercicios de Artillería para los buques de la Armada.

Organización del Laboratorio de Explosivos de la Armada.

Proyecto de Depósitos de Explosivos y dirección de su construcción.

Comisiones para designar el mejor sitio para establecer el Puerto Militar en el Callao y la ubicación de la Estación de Sumergibles.

Comisión de árbitros para los ejercicios de tiro de cañón, en 1916.

Comisión para la vigilancia del tráfico marítimo, durante la epidemia de fiebre amarilla en la costa del Departamento de Piura (al mando del crucero "Lima").

Comisión para conducir a los puertos del Norte de la República, Guayaquil y Panamá, a la Junta de Sanidad, pre-

sidida por el General W. C. Gorgas, 1919. (al mando del crucero "Lima").

Asesor técnico de la comisión nombrada por el Senado para informar sobre el estado de la Escuadra y dependencias navales, incluyendo las Capitanías del litoral marítimo y del lago Titicaca, 1920.

Secretario del Señor Ministro de Marina, Contralmirante Ontaneda, durante los Centenarios del Norte de la República.

### **Buques en los que sirvió en la Marina Española**

Corbeta "Nautilus"; crucero "Cardenal Cisneros"; crucero "Princesa de Asturias"; crucero "Carlos V"; crucero "Leopanto"; vapor "Alfonso XIII"; torpederos "Halcón"; "Habana" y "Acevedo".

### **Obras que ha escrito**

"Manual para el tiro de la artillería a bordo" (en colaboración con el Comandante Althaus).

"Explosivos".

"Crónicas de la Marina del Perú".

"Necesidad de que el Perú sea potencia marítima" (Premiado en el concurso de la "Revista de Marina" 1918).

"Algunos puntos oscuros en la vida de Cristóbal Colón".

"Historia de la Marina de Guerra del Perú".

### **Condecoraciones**

Dos cruces del Mérito Naval de España (de primera clase)

Placa del Mérito Naval de 2ª clase.

Medalla del Puente Sampayo (España).

Medalla del Centenario Nacional (1921).

# INDICE ONOMASTICO

## «A»

- Abadía, Pedro. 303  
 Aberel, Albert. 336  
 Abril, Bruno. 320  
 Acevedo, (barco). 360  
 Acqueroni, Alejandro 40  
 Adelaida Rojas (barco) 223.  
 Agüero, Federico. 325  
 Aguila, Manuel 337  
 Aguilar, Francisco. 336  
 Aguirre, Agustín. 169  
 Aguirre, Elías. 115, 150, 160,  
 161, 238, 239, 322, 325, 334,  
 343.  
 Alaiza. (barco) 87  
 Alarcón, Anacleto. 337  
 Alayza, Enrique. 322  
 Alba de Liste, Conde de 4  
 Alcibar, Isidro. 337  
 Alfaro, Juan. 334  
 Alfonso XIII, (barco) 351,  
 360.  
 Aliaga, Juan. 321  
 Aljola, Manuel. 324  
 Aljovín, Aristides. 324 342  
 Alsogaray, Alvaro de (pa-  
 dre) 332.  
 Alsogaray, Alvaro de 331  
 Althaus, (Com.) 352, 360  
 Alva, Belisario 324  
 Alva, Gerardo 324  
 Alvarado, Wenceslao. 167  
 Alvarez, Pedro 5  
 Alvargonzález, Claudio  
 113, 123, 137.  
 Alvaro de Bazán (barco). 283  
 Alzamora, Federico. 163, 164  
 Alzamora, Gregorio. 337  
 Alzamora, Ruperto. 147, 158,  
 320, 324.  
 Allende. 92  
 Anderson, Tomás. 336  
 Andía Eduardo. 128  
 Anírade, Manuel. 322  
 Angeldones, Rafaela 245  
 Angeldones, Santiago 245  
 Anglada, 49  
 Angulo, 72  
 Ansoátegui, Manuel. 245  
 Antequera, Juan B. 122  
 Arana, Luciano. 322  
 Aramburú, Nicanor. 322, 325  
 Arancibia, 227  
 Araujo, Andrés. 336  
 Araujo, Estanislao. 321  
 Arce, Luis B. 293  
 Arellano, Manuel. 334  
 Arlegui, 183  
 Armstrong. 188, 189, 190, 255,  
 266, 267, 269, 273, 288, 344.  
 Armstrong, James. (barco)  
 92, 125, 139, 140, 276  
 Armstrong, José 322  
 Arnáez, 40  
 Arteaga, Domingo. 218  
 Arteaga, Pedro. 71, 310  
 Arrieta, Aurelio 149, 324, 325  
 Arrieta, Carlos. 284, 325  
 Arriola, Agustín 99, 107,  
 308, 310, 311.  
 Arrisueño, Enrique 322  
 Ascona, Antonio. 311  
 Asín, Nicanor. 143  
 Astaburriaga, Francisco S.  
 355  
 Astete, Luis G. 98, 159, 166,  
 169, 255, 275, 285, 320, 324  
 Astudillo, Toribio. 337  
 Atahualpa (barco). 148, 149,  
 150, 151, 160, 167, 168, 172,  
 178, 187, 213, 266, 268, 270,  
 277, 325.  
 Avilés, Ramón 310  
 Azcárate, Ramón. 47, 94, 96,  
 310.

- Backer, John. 336  
 Balarezo, Miguel 310  
 Balbino, Manuel. 337  
 Balbuena, Manuel. 323  
**Balcарce** (barco) 9, 11, 14,  
 18, 21, 23, 25, 38  
 Baleato, Andrés. 5  
 Balmaceda. 183  
 Balta, Juan Francisco 276  
 324, 325.  
 Balta, Manuel. 143, 152, 153,  
 160, 247  
 Baluarte, Rafael 128  
 Ballarna, Santiago. 79  
 Ballivián, José. 69, 70  
 Bannen, Constantino 323  
 Barceló, 285  
 Barker, Luis. 323  
 Barloque, Enrique. 322 324  
 Barloque, José. 167, 324  
 Barton, 87  
 Barrios, Guillermo. 337  
 Barros Arana, Diego. 271,  
 272, 355  
 Barrow in Furness. 290  
 Basadre, Enrique. 211  
 Batska, Carlos 322  
 Battemberg, Victoria de 351  
 Baxter, 28, 30  
 Bayona, Nicolás 321  
 Bazo, Juan B. 324  
 Beaulieu, P. Leroy 182  
 Becerra, José 89, 143, 201,  
 284  
 Becerra, Manuel 167, 204,  
 322, 324.  
 Bedford. 169, 173  
 Beingolea. 258,  
 Belesford, B. 322  
**Belgrano** (barco). 9, 11, 16  
 Beltrán, Hipólito. 337  
 Beltrán, Santos. 336  
 Bellido, Zenón. 320  
 Bello, Andrés. 61  
 Benavides, Emilio. 128, 167,  
 325, 342  
 Benavides, Manuel. 321  
 Benites, Julio 128  
 Bentiera, Máximo 336  
 Berguesse, Enrique 336  
 Bermúdez, Pedro José. 47  
 Bernales, Pedro. 323  
 Berninzon, 288  
 Berrío. 246  
 Bex, Charles. 336  
 Biar. 246  
 Bickjord. 212  
 Billinghamurst, Guillermo. 169,  
 175, 291  
 Bisset Adison, Roberto 20,  
 24, 25  
 Black, Guillermo. 162, 321  
 324  
 Black, Jorge. 323  
 Blackely. 124, 266  
 Blanco, Andrés. 315  
 Blanchet, Juan. 76, 77, 78,  
 79, 83  
 Blanco Cicerón, Manuel 10,  
 11.  
 Blanco Encalada, Manuel. 6,  
 10, 11, 15, 18, 31, 59, 60, 62,  
 63, 137, 138, 141, 143, 183.  
**Blanco Encalada** (barco) 11,  
 158, 189, 193, 201, 203, 219,  
 221, 225, 227, 228, 229, 230,  
 231, 235, 236, 238, 239, 242,  
 243, 244, 255, 256, 258, 267,  
 269, 271, 274, 276, 279, 343,  
 345, 347.  
**Blanco Encalada** (Puerto).  
 228  
 Blanco, Juan. 246  
 Boysopaldo, Atanasio. 336  
 Bolívar, Simón. 15, 18, 19,  
 21, 22, 24, 25, 26, 29, 31, 32,  
 33, 38, 44, 45, 182, 183, 231,

246, 300  
Bolognesi, Francisco. 215,  
289  
Bolognesi, Coronel (barco)  
290, 291, 295, 296, 297, 352,  
358.  
Bonard. 102  
Bonaparte, Napoleón. 247  
Bondy, Carlos. 267, 272  
Bonhomme, Juan. 284  
Bonilla, Nicolás. 336  
Boonen Rivera, Jorge. 355  
Borja, Manuel 337  
Boterín, José 40, 42, 47, 48,  
63, 97, 308, 309, 311, 320  
Bouchard, Hipólito. 13, 20,

40, 42, 309  
Bowman, Isaiah. 89  
Bravo M. Ignacio. 338  
Brown, Guillermo. 5, 6, 265,  
332  
Bryce, M. C. 342  
Bujanda. 58, 61  
Bulnes, Gonzalo. 50, 64, 72,  
80, 194, 216, 217, 220, 250,  
262, 271, 286, 355, 356.  
Burnes, Williams. 336  
Bustamante, Mariano 334  
Bustamante, Pedro. 167, 235  
Bustamante Salazar, Enri-  
que. 169  
Bynon. 59, 68, 71, 76, 77

### «C»

Cabieses, Hercilio. 99, 320,  
324  
Cabieses, Ezequiel. 325  
Cáceres Andrés A. 285, 287,  
289.  
Cáceres, Hipólito. 324  
Cáceres, Simón. 324  
Cáceres. 284  
Cacho. 283  
Caivano, Tomás. 347, 356  
Calderón, Gumerindo 323  
Calderón, José. 90 337  
Calderón, Segundo. 337  
Calmet, Enrique. 321  
Calvo, Fidel 337  
Calwell, C. E. 278, 356  
Canales, José I. 334  
Candamo, Clotilde A. de 342  
Canevaro, Luisa de 342  
Cañas. 282  
Cárcamo, Manuel. 324  
Cárcamo, Raimundo. 324  
Carcelén, Víctor VI  
Cardenal Cisneros (barco)  
351, 360.  
Cárdenas, Gil 267, 272  
Carlos V (barco). 351, 360

Carthy, Daniel M. 336  
Carvajal, Melitón. 145, 204,  
207, 224, 238, 239, 251, 290,  
292, 337, 345.  
Carvajal, Manuel M. 323,  
334.  
Carvajal (Puerto). 145  
Carrasco, Bernabé. 128, 163,  
169, 290.  
Carrasco, Eduardo. 10, 62,  
84, 309.  
Carrasco, Francisco. 77, 85,  
89, 144, 310.  
Carrasco, Manuel María. 163,  
169, 255, 322.  
Carrasco, Mercedes. 336  
Carreño, Enrique 151, 325  
Carreño, José R. 84, 88, 159,  
310, 324, 338.  
Carreño, Pedro José. 310  
Carrillo, Camilo N. 124, 149,  
151, 162, 193, 195, 226, 292,  
323, 325, 338.  
Carrillo, José A. 321  
Carrión, Pablo S. 342  
Casanova, Gregorio. 99, 297  
Casariego. 23

Caso, Benito. 310  
Castañeda, Domingo. 321  
Castelnau, (Conde de) 89  
Castellanos, Francisco. 123  
Castelli (barco) 9, 20, 304  
Castilla. (C. de C.) 99  
Castilla, Federico 320  
Castilla, Ramón. 84, 85, 86,  
87, 88, 90, 91, 95, 98, 99, 100,  
102, 108, 158, 187, 247, 281.  
Castillo, Luis. 225  
Castillo, Narciso. 337  
Castleton, R. 191, 222, 332  
Castro, Carlos. 96, 325  
Cater F. del 11, 324  
Catojeras, Atanasio. 336  
Causey, Lewis 352  
Cavada, Wenceslao 322  
Cavendish 265  
Cavero, Justiniano 322  
Cavero, Octavio 167, 290  
Celedón, José 335  
Céspedes (barco) 283  
Cevallos, José 310  
Clavero, Manuel 294  
Clerk 265  
Clovis 354  
Cobián, Juan B. 102, 187,  
320, 321, 322.  
Cobián, Tomás 322  
Cock Samuel 321  
Cochón, 79  
Cochrane, Tomás 6, 7, 8, 9,  
12, 15, 17, 19, 44, 56, 183,  
265, 304, 356.

Cochrane, (barco) 158, 189,  
201, 203, 222, 223, 225, 226,  
231, 235, 237, 238, 239, 241,  
242, 243, 244, 253, 254, 256,  
259, 260, 263, 264, 272, 275,  
276, 279, 343, 347.  
Coig. (Comandante) 7  
Colán, Faustino 336  
Colmenares, Carlos 325  
Colón, Cristóbal 353, 360  
Colón (barco) 124, 128, 324  
Colonna 246  
Collazos, Aristides 167, 323  
Condell, Carlos 115, 190, 208,  
225, 262, 323.  
Contreras, José S. 336  
Cooper, Alfred J. 345  
**Contramaestre Dueñas**  
(barco) 297  
Coronel, Bernardo 323  
Coronel Zegarra, José M. 325  
Corpancho, Carlos 167  
Cortés, Eugenio 94, 309  
Cortés y del Castillo, Miguel  
246  
Cortez, José 337  
Corrochano, Juan 77, 309  
Cosme, Manuel 162  
Cosmil J. 128  
Cromarty, Tomás 308  
Cruz, Juan Manuel 336  
**Cruz** (barco) 12  
Cruzate, Belisario 167, 324  
Cuadros, Manuel J. 267, 272  
Cucalón, Antonio 219

### «CH»

Champers, Joseph 337  
Chaparro, Santiago 321  
Chapín, Francisco 323  
Chardonnau 62  
Chatfield, Alfred I. 169 173  
Chávez, Basilio 337  
Chávez, Enrique 342  
Chávez, Julio 323

Checa, Miguel 324  
Checle, Guillermo 205  
Chester 227  
Chiurliza, Nicolás 324  
Chunga, Juan 336, 337  
Chuquicona, Silverio 337  
Churruca 341

«D»

- Dains, James 336  
 Dalgreen 149, 189, 256, 266  
 Daulop, Juan 315  
 Dávila, Eduardo 336  
 Dávila, Juan 337  
 Davis, Roberto 4, 265, 308, 310, 311.  
 Daza, Hilarión 340,  
 Delboy, Ulises 321, 323  
 Delgado, Manuel 323  
 Delgado, 269  
 Del Mar, José Manuel 99  
 Denelo, Julio 322  
 Devine John 336  
 Díaz Meza, Aurelio 355  
 Díaz (Com. Mar.) 59, 60  
 Díaz, Emilio 99, 320, 315, 342
- Díaz, Juan 324  
 Díaz, Juan P. 162, 324  
 Diez Canseco, Fermín 105, 204, 228, 231, 334.  
 Donaire Carlos Gustavo 324  
 Donovan, John 337  
 Doumic, René 315  
 Drake, Francis 265  
 Drinot, 28, 30,  
 Dueñas, Ignacio 97, 320  
 Dueñas, Nicolás 335  
 Dufóo, Aquilino 284  
 Dufóo, Juan 323  
 Dufóo, Pablo A. 169, 175, 322  
 Dunnet, John, 336  
 Durhin 102

«E»

- East, Robert 323  
 Echeandía, Parcemón 96  
 Echenique, José Rufino 86, 87, 88, 89, 90, 91, 94, 95.  
 Echenique Juan M. 169, 322  
 Egaña 60  
 Ekcahl 211, 220, 244, 261, 263, 271, 355.  
 Elcorrobarrutia, José 99, 338  
 Elcorrobarrutia, Juan 40  
 Eldredge, John 75  
 Eldredge, Enrique 324  
 Elías, Alejandro 72  
 Elías, Bonnemaison Manuel de 228, 284, 334  
 Elías, Carlos M. 345  
 Elías Murguía, José Julio I.  
 Elmore, Federico 310  
 Encalada, Mercedes 10  
 Erezcano 16
- Errázuris, Emilio 112  
 Errázuris, Luis 323  
 Escobar, Manuel 311  
 Ecurra 99  
 Esmond, John 12  
 Espinar, Rómulo 284, 321  
 Espinoza, Enrique 355  
 Espinoza, Manuel A. 323  
 Espinoza, Manuel I. 323, 338  
 Espinoza, Miguel 259, 284  
 Espinoza, Nieves 337  
 Espinoza, Pedro 323  
 Espinoza, Ruperto 323  
 Espinoza, Vicente 323  
 Esquivel, Juan 321  
 Estevan, José M. 337  
 Esteves, Tomás 336  
 Estrada, José 337  
 Evans, John 322

«F»

- Falconí, Faustino 337  
 Fanning, Juan 84, 285, 286  
 Faura, Alejandro 94, 325  
 Febres, Bertín 322  
 Felipe, Julio 336  
 Fernández, Ambrosio 337  
 Fernández, Benito 337  
 Fernández Dávila, Manuel 169  
 Fernández Juan 264  
 Fernandini, Ezequiel 167  
 Fernando El Católico (barco) 150, 283.  
 Ferrari 275  
 Ferré, Diego 239, 322, 325, 334.  
 Ferré (barco) 289, 295  
 Ferreiros, Carlos 137, 138, 146, 189, 322, 325.  
 Ferreiros, Demetrio 146, 322  
 Ferreiros, Manuel 150, 321 322.  
 Ferreyros, 253, 254  
 Fessel, Emiliano 322  
 Fitz Roy, Robert 61, 62, 356  
 Fleuriais 162  
 Flint, Charles R. 250, 266  
 Flores, David 264  
 Flores, Ernesto 276  
 Flores, José 335  
 Flores, Tomás 337  
 Focín, Felipe 324  
 Fonseca, José 323  
 Forbes, John 323  
 Forcelledo, Francisco 18, 41, 89, 308, 310, 312, 323.  
 Forcelledo, Sócrates 322, 325  
 Forster, Roberto 9  
 Fort, Eduardo 335  
 Fould, Pedro A. 304  
 Francisco 303  
 Franco, Manuel 336  
 Freeman, Enrique 9, 50, 51, 313, 314.  
 Freeman, Richard. 322  
 Freire, Eduardo 324  
 Freire (Gral. Chil.) 57  
 Freire, Pedro 311  
 Freire Ramón 167, 322  
 French, Jorge 51, 63, 69, 70, 309.  
 Frías, Francisco 322  
 Frías, Manuel 322  
 Fuiellet, J. 220  
 Fuxá, Pedro 96.

«G»

- Gago, Eduardo 342  
 Galiano, Apolinario 337  
 Galicia, Ramón 337  
 Galindo, Luis 324  
 Galvarino (barco) 17  
 Gálvez, Félix 324  
 Gálvez, José (hijo) 270, 271,  
 Gálvez, José 120, 123, 126, 300.  
 Gálvez, Pedro 105  
 Gálvez, 284, 285  
 Gallardo, Quiterio 337  
 Gamarra, Agustín 38, 47, 50, 61, 77, 80, 83, 84.  
 Gamarra (barco) 87, 90, 91, 92.  
 Gamboa (Gral.) 293  
 Gamero, Enrique 260, 292 342.  
 Gana, Blest 220  
 Gana, Ignacio 191  
 Gandarillas 279  
 García del Postigo, Carlos 9, 20, 21, 38, 39, 40, 48, 68, 71, 72, 73, 77, 265, 309.  
 García y García, Aurelio VI, 139, 141, 143, 162, 193, 195, 196, 198, 356, 357.  
 García y García, Guillermo

- 161, 284.  
García, Isidoro (Marqués del Postigo) 38.  
García, José María 48, 84, 99, 143, 309, 324.  
García y Lastres (Señoritas). V.  
García, Manuel 23, 308  
García, Merou 249  
García Rossell, Mariano 323  
Gárezon, Pedro 240, 241, 334, 337, 343, 344, 345.  
Garrido, Juan 323  
Garrido, Victoriano 57, 60, 83, 265.  
Gasú, John 323  
Gaviria, Aurelio 161  
Garzón, José 127  
Georglides, Manuel 336  
Geraldino, Juan 308, 310  
Gil Cárdenas, Manuel 322  
Gimeno 300  
Giral Chacón, José 60, 61, 308.  
Glating 173  
Glover, David 324  
Gómez, Bruno 337  
Gómez Caravedo, Manuel 284.  
Gómez, Cipriano 337  
Gómez, Francisco 310  
Gómez, José 336  
Gómez, José del C. 335  
Gómez, Manuel 324  
González, Abel 324  
González de la Cotería Manuel 124.  
González, Francisco 321, 322  
González Larrañaga, Nicanor 201.  
González Otoyá, Teodoro 323  
González Pavón, Manuel 308  
Goñi 75, 267  
Gorgas W. C. 289, 352, 360  
Goyeneche, Juana de la P. de 342.  
Graham, Eduardo 337  
Grand, John 336  
Grau, Almirante (barco) 290, 295, 296, 297, 352, 358.  
Grau Berrío, Juan Manuel 246.  
Grau, Dolores Cavero de 249, 339, 340,  
Grau, Enrique 246  
Grau, Jofre de 246  
Grau, Miguel 98, 111, 115, 137, 138, 154, 155, 157, 159, 162, 185, 188, 193, 195, 196, 198, 202, 204, 205, 206, 207, 208, 211, 212, 213, 217, 219, 222, 223, 226 227, 228, 231, 232, 234, 237, 238, 242, 243, 244, 245, 247, 248, 250, 251, 289, 300, 322, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 340, 343, 345, 346, 347.  
Grau 246  
Gravina 341  
Greem 92  
Greene, Teodoro 323  
Gregorio 303  
Guardia R. 282  
Guerra, José 337  
Guerra, Ricardo 322  
Guerrero, Zenón 322, 325  
Guidino, Rómulo A. III.  
Guise, John 16.  
Guise, Martín Jorge, 6, 7, 8, 9, 11, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 40, 41, 42, 43, 44, 50, 143, 265, 279, 300, 308, 309.  
Guise (barco) 87, 89, 99.  
Guise, Nicolás 16  
Gurge, Tomás 324  
Guruceta Roque 26, 27, 28, 29, 31, 183, 265, 304.  
Guti, Santiago 12  
Gutiérrez, Darío 144  
Gutiérrez de la Fuente, Antonio 21, 94.  
Gutiérrez, Francisco 337

Gutiérrez, Marceliano 153,  
154, 155, 331.  
Gutiérrez, Marcelino 153,  
154, 155.

Gutiérrez, Ruperto 144  
Gutiérrez, Tomás 153, 154,  
155.  
Guzmán y Valle, Enrique 273

«H»

Harris, George 336  
Hawkins, 265  
Henson, Robert, 59, 71  
Herboso, N. 313  
Heredia (barco), 108  
Herencia, Manuel 324  
Heres, Tomás 32, 33  
Hernández, José del C. 336  
Hernández, Fermín, 321  
Hernández Pinzón, Luis 105,  
106, 107, 109.  
Heros, Juan 228, 324  
Herrera, Carlos, 322  
Herrera, Manuel, 246  
Herrera, Ricardo, 228, 240,  
334.  
Herrera (Gral.), 56, 57, 59,  
60.  
Herreshoff, 233, 252, 267  
Hidalgo, Eduardo 167, 325,  
Higginson, Elías, 169.  
Hill, John Henry, 336  
Hobbart Bajá, 252  
Hook, Santiago, 324  
Horna, Carlos, 325  
Horsey, Algernon M. de 166,  
168, 169, 170, 175, 176,  
Horton, Alejandro, 337

Hotchkiss 271, 277  
Howaldt, 288  
Huáscar (barco), 111, 112,  
116, 119, 122, 132, 137, 139,  
140, 141, 142, 143, 148, 154,  
155, 159, 160, 162, 163, 164,  
165, 166, 167, 168, 169, 170,  
171, 172, 173, 174, 175, 176,  
177, 178, 186, 187, 188, 193,  
196, 197, 202, 204, 205, 206,  
207, 208, 209, 210, 211, 212,  
213, 215, 216, 217, 218, 219,  
220, 221, 222, 223, 224, 225,  
226, 227, 228, 229, 230, 231,  
233, 234, 235, 236, 237, 238,  
239, 240, 241, 242, 243, 244,  
248, 249, 250, 251, 254, 255,  
256, 257, 259, 267, 268, 269,  
277, 279, 329, 330, 331, 332,  
333, 334, 343, 344, 345, 346,  
347, 356.  
Huerta, Alberto 336  
Hugues, Thomas 241, 335  
Hunsky, Jorge 322  
Hurtado, Rafael 335  
Hurtado 110  
Hyatt, Eduardo 323  
Hyliat 307, 308.

«I»

Ibáñez 183  
Ibarra (Cnel.) 289  
Iglesias 287  
Iladoy, Juan 12, 14, 20, 40,  
48, 49, 309, 322.  
Inclán, José Joaquín 124

Ingrahard, Carlos 322  
Iriarte, José Patricio 124, 324  
Iriarte, Patricio 320  
Isabel II (España) 105, 106,  
Izcue, Javier 320.

«J»

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| Jackson, Eduardo 324              | Jinés, Darío S. 337                             |
| Jenkins, Santiago 308             | John Elder (barco) 165, 168, 176.               |
| Jiménez de la Espada, Marcos 105. | Johnson, Henry 322                              |
| Jiménez, Julio 285, 323           | Johnson, John 336                               |
| Jiménez, Ricardo 321              | Jones, Guillermo 26, 125                        |
| Jiménez, Vicente 337              | Jurado de los Reyes, Mariano 98, 146, 147, 300. |
| Jimeno, Antonio 273, 276          |   |

«K»

- |                  |                       |
|------------------|-----------------------|
| Kaley John 337   | Koster 297            |
| Kerbey 89        | Krupp, 275, 287, 289. |
| King, Adolfo 321 |                       |

«L»

- |  |   |
|--|---|
| La Barrera, Lino de 151, 320, 324.           | La Palata, Duque de 12  |
| La Combe 292                                 | La Puente, Manuel de 169  |
| La Cotera 192                                | La Puerta, 200, 254   |
| La Cruz, Luis de 11, 12, 16                  | La Riestra de 281   |
| La Fuente, Reinaldo 321                      | La Rosa, Daniel de 321  |
| Lagomarcino, Luis 324                        | Larrea, Arnaldo 167, 322 342  |
| La Guerra, Antonio C. de 189.                | Larrea Loredó 18, 22  |
| La Haza, Alfredo de 167, 284                 | Larriva, Luis 308   |
| La Haza, Antonio de 99, 143, 159, 163.       | La Serna, José de 9, 27, 29, 300.   |
| La Haza, Aristides 276                       | Lastra, María 94  |
| La Haza, Benjamín 274                        | Lastres, José María 167   |
| La Haza, Diego de 51, 84, 99, 107, 110, 154. | La Torre, Carlos 323  |
| La Haza, José de 66, 324                     | La Torre Bueno, Felipe 323 324.   |
| La Haza, Manuel de 309                       | La Torre, Juan J. 190, 194, 195, 225, 236, 237, 238, 242, 254, 262, 280, 344. |
| Laird 111                                    | La Torre, Mariano 321   |
| Lama, Tomás 342                              | La Torre M. C. de 345   |
| La Mar, José de 38, 41, 47                   | La Torre Ugarte 97  |
| La Mar (barco) 205, 227                      | Laurent 75  |
| Landa Luis 335                               |   |

Lauria, Roger 353, 354  
La Vega, 94  
Lay 227  
Leguía Augusto B. 295, 297  
Leiva 94, 258  
León Dámaso 336  
León Evaristo 324  
León Francisco 325  
León, José 165, 322  
Leonard, Williams 335  
Lerzundi (barco) 98, 109,  
112, 116.  
Lewer, Henry 335  
Liaño, Manuel 127  
Lillo, Eusebio 256, 271  
Lindsay, 174

Loayza, Augusto 352  
Loayza, José María 64  
Lobo, Miguel 122, 130  
López de Romaña 289, 291  
López, Erasmo 132, 323  
López, Manuel 337  
López, Pedro A. 303  
Loro, Manuel, 9, 20, 309, 311  
Los Castillos 246  
Los Heros, Carlos de 163,  
229, 325.  
Luján, Manuel 324  
Luna, Cayetano 94, 97, 320  
Luna, Clemente 337  
Lynch, Luis 252  
Lynch, Patricio 252, 356.

### «M»

Mc. Call, Andrés 337  
Mc. Carthy, Charles 335  
Mac. Carthy, James 336  
Mc. Collam, Archibald 335  
Mac. Donald, John 323  
Mc. Evoy 236, 269  
Mc. Flail, Malcolm 323  
Macks, F. 244  
Mc. Innis, James 323  
Mc. Klaiton, Roberton 308  
Mc. Mahon, Samuel 241, 335  
Mackenna (barco) 21  
Madden 244  
Mc. Lean 73  
Mc. Yver, Isaac 76  
Maldonado, Manuel 336  
Manco Cápac (barco) 148  
149, 151, 160, 186, 187, 188,  
193, 202, 213, 215, 226, 236,  
252, 256, 257, 263, 264, 325.  
Manchego Muñoz, Celestino  
III.  
Mangin, Charles 343  
Mantilla, José 336  
Manzanares José 338  
Marchena, Froilán 323

Mariátegui, Benjamín 321  
Mariátegui, Ignacio 18, 51,  
88, 94, 98, 99, 102, 119, 151,  
313, 321, 324.  
Mariátegui, Leandro 149,  
162, 321.  
Markham 128, 247, 261  
Márquez, Pedro 324  
Marquina, José M. 320  
Martín, William. 337  
Martínez, Ignacio 335  
Martínez Díaz, 71, 73,  
Martínez J. 304  
Martínez Mariano 167  
Martínez (Gral.) 24, 58  
Martínez (Comandante). 59  
Masías, Arturo 336  
Masón, Guillermo 75, 261,  
274.  
Matheus, Augusto 335  
Mathison, Jorge 336  
Matías Cousiño (barco), 123,  
133, 191, 222, 248, 259, 332.  
Matiz, Pedro 321  
Mavila, Oscar 292, 293  
Mayer, Adolfo 336

Mazarredo (Véase Salazar y Mazarredo).  
Mazé, Francisco M. 336  
Medina, Alberto 336  
Medina, Francisco 323  
Medina, Jacinto 336  
Medina, Manuel 336  
Meiggs, Federico 336  
Mejía, Manuel 335  
Mejía, Saturnino 336  
Melo, Rosendo I. 353, 356, 357.  
Mena, Agustín 324  
Menchola, José 337  
Méndez Núñez, Casto. 111, 112, 115, 116, 117, 120, 121, 122, 126, 127, 129, 131, 132, 133, 265.  
Mendiburu M. 345  
Mendoza y Arquedas, Agustín de 5.  
Mercado Héctor 294  
Mesa Felipe S. 322  
Meston Nickson, Zacarias 308, 323.  
Metgate, George 323  
Michel, Williams 335  
Miller, Guillermo 23, 27, 42, 62, 69, 70, 72, 182, 356.  
Miranda, Pascual A. 356  
Miró Quesada, Gregorio 167 324.  
Moctezuma (barco). 9, 12, 15, 31, 283.  
Molina, Ernesto 335  
Molina, Joaquín 10  
Molinas, Javier 191  
Moneri, Carlos de 346,  
Moneri, Domingo de 346

Monet (Gral.) 18, 23  
Monroi, Alejandro 337  
Monteagudo, Bernardo 9, 10, 11, 13.  
Monteagudo (barco) 21, 29, 37, 38, 40, 49, 52, 56, 57, 58, 59, 62, 66, 71, 72, 77, 305.  
Monten 290  
Montero, Lizardo 98, 107, 124, 142, 143, 232, 247, 254, 282, 284, 323, 338.  
Monterola Dionisio 323  
Montt Jorge 190  
Montt Manuel 183  
Mora, Ernesto de 285  
Mora, Juan C. de 264  
Moraleda, José 5  
Morales, Agustín 322  
Morales, Froilán 162, 167, 322.  
Morales, José 337  
Morales, José Hilario 335  
Morales, Manuel 308  
Morán, Trinidad 59, 60, 61, 63, 66, 72, 317, 355.  
More, John. 215  
More, Juan G. 115, 142, 143, 149, 150, 167, 168, 177, 188, 196, 208, 210, 211, 212, 215, 257, 259, 284, 321, 325.  
Morey 283  
Mouraille, Carlos 162  
Moyano (Sgto.) 23  
Moyano (barco) 304  
Muñoz, Alejandro 99, 119, 143, 158, 159, 185, 320, 324.  
Mur, Adolfo 324  
Murga, Felipe 169  
Murphy, Michel 336.

## «N»

Napoleón (barco) 65  
Navajet, Manuel 310  
Necochea, Mariano 25, 322  
Neira, Pedro 323

Nelson, Horacio 341  
Nelson H. 130  
Nieto, Daniel 323  
Nieto, José 246

Nieto 84  
Noé, Gabino 337  
Noel, Agustín 94  
Noel, Juan 92, 93, 94, 95, 300  
Noel (barco) 98  
Noguera Federico 335  
Noguera 228

Nordedfelt 189  
Nordenfeld 288  
Nordenskjold, Otto 292  
Norris Williams 336  
Novo y Colson 357  
Nussard 75  
Nuwell, Alejandro 324.

### «O»

O'Higgins, Bernardo 8, 9, 31,  
73, 182.  
O'Higgins (barco) 182, 183,  
185, 190, 191, 201, 225, 235,  
236, 237, 251, 255, 269, 274,  
276.  
Olaria 145  
Ontaneda (Contraalm.) 292  
352, 360.  
Oquendo, Juan 322  
Orbegoso, José Luis de 20,  
47, 48, 50, 51, 56, 313.  
Orbegoso (barco) 49, 56, 59,  
60.  
Orellana, Joaquín 191

Orihuela, José R. 320  
Ortiz, Juan 320, 324  
Orué, Isidro 337  
Orret, Juan 321  
Osma, José Joaquín de 105  
Osorio, Francisco 323  
Ossono, José M. 324  
Otero, Juan 310  
Otoya, Ezequiel 189, 255, 269  
Otoya, Ezequiel 322  
Otoya, Juan F. 269, 324  
Otto, Henry 336  
Ower, Ricardo 323  
Oyague, Decio 167, 266, 275.

### «P»

Pablo, Julio 336  
Paiva, Justo 337  
Palacio, Manuel 88, 325  
Palacios, Carlos 324  
Palacios, Enrique 239, 322,  
325, 334, 347.  
Palacios, Federico 321, 322  
Palacios, Samuel 321, 324  
Palacios (barco) 289, 295  
Palliser 175, 187, 189, 232,  
240, 243, 244.  
Panay, Manuel 336  
Panizo, Juan José 18, 39, 40,  
62, 63, 66, 67, 68, 69, 71, 72,  
94, 109, 110, 300, 310, 311,

312, 317, 320.  
Pareja, Guillermo 320, 321  
Pareja, Juan Manuel 30, 109,  
113, 115.  
Pareja, Onofre 310  
Pareja, Ricardo 323  
Pareja (Cap.) 30  
Pardo de Zela, Juan 111, 143,  
162, 324.  
Pardo Lavalle, Felipe 105,  
322.  
Pardo, José 291  
Pardo, Manuel 137, 153, 155,  
157, 159.  
Pardo 58.

Parker Hill, José Jorge 308  
 Parker 49, 162.  
 Pastrana Miguel 40, 310  
 Patero Narváez Francisco  
 123.  
 Pavía José Fermín 304  
 Paz del Castillo, Juan 32  
 Paz Germán 284  
 Paz Soldán Mariano Felipe  
 15, 195, 355, 356.  
 Paz Soldán, Mateo 163  
 Pearson 128, 131  
 Peña, Guillermo 273  
 Perea, Andrés 323  
 Perea, Mariano 163  
 Pérez, Francisco 324  
 Pérez, Gregorio 143, 145, 321  
 Pérez, Oblitas 40, 42, 308  
 Perry, Eduardo 336  
 Pezet, José Antonio 86, 87,  
 101, 105, 119, 143, 248.  
 Pezuela, Joaquín de la 7  
 Pezuela, Manuel de la 115  
 Pezuela (barco) 7, 9, 29, 304  
 Piérola, Carlos de 169  
 Piérola, Nicolás de 163, 165,  
 169, 177, 255, 258.  
 Pimentel, Augusto 297  
 Pimentel, Ricardo 96, 98, 101  
 Pineda, Manuel 335  
 Pinto 21, 157, 183, 185, 256  
 Pinzón (Véase Hernández de  
 Pinzón).

Pitot, José Benigno 284, 323  
**Pizarro**, (barco) 291, 292  
 Pizarro, Francisco 300  
 Pizarro, José 162, 324  
 Pizarro, Santiago 324  
 Plasencia, Antonio 80, 356  
**Plaza General** (barco) 99,  
 112.  
 Portal, Nicolás del 149, 153,  
 167, 189, 253, 325.  
 Portales, Diego 48, 56, 58,  
 355.  
 Portales, Mariano 336  
 Porter 307, 308  
 Portocarrero, Santiago 323  
 Porras Salomé 204, 212, 321  
 Prado G. 356  
 Prado, Leoncio 145, 220,  
 282, 283.  
 Prado, Mariano Ignacio 109  
 111, 123, 142, 148, 167, 168,  
 177, 193, 202, 204, 218, 232,  
 235, 254, 339.  
 Prat, Arturo 115, 190, 207,  
 208, 280, 323, 329, 330.  
 Prat, Carmela Carvajal de  
 330  
 Price, John 336  
 Price, Eduardo 336  
 Proaño, Tomás 336  
 Prunier, Guillermo 9, 20 40  
 Puente Manuel 324  
 Pueyrredón, Juan Martín 8.

«Q»

Quesada, Manuel 304  
 Quelopana, José 323  
 Quesquén, Angel 336  
 Quint, Demetrio 322

Quintanilla 23, 26  
**Quintanilla** (barco) 304  
 Quiñonez, Demetrio 322  
 Quiroz, Isidro 337.

«R»

Raigada, Juan José 124  
 Raygada, Toribio 90, 124,  
 161, 189, 262, 320, 321, 324.  
 Raimondi, Antonio 144, 145  
 Rainier 170

Rambla, Rosendo 322  
 Ramírez, Benjamín 322  
 Ramírez, Enrique 336  
 Raygada, Abel 320  
 Raygada, Eduardo 144, 162,

167, 284, 338.  
Raygada Eugenio 110, 167,  
324, 325.  
Raygada, Juan J. 323  
Raygada, Pedro 320  
Rebolledo, Juan W. 112, 114,  
117, 137, 189, 192, 201, 202,  
203, 216, 218, 219, 221, 222,  
225, 279.  
Recobado, Basilio 336  
Remy 75  
Rengifo, Manuel 323  
Retes, Francisco 337  
Reule, Robert, 336  
Reyes A. Juan 324  
Reyes, Domingo 325  
Reyes, J. O. 357  
Reyes, Maximiliano 342  
Reyes, Nemesio 284, 324  
Reyes (barco) 149, 150  
Ricaurte 271  
Riglos, Andrés 335  
Rincón, Federico 162, 164  
167, 323, 325, 338.  
Río 345  
Ríos Tiburcio 335  
Ríos, Tomás 84, 99, 321  
Riva Agüero, José de la 17,  
18, 20, 21, 22, 303.  
Rivas, Aniceto 336  
Rivera, José 337  
Rivera, José E. de 323  
Riveros Galvarino 225, 237,  
250, 256, 257, 259, 262, 267,  
269.  
Robles, Aparicio 336

Robertohn, Gordon 20  
Robinson, Eduardo 9, 324  
Rockefeller 289  
Rocha 70  
Rodgers, John, 130  
Rodil, José Ramón 23, 29,  
31, 32, 38.  
Rodríguez, Baltazar 320  
Rodríguez, Carlos 259, 342  
Rodríguez, G. 357  
Rodríguez, José M. 324, 334  
Rodríguez Melitón 218, 239  
Rodríguez, Pedro 336  
Rodríguez, Peña 7.  
Rodríguez Salazar, Pedro  
163, 322.  
Rodríguez, (com.) 129  
Roel, Pedro 128  
Romero, César 342  
Romero, Domingo 322  
Rojas Eduardo 321  
Rojas Juan 321  
Rondizzoni, Francisco 323  
Roosevelt, Teodoro 241  
Rosas, José 324, 325  
Ross 73  
Rossel, Emilio 324  
Rotalde, Felipe M. 334  
Rouillón, Manuel 128  
Ruedas, Jerónimo 65  
Ruidías, Modesto, 337  
Ruiz, Dolores 215  
Ruiz Lozano 4  
Ruiz, Marcial 322  
Ruiz, Raimundo 324  
Rujel, Manuel 167.

«S»

Saavedra 157, 308  
Sáenz Francisco 99  
Salamanca 225  
Salas, Agustín 337  
Salas, Javier 356  
Salas, José 335  
Salas Valdez, José 308

Salaverry, Felipe Santiago  
39, 47, 48, 49, 50, 51, 313.  
Salaverry, Juan 273, 322  
Salazar, Apolinario 337  
Salazar Mazarredo, Eusebio  
106, 107, 108.  
Salazar, Miguel 337

- Salazar, Tomás. 336  
Salcedo, José María 92, 139  
141, 142, 143, 157, 158, 159,  
300, 309.  
Salinas, N. 167  
Salón General (barco) 37  
Salsby 187  
Samamé, José M. 325  
Sánchez Barcaistegui, Victo-  
riano 123.  
Sánchez Carrión, José Faus-  
tino 26.  
Sánchez, Francisco 323  
Sánchez Lagomarcino, José  
112, 113, 125, 188, 338.  
Sánchez, Leopoldo 149, 189,  
266, 321.  
Sánchez, Manuel 324  
Sandi, Luis 144  
Salmón 63  
San Donás 20  
San Julián, Alonso 32, 40,  
309, 310.  
San Martín, Emilio 270  
San Martín, José de 3, 7, 8,  
9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18,  
21, 38, 44, 182, 300.  
San Martín (barco) 303  
Sanoni 99  
San Román, Miguel Pas-  
cual 84.  
Sans, Oliverio 342  
Santa Cruz, Andrés 19, 20,  
21, 32, 38, 48, 49, 50, 51, 55,  
56, 58, 60, 62, 63, 64, 65, 71,  
75, 77, 80, 183, 300.  
Santa Cruz (barco) 52, 56,  
57, 62, 65, 72, 76, 77, 78, 79.  
Santa María 183  
Santillán, Pedro 69, 310  
Santillana, Gerardo 239, 334  
Sánz, Francisco 320  
Saravia, Eduardo 320, 321  
Sarria, Alejandro 322  
Sarria, Samuel 322  
Sarroat, Juan Bautista 303  
Sauri, Manuel 49, 308, 309  
Schneider 295  
Sealy 49  
Segnoret, León 61, 71, 270  
310.  
Seguín, Enrique 323  
Seminario, José F. 342  
Seminario y del Castillo,  
Luisa Josefa 246  
Seminario 246  
Serrano, Rodolfo 347  
Swart, A. 333  
Sibrinón, William 324  
Sifuentes, Juan 336  
Silva, Manuel 324  
Silva, Pedro 324  
Silva Rodríguez, José Ma-  
ría 57, 90, 99, 102.  
Silva, Víctor Domingo 355  
Silvester, Enrique 75  
Simpson, Enrique 59, 66, 67,  
68, 70, 72, 76, 77, 78, 83, 189,  
201, 265.  
Smith, Bernardo 164, 167,  
322.  
Smith, George 336  
Smith, Henry 336  
Sócrates (barco) 288  
Solares 102  
Sologuren, Manuel 323  
Soroa, Joaquín 309  
Soto, Pablo 337  
Sotomayor, Federico 334  
Sotomayor, Rafael 194, 203,  
224, 230, 233, 235, 236, 237,  
256, 262, 279.  
Soyer, Salvador 9, 56  
Spiel, Francisco 336  
Spry 14, 22  
Stanley 211  
Stevenson, W. B. 356  
Stewart, Jameson 323  
Stodart, James 322  
Strand, Alfredo 336  
Suárez, José 336  
Sucre, Antonio José de 19,  
20, 38.

«T»

- Taboada, Enrique 324  
 Taboada y Lemos, Virrey 5  
 Tafur, Manuel M. 284, 285, 323.  
 Talavera, Fidel 337  
 Tapia, Mariano 324  
 Távara, Santiago 144, 323, 334.  
 Tejeda, Ramón 335  
 Tellería, Julio 139, 143, 321  
**Teniente Rodríguez** (barco) 295.  
 Terry, Francisco 101 324  
 Tezanos Pinto, Jorge 322  
 Thomas (Contmte.) 85  
 Thompson, Manuel 323  
 Thompson, Tomás 315  
 Thomson, 115, 190, 203, 256, 257, 280.  
 Thorne, Carlos 150, 323  
 Thornicroft, 272, 277  
 Tizón, Carlos B. 334  
 Tizón, Honorato 321, 325, 333.  
 Tizón, Rómulo 324  
 Tizón, Ulpiano 322  
 Tizón, 284  
 Toledo, Francisco de 4  
 Topete, Juan Bautista 123, 127.  
 Toro, Luisa 346  
 Toro 344  
 Torre Tagle, Bernarlo 12, 17, 20, 303.  
 Torre Ugarte, Daniel 324  
 Torres, Causano 292  
 Torres, José Félix 336  
 Torres Quiroga 57  
 Torrico, Santiago 274, 284, 323.  
 Torrico 84, 85  
 Trenneman, Ricardo 335  
 Tristán, Tomás 337  
 Tristán 14  
 Tucker 143, 145, 283.

«U»

- Ugarte, Heriberto 321  
 Ugarte, Juan 324  
 Ugarte, Manuel 270  
 Ugarteche, José M. 334  
 Ulloa, Melchor 167, 322  
 Unanue, Pedro 336  
 Unga, Mariano 337  
 Uraga, Manuel 61  
 Ureta, Gaspar 143, 201  
 Urías Lino, 337  
 Uribe, Luis 206, 207  
 Urrutia, José 322  
 Usborne 62.

«V»

- Valcárcel, Carlos 123  
 Valcárcel, Miguel 336  
 Valderrama, Manuel 169, 324.  
 Valdez 19  
 Valdez Vergara, Francisco 355.  
 Valdez, (General) 21, 304  
 Valdivia, Celestino 337  
 Valdivia, Horacio 322  
 Valdivieso, José Antonio 124  
 Valdivieso, Juan 323  
 Valdivieso, Ramón 346  
 Valencia, Ramón 309

- Valle, 281, 319  
Valle, Aristóbulo del 249  
Valle, Benjamín 321  
Valle Riestra, Antonio 18 41,  
50, 51, 94, 308, 312, 315.  
Valle Riestra, Antonio (hi-  
jo) 281, 282, 310.  
Valle Riestra, Domingo 41,  
63, 68, 88, 91, 143, 269, 284,  
308, 310, 334.  
Valle Riestra, Ramón 91, 93,  
107, 284, 322.  
Vallesillos, José 337  
Vanderbilt (barco) 131  
Varas, Antonio 210  
Varea 143, 282, 283  
Varela, Justo 128  
Vargas, Adrián 144, 281  
Vargas, Eloy 324  
Vargas, José 337  
Vargas M., Nemesio 355  
Vargas Ricardo 151, 324 325  
Vargas, Víctor 337  
Varnish, Samuel 336  
Váscones 110  
Vásquez, Carmen 337  
Vásquez, Juan 322  
Vásquez, Manuel 324  
Vavasseur 202, 256, 266, 270  
Vegas García, Manuel I. I,  
III, IV, 351, 352, 353, 354,  
358.  
Vegas García, Ricardo  
(R. V. G.) VI  
Velarde, Carlos 323  
Velarde, Jorge 206  
Velasco 94  
Velásquez, José 336  
Villarán, Héctor 342  
Velásquez (Gral.) 286  
Vélez 283  
Vera, Manuel 342  
Vera, Ricardo 324  
Verdesoto, Manuel 337  
Vial, Benjamín 345, 346  
Vial o Viel, Oscar 190, 248,  
346.  
Vickers Sons's and Maxim  
290.  
Vicuña Mackenna, Benjamín  
58, 183, 186, 224, 250, 262,  
271, 273, 347, 355, 356.  
Vidal, Francisco de 76, 84,  
85, 98.  
Vidal, Manuel 323  
Vidaurre, Manuel M. 323  
325.  
Vieira 64, 310  
Vieytes, Fernando 284  
Vigil, Aristides 322  
Vilcahuamán, Mariano 337  
Vildoso, Julio 322  
Villalobos, Manuel 324  
Villamar, José 324  
Villamonte, Jesús 324  
Villanueva, Pedro 270  
Villar, Manuel 40, 84, 112,  
114, 137, 141, 159, 255, 300,  
310, 321, 334.  
Villa Real, Juan 337  
Villavicencio, Alfredo 342  
Villavicencio, Conrado 334  
Villavicencio, Manuel A. 102,  
189, 215, 253, 255, 258, 260,  
261, 262, 275, 285, 293, 342.  
Villegas, José V. 321  
Vivanco, Agustín de 58 84,  
98, 109, 168.  
Vivero, José Pascual de 16,  
18.  
Vivero, Tomás 40  
Voruz 189, 256.

**«W»**

Waddington 220  
Walker 281  
Walker Martínez 183  
Wallen, Carlos 324  
Wertheman,, Arturo 145  
West, Teodoro 144, 323  
Whitehead 174, 175, 176, 290

Wickhan 9  
Wigram 91  
Wilson, Belford 49  
Wilson Croker, John 73  
Williamson, Jorge 40, 337  
Wright, Elizabeth 16  
Wright, Tomás (Comodoro)  
24, 27, 28, 39, 40.

**«Y»**

Yarrow 267, 271, 290, 297  
Yeves, Estesse 335  
Yllingrot, Juan 7, 32, 265

Young, Jorge 9, 22, 23, 56,  
60, 307, 308.  
Yrigoyen 200.

**«Z»**

Zaldívar Juan 281  
Zaldívar, Miguel 66, 68, 310,  
315, 317.  
Zaldívar (barco) 77, 83  
Zapata, Manuel 246  
Zapatel, Francisco 324

Zavala, (hijo) 133  
Zavala, (padre) 133  
Zavala, José A. 321, 325  
Zegarra, Mariano 337  
Zevallos, Pedro 337.

## INDICE GEOGRAFICO

### «A»

- Abrolhos, 150  
Abtao, 87, 113, 115, 116, 117, 133, 137, 216, 259, 282, 321.  
Abtao (barco) 190, 191, 203, 216, 222, 223, 228, 229, 230.  
Acari, 96  
Aconcagua, (barco) 286  
Agua Santa, 85  
Aipena, 145  
Alacrán, (Isla) 146, 260, 284,  
Alay (barco) 252  
Alemania, 288  
Amazonas, 102, 144, 289, 293, 295.  
Amazonas (barco) 87, 91, 92, 96, 97, 98, 99, 110, 112, 115, 116, 117, 137, 191, 252, 255, 256, 259, 269, 320.  
América 9, 16, 26, 30, 37, 87, 152, 181, 202, 249, 330, 332, 342, 356.  
América (barco) 18, 91, 111, 112, 114, 137, 141, 143, 146, 147, 284, 291, 293, 294, 322.  
América del Sur, 32, 182  
América Española 4,  
Ancash 300  
Ancón 8, 12, 72, 272, 275, 287, 297.  
Ancud 27, 138, 141, 151  
Andes 181  
Angamos 187, 213, 237, 241, 243, 247, 249, 251, 252, 279, 343, 345, 346.  
Angamos (barco) 191 255, 257, 258, 267, 268, 272, 274, 277.  
Angoteros 292  
Annapolis 290  
Antillas 111  
Antofagasta 165, 185, 191, 192, 197, 203, 210, 212, 216, 223, 224, 228, 229, 230, 235, 236, 237, 248, 300, 338, 347.  
Apurímac (Río) 292  
Apurímac (barco) 92, 98, 99, 101, 110, 112, 113, 114, 116 117, 138, 141, 142, 147, 155, 160, 163, 168, 215, 247, 321.  
Aranta 63  
Arauco 142  
Arequipa 63, 86, 89, 98, 109, 258, 285, 300 316.  
Argentina, República 6, 8, 21, 159, 184, 275.  
Arica 20, 21, 23, 31, 49, 50, 56, 64, 65, 66, 85, 97, 98, 99, 109, 110, 112, 145, 147, 165, 183, 191, 192, 193, 195, 197, 198, 199, 200, 202, 203, 204, 215, 218, 220, 221, 223, 224, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 237, 238, 247, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 258, 259, 261, 262, 263, 267, 280, 284, 310, 332, 333, 337, 339, 357.  
Arica (barco) 99  
Arno (barco) 233, 266, 273, 276, 277.  
Asia (barco) 26, 27, 28, 30, 304.  
Atlántico (Océano) 111, 144  
Australia 4  
Ayacucho III, 29, 31, 45, 107, 182, 183, 292, 300, 337, 353.  
Ayacucho (barco) 201, 218  
Azuá (Punta) 72.

«B»

- |                                 |                               |
|---------------------------------|-------------------------------|
| Bahama, Canal de 150            | 113, 139, 159, 184, 185, 186, |
| Bahía 150, 153, 290             | 195, 196, 202, 220, 232, 249, |
| Ballenitas 252                  | 290, 292, 340, 352, 356, 359. |
| Barbados 150                    | Boquerón 269                  |
| Barcelona 246                   | Borja 232                     |
| Barranca 76                     | Boston 138                    |
| Barranco 275                    | Bragman 283                   |
| Bellavista (Callao) 91, 97      | Brasil 292                    |
| 152, 294.                       | Brest 140                     |
| Bilbao 133                      | Buena Esperanza (cabo) 97,    |
| Birkenhead 111                  | Buenos Aires 5, 10, 17, 18,   |
| Blackpool 290                   | 331, 332.                     |
| Boca Chica 112                  | Burdeos 293.                  |
| Bolivia 38, 55, 56, 84, 87, 89, |                               |

«C»

- |                                 |                                     |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| Cabos de Hornos 44, 133         | 197, 202, 203, 211, 216, 218,       |
| Cabo Verde 291                  | 219, 220, 221, 222, 223, 226,       |
| Cabo Virgenes 153               | 233, 234, 235, 249, 251, 252,       |
| Cádiz 6, 26, 27                 | 253, 255, 258, 261, 263, 265,       |
| <b>Cahuapanas</b> (barco) 291   | 266, 267, 268, 271, 272, 274,       |
| Cajamarca 22                    | 275, 276, 279, 280, 282, 285,       |
| Camaronés 193                   | 287, 288, 290, 295, 297, 308,       |
| Calbuco 113                     | 309, 312, 317, 338, 352, 359.       |
| Calcuta 97                      | <b>Callao</b> (barco) 99, 101, 163, |
| Caldera 165, 223, 226, 227      | 288, 289.                           |
| California 87, 90               | Camaná 169, 263                     |
| Callao 5, 6, 7, 9, 10, 12, 17,  | Caquetá 293                         |
| 18, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, | Carnero (caleta) 142                |
| 29, 30, 31, 32, 37, 41, 42, 43, | Cartagena 138, 139                  |
| 44, 48, 50, 51, 56, 57, 58, 59, | Carrizal Bajo 223                   |
| 60, 61, 64, 65, 67, 69, 70, 71, | Casma 77, 78, 79, 80, 92, 252,      |
| 72, 75, 76, 77, 87, 89, 91, 92, | 255, 300.                           |
| 96, 97, 98, 100, 102, 105, 107, | Cavite 133                          |
| 108, 109, 111, 112, 115, 116,   | Ceará 150                           |
| 117, 119, 121, 122, 125, 126,   | Centro América 60, 281, 287         |
| 129, 130, 131, 132, 133, 142,   | Cerro Azul 12, 71                   |
| 143, 147, 151, 153, 154, 155,   | Cerro Calvario 84                   |
| 157, 163, 165, 167, 172, 185,   | Cerro Moreno 237                    |
| 186, 191, 192, 193, 195, 196,   |                                     |

**Cobija** 12, 21, 47, 49, 50, 65, 66, 91, 92, 151, 165, 213, 221, 229, 313, 315.  
**Colán** 94  
**Cololué (islotos)** 204  
**Colombia** 4, 15, 20, 24, 30, 32, 38, 45, 138, 246, 293.  
**Colombia (barco)** 176,  
**Colombo (barco)** 42  
**Concepción (Chile)** 64  
**Concepción (Regimiento)** 286.  
**Constantinopla** 252  
**Copiapó** 64  
**Copiapó (barco)** 241  
**Coquimbo** 50, 122, 235, 236, 312.  
**Coquimbo (barco)** 235  
**Córcega** 246  
**Coronel** 290, 291  
**Cuba** 87, 150, 282, 283,  
**Cuenca** 38  
**Cumba** 256  
**Curayacu** 300  
**Cuzco** 29, 89, 249, 300  
**Cuzco (barco)** 291.

### «CH»

**Chacabuco** 8  
**Chacabuco (barco)** 31, 183, 190, 191, 248, 277.  
**Chacao** 137, 138  
**Chachapoyas** 89,  
**Chancay** 25, 274, 275  
**Chanchamayo** 95  
**Chanchamayo (barco)** 158 160, 276.  
**Chañaral** 223  
**Charrúa (barco)** 287  
**Chayahué** 112, 113, 116, 117  
**Checa** 303  
**Chiclayo** 101, 249  
**Chilca** 75, 155  
**Chile V,** 4, 6, 8, 9, 12, 13, 16, 17, 18, 21, 26, 31, 38, 43, 48, 50, 52, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 65, 71, 73, 77, 78, 83, 98, 105, 112, 115, 116, 119, 120, 132, 133, 138, 139, 157, 159, 161, 167, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 194, 195, 201, 204, 210, 212, 222, 223, 224, 225, 227, 231, 232, 235, 246, 249, 255, 263, 265, 273, 279, 284, 315, 338, 343, 355, 356, 357.  
**Chiloé (Archip.)** 19, 21, 44, 113, 116, 355.  
**Chimborazo (barco)** 27, 28, 30.  
**China** 91, 97, 247, 287,  
**Chincha** 6, 96  
**Chincha (islas)** 92, 98, 107, 165.  
**Chipana** 193  
**Chorrillos** 51, 75, 95, 275, 284. 311.  
**Chupadores (boca)** 60  
**Chuquisaca** 18.

### «D»

**Demarara** 150  
**Desaguadero** 292  
**Desolación** 290  
**Dublín (barco)** 85  
**Duende** 263.

«E»

Ecuador 4, 7, 99, 100, 101, 113, 287, 293.  
 Elizabeth (isla) 141  
 Elmore Court 16  
 El Pelado (islote) 76  
 Ene 292  
 España 5, 19, 26, 29, 31, 38, 83, 94, 100, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 113, 121, 122, 133, 138, 140, 149, 182, 183, 288,

290, 351, 353, 335, 360.  
 Essex (barco) 307  
 Estados Unidos 92, 108, 111, 143, 148, 161, 241, 283, 288, 291, 295, 296, 297, 352.  
 Eten 161, 255  
 Europa 14, 105, 108, 143, 157, 161, 185, 248, 254, 255, 267, 291, 308, 341, 345.

«F»

Ferrol 12  
 Filipinas 16, 133, 143  
 Fortuna (isla) 283

Francia 23, 100, 140, 220, 291  
 Funchal 140.

«G»

Galápagos (Archip.) 7, 102  
 Glasgow 287  
 Gloucester 16  
 Granada (barco) 282  
 Gran Bretaña (véase Inglaterra).  
 Gran Colombia 37, 38, 46  
 Greenhite 153  
 Greenwich 150  
 Guaitecas 113

Guayaquil 5, 6, 12, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 24, 26, 27, 29, 30, 32, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 51, 56, 59, 60, 71, 73, 87, 88, 99, 100, 101, 119, 289, 295, 308, 309, 352, 359.  
 Guayas (Río) 41, 61  
 Guayas (barco) 13, 14, 15, 23, 25, 38.

«H»

Habana (barco) 360  
 Haití 283  
 Heredia (barco) 108  
 Holyhead 140  
 Holland 295  
 Hong Kong 97, 289  
 Hormigas de Afuera 72  
 Huacho 9, 26, 58, 72, 73, 75, 78, 255, 310.

Huamachuco 21, 26, 284 285  
 Huanchaco 21, 58, 59, 61, 94  
 Huanillos 193, 201, 251  
 Huaraz (barco) 99, 101, 112  
 Huarmey 79  
 Huasco 64, 223  
 Huaura 9  
 Huito 117, 129, 137

«I»

- |                               |                                    |
|-------------------------------|------------------------------------|
| Ibero-América 187             | 212, 213, 220, 221, 222, 226,      |
| Ica 14                        | 227, 233, 237, 330, 332, 344.      |
| Ica (barco) 29, 304           | <b>Iquique</b> (barco) 9, 99, 107, |
| Ilo 300                       | 112.                               |
| Ilo (barco) 333               | Iquitos 87, 102, 144, 289,         |
| Independencia 256             | <b>Iquitos</b> (barco) 291         |
| Inglaterra 3, 85, 86, 87, 91, | Islay 47, 63, 66, 96, 109, 233,    |
| 97, 102, 112, 141, 153, 170,  | 315, 317.                          |
| 183, 186, 288, 289, 344.      | Italia 291, 343                    |
| Iquique 165, 167, 168, 172,   | <b>Itata</b> (barco) 227           |
| 177, 181, 186, 192, 194, 196, | <b>Izcuchaca</b> (barco) 112       |
| 197, 200, 203, 204, 205, 210, |                                    |

«J»

- |                           |                                      |
|---------------------------|--------------------------------------|
| Jamaica 283               | Junín 27, 183, 246                   |
| Japón 87                  | <b>Junín</b> (barco) 52, 56, 65, 66, |
| Juan Fernández (isla) 57, | 67, 68, 72, 311, 315, 317, 318.      |
| 64, 113.                  |                                      |

«K»

- |          |              |
|----------|--------------|
| Kiel 288 | Kingston 283 |
|----------|--------------|

«L»

- |                                  |                                    |
|----------------------------------|------------------------------------|
| La Breña 285                     | <b>Lexington</b> (barco) 71        |
| La Concepción (Chiclayo)         | Lima, I, VI, 7, 8, 12, 14, 18,     |
| 101.                             | 19, 25, 32, 62, 65, 69, 73, 75,    |
| Lambayeque 390, 352              | 80, 83, 84, 86, 87, 89, 100,       |
| La Palma 95                      | 106, 107, 110, 120, 121, 122,      |
| La Paz 64, 231, 300              | 142, 144, 148, 153, 157, 162,      |
| La Pedrera 293                   | 177, 181, 182, 183, 186, 196,      |
| La Punta 28, 266, 269, 294       | 215, 249, 254, 261, 275, 282,      |
| <b>Lautaro</b> (barco) 6, 9, 191 | 289, 292, 297, 300, 309, 311,      |
| Lepanto 246                      | 338, 339, 341, 351, 355.           |
| <b>Lepanto</b> (barco) 360       | <b>Lima</b> (barco) 266, 268, 274, |

288, 290, 295, 352, 358, 359.  
**Limarí** (barco) 228, 230, 264  
Liverpool 140  
Loa 193  
**Loa** (barco) 92, 95, 98, 99,  
122, 124, 128, 129, 142, 168,  
191, 232, 235, 237, 238, 242,  
251, 259, 271, 272, 274, 279,  
323.

Lobitos 292  
Lobos (islas) 92  
Lobos de Afuera 61  
Londres 91, 92, 97, 111, 140,  
170, 215, 231, 249.  
Loreto 102, 144, 162  
Lota 218  
Low 113, 151.

### «M»

**Macedonia** (barco) 9, 14, 18,  
20, 24, 26, 27, 30, 37.  
**Madre de Dios** (Río) 292  
Madrid 62, 133, 290  
**Magallanes** (Estrecho) 18,  
141, 151, 184, 225, 226, 232,  
289, 291.  
**Magallanes** (barco) 158, 184,  
190, 191, 193, 194, 201, 219,  
222, 223, 225, 228, 229, 230,  
256, 257, 263, 277, 344.  
**Maipú** (barco) 6, 7, 141, 142  
Mairo 162  
**Mairo** (barco) 138, 143  
Mairo (puerto) 144  
Maldonado 141  
Malpelo 39, 68  
Manseriche 145  
Mapasingue 100  
Maquillana (Boca) 60  
Maranhao 150  
Marañón 144, 145  
**Marañón** (barco) 149, 150,  
160, 325.  
Mar Caribe 149, 283  
Marianas (Archip.) 4

**Marquesas** (Archip.) 4  
Marruecos 18  
Matarani 66a  
Matucana 249  
Maule 181  
Mauri 292  
Méjico 87  
Mejillones 172, 236, 241, 313  
Mejillones (de Bolivia) 217,  
218, 223, 229.  
Mejillones del Perú 201  
Mersey 140  
Miraflores (Lima) 122, 278.  
284, 285.  
Missisipi 148  
Mole (punta) 66a  
Mollendito 66a  
Mollendo 165, 192, 201, 203,  
216, 233, 237, 253, 256, 297,  
358.  
Montevideo 133, 151, 153,  
290.  
Moroná 144  
**Moroná** (barco) 102, 144  
Morro Solar 275  
Moycbamba 89

### «N»

Nac 161  
Nacacuya 144  
**Nancy** (barco) 12

Nantes 111  
Napo 293  
**Napo** (barco) 102, 144, 145,

162, 297.  
Nassau 150  
Nazca 49  
Negra (Roca) 98

New Orleans 149  
New York 87  
Nicaragua 220, 282, 283

«O»

Oroya (barco) 187, 189, 202, 254, 255, 262, 263, 266, 278.  
216, 220, 221, 226, 217, 228, Otway 151.

«P»

Pabellón de Pica 50, 51, 99,  
194, 201, 217, 281, 312, 313,  
315.  
Pacasmayo 89, 94, 106, 255  
Pacífico, Océano IV, 8, 18,  
22, 26, 29, 101, 121, 139, 141,  
144, 145, 147, 165, 166, 169,  
181, 183, 185, 226, 232, 278,  
281, 284, 292, 327, 338, 341,  
343, 355, 356, 357.  
Packer (cabo) 332  
Pacocha 159, 170, 175, 176,  
254, 259, 266.  
Pachitea 47, 144, 163  
Pachitea (barco) 149, 325  
Paita III, 9, 40, 41, 59, 60,  
61, 84, 88, 94, 97, 100, 161,  
162, 246, 248, 252, 309, 359.  
Palcazú 144  
Panamá 9, 26, 42, 43, 44, 119,  
172, 202, 220, 221, 233, 246,  
252, 289, 295, 359.  
Pan de Azúcar 223  
Paposo 230  
Papudo 113  
Paquete de Maule (barco)  
123, 126.  
Paquete de Vilos 139  
Páquica 237  
Pará 289  
Paracas 8, 297  
París 220, 341, 343  
Pastaza (barco) 102, 144  
Patillos 218, 221  
Pativilca 24  
Paucarpata 63, 66, 70, 315  
Pensacola 149  
Pernambuco 150  
Perú I, III, IV, 4, 5, 6, 7, 8,  
10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 20,  
21, 22, 23, 24, 25, 27, 29, 30,  
33, 37, 38, 43, 44, 48, 50, 52,  
53, 55, 56, 57, 58, 61, 62, 64,  
65, 66, 83, 85, 86, 87, 88, 89,  
90, 94, 100, 102, 105, 107, 109,  
111, 114, 119, 120, 121, 122,  
130, 138, 139, 141, 142, 143,  
144, 145, 147, 148, 152, 153,  
157, 162, 166, 168, 177, 181,  
182, 183, 184, 185, 187, 188,  
195, 197, 201, 202, 206, 213,  
231, 232, 233, 241, 243, 246,  
248, 250, 265, 279, 289, 290,  
292, 297, 299, 300, 304, 308,  
310, 313, 317, 327, 332, 339,

343, 345, 346, 352, 353, 354,  
 355, 356, 360.  
**Perú** (barco) 75, 76, 78, 79,  
 85, 287, 290.  
**Pichincha** (barco) 27, 28, 30,  
 32, 39, 40.  
 Pichis 144  
**Pilcomayo** (barco) 158, 165,  
 167, 168, 172, 186, 189, 191,  
 193, 194, 195, 201, 221, 222,  
 233, 236, 252, 253, 254, 255,  
 267, 268, 275, 277.  
 Pimentel III, 101, 351, 352,  
 359.  
 Pisagua 165, 168, 169, 172,  
 192, 201, 204, 215, 218, 221,  
 233, 237, 284, 300, 329.  
 Pisco 7, 12, 16, 65, 73, 151,  
 155, 253, 258, 297, 300, 352.  
 Piura 246, 249, 292, 352, 359  
 Playa Ancha 64  
 Playa Parda 153  
 Plymouth 153  
 Port Royal 308  
 Posesión 141, 153  
 Pozuzo 144  
 Puerto Angosto 153  
 Puerto Cobre 228  
 Puerto Gallegos 141  
 Puerto Low 113, 151  
 Puerto Madryn 290  
 Puerto Naranjo 150  
 Puerto Pizarro 293  
 Puerto Plata 283  
 Puná 57, 60  
 Puno 89  
**Puno** (barco) 248, 291  
 Punta Angamos 237, 334, 343  
 Punta de Aguja 161  
 Punta Arenas 39, 141, 151,  
 153, 225, 232, 281.  
 Punta Barranco 122  
 Punta Coles 173, 253  
 Punta Folch 293  
 Punta Gruesa 208, 210, 275,  
 Punta Jara 228  
 Punta Malpelo 39  
 Punta de Mejillones 218  
 Punta Parada 95  
 Punta Picata 264  
 Punta Pichalo 168, 175, 204  
 Punta Tetas 237  
**Putumayo** (barco) 102, 144.

### «Q»

Quilca 20, 23, 29, 31, 63, 72,  
 165, 172, 255, 258.

Quilpué 113

Quiriquina 64.

### «R»

Ragged 150  
 Reque 249  
**Rímac** (barco) 87, 89, 90, 92,  
 93, 95, 96, 191, 217, 223, 224,  
 225, 226, 233, 235, 241, 252,

255, 266, 275, 345, 356.  
 Río de Janeiro 97, 140, 150,  
 151.

Roma 246.

«S»

- Sachaca** (barco) 98, 99, 124, 128, 143, 324.  
**Saint Maló** 23  
**Salaverry** 297, 352, 359  
**Sama** 256, 262, 264  
**Samaná** 150  
**Samanco** 26  
**Samuda** 111  
**San Antonio** (Chile) 64  
**San Bernardo** (Chile) 337  
**San Blas** 60  
**San Carlos de Ancud** 26  
**San Francisco** (Calif.) 90, 105, 295.  
**Sangallán** 203  
**San Juan** (Lima) 278, 284  
**San Juan del Sur** 282  
**San Lorenzo** (Isla) 12, 24, 27, 28, 32, 57, 60, 69, 70, 76, 101, 120, 122, 126, 128, 143, 155, 202, 266, 267, 268, 269, 273, 274, 275, 277, 295, 352.  
**San Mateo** 18  
**San Mateo** (Colombia) 271  
**San Miguel de Piura** 245  
**San Nicolás** 232  
**San Nicolás** (Bahía) 216  
**San Pedro** (Bahía) 140  
**San Ramón** (Tarma) 95  
**San Remo** 343  
**Santa** 21, 25, 61, 77, 78, 80, 300.  
**Santa Catalina** 89  
**Santa Clara** (isla) 39  
**Santa Elena** (isla) 97  
**Santa María** 6  
**San Thomas** 150  
**Santiago** 224, 345, 346  
**Santiago** (barco) 287  
**Santiago** (Regimiento) 286  
**San Vicente** 153  
**San Vicente de Cabo Verde** 140, 290.  
**Sarayacu** 89  
**Sarco** 235  
**Sechura** 161  
**Singapoore** 97  
**Smith** (Canal) 151  
**Socabaya** 51  
**Socabaya** (Barco) 52, 56, 63 64, 65, 67, 72, 77, 311, 315, 316, 317.  
**Spano** (Barco) 12  
**Sudamérica** 17, 152, 219, 356  
**Supe** 23, 76, 77.

«T»

- Tacna** 86, 196, 232, 257, 258, 315, 340, 357.  
**Talambo** 106  
**Talcahuano** 6, 7, 64, 71, 89, 97, 141, 151, 308.  
**Taltal** 227, 228, 263  
**Tambo** (Río) 292  
**Tambo** (barco) 102  
**Tarapacá** 192, 279, 355  
**Tarqui** 46  
**Tetuán** 150  
**Thames** (barco) 140, 141  
**Titicaca** 103, 160, 161, 287, 360.  
**Tocopilla** 193, 216, 218, 221, 222, 227, 229, 263.  
**Tolten** (barco) 158, 191,  
**Tongoi** 235, 238  
**Topeka** (barco) 288  
**Trafalgar** 16,  
**Trujillo** 22, 25, 287, 352  
**Tumbes** 60, 293

Tumbes (barco) 92, 98, 99,  
100, 109, 124, 127, 133, 147,  
160, 168, 282, 323.

Turquía 251.

«U»

Ucayali 47, 89, 144, 163  
Ucayali (barco) 98, 99  
Urcos (barco) 266, 269, 273,

274, 277.  
Urubamba 89.

«V»

Valdivia (barco) 217, 227  
Valencia 246  
Valparaíso 6, 17, 22, 31, 48,  
50, 57, 58, 60, 61, 62, 64, 66,  
71, 112, 113, 115, 116, 119,  
120, 130, 133, 137, 141, 142,  
143, 182, 183, 185, 191, 204,  
210, 221, 222, 225, 242, 248,  
289, 307, 312, 315, 330, 343,  
345, 346, 355.  
Valparaíso (barco) 52, 56,

58, 59, 60, 62, 71, 73, 76, 77,  
78, 79, 316, 318.  
Valparaíso (Regimiento) 286  
Venezuela 287  
Verdún 343  
Vergara (España) 94  
Vilcanota (barco) 287  
Villa de Madrid (barco) 109,  
113, 114, 117, 123, 126, 133,  
Vitor 51, 313.

«W»

Waterloo 278, 356

Westminster Hill 232

«Y»

Yanacocha (barco) 50, 51,  
52, 56, 59, 60, 61, 65, 71, 312.  
Yapurá (barco) 103  
Yavarí 144  
Yavarí (barco) 103  
Ynagua 150

Yngavi 84  
Ytata (barco) 217  
Yte 256  
Yungay 80, 84, 224  
Yungay (barco) 84, 85.

# INDICE GENERAL

Nota Preliminar .....	Página I
Explicación Inicial .....	Página III

## LIBRO PRIMERO

### GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

#### CAPITULO I

##### Formación de la Marina y Gobierno de San Martín

Introducción.— Estado de la Marina colonial.— Expediciones marítimas anteriores a 1820.— Expedición de San Martín.— Orígenes inmediatos de la Marina Peruana.— El primer buque de guerra peruano.— San Martín inicia la organización de la Marina y se adquieren más buques. Se organiza una división naval de operaciones.— Sale a campaña la división Blanco Encalada.— Cochrane abandona para siempre las aguas del Perú.— Decretos navales de la Junta Gubernativa.— Partida de San Martín ..... Página 3.

#### CAPITULO II

##### Gobierno de Bolívar

Sublevaciones en la Escuadra.— Los vice-almirantes Guise y Vivero.— Se prepara la Escuadra para la campaña a intermedios.— Sale la Escuadra a campaña.— Consecuencia del caos político.— El bergantín "Congreso".— Motín del Callao y sus consecuencias.— Operaciones de Guise en el Callao.— Estado de las Escuadras beligerantes.— Entra Guruceta en el Callao.— Combate del 7 de Octubre.— Sale del Callao la escuadra española y se dispersa.— Zarpa la escuadra de Guise a Guayaquil.— Rendición del Callao.— Prisión y enjuiciamiento de Guise ..... Página 15.

**LIBRO SEGUNDO**

DE 1828 a 1836

**CAPITULO III****Guerra contra la gran Colombia**

Desarme y rearmamento de la Escuadra.— Bolívar nos declara la guerra y se alista la Escuadra.— Combate de Malpelo.— Asume Guise el mando de la Escuadra y sale a campaña.— Combate de Guayaquil y ocupación de la ciudad.— Termina la guerra.— Influencia del Poder Naval en la Independencia del Perú ..... Página 35.

**CAPITULO IV****La Marina en los gobiernos de Gamarra y Salaverry**

Período de desorden.— Dictadura de Salaverry.— Combates de Pabellón de Pica y del Callao ..... Página 47.

**LIBRO TERCERO****CONFEDERACION PERU-BOLIVIANA****CAPITULO V****Campañas Navales de los años 1836 a 1838**

La Confederación.— Las Escuadras del Perú y Chile.— Sorpresa del Callao.— Reanúdanse las hostilidades.— Sublévase la corbeta "Libertad" e iza bandera chilena.— Breve noticia de la expedición científica de Fitz-Roy.— Expedición de Blanco Encalada.— Campaña contra las costas chilenas.— Cuarta incursión marítima de los chilenos.— Combate de Islay.— Pérdida de la corbeta "Confederación".— De Abril a Octubre de 1838. .... Página 55.

## CAPITULO VI

## Campaña Naval hasta la terminación de la Guerra

Campaña de los corsarios.— Combate de Casma Página 75.

## LIBRO CUARTO

DE 1840 a 1866

## CAPITULO VII

## Desde el 2º Gobierno de Gamarra hasta el conflicto con España

Acción de Gamarra en el Gobierno.— La Marina.— Conflicto con Inglaterra.— Primer gobierno de Castilla.— Progreso de la Armada y nuevo conflicto con Inglaterra.— Expedición a la montaña.— Viaje del "Gamarra" a California.— Prosigue el desarrollo de la Marina.— Gobierno de Echeniche.— Naufragio de la "Mercedes".— Noel.— Vuelve Castilla al gobierno.— Naufragio del "Rímac".— La "Amazonas" da la vuelta al mundo.— Revolución del año 1856.— Conflicto con el Ecuador.— Ultimos acontecimientos de este período. . . . . Página 81.

## CAPITULO VIII

## Guerra con España y Campaña Naval del Sur de Chile

Causas de la guerra.— Ocupación de las islas de Chincha.— Vuelve Pinzón al Callao.— La Revolución.— Se declara la guerra a España.— Sale al sur una división naval.— Combate de Abtao.— Fracasa Méndez Núñez en su intento de destruir nuestra Escuadra.— Crítica de las operaciones navales en el sur de Chile. . . . . Página 105.

## CAPITULO IX

## Campaña del Callao

Viene al Callao la escuadra española.— Las fuerzas contendientes.— Combate del 2 de Mayo.— Comentarios.— Fin de las hostilidades. . . . . Página 119

## LIBRO QUINTO

DE 1866 a 1878

## CAPITULO X

## Acontecimientos en la Marina hasta el Gobierno de don Manuel Pardo

Los chilenos cañonean a la "Unión".— Adquisición de otros buques.— Viaje del "Huáscar" e "Independencia".— Va la escuadra a Valparaíso.— Sigue la escuadra en Valparaíso.— Exploraciones en la montaña.— Terremoto de Arica y pérdida de la "América".— Los monitores.— De 1870 a 1872.— Golpe de estado de los hermanos Gutiérrez. . . . . Página 135.

## CAPITULO XI

## Desde el Gobierno de Pardo hasta la Guerra con Chile

La Marina en 1872.— La Memoria de Marina en 1874.— Naufragio de la "Chanchamayo".— El personal superior de la Marina.— Sublevación del "Huáscar".— Combate de Punta Pichalo.— Combate de Pacocha.— Rendición del "Huáscar". . . . . Página 157.

## LIBRO SEXTO

## GUERRA CON CHILE

## CAPITULO XII

## Campaña Naval hasta el Combate de Iquique

Orígenes de la guerra.— Se declara la guerra.— Estado de nuestra Armada.— Las dos Marinas.— Primeras disposiciones.— Combate de Chipana.— Las Juntas de marinos.— Operaciones de ambas escuadras.— Combate de Iquique.— Combate de Punta Gruesa y naufragio de la "Independencia".— Consecuencias. . . . . Página 179.

## CAPITULO XIII

## Campaña Naval hasta la pérdida del "Huáscar"

La última semana de Mayo.— Operaciones de la escuadra peruana.— Combates nocturnos de Iquique.— Captura del "Rímac".— 3ª expedición del "Huáscar" y otras operaciones.— 4ª expedición del "Huáscar".— Combate de Antofagasta.— La "Unión" regresa a Magallanes.— 5ª y última expedición del "Huáscar".— Combate de Angamos.— Comentarios.— Averías sufridas por el "Huáscar".— Miguel Grau. . . . . Página 215.

## CAPITULO XIV

## Operaciones Navales hasta el asedio del Callao

Después de Angamos.— Captura de la "Pilcomayo".— Acontecimientos de Diciembre a Enero.— Primer bombardeo de Arica.— Ruptura del bloqueo por la "Unión".— Últimas excursiones al sur.— Combates del 6 y 7 de Junio en Arica. . . . . Página 251.

## CAPITULO XV

## El asedio del Callao

El puerto.— Iniciación del bloqueo — Primer bombardeo y combate nocturno del 23 de Abril.— Bombardeo del 10 de Mayo.— Combate nocturno del 24 de Mayo.— Voladura del crucero "Loa".— Prosigue el bloqueo.— Combates del 6 y del 11 de Diciembre.— Destrucción de los restos de la escuadra. . . . . Página 265.

## CAPITULO XVI

## Algunas acciones notables de nuestros marinos en tierra y en el extranjero

Antonio Valle Riestra en Centro América.— Leoncio Prado y Varea en Cuba.— Durante la guerra del Pacífico.— Guarnición de Marina. . . . . Página 281.

## CAPITULO XVII

## Después de la Guerra

Resurgimiento lento de la Marina.— Primeros barcos de guerra modernos y otros sucesos.— Actividades de la Marina hasta 1910.— Conflictos con el Ecuador y Colombia.— Aumento de la escuadra y modernización de sus servicios.— Reflexiones. . . . . Página 287

## A P E N D I C E S

Colección de documentos curiosos, cartas, etc., relacionados con la Marina.— . . . . . Página 301

## C O L O F O N

Biografía del autor y juicio sobre este libro.	Página 349
Bibliografía: . . . . .	Página 355
Relación de Servicios del C. de F. M. I. Vegas.	Página 358
<b>Indice Onomástico</b> . . . . .	Página 361
<b>Indice Geográfico</b> . . . . .	Página 379

**PUBLICACIONES DEL MUSEO NAVAL DEL PERU**

ELIAS MURGUIA, Julio J.

Fuentes para el estudio de la Historia Naval. T. 1. La Punta 1960.

ELIAS MURGUIA, Julio J.

La lancha torpedera "Alianza" en la Epopeya de Arica. (17 de marzo-7 de junio de 1880). Callao 1961.

ELIAS MURGUIA, Julio J.

Fuentes para el estudio de la Historia Naval. T.2. Callao 1962.

ELIAS MURGUIA, Julio J.

Comentarios biográficos respecto del Vicealmirante Bergasse du Petit Thouars. (Folleto) Callao 1962.

VEGAS G., Manuel I.

Historia de la Marina de Guerra del Perú. (1821-1823). 2a. edición, Lima 1973.

LOPEZ, Jacinto

Historia de la Guerra del Guano y el Salitre, o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú. Callao 1976.

CAIVANO, Tomás

Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia. 2 tomos. Callao 1977.

VEGAS G., Manuel I

Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1923. 3a. edición, Callao 1978.

