

HISTORIA *del* TRIPULANTE NAVAL

DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ S. XIX

DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS

RODOLFO CASTRO LIZARBE

Historia del tripulante naval de la Marina de Guerra del Perú. Siglo XIX

Historia del tripulante naval de la Marina de Guerra del Perú. Siglo XIX

Editor general
Marina de Guerra del Perú - Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina Cdra. 36 s/n. La Perla, Callao

Autor
Rodolfo Castro Lizarbe

Director de Intereses Marítimos
Contralmirante Juan Carlos Llosa Pazos

Coordinador general
Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann
Jefe del Departamento de Patrimonio Histórico y Cultura Naval
Dirección de Intereses Marítimos

Correctora de estilo
Alessandra Canessa

Diseño y diagramación
Brenda Ulloa

Primera edición
Tiraje: 500 ejemplares

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú n.° 2023-11868

Imprenta: Óptimos Editores
Jr. Recuay 283 - Breña, Lima.
optimos.peru@gmail.com | Telf.: 944997960
Lima, Perú

HISTORIA DEL

TRIPULANTE NAVAL

DE LA

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

SIGLO XIX

Rodolfo Castro Lizarbe

Dirección de Intereses Marítimos
La Perla, Callao
2023

ÍNDICE

Presentación **IX**
Prólogo **XI**
Introducción **XIX**

Capítulo 1: La Guerra de Independencia

La escuadra, su nacimiento: la toma del *Sacramento* 1
Enganche de marineros 21
Asuntos disciplinarios 39
Asuntos económicos 45
Pasar de la Plana Menor a la Plana Mayor 49
En las acciones navales 51
Infantería de Marina y Artillería de Marina 56
Resguardo marítimo 57
Condición social de la Plana Menor 58

Capítulo 2: La Guerra con España

De la vela al vapor 63
Combate de Abtao 75
Combate del 2 de mayo de 1866 83
Incorporación de las corbetas y los blindados 103

Capítulo 3: La Guerra con Chile

Situación de la Plana Menor en los años previos a la Guerra 115
Alistamiento de la escuadra 140
Los primeros fuegos: Chipana, Mollendo y Pisagua 157
Combates de Iquique y Punta Grueso 165
Incursiones del *Huáscar* y otros episodios de la campaña marítima 195
Combate de Angamos y pérdida de la *Pilcomayo* 216

Capítulo 4: La Guerra con Chile - Bloqueos de Arica y el Callao

Combate de Arica del 27 de febrero de 1880 265
Doble ruptura del bloqueo de Arica 271
Inicios del bloqueo del Callao 292
Fin del bloqueo de Arica 309
Hundimiento del *Loa* 331
Continúan los bombardeos y combates en el Callao 347
Hundimiento de la *Covadonga* 354
Incursiones a la isla San Lorenzo del 16 y 17 de setiembre de 1880 364
Andanzas de Paul Boyton y sus torpedistas de la *Alacrán* 373
Los pioneros submarinistas 386
Últimas acciones del bloqueo del Callao 395
Autodestrucción de la Escuadra 406

Capítulo 5: La Guerra con Chile - en las campañas terrestres

Campaña de Tarapacá: las columnas navales de Pisagua e Iquique 412
En la batalla de Tacna y las baterías de Arica 427
Defensa de Lima 470
La frustrada tercera batalla y la caída de Lima 518
En la Resistencia: un marinero iqueño, un condestable italiano, un soldado del *Huáscar* y dos patriotas chorrillanos 525

Epílogo: La posguerra

Unos pocos buques 535
Los rumbos del personal 539
Guerras civiles y otros desórdenes internos 547
Los matriculados continúan, pero aparecen problemas 550
Resurge la Escuela de Grumetes 551
Arriban al Callao y a Lima los restos de los caídos en la Guerra con Chile 554

Fuentes

Archivos 565
Referencias bibliográficas 567

Anexos 593

PRESENTACIÓN

El libro que tiene entre sus manos es una interesante historia del devenir del Tripulante Naval, principalmente a bordo de las unidades navales del siglo XIX de la Marina de Guerra del Perú. En las siguientes páginas se da a conocer la importancia de aquel componente humano que dinamizó la vida a bordo de los buques peruanos que pasaron a la historia por su aguerrida tripulación. Desde un germinal aparecer a bordo del pailebote *Sacramento* hasta los sacrificios ofrecidos por la patria en los campos de batalla terrestre luego del combate naval de Angamos, donde destaca el valor, audacia y complemento de los tripulantes de la gloriosa Marina de Guerra del Perú.

Desde los albores de nuestra Institución –tal como se resalta en este libro– en tiempos donde los buques se propulsaban a vela, la labor realizada por los tripulantes embarcados ha sido de vital importancia para el exacto funcionamiento de la rutina a bordo, peculiaridad que se mantiene al día de hoy. Artilleros, calafates, carpinteros, contramaestres, buzos, calderistas, mayordomos, entre otros, fueron fundamentales para la organización naval del siglo antepasado, tanto en tiempos de guerra como de paz.

El trabajo en equipo que se requiere y exige en una unidad naval, sea del tipo que sea, permite ejecutar las operaciones navales, entrenamientos y navegaciones que contribuyen con el reforzamiento del alistamiento. En todos estos casos, el rol desempeñado por la antiguamente denominada Plana Menor ha sido, es y siempre será fundamental.

Bien se puede afirmar que el liderazgo de los oficiales no se proyectaría al cumplimiento de los objetivos sin el concurso de aquellos bravos marinos llamados a dinamizar la vida a bordo de los buques

decimonónicos. Ejemplo de ello, es el Primer Contramaestre Nicolás Dueñas, brazo derecho del Capitán de Navío Miguel Grau a bordo del legendario monitor *Huáscar*. Su firmeza de carácter lo convirtió en la bisagra necesaria para que el pequeño vapor de torreón evitara el desembarco de fuerzas adversarias por espacio de seis meses.

Esta publicación llega en un momento especial de nuestra historia Institucional, puesto que nos encontramos en el marco temporal de las celebraciones del bicentenario de la República. Cabe resaltar, que es la primera oportunidad que la Marina de Guerra edita un libro con esta temática de tanta trascendencia en nuestra historiografía naval, por lo que estoy seguro que vendrán nuevos proyectos editoriales que darán luz a la labor crucial de nuestros bravos hombres de mar.

Almirante Luis José Polar Figari
Comandante General de la Marina

PRÓLOGO

Antes de iniciar la lectura de un libro o de un original tengo la costumbre de revisar primero la bibliografía y, si cuenta con índices, mucho mejor. En este caso, es de justicia remarcarlo, he tenido una magnífica impresión con el trabajo del Magíster en Historia Rodolfo Alberto Castro Lizarbe, quien ha transitado con notable pericia no solo por los títulos más conocidos sobre la materia que trata, sino por otros mucho menos divulgados, que contienen información significativa y en no pocos casos hasta ahora desconocida. Pero lo más importante es la investigación efectuada en diversos archivos de manera presencial y digital, y también en hemerotecas, tantas veces olvidadas, donde miles de páginas de periódicos aguardan la visita de los investigadores para entregarles en sus añosas páginas textos que en su día fueron noticia palpitante para luego convertirse en irremplazable insumo histórico.

Con muy buen criterio Castro Lizarbe estudia el tema de la Plana Menor de los buques de nuestra Armada en tres momentos de gran importancia: el inicio de nuestra vida independiente, la guerra contra España y la guerra con Chile. Lo primero que hizo fue ubicar de manera inequívoca quiénes conforman la Plana Menor, expresión muy amplia, que engloba a personal que cumple con las más diversas tareas y que fue variando desde la época de la navegación a vela a la de vapor. En esta segunda etapa son muy importantes los encargados de las máquinas, que mayoritariamente fueron extranjeros, también nacidos en otras tierras, en muy alto porcentaje, fueron los artilleros, cuyo acierto era fundamental al momento del combate. En este libro se menciona a condestables griegos, lo que me hizo recordar de inmediato a Pedro de Candia, el artillero de la hueste de Pizarro, de nación griego.

El general José de San Martín tuvo que superar grandes problemas, sobre todo de carácter económico, para reunir las dotaciones de los buques de guerra y los transportes que conformaron la Escuadra Libertadora del Perú. La Plana Mayor era casi íntegramente cubierta con personal anglosajón y, la Plana Menor, era en un 50% chilena y los demás igualmente anglosajones. Esto obligó a que las órdenes, tanto escritas como verbales, tuvieran que darse obligatoriamente en español e inglés. En lo que respecta a las normas de todo tipo que debían regir, sobre todo en lo relativo a la disciplina, hubo también una mezcla de las Ordenanzas españolas y de las inglesas, siendo estas mucho más rigurosas. Todos estos hombres, obviamente, al engancharse se comprometían a que su trabajo les dejaría un ingreso mensual, que dejó de ser puntual muy pronto abriendo paso a situaciones conflictivas que se iban arreglando poco a poco en un clima de crispación e incluso con deserciones y serios conatos de motín.

En la etapa bolivariana, como recuerda Castro Lizarbe, el Libertador caraqueño tomó decisiones muy firmes e incluso de gran dureza para conseguir tripulaciones. Así, por ejemplo, ordenó a su secretario José Gabriel Pérez que enviara una carta al gobernador de Lima, general Mariano Necochea, en uno de cuyos párrafos le decía: "La contribución directa, forzosa y fuerte, de los vecinos más acomodados de esa capital, principalmente a los godos, egoístas y sospechosos [debe] pagar generosamente a la Escuadra, para que no esté disgustada y no la perdamos, porque entonces el Perú completaría su ruina". Con textos muy parecidos Simón Bolívar conminaba a las autoridades peruanas a obtener el dinero que permitía honrar el compromiso económico adquirido con los hombres de mar.

Como se sabe, la Marina de Guerra del Perú tiene como fecha de nacimiento el 8 de octubre de 1821, cuando el almirante Martín Jorge Guise, su primer Comandante General, prestó juramento para ejercer dicho cargo enmarcado dentro de las normas legales del Estatuto Provisorio que rigió durante el Protectorado de José de San Martín. Sin embargo, desde meses antes ya el Perú contaba con su primer buque, el pailebote *Sacramento*, que había pertenecido a la flota española y fue capturado para ponerlo a las órdenes de la causa patriota por los valerosos hermanos Cárcamo, Victoriano y Andrés, el 17 de marzo del

mencionado año. El almirante Guise es un personaje que merece la eterna gratitud nacional. En las Instrucciones que el Senado de Chile entregó al Libertador San Martín, había una de carácter muy reservado, donde se le autorizaba a destituir a Lord Cochrane, jefe de la Escuadra, si este no obedecía puntualmente sus órdenes reemplazándolo con Guise. Ya sabemos cuál fue la conducta de Cochrane, tan valeroso como codicioso, y también la forma en que Guillermo Guise muere valientemente al mando de nuestros buques en la guerra contra la Gran Colombia.

Durante la década de los años 40 del siglo XIX se produjo la definitiva aceptación de los buques a vapor, lo cual significó un avance fantástico en la navegación. En los tiempos en que el viento impulsaba las naves, estas estaban sujetas a esa fuerza que podía ausentarse produciéndose entonces las tan temidas "calmas", cuya duración con bastante frecuencia era de muchos días. El vapor permitió establecer itinerarios con bastante exactitud haciendo posible que tanto el tráfico de pasajeros como de mercadería y las ansiadas noticias se multiplicaran significativamente.

Nuestro primer buque de guerra a vapor fue el *Rímac* que arribó al Callao el 27 de julio de 1848. Eran momentos en que el Perú disfrutaba de la paz política impuesta por el gobierno del general Ramón Castilla a partir de 1845. Los buques a vapor, obviamente, necesitaban tripulaciones que estuvieran familiarizadas con calderas, tubos y toda la parafernalia propia del uso de ese fluido. Así, pues, entre los años 40 y 60 se dio una etapa de adaptación, de aprendizaje, de constantes innovaciones en que prevalecieron las tripulaciones extranjeras, cuya experiencia era un valor añadido imprescindible. Pero también, junto a ellas, nuestros compatriotas fueron adquiriendo las mismas destrezas, algo comprensible pues en estas tierras, desde siempre, se tuvo estrecha relación con el mar, que lejos de ser una barrera fue un camino como quedó demostrado con los viajes del Inca Túpac Yupanqui, que tuvieron lugar mucho antes de la llegada de las carabelas y otras embarcaciones que trasportaban la hueste del conquistador Francisco Pizarro.

Desde 1863 ingresaron a aguas del Pacífico buques españoles con la falsa etiqueta de Expedición Científica, que poco a poco demostraron sus verdaderas intenciones cuando otras unidades de guerra, entre ellas la poderosa fragata blindada *Numancia*, se unieron a los barcos iniciales.

A propósito de la *Numancia*, las autoridades navales hispanas dudaron que pudiera atravesar exitosamente el Estrecho de Magallanes, en razón del peso de su blindaje y de su tamaño, pero finalmente decidieron arriesgarse y el buque cruzó el temido paso sin ningún problema. Muy pronto se desató una serie de controversias diplomáticas entre España y los países de la costa del Pacífico, básicamente Chile y el Perú. En un principio se creyó que los españoles buscaban una reivindicación territorial en el que había sido durante tres siglos su Virreinato más importante, pero la verdad era que el objetivo estaba centrado en las riquezas guaneras de las islas Chincha, las que finalmente ocuparon. Ante este hecho era necesario defender con energía nuestro patrimonio, la heredad nacional, y fue así cuando nuestra Escuadra se unió con la de Chile, que había sufrido el cañoneo del puerto de Valparaíso, y sumando fuerzas se enfrentaron a los españoles en Abtao. Este difícil combate fue un éxito del Capitán de Navío Manuel Villar, Comandante General de la Escuadra Binacional. Aportaron a ella la fragata *Apurímac* y las corbetas *Unión* y *América*. Chile en ese momento solo contaba con la cañonera *Covadonga* que había capturado a los españoles.

El momento cenital de este conflicto fue el combate naval del 2 de Mayo de 1866 en que la Escuadra española tuvo que luchar contra los certeros fuegos de las baterías de costa peruanas acertadamente dispuestas y servidas en el Callao, y el fuego de nuestra pequeña flota compuesta por el *Loa*, el monitor *Victoria*, la cañonera *Tumbes* y los diminutos buques *Sachaca* y *Colón*. Este triunfo tiene profunda significación en nuestra historia. No solo fue un éxito bélico ya que los buques agresores, con importantes averías y considerables bajas, tuvieron que retirarse rumbo a las islas Filipinas, sino porque en esa jornada y, sobre todo en los prolegómenos de ella, los peruanos vivieron momentos de intenso patriotismo y fraternidad, donde quedaron de lado distingos y distancias tanto sociales como económicas para aportar esfuerzos y hasta la vida en defensa de la patria.

Con su habitual acuciosidad Rodolfo Castro rescata nombres de personajes de la Plana Menor de esas dos acciones, Abtao y el Callao, lo cual, como ya se dijo, no es tarea fácil por la falta de fuentes, de testimonios, de todo aquello que permite rescatar para la historia nombres sin duda señeros que lamentablemente han quedado en el

olvido. Durante esta tarea el autor efectúa numerosas y pertinentes digresiones, lo cual permite que la investigación central quede arropada con información valiosísima convirtiéndose, por otro lado, en ameno y documentadísimo relato de esos momentos culminantes de nuestra asendereada historia decimonónica.

La trilogía temática del libro se completa con la búsqueda de elementos de la Plana Menor de nuestros buques durante la guerra con Chile. Basta leer la Memoria de Miguel Grau, Comandante General de la Marina casi en el umbral de la contienda, para tener una documentadísima y al mismo tiempo pavorosa relación de las carencias de nuestra institución naval, no solo en lo referente a material en donde solo contábamos con dos buques de frágil blindaje, el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia*, ya que los monitores norteamericanos *Manco Cápac* y *Atahualpa*, que tuvieron que ser traídos a remolque en un hazañoso viaje, solo sirvieron como baterías flotantes pues fueron construidos para la navegación fluvial.

Cuando llegamos al nefasto 1879 se dio una gran paradoja. Contábamos con una oficialidad naval brillantísima: Miguel Grau, Aurelio García y García, Lizardo Montero, Juan Guillermo More, etc. y, por lo contrario estábamos escasísimos de tripulaciones y buen número de plazas de la Plana Menor estaba ocupado por chilenos, los cuales tuvieron que ser retirados inmediatamente. Recién estaba comenzando a funcionar una Escuela de Grumetes, pero si la improvisación en toda circunstancia es negativa, alcanza sus cotas más altas cuando se trata de asuntos navales donde el entrenamiento, las maniobras y la actualización constante son absolutamente necesarios. Demasiado tarde se pensó en comprar buques blindados, lo cual hubiera sido muy difícil por no decir imposible ya que la crisis económica era espantosa y carecíamos de crédito en el extranjero. Hay que tener en cuenta también que por esos días la ingeniería naval hacía constantes y valiosos progresos en busca de mejores blindajes y de una artillería con mayor alcance, precisión y capacidad destructiva.

Y fuimos a la guerra careciendo de tripulaciones a sabiendas que el primer escenario tenía que ser el mar. Fue entonces cuando se produjo el "milagro", como lo llamó el historiador venezolano Jacinto López, en que un diminuto monitor comandado por un gigante de valor, patriotismo

y capacidad profesional, logró burlar durante cinco meses a la poderosa Escuadra chilena. En ese tiempo las dotaciones tanto del *Huáscar* como de la *Unión* se fueron afiatando y se mejoró en algo la capacidad de nuestros artilleros, pero la diferencia de armamento, blindaje y tonelaje con las fuerzas enemigas era aplastante. Llegó finalmente Angamos y ese 8 de octubre se perdió la guerra. Lo que vino después contiene páginas honrosas de heroísmo, valor, sacrificio, pero quedó probado, y ese aserto persiste hasta el presente, que en muchos casos para ganar las guerras es necesario primero tener el dominio del mar para luego lograr el de la tierra. En aquel aciago contexto, resalta la figura el Primer Contramaestre Nicolás Dueñas, brazo derecho del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, quien supo ser aquella bisagra de liderazgo dentro del legendario monitor.

A lo largo de los años he releído cómo los periódicos limeños de esa época llegaron a tener una fe realmente increíble en Grau y el *Huáscar* que los llevó a creer que podrían forzar a Chile a una situación que lo obligara a buscar la paz. Era, ciertamente, una percepción totalmente equivocada y contraria a toda lógica. Miguel Grau fue el primero en estar absolutamente convencido que iba a un sacrificio, que no tenía ninguna posibilidad de éxito frente a los blindados enemigos. Es por eso que cuando hablamos de holocausto no se exagera, ya que el Caballero de los Mares sabía que tenía que morir defendiendo el honor de la patria.

Cuando José Antonio de Lavalle regresaba de Chile luego de su fallido intento de preservar la paz, al ingresar a nuestra rada chalaca vio a los débiles buques de la Escuadra y escribiría más tarde: "Ni el más ciego y estúpido patriotismo podían ocultar a los que conociesen al *Blanco* y al *Cochrane*, que nuestras gallardas naves y sus nobles tripulantes estaban condenados fatal y necesariamente, al más cierto y estéril sacrificio, por grandes que fuesen, como fueron realmente, el valor y la abnegación de Grau y de sus dignos subordinados. ¡Desgraciado, sin embargo, el que entonces lo hubiera dicho en Lima! Cuando menos, lo hubieran tildado de traidor".

Es en esta última parte de su libro donde Castro Lizarbe exhibe las mejores prendas de su conocimiento y experiencia como historiador. Aquí es donde logra rescatar en mayor número nombres y hechos de personajes de la Plana Menor tanto peruanos como extranjeros. Leer

este libro es verdaderamente aleccionador y en él hay partes fascinantes. Solo me queda felicitar muy encarecidamente al autor por este brillante trabajo y, ya que estamos hablando de asuntos del mar, quisiera invitar a los jóvenes historiadores "que sigan las aguas" del erudito Rodolfo Castro Lizarbe.

Héctor López Martínez

INTRODUCCIÓN

Gran complacencia causa a quien esto escribe el ocuparse del devenir histórico de la Plana Menor de la Marina de Guerra del Perú. Poco menos de veinte años atrás, el doctor José Agustín de la Puente Candamo, quien entre otras muchas obras escribiera una biografía de Miguel Grau y uno de los tomos de la *Historia Marítima*, respondía a una inquietud del autor de estas líneas, por entonces estudiante universitario, acerca de por qué en tan monumental y valiosa colección faltaba la perspectiva del marinero. El recordado maestro replicaba que la pregunta tocaba un punto interesante, pero que el problema al respecto radicaba en las fuentes. Se podrá apreciar en la presente investigación que los datos son escuetos, fragmentarios; tenemos noticias breves de la trayectoria de los personajes, pero en general carecemos de documentación o narraciones escritas por ellos mismos que arrojen mayor luz acerca de cuál era su perspectiva de los acontecimientos.

A pesar de dicha dificultad se ha procurado en el presente trabajo unir aquellos datos fragmentarios y darles sentido dentro del entramado histórico a fin de valorar el aporte del personal de la Plana Menor durante el siglo XIX, desde el surgimiento de la Marina de Guerra del Perú en la Independencia. A las dificultades inherentes al tema se añadieron las coyunturales emanadas de la situación de emergencia últimamente vivida, que impidieron indagar en repositorios documentales como hubiera sido de desear. No obstante, lo hallado gracias a fuentes bibliográficas y a las facilidades que brindan los medios electrónicos ha permitido elaborar este texto que no pretende más que delinear un derrotero inicial del tema y relevar la participación del personal de la Plana Menor en la historia naval del Perú.

Destacados representantes de la historiografía naval peruana han advertido la importancia de la Plana Menor y la gente de mar de nuestro litoral, aunque sin profundizar en el tema. Rosendo Melo, tras recordar el encuentro del marino Bartolomé Ruiz con una balsa de palos peruana en el siglo XVI, así como el empleo de caballitos de totora y balsas de odres por parte de los antiguos peruanos, dijo lo siguiente (1907):

> Hoy, como al cruzarse con Ruiz, el indio balsero hace su pesca y cuando tiene bastante salado va con ella mar adelante; […] sin embargo ¿qué no haría uno de esos balseros, educado, sobre la cubierta de un barco moderno…?

Para Melo queda patente con aquel encuentro que la navegación marítima estaba bien establecida en el Antiguo Perú y que las balsas "son las embarcaciones genuinamente nacionales, aborígenes".

En tal sentido, Manuel Ignacio Vegas plantea en 1916 promover la tradición, el orgullo por nuestro pasado y escribe así, con sentimiento localista: "Grandes aficionados a las cosas de mar fueron siempre los naturales de Paita desde tiempo inmemorial y de seguro que la balsa encontrada por Pizarro, cuando venía al Sur, la tripulaban mis paisanos". Se trata de una crónica dedicada a los hermanos Andrés y Victoriano Cárcamo Franco, guardián y contramaestre del *Sacramento* respectivamente. Acerca del significado de la toma de esta embarcación por aquellos en 1821, reflexiona de este modo:

> Modesto era el barquito; pero nada material le había costado a la Nación sino el esfuerzo valeroso de sus dos hijos, marinos de raza que no vacilaron en arriesgar su vida a cambio de obtener que el pabellón rojo y blanco ondeara en un elemento en el que habían vivido desde su niñez.

Tras recordar que dos hijos de Victoriano Cárcamo se sacrificaron en el combate del 2 de mayo de 1866, lanza la siguiente sugerencia: "¡Qué hermoso simbólico monumento podría dedicarles el pueblo paiteño: en grupo los cuatro marinos unidos por los vínculos de la sangre, el sentimiento del deber, la identidad en la honrosa profesión abrazada; la lucha contra el mismo circunstancial enemigo!".

En 1940 Fernando Romero estampó la siguiente dedicatoria en su obra de cuentos *Mar y playa*:

> A los clases y marineros que formaron la dotación del destroyer *Almirante Villar* durante el año 1938. A ellos, porque, mientras desempeñé las funciones de segundo comandante, diéronme ocasión de conocer y apreciar las virtudes y cualidades de quienes nacieron y morirán en el mar y la playa peruanos.

Con tal experiencia no es de extrañar que en 1984 el mismo autor no escatimara elogios para los oficiales de mar al abordar el periodo 1850-1870 en la *Historia Marítima del Perú*. Afirmó que constituyeron un "grupo de importantes auxiliares" con "apreciable tradición de eficiencia profesional, lealtad y disciplina". Por su parte, Valdizán tomó la palabra en el entierro del grumete Alberto Medina Cecilia en el Callao en 1948, conforme anota Manuel Zanutelli (2002). En cuanto a Julio J. Elías, apuntó lo siguiente en 1962 y lo reprodujo en 1971:

> Causan admiración los oficiales de mar y tripulantes que después de Angamos, embarcaron en la Unión ya cubiertos de la gloria de haber acompañado a Grau en toda su campaña; digamos Spiell [Espiell], Sena, Riglos, Landa, Bullasopolo [Basayópolos], Pryce [Price], Grant, Gómez, Dávila, Velásquez, Sifuentes, Ramírez, Salazar, Balbino, etc. Nos quedamos sorprendidos de que todos estos hombres, que al lado de Grau habían conquistado la inmortalidad, casi ignoren esa condición de héroes y con toda modestia, sin ascenso alguno, regresen a la lucha y vuelvan a cosechar nuevos laureles en Arica. Son los más dignos, después de los muertos en combate, de que la Marina recuerde su nombre, colocándolo en las naves que se adquieran. Quizá en pocas armadas del mundo, un grupo de hombres que ya había penetrado en la Historia, repita sus hazañas a fin de ser doblemente ilustre; y que no obstante tales hechos, se le vaya olvidando. Claro que modestos servidores, pero peones que construyeron la base para que quienes mandaban, pudiesen cumplir sus grandes actos.

Semejante fue el planteamiento de Fernando Gamio Palacio en 1973 respecto a honrar el recuerdo de los integrantes de la Plana Menor caídos en Angamos:

> Asimismo, sugiero que en los compartimentos de las tripulaciones de nuestros buques de guerra figuren en forma destacada los nombres de los oficiales de mar Nicolás Dueñas, primer contramaestre, José Seledón [Celendón], segundo condestable, Tiburcio Ríos y Federico Noguera, primeros guardianes, José Salas, cocinero y Manuel Pineda, mayordomo; de los artilleros Atanasio Catojeras [Caloyeras], Julio Felippe y Enrique Berguesse, y los contratados Albert Aberel [Avenell], Eduardo Piny [Perry], John Dunnet y Samuel Varnish; de los marineros Pedro Unanue y Aparicio Robles; de los grumetes José Mantilla y Saturnino Mejía; y del fogonero Isidro Alcíbar; todos muertos en Angamos. Y que en los cuarteles de la Infantería de Marina se coloque un cuadro con la guarnición militar del *Huáscar*, así como en los compartimentos de los clases y soldados, aparezcan en lugar apropiado los nombres de Quiterio Gallardo, Juan Villa Real [Villarreal] y Vicente Jiménez, soldados de la columna Constitución de guarnición en el *Huáscar*; y del sargento segundo Miguel Salazar, cabo segundo Anacleto Alarcón, soldados Guillermo Barrios, Tomás Flores, Mariano Zegarra, Mariano Vilcahuamán y Francisco Gutiérrez, del batallón Ayacucho de guarnición en el *Huáscar*; todos ellos muertos también en Angamos.
>
> Estas sugerencias se sustentan, pues, en el criterio de que se tribute merecido homenaje a la heroica dotación del *Huáscar*, cuyo sacrificio debe ser objeto de permanente recuerdo por la nación, y tener muy cerca sus nombres y sus ejemplos quienes ostentan igual categoría naval. Los clases y soldados muertos en el *Huáscar* el 8 de octubre son para los infantes de Marina heroicos precursores.

Para cerrar la lista, tenemos que Melitón Carvajal, a quien citamos extensamente en el tercer y cuarto capítulo de esta obra, afirmó lo siguiente a propósito del caso del marinero del monitor *Manco Cápac* Vicente León, herido en 1872 al oponerse al movimiento de los hermanos Gutiérrez:

> Diversos actos de los tripulantes nacionales de los buques, en otras ocasiones, conforman un área aún no explorada de la Historia Marítima, pero esta que se acaba de reseñar, constituye un aporte para que no quede en el olvido el día que se realice tal obra.

Aunque no ha habido un libro que desarrolle de modo sistemático

la historia de la marinería peruana, sí existen aportes parciales que merecen destacarse. En especial el libro de Zanutelli (1981) *El almirante Grau y la plana menor del "Huáscar"*, que brinda información de documentos y periódicos de la época, entre otras fuentes. Para el periodo de la Independencia se cuenta con el artículo de Miriam Salas (1993), acerca de los "Aportes y Vicisitudes de la Plana Menor de la Marina Peruana a la Emancipación, 1821". Resulta asimismo valiosa como fuente la tradición conservada por descendientes y periodistas locales. Por ejemplo, existe la obra *Andrés Araujo, digno heredero del Huáscar*, y aunque no se ha alcanzado a obtener un ejemplar para esta investigación, sí se ha podido conversar telefónicamente con el autor, el profesor tumbesino Heriberto Panta.

Por motivos de tiempo la investigación se ha concentrado esencialmente en tres grandes conflictos bélicos: la Guerra de la Independencia, la Guerra con España y la Guerra con Chile. Las guerras con la Gran Colombia y con Ecuador, así como las de la Confederación Perú-Boliviana, por ejemplo, no llegan a ser abordadas. A causa de lo mismo se ha omitido lo tocante a la actuación de la Armada en la Amazonía y el Titicaca, y tampoco se han detallado aspectos de la vida a bordo, los abastecimientos, las enfermedades y otros, cuya importancia no se niega pero que por el momento quedan pospuestos para priorizar la actuación del personal en las campañas y combates navales. La intrepidez de los hermanos Cárcamo Franco en la captura del *Sacramento*; la intervención providencial de un marinero anónimo que salvó varias vidas en el naufragio del *Rímac*; el entusiasmo del personal de la Marina que participó en la defensa del Callao el 2 de mayo de 1866; o la inmolación de Dueñas, Celendón, Ríos, Noguera y tantos más en Angamos; entre otros acontecimientos semejantes, concentrarán la atención, sin que por esto se deje de describir parcialmente el marco en el que se insertaron dichas actuaciones; la formación de la Marina, el paso de la vela al vapor, o la fundación y marcha de la Escuela de Grumetes, por ejemplo.

Igualmente, para agilizar el trabajo prescindimos de colocar referencias exactas, si bien las frecuentes menciones dentro del texto a los autores que sirven de base junto con la bibliografía presentada al final podrán orientar al lector acucioso que procure mayores detalles. Cabe advertir también que al reproducir o citar fuentes de la época, en unos casos

colocamos entre corchetes las correcciones y en otros realizamos cambios ortográficos sin afectar el sentido de las palabras.

Ahora bien, es preciso intentar definir a la Plana Menor. Como tal entendemos al conjunto de los que en el escalafón naval estaban por debajo de los oficiales de guerra y los oficiales mayores. Tal conjunto comprende por tanto a los oficiales de mar y a la marinería, así como a los dependientes de provisión y a los artilleros, entre otros. Podría tomarse como sinónimo de "equipaje", que según Francisco García Calderón (1879) "significa lo mismo que *tripulación*, esto es, la gente de mar que lleva una embarcación para su maniobra y servicio". Cuando se hable de "dotación", en cambio, se aludirá al total, con inclusión de los oficiales mayores y de guerra. "*Oficiales de mar* son todos los empleados en la refacción y compostura del buque y en el gobierno económico de él, como los contra-maestres, guardianes, carpinteros, calafates, herreros, veleros, cocineros y demás individuos de esta clase", según el autor recién citado.

Asimismo, una anotación al inicio de un cuaderno de actas de la Junta Reformadora de Ordenanzas Navales (1870-1873), que obra en el Archivo Histórico de Marina, apunta que los oficiales de mar son los contramaestres, guardianes, carpinteros, calafates, armeros, cabos de luces, cocineros de equipaje, herreros, maestros de timoneles, prácticos y condestables. Pero el acta de la Junta Revisora de Ordenanzas Navales del 5 de mayo de 1871 consigna lo siguiente:

> También se considerarán como oficiales de mar los armeros, maestros de velas, cabos de luces, buzos, cocineros de equipaje, herreros, bocafraguas, toneleros, cabos de timoneles y farmacéuticos, los que serán considerados como tales en todo, aunque sin mando alguno en las tripulaciones.

Los primeros y segundos contramaestres y primeros y segundos guardianes, según las ordenanzas navales españolas de 1793, debían "regentar a la marinería y dirigirla en todas sus faenas". Por tanto debían ser "obedecidos y tratados como superiores inmediatos por toda la gente de mar de sus tripulaciones". El primer contramaestre asumía por tanto una gran responsabilidad; así, por ejemplo, se lee lo siguiente en dichas ordenanzas:

> Será de su especial cargo la atención del estado de los cables, la seguridad del trincado de la arboladura de respeto, de lancha y bote, y de las anclas en la mar, el apresto de ellas para venir a puerto, y el buen servicio de eslingas y bitas de los aparejos, quedando responsable de toda avería en que no justifique inculpabilidad, por haber cumplido con celo, y representado en tiempo el riesgo de daño, o no caber su previsión.

Líneas después se le encarga "dirigir el mecanismo marinero de las faenas de consideración", incluso si no está de guardia. En las actas de la Junta Revisora de Ordenanzas Navales, con fecha 24 de abril de 1871, hallamos la siguiente definición de los contramaestres y guardianes: "Para dirigir la marinería en sus faenas marineras, habrá en la Armada primeros y segundos contramaestres y primeros y segundos guardianes". Como requisito para acceder a dichas clases, "además de haber servido en la inferior por lo menos una campaña", se establece que "tenga buena conducta, sepa leer y escribir y sea apto para el desempeño del cargo que se le confiera". En el acta del 26 de abril se estableció que el primer contramaestre debía emplear "a los contramaestres y guardianes que le están subordinados, en todas estas faenas: y cuidará de su adelantamiento, del de los patrones de lancha, cabos de mar y gavieros; y que éstos enseñen a la marinería todos los ejercicios de su profesión".

Se dispuso que además de ser superiores de la gente de mar, la tropa aunque no sujeta a ellos debía "tratarlos con igual buen modo que a los sargentos, castigándose al que los insultare o embarazare la ejecución de sus faenas".

En cuanto al guardián, según Romero (1984), "a órdenes del contramaestre cuidaba de las armas y de la bodega". En el acta del 26 de abril de 1871 se anota que los patrones de lancha serán considerados oficiales de mar inferiores a los segundos guardianes, por tanto con mando "en toda la marinería de quien serán obedecidos en todo lo relativo al servicio". En el acta del 28 de abril leemos que el primer carpintero y el primer calafate tienen que "estar continuamente examinando" el estado del buque; entre otros encargos, el calafate era responsable del costuraje de cubiertas y amuradas así como de las bombas de achique. El acta del 8 de mayo consigna que los cabos de luces deben cuidar los faroles y lámparas del alumbrado interior del buque, así como prender y

apagar los fuegos de las cocinas y "todas las luces de la batería, sollado y pañoles". En la del 12 de mayo leemos que el cocinero de equipaje tendrá a su cargo uno o más grumetes en la función de ayudantes "y ejercerá sobre ellos como sobre los cocineros de cámara la autoridad necesaria para la conservación de la limpieza de fogones y conservación del orden". En la sesión del 17 de mayo decidieron que el cabo de timoneles pasara a llamarse "maestro de timoneles" y se definió que se encargaría de "las bitácoras, compases, ampolletas, correderas, escandallas, banderas, plan de señales para de día y de noche y demás artículos anexos al pilotaje".

En los textos de la época figuran asimismo dentro de los oficiales de mar dos rangos vinculados con la sanidad: los farmacéuticos y los sangradores. También se incluía como oficiales de mar a los condestables, expertos en artillería y explosivos, así como a los armeros. Los artilleros propiamente dichos se dividían en artilleros de preferencia y artilleros ordinarios. En algún momento aparecen también los artilleros de preferencia contratados.

La marinería propiamente dicha estaba integrada por marineros, grumetes y pajes. La definición de "marinero" que presenta García Calderón (1879) es la siguiente: "El hombre de mar que sirve en las maniobras de las embarcaciones". El mismo diccionario define el término "grumete" de este modo: "El mozo que sirve en el navío para subir a la gavia y otros usos". En cuanto a los pajes, se cuenta con la definición del diccionario de la Real Academia Española de 1832, que seguía vigente en la edición de 1884: "Cualquiera de los muchachos destinados en las embarcaciones para su limpieza y aseo, y para aprender el oficio de marineros, optando a plazas de grumetes cuando tienen más edad" (también figura como sinónimo el término "paje de escoba").

A partir del diccionario de García Calderón (1879), tenemos que los matriculados eran los inscritos por los capitanes de puerto en las listas de las matrículas de Marina. Esto incluía a pescadores; hombres de mar peruanos embarcados en buques nacionales o destinados a las embarcaciones menores del *Resguardo* o dependencias de Marina; cargadores al servicio del comercio portuario; marineros peruanos que barqueaban en los puertos; e individuos de maestranza naval que se ocupaban en los puertos del servicio del Estado o de los buques mercantes nacionales. A su vez la maestranza naval era definida por

el mismo como el conjunto de operarios destinados a la construcción y reparo de los buques y sus pertrechos. Félix Denegri et al. (1981) al hablar de los Tercios Navales (organización de la gente de mar para el caso de movilización bélica) durante el primer gobierno de don Ramón Castilla menciona también a carpinteros de blanco, carpinteros de ribera, calafates, toneleros, hojalateros, herreros, veleros, aserradores, lancheros, fleteros y playeros. Si cotejamos estas categorías con lo expuesto por García Calderón tenemos que los playeros eran cargadores del comercio portuario, que los lancheros y fleteros encajan dentro de aquellos que barqueaban en los puertos y que el resto integraba la maestranza naval.

Un órgano de apoyo de la mayor importancia era la Factoría de Bellavista o Factoría Naval, de cuyo reglamento (7 de febrero de 1872) extraemos los primeros dos artículos:

> Art. 1º. La Factoría de Bellavista, que en los sucesivo se titulará Naval por pertenecer a la Armada la mayor parte de las obras que en ella se construyen, depende inmediatamente del Ministerio de Guerra y Marina, en cuanto a su servicio directivo y económico; y del de Hacienda y Comercio, en todo lo que respecta a su contabilidad y examen.
>
> Art. 2º. Sólo para las obras que con urgencia necesiten los buques de la Armada se entenderá la Comandancia General de Marina, con el jefe de ese establecimiento, remitiendo, si fuese necesario, el dibujo o dimensiones de la obra que se solicita, con un pedido provisional, firmado por el primer maquinista del buque a que pertenece, con el Vº Bº del Comandante y el es conforme de la Mayoría de Órdenes; cuidando de recabar oportunamente del Ministerio de Marina la aprobación de esa medida.

En dicha dependencia había crecida cantidad de operarios foráneos. Se notará por cierto en este trabajo que hay muchas referencias a personal extranjero. Por un lado esto se debe a que su presencia en la Marina era importante durante el siglo XIX y, de otro, a que predominaba especialmente en las plantas de máquinas, lo que ha dejado más documentación ya que los maquinistas estaban en una situación ambivalente, no muy bien definida, con un pie en la Plana Menor y otro en la Plana Mayor. Las siguientes palabras de Elías (en Storace, 1971) retratan adecuadamente el cuadro de dicha ambivalencia:

> Situados en la época, sabemos la particular importancia que se dio a la educación de los Oficiales llamados de Cubierta: miles de años de dominio de la vela, no permitía sino mirarlos a ellos, sobre quienes recaían todas las consideraciones. No se creía que era ya tiempo de atender con igual esmero a un personal cuyos deberes eran cada día más importantes: se les miraba como simples obreros mecánicos, por la mayoría del Cuerpo General de Marina. Por supuesto, los altos Jefes de la Armada tenían conciencia de que el Cuerpo de Ingenieros Mecánicos compartían [*sic*] con el de Cubierta las mayores responsabilidades, desde la oportuna movilización de una nave, ya fuese en tiempo de paz, como en el de guerra.

Asimismo, Elías tiene la siguiente valoración del personal extranjero en la planta de máquinas: "Debemos declarar con hidalguía que tuvimos la suerte casi siempre de disponer de ingenieros extranjeros, quienes cumplieron sus deberes como leales y fieles servidores". La valoración de la presencia extranjera dentro de la Plana Menor en general es positiva en cuanto a su aporte técnico y al hecho de haber aceptado los riesgos que conllevaba servir en la Armada (hasta morir accidentados o en acción bélica) pero a la vez resulta negativa porque no podía llegar a equipararse con la seguridad de contar con personal peruano. Recurrir a gente colecticia suponía un riesgo constante para la disciplina y el buen funcionamiento de las naves, en especial en campaña, por lo cual Manuel Ignacio Vegas (1916) alude en su crónica dedicada al combate de Angamos a "la obligada disciplina férrea para contener a una tripulación en la que estaban representadas seis naciones" (que veremos fueron por lo menos nueve, incluyendo la nuestra).

Es discutible por lo señalado respecto a su ambivalencia si incluir a los maquinistas o no en la Plana Menor, pero ya existe el precedente de la obra de Zanutelli sobre la Plana Menor del *Huáscar*, en la que han sido incluidos, y si a esto sumamos el que su asimilación definitiva a la Plana Mayor no se daría hasta el siglo XX, resulta procedente incluirlos en este trabajo.

También cabe advertir que contamos con un testimonio directo de la Plana Menor gracias a un maquinista extranjero, el italiano Storace. Su caso es bastante elocuente pues aunque extranjero se hallaba arraigado en el Perú y ya su padre había estado vinculado a nuestro medio naval

como operario de la Factoría de Bellavista. Sellaría su compromiso con la muerte en campaña durante el bloqueo del Callao en 1880. "A la cabeza del personal de Máquinas a bordo, estaba el Primer Ingeniero Maquinista, cuyo rango equivalía a Teniente Primero", afirma Elías, y explica que los otros maquinistas y demás personal de la planta de máquinas estaban bajo su dependencia. Junto con los primeros, segundos, terceros y cuartos maquinistas aparecen los ayudantes de máquinas y los caldereros. Dice lo siguiente Elías (en Storace, 1971):

> En cuanto a la máquina principal y sus máquinas auxiliares, a cargo del Segundo Maquinista y sus hombres, el manejo de este sistema y conservación, demandaba especiales conocimientos hasta de termodinámica, unidos a una gran habilidad manual; había que calcular los diagramas obtenidos por medio del indicador, hasta las averías y reparaciones hacerlas en la mar con los recursos de a bordo, de modo que el buque quedara en condiciones de llegar a puerto.

Agrega que los caldereros solían estar a cargo del tercer maquinista y que "el calderero debía ser experto en taponar los tubos, sacar y cambiar tubos-estays, colocar parches, etc.". Por debajo de ellos se ubicaban los cabos de fogoneros, fogoneros y carboneros. A diferencia de los oficiales de mar, cuyas nomenclaturas y funciones se heredaban de las antiguas ordenanzas españolas, la planta de máquinas era una novedad. Por tanto resulta significativo que recién en la edición del diccionario de la Real Academia Española de 1869 apareciera la definición de "fogonero": "El que cuida del fogón, sobre todo en las máquinas de vapor y en las locomotoras".

La nacionalización de los maquinistas no llegó a realizarse, pese a que el problema se advirtió e incluso se intentaron soluciones. Hubo algunos resultados, pues veremos que para la Guerra con España ya aparecen maquinistas peruanos, más de uno había comenzado como aprendiz en la Factoría de Bellavista. Sin embargo, no resultó suficiente, pues para la Guerra con Chile seguían predominando los maquinistas extranjeros. La creación de la Escuela de Maquinistas llegó muy tarde y la necesidad de establecerla demuestra por sí misma que el medio de formar aprendices en la Factoría Naval no era considerado del todo satisfactorio.

Finalmente cabe hablar de la Infantería de Marina o tropa embarcada. Servía de guarnición para combatir como fusileros al acercarse las naves oponentes, operar como fuerza de desembarco y guardar el orden. Explica Romero (1984) que, aunque en un inicio hubo influencia británica en el tiempo de la Independencia, finalmente no arraigó y no fueron nuestros infantes de marina semejantes a los *marines* británicos ni estadounidenses. Se heredó más bien la tradición de España (a su vez de influencia francesa) donde a decir de dicho autor había una "soldadesca injertada malamente en el organismo marítimo", un conjunto de "soldados sin hábitos navales que en nuestra marina colonial se embarcaban con sus propios oficiales, armas y regímenes económico, disciplinario e interior".

Aunque desde la década de 1840 hubo tropa embarcada incluso con la denominación de "batallón Marina", para Romero no fue más que un "parche militar colocado en el organismo naval peruano" de la que sospecha que en casos debió de ejercer control sobre la oficialidad y gente de mar. También la señala como fuente de desórdenes e incluso de asesinatos. Pero tal idea debe ser matizada porque esta tropa de un modo u otro se hallaba presente en los buques y compartía las penalidades del servicio, hasta llegar a dar la vida como ocurrió en Angamos en 1879 o realizar otros desempeños destacables como fue el caso de la guarnición del bergantín *Gamarra* durante el viaje a California en 1849. Ciertamente las fuerzas militares que brindaban tal servicio no dependían directamente de la Marina sino del Ejército, como se puede apreciar también en el organigrama que para la década de 1870 coloca Carvajal (1995), a pesar de utilizar la denominación de "batallón de Marina"; aunque sí se observa en dicho organigrama que por dotar de guarniciones a los buques y al Arsenal tal unidad quedaba comprendida en cierto sentido dentro del ámbito del Departamento Marítimo del Callao (que bajo las órdenes del Comandante General de Marina comprendía todo el litoral).

Caso especial es el de la columna Constitución, pues no era una unidad del Ejército sino de la Guardia Nacional (impulsada por el presidente Manuel Pardo para contrapesar a aquella rama de las Fuerzas Armadas) y además estaba integrada por personal habituado a las faenas portuarias del Callao y que por tanto sí estaba familiarizada con el mar.

Formada a fines de 1872, tuvo como jefe al Capitán de Fragata José Sánchez Lagomarsino, según apunta Héctor López Martínez (1988).

Aunque el de la Plana Menor no fue un conjunto numeroso, pues normalmente debió de rondar alrededor de los mil o mil quinientos hombres, por su composición era sumamente variado e inestable: con extranjeros de remotas procedencias, peruanos de la costa y del interior, jóvenes grumetes y viejos oficiales de mar. Tal situación supuso un reto, pero a la vez concede más mérito a quienes se sobrepusieron a ello para triunfar o caer con gloria en las acciones navales, coronar con éxito largas navegaciones o responder con serenidad y arrojo ante los naufragios. Sin negar los problemas institucionales que reflejaban en buena medida el desorden político de la entonces joven República, esperamos que sean apreciadas las lecciones de heroísmo, determinación, lealtad, humildad, superación, entre otras que emanan de estos apuntes acerca de los marineros peruanos desde el nacimiento de la Armada en la Independencia hasta los años subsiguientes a la prueba suprema de 1879.

CAPÍTULO 1

LA GUERRA *de* INDEPENDENCIA

La escuadra, su nacimiento: la toma del *Sacramento*

La Marina de Guerra del Perú nace en 1821. Si bien el 8 de octubre de dicho año el almirante Martín Jorge Guise, Comandante General de Marina, prestó juramento al Estatuto Provisorio que proveía un marco básico para el funcionamiento orgánico de la institución, el Perú Independiente ya contaba con una unidad naval a partir de marzo del mismo año, el pailebote *Sacramento*. Esta embarcación realizaba el servicio de correo para los realistas y fue sublevada el 17 de dicho mes cerca de Mal Paso (Zorritos) por los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo, ambos paiteños, como buena parte de la tripulación. Victoriano, de 30 años cuando declaró el 20 de julio de 1821, era el contramaestre del *Sacramento* y como tal comandó el movimiento, pese a que su hermano Andrés era mayor que él, pues tenía años 33 años al momento de dar declaración el 21 de julio de 1821; Andrés era carpintero, aunque también aparece mencionado como guardián. Según Manuel Ignacio Vegas (1916), historiador naval, Andrés y Victoriano estaban "dedicados a su profesión a bordo de diferentes buques".

Retrocedamos un poco para comprender el evento. El 29 de diciembre de 1820 el *Sacramento* zarpó de Paita, procedente de Panamá y con destino al Callao, al mando del capitán Miguel Gamón, español. Ese mismo día en Trujillo, capital de la intendencia del mismo nombre (que comprendía todo el Norte), se firmaba el acta de Independencia, mientras

en Huancayo eran masacrados más de 500 patriotas tras el choque entre una fuerza numerosa pero improvisada y una columna realista. Cabe recordar que se hallaba ya en el Perú don José de San Martín con el Ejército Libertador, pues habían desembarcado en Paracas el 8 de setiembre de 1820. Mientras el *Sacramento* navegaba, Piura y Tumbes proclamaron la Independencia (4 y 7 de enero de 1821, respectivamente); el caso de Piura es destacable porque había una guarnición realista en la misma ciudad y existía otra en Loja, mientras Trujillo, ya independiente, quedaba a mayor distancia.

A la medianoche del 16 de enero (según Miguel Gamón, mientras Victoriano Cárcamo sostuvo que fueron 22 días de navegación) arribó el *Sacramento* a Chorrillos y a las seis de la mañana zarpó hacia el sur con la intención de aportar en Cerro Azul o Pisco, pero fue perseguido por tres buques patriotas (según Gamón, mientras Victoriano Cárcamo refirió cuatro), por lo que regresó y pasó al Callao, donde fondeó a las nueve de la noche. Aprovechando la neblina partió de este último puerto con rumbo a Panamá el 10 de marzo de 1821 y pudo evadir a la escuadra bloqueadora. El *Sacramento* fue nuevamente perseguido, esta vez por el bergantín *Araucano* durante tres días, aunque desde el buque correo al parecer solamente lo notaron el segundo día. Aun antes de zarpar del Callao, tal salida era cosa sabida por los patriotas, pues desde Piura el comandante militar de la zona, Félix Olazábal, escribía a José Bernardo de Tagle (Torre Tagle) el 21 de febrero que habiendo tenido noticia de la próxima llegada del buque correo había enviado a Paita cuarenta soldados para apresarlo.

Continuó la nave su rumbo y, según lo previsto en las instrucciones, Gamón aproximó el *Sacramento* a tierra a la altura de Negritos el 17 de marzo para recabar información sobre la situación política, a fin de determinar si podían hacer escala en Paita o no. Hallaron una balsa a vela proveniente de Colán y piloteada por el sechurano Pedro Purisaca; se pusieron al habla con los balseros y Purisaca dio la noticia del pronunciamiento por la Patria y agregó que en Paita estaban listos con hombres armados, lanchas y canoas para capturar el buque correo. El sechurano no sabía con quiénes estaba dialogando, pues el *Sacramento* ni llevaba bandera en ese momento. Las instrucciones contemplaban también que en caso de una respuesta como la que recibieron, desembarcasen el

Teniente Agustín Sánchez Navarrete y Manuela Taboada, y que Gamón con el resto siguiese a Panamá, o donde mejor se pudiera. Ante lo dicho por Purisaca dispuso Gamón que pasaran a tierra los que quisieran: se transbordaron los dos pasajeros mencionados y el calafate José Martín Bañales, el contramaestre Lorenzo Moreyra, Manuel Farfán y dos mozos, sirvientes de Sánchez Navarrete. Todos eran pasajeros excepto Moreyra, quien le rogó a Gamón lo dejase desembarcar por amor a su familia, residente en Paita. Luego este último declararía hallarse "muy gustoso" de jurar la Independencia. Mientras Moreyra era portugués, Bañales está referido como "europeo" (debe significar "español"); también estaba casado y vivía en dicho puerto, del que igualmente eran vecinos los demás pasajeros que desembarcaron.

De hecho, el paiteño Sánchez Navarrete antes de dejar el *Sacramento* animó a Victoriano Cárcamo para que dirigiese el buque hacia Paita, según el testimonio del último, quien armó su plan y reservadamente animó y convenció "a la mayor parte de la tripulación, esto es a los más formales"; en total eran nueve: Victoriano, Andrés y siete más. El golpe se efectuó a las 11:30 de la noche a la altura de Mal Paso (Zorritos). Si el hecho ocurrió el 17, resulta extraño que recién el 21 el buque llegara a Paita, pero téngase en cuenta que se trataba de un buque a vela. Según el testimonio de Victoriano Cárcamo, coincidente con el de Gamón, este le dijo lo siguiente (en Elías, 1971):

> Cárcamo, si tenías este pensamiento por qué no me lo comunicaste para que se hubiese efectuado antes pues ya sabe que soy casado y con hijos y que los estimo y tendría mucho gusto de presentarme al puerto y no exponerme a una vida contradictoria al sistema del día.

Gamón quiso declinar en Victoriano Cárcamo, pero este no aceptó y aquel siguió como capitán; también cooperó el piloto José Antonio Tellechea. Gamón estaba establecido con su familia en Paita, donde se había casado hacía 8 años. Tellechea mostró la misma disposición y se lamentó de no haberse trasbordado a la balsa. En la tripulación tampoco hubo la más leve oposición, según declararía Andrés Cárcamo.

Victoriano Cárcamo tomó prisioneros a José Enríquez de Guzmán (Superintendente de la Casa de Moneda de Bogotá), Cipriano Méndez

del Busto (Oficial del Tribunal de Cuentas de Bogotá), Teniente Coronel Juan de la Cruz Cortines (venezolano, pero realista), Teniente de Fragata Manuel Quesada (de la Armada Española), Gregorio Fernández (comerciante español), don Plácido Zamora (comerciante español), un ordenanza (referido como "europeo") de Cortines, un esclavo, todos los cuales iban como pasajeros, y al parecer seis personas más, pues en un informe a Torre Tagle diría Victoriano Cárcamo que hizo "prisioneros catorce chapetones" (aunque vemos que en verdad no todos eran peninsulares); se resistieron Cortines y Quesada, pero Victoriano Cárcamo los redujo y quedaron heridos. Los prisioneros fueron encerrados en el castillo de proa y al día siguiente pasaron a la cámara. Los heridos quedaron al cuidado del cocinero Francisco Cañajeras. Además, en el parte que Victoriano Cárcamo firma el 21 de marzo de 1821 antes de anclar en Paita alude a "dos marineros que pasaban a España con sus pasaportes y se hallan libres de prisión porque habiéndolo sabido por la tarde ocultaron el secreto".

De la declaración de Victoriano Cárcamo del 20 de julio de 1821 se desprende que se juró la Independencia a bordo (en Elías, 1971):

> Preguntado si después de Jurada la Independencia en el buque se repartió algún dinero a los marineros, dijo que sí se repartió entre los marineros ciento noventa y seis onzas en esta forma: José María Delgado quince, Francisco Martínez diez y seis, José Rodríguez quince, Manuel de la Trinidad diez y seis más una en remplazo de una que dijo haberle faltado, Cipriano Morales diez y seis, Dionisio Crisóstomo quince, Miguel Arizaga cuatro, Manuel Landa quince, Gregorio Chunga [roto], Marcelo Montecristi ocho, Francisco Agurto ocho, José Castillo ocho, Pedro Noy cuatro, Nazario Ramos cuatro, Agustín el paje cuatro, y las restantes quedaron al declarante y su hermano; las mismas que el señor secretario Monteagudo las cedió al declarante, y que estas onzas pertenecían al Capitán Gamón, cuya disposición tomó el declarante por haberle ofrecido a la tripulación para la jura de la Independencia al saqueo del buque, con cuya repartición evitó el desorden que podía haber habido al día siguiente, pareciéndole bien al que declara hacer esta repartición no tan solamente con los convocados sino con algunos otros para la mayor seguridad de dicho buque.

La promesa de saqueo y posterior contraorden son concordantes con el testimonio del marinero Manuel de la Trinidad, quien sostuvo que "aunque el contramaestre Víctor Cárcamo le prometió a toda la tripulación saquear dicho buque, no se verificó en atención a que acordaron después ser esta una acción contraria al bien de la Patria". En la citada declaración del 20 de julio de 1821 (en Elías, 1971), Victoriano Cárcamo precisó también que los marineros le plantearon tomar un dinero que traía uno de los prisioneros, pero él aclaró lo que era mejor para la Patria. Dijo:

> Que supo por los mismos marineros que el caballero Cortines traía doscientos veinte y una onza cosidas en un cheleque [chaleco] y que varias ocasiones fue reconvenido el declarante por los dichos marineros por las dichas onzas, que varias ocasiones le dijeron el caballero Cortines que vaya U. allá, que tiene doscientas veinte y una onzas que las tiene U. y le deje algunas para el sustento; a lo que contestaba el declarante que todo lo que venía en el buque era del Estado, pues estas fueron siempre sus intenciones en beneficio de la Patria.

Hay más información sobre ofrecimientos de dinero por parte de Cortines y Plácido Zamora. En un informe elevado a Torre Tagle hacia setiembre de 1821, Victoriano Cárcamo mencionó (en Elías, 1971) que Cortines lo mandó

> llamar por conducto de los marineros varias veces, para que recibiese 221 onzas de oro y 500 pesos en plata que traía en sus arcas, a que no condescendí porque sus miras eran indignas de aceptarse.
>
> Asimismo, un don Plácido Zamora, europeo como el anterior, me llamó varias veces para el mismo proyecto del primero, sacándome partidos, los que siempre firme y nada codicioso desprecié las cien onzas de oro que decía tenía en su poder para repartirse conmigo siempre que no se las descubriese al comandante del puerto de Paita, para donde los dirigía […]
>
> En todos estos casos, yo ni mi hermano ni marineros hemos exigido por socorro alguno, manteniéndome con mis cortos intereses, en atención a meritarme para conseguir un empleo que pueda desempeñarlo como se verá en la cesión que tengo hecha al Estado la parte de presa mía, y conviniendo

mi hermano y todos los marineros en mis ideas hicieron lo mismo, como lo acredita el documento que conservo.

En otro aspecto, hay versiones que coinciden en que el *Sacramento* entró a Paita bajo la bandera de la patria, si bien resulta difícil de explicar cómo pudieron procurarse una en aquellas circunstancias. Frías dijo que el 22 de marzo izó su bandera en tierra y que el *Sacramento* contestó "con la suya, que ya habían dispuesto en la mar". El comerciante José María Delgado en su declaración del 28 de marzo dijo que en aquella ocasión "contestó el pailebot correo fijando la suya, que ya había dispuesto por la Patria". Andrés Cárcamo en igual fecha o al día siguiente declaró que el buque respondió "fijando la suya por la Patria, que habían dispuesto". Victoriano Cárcamo el 29 de marzo testificó que en la mañana del 22 en respuesta al izamiento de la bandera en tierra ordenó "tremolar la suya que ya tenían dispuesta". Por último, el capitán Gamón, también a fines de marzo, afirmó que a dicho izamiento de la bandera en tierra "se le contestó de abordo, fijando la suya, que habían dispuesto en la mar". Téngase en cuenta que la bandera peruana había sido establecida por San Martín en Pisco cinco meses atrás, el 21 de octubre de 1820.

El *Sacramento* puso proa a Paita, a donde arribó el 21 de marzo. Alrededor de las 8 de la noche Victoriano Cárcamo destacó en una lancha a Andrés Cárcamo y el joven comerciante José María Delgado (que a partir de la toma del buque fungía de escribano) para que coordinasen con el Comandante Militar de Paita, Capitán Francisco Frías y Adrianzén, a fin de que el buque no fuera atacado al fondear, y le llevaran un parte firmado por Victoriano Cárcamo. Puestas unas luces en la Aduana y disparado un tiro de fusil, señales convenidas, el pailebote procedió a fondear a las 10 de la noche. Se acercaron cuatro lanchas con autoridades y personal de tierra, que fueron recibidos desde el buque con un "¿Quién vive?", a lo que el capitán Frías contestó "La Patria". Tanto en los botes como en el *Sacramento*, donde la tripulación estaba de pie en cubierta, exclamaron "¡Que viva la Patria, la Unión y la Libertad!" o "¡Viva la Patria en Unión y Libertad!", y lo hicieron "con singular gusto", según el testimonio del Alcalde Miguel Pizarro. Los prisioneros manifestaron haber recibido buen trato y asistencia, especialmente de Victoriano Cárcamo. Al llegar de regreso al muelle, Frías encontró un grupo extraordinario de gente

jubilosa por la novedad, al cual obsequió del mejor modo que pudo. Según su testimonio, tras cumplir diligencias con los prisioneros y enviar partes, pasada la medianoche mandó repicar las campanas en las dos iglesias del puerto y prorrumpió "con todo el puerto los vítores que merecía la empresa", amén de otros regocijos. En la misma noche de su arribo, como medida de seguridad, el buque quedó sin timón ni velas.

A las 6 de la mañana del 22 de marzo, Frías mandó izar la bandera, repicar campanas y disparar una salva de camaretazos. El *Sacramento* replicó izando la suya, lo que según el testimonio de Frías fue imitado por los demás buques surtos en Paita "fijando todos su bandera a la Patria"; el buque también disparó una salva con trece fusiles y dos cañones pedreros de a 4 libras (según Victoriano Cárcamo, José María Delgado y Miguel Gamón, mientras Frías menciona un pedrero y dos esmeriles).

Victoriano y Andrés Cárcamo se dirigieron a su casa y cada marinero tomó su camino. Pero luego Frías le pediría a Victoriano que se hiciera cargo del buque. Cartuchos de fusil, sables y el resto del escaso armamento del buque fueron entregados para la causa patriota. Lo más importante era el buque en sí, no por sus pequeñas dimensiones sino por su significado, y la correspondencia que llevaba. Esta última estaba compuesta por tres cajones de correspondencia y algunos paquetes de cartas. De la declaración de Andrés Cárcamo se deduce que tenían conciencia de la relevancia de dichos documentos (en Elías, 1971), pues dijo

> Que luego que el Contramaestre supo la noticia de que la Provincia estaba por la patria les dispuso el ánimo para hacerlo, y que desde el capitán al paje fueron complacidos que se verificase sin pérdida de tiempo, ya sea por lo que juzgaban de utilidad en los intereses de los pasajeros cuanto por la correspondencia que conducían para Panamá destinada a la Corte, y que según vio fue despachada de este puerto a la capital de Trujillo con un oficial y escolta.

La noticia llegó a Piura el 22 de marzo y a Trujillo el 29, desde donde fue retransmitida al Cuartel General patriota. Enterado don José de San Martín, pero sin tener aún la correspondencia capturada, dijo que la juzgaba "interesante" por las comunicaciones oficiales que suponía conducía para el gobierno español, por lo cual la aguardaba "con la más

viva impaciencia"; este oficio, dirigido al departamento de Gobierno y Hacienda (establecido en Trujillo), está fechado en Huaura el 5 de abril. Al día siguiente, el Libertador informó lo siguiente al Ministro de Guerra de Chile, José Ignacio Zenteno (Odriozola, 1873):

> Por la correspondencia que he recibido de Trujillo, he sido informado que la goleta *Sacramento* que salió del Callao para Panamá con la de España y algunos caudales, arribó a Paita, después de haberse sublevado su tripulación, dirigida por el contra maestre que tuvo el coraje de emprender un proyecto concebido de ante mano, y que debe producirnos ventajas incalculables. Aún no he recibido los detalles, ni las correspondencias interceptadas que componen ocho cajones según se me avisa, pero no dudo que ellas sean del mayor interés en el estado actual de la campaña.

El mismo 6 de abril y también desde Huaura, don Bernardo de Monteagudo le escribía a su tocayo *O'Higgins*, gobernante de Chile, en términos semejantes: "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". Esto último sin duda alude a sus dos escapes en enero y marzo de 1821.

Cinco días después escribió San Martín a José María García, Secretario del Departamento de Guerra y Marina, y le expresó su "mayor satisfacción" por la noticia de la captura del *Sacramento*, "feliz empresa que realizaron su contramaestre y marinería". Le pidió que diese "las más expresivas gracias a mi nombre a los que han tenido parte en tan importante servicio, asegurándole[s] que obtendrán por él toda la consideración que merecen". A su vez el mariscal Torre Tagle y José María García desde Trujillo ordenaron cumplir con dar el agradecimiento a nombre de San Martín. En la citada comunicación del 11 de abril, el Libertador se mostraba impaciente por conocer el contenido de la correspondencia capturada en el *Sacramento*: "Deseo que cuanto antes llegue a mis manos la correspondencia que conducía a Panamá, pues en las actuales circunstancias debe arrojar bastante luz sobre el estado de Lima y las ideas de sus mandones". Asimismo, Paz Soldán informa (1870) que la correspondencia oficial y privada del virrey iba escrita en clave. Sobre lo último cabe agregar que Monteagudo descifró el oficio del Virrey La

Serna al Ministro de Guerra en Madrid, según Barros Arana (2017), quien añade que la correspondencia particular brindó "noticias más minuciosas y completas". San Martín y Monteagudo acertaron en sus previsiones; léase este extracto del oficio de La Serna fechado en Lima el 7 de marzo de 1821 y dirigido al Ministro de Guerra en Madrid (Tauro del Pino, 1973):

> Aseguro a V. E. que para conservar esta parte de Sud América a la monarquía española, es menester valerse de medios nada comunes, y que tengan visos de violentos; pues es indudable que hallándose como se halla esta capital bloqueada por mar y por tierra, en todos sus alrededores, los pueblos están más o menos sublevados. El aumento de los gastos y la baja de los ingresos son constantes; y como en casos semejantes nada se logra recurriendo a la voluntad parcial, y nada puede esperarse en donde el crédito no existe, puede V. E. figurarse cuáles y cuántos deben ser mis cuidados para poder conservar por algunos meses este territorio: digo por algunos meses, porque supongo que para octubre del presente año estarán en estos mares dos o tres navíos de guerra y por consiguiente, tomarán la preponderancia marítima, que es lo que interesa, pues teniéndola, puede obligar al ejército invasor a abandonar estar costas y reembarcarse. Si dichos buques no vienen, tal vez me veré en la precisión de tener que dejar esta capital, y replegarme sobre Guamanga y Cuzco para cubrir el resto del Perú y dar tiempo a recibir auxilios de la península, pues es indudable que habiendo en lo general de los habitantes y soldados una tendencia a la Independencia, mi situación y la de este ejército es tanto más crítica, cuanto más reducido sea el radio de sus operaciones; porque es claro, que el ejército invasor irá aumentando cada día más su partido, y se hará más difícil desalojarlo de estas costas, si tardan en venir los auxilios marítimos y terrestres que en mi oficio número primero pido a V. E.

Además, el contenido de la correspondencia incautada sirvió para fines de propaganda. Así, el periódico *El Pacificador del Perú*, impreso en Huaura, en los números 2, 3 y 4 (correspondientes al 20 y 30 de abril y 10 de mayo de 1821, respectivamente), se publicaron más de quince documentos capturados en el *Sacramento*, unos íntegros, otros extractados o sintetizados. Se explotó convenientemente el asunto de la división dentro del bando realista a raíz del motín de

Aznapuquio en el cual José de La Serna depuso al Virrey Joaquín de la Pezuela. Los virreinales pronto acusaron recibo. En el periódico *El triunfo de la Nación*, que en Lima aún no liberada sostenía la causa realista, apareció el 8 de mayo de 1821 una carta del comerciante Juan Antonio Campos al Virrey fechada el 4 de dicho mes en la que negaba la versión de una carta suya (de Campos) dirigida a Antonio Argüelles, en Madrid, e interceptada en el *Sacramento* en la que aparecía atacando a La Serna y al Coronel Gerónimo Valdés. En el mismo periódico, el 1 de junio, se publicaron y refutaron dos documentos capturados en el *Sacramento* y publicados originalmente en *El Pacificador del Perú* del 10 de mayo: uno acerca del derrocamiento de Pezuela y otro acerca de excesos cometidos por el Brigadier Canterac en Venezuela. También hubo rebote en la prensa chilena, pues en su edición del 4 de agosto de 1821 la *Gazeta Ministerial de Chile*, publicada en Santiago, insertó los documentos publicados en El Pacificador del Perú del 20 de abril. En el siguiente número, correspondiente al 11 de agosto, rebotó el documento publicado en *El Pacificador del Perú* del 10 de mayo acerca de los excesos de Canterac.

Mientras tanto, ¿qué había pasado con el *Sacramento*? Ya el 31 de marzo y desde Huamán, en las cercanías de Trujillo, Torre Tagle daba estas disposiciones para el envío del buque al Comandante Militar de Piura, Félix Olazábal (en Elías, 1971):

> A efecto de que dicho pailebot sea transportado a Huanchaco, mandará V. se le entregue a algún práctico de esta Costa, que sea de confianza, en clase de capitán y piloto, dando tan breve como reciba V. esta, las providencias necesarias para que se ponga en disposición de zarpar. No creo sea preciso hacer pacto alguno para su habilitación respecto que los buques que de Lima se dirigen a Panamá van regularmente surtos de víveres para ida y vuelta, por que el último punto es absolutamente escaso de comestibles. No obstante, si hubiese falta de algún renglón hará se le provea con oportunidad dando para ello y para todo lo concerniente al pronto avío de la embarcación, las órdenes necesarias al Juez de Marina de aquel puerto D. Manuel Otoya. Su contramaestre, carpinteros y demás tripulación que contribuyeron a su entrega, no dudo vendrán gustosísimos a esta ciudad en el servicio del pailebot, a donde se le[s] repartirá la parte de presa que les toque.

No hubo tal práctico que hiciese de capitán y piloto, sino que el propio Victoriano Cárcamo enrumbó hacia Huanchaco. El viaje debió de producirse a inicios de mayo, pues Antonio Cárcamo en su declaración el 12 de mayo dijo que "le dio a su hijo Víctor Cárcamo la noche de su partida para Huanchaco nueve onzas de oro". En su nota del 6 de abril a José María García, San Martín había dicho lo siguiente: "Habiéndome V. S. comunicado que tiene que remitir varios efectos a este ejército, me parece conveniente que el pailebot *Sacramento* pase a Huanchaco para recibirlos y conducirlos al puerto de Huacho". Pero no sería finalmente este último el puerto de destino final ni tomarían los captores su parte de la presa como pensó Olazábal, pues según el informe de Victoriano Cárcamo dado en Trujillo en setiembre de 1821 entregó el buque

> en el puerto de Supe de orden superior a disposición del Estado. En todos estos casos, yo ni mi hermano ni marineros hemos exigido por socorro alguno, manteniéndome con mis cortos intereses, en atención a meritarme para conseguir un empleo que pueda desempeñarlo como se verá en la cesión que tengo hecha al Estado la parte de presa mía, y conviniendo mi hermano y todos los marineros en mis ideas hicieron lo mismo, como lo acredita el documento que conservo.

La llegada a Supe debió de producirse a mediados de mayo, pues el *Boletín del Ejército Unido*, *Libertador del Perú* del 25 de mayo (número 13, publicado en Barranca) anunciaba lo siguiente: "El Subteniente Rubina que venía con pliegos para el General La Serna del Presidente de Quito, fue tomado en el partido de Piura, y ha llegado al puerto de Barranca en el memorable pailebot *Sacramento*" (entiéndase que alude al puerto de Supe, adyacente a Barranca). Además, don Reynaldo Moya sostiene que el *Sacramento* condujo como prisioneros a Cortines y otros funcionarios y oficiales capturados en dicho buque y los entregó a disposición de San Martín; consta que Cortines estaba aún en Piura dando una declaración el 9 de mayo. En cuanto a los captores, según lo citado en el párrafo previo no tomaron su parte de la presa, aunque sí hubo, conforme hemos transcrito antes, una cesión a ambos hermanos Cárcamo por parte de Monteagudo del sobrante de las onzas de oro pertenecientes al capitán Gamón que Victoriano Cárcamo había repartido tras la captura del

buque. A propósito de Monteagudo, cabe aquí colocar un extracto de un artículo suyo publicado en *El Pacificador del Perú* del 10 de junio de 1821 (número 7, publicado en Barranca) en el cual se puede apreciar el significado que tuvo la captura del *Sacramento* en el contexto de la campaña naval en curso (Tauro del Pino, 1973):

> La superioridad marítima en el Pacífico había cesado de pertenecer a los españoles desde el 6 de noviembre a las 2 de la mañana; no porque antes no la hubiesen perdido de hecho, sino porque en el cálculo de la opinión pública faltaba un suceso, que hiciese sentir prácticamente su existencia y su poder. La fuga de la *Prueba* y *Venganza*, la pérdida de la *Proserpina*, la toma del *Aranzasu* y la reunión del pailebot *Sacramento* han acabado de llenar la página, que empieza con la inmortal empresa de abordar la fragata *Esmeralda* (hoy *Valdivia*) bajo los mismos fuegos de las tremendas baterías del Callao.

Notamos que el ocaso del poder marítimo español en el Perú coincidía con el nacimiento de la Escuadra del Perú. Como también observamos que tras el auxilio de la Escuadra Libertadora comandada por Thomas Cochrane y perteneciente al estado chileno, los peruanos comenzaron su participación autónoma en el aspecto naval de la Guerra de Independencia. Con acierto, Romero (1994) anota lo siguiente:

> Entre las varias causas de los ligeros recelos y las discordias que pudieron separar algo a Cochrane y a San Martín en los últimos tiempos de la permanencia del primero en el Perú, se halla el deseo que manifiesta el ilustre y respetable general argentino, de formar una marina de guerra para la república que acaba de crear; quiere así asegurar la vida de la misma y desea también deshacerse de la flota chilena que en realidad resulta una propiedad privada de Lord Thomas a la cual este maneja a su capricho.

Igualmente, dicho insigne historiador naval resalta que el *Sacramento* fue la nave que condujo a San Martín al Callao en julio de 1821, para días después "hacer su entrada a Lima y proclamar la independencia". Según consigna Germán Leguía y Martínez (1972), el pailebote pasó al atardecer del Callao a Chorrillos, donde el Libertador desembarcó con

un ayudante, un guía y tres caballos, para dirigirse a Lima, donde entró hacia las 7 y 30 de la noche. Esto ocurrió entre el 9 y el 12 de julio de 1821, las distintas versiones no concuerdan sobre el día exacto. Nuestra primera unidad naval, conseguida gracias a un puñado de marineros peruanos y a la información brindada por un balsero peruano, queda así ligada a la proclamación de la Independencia en la capital del Perú.

Hay un hecho bastante significativo respecto al tránsito hacia nuestra autonomía naval: el *Sacramento* de 1821 no fue el primer buque así nombrado que los patriotas capturaban en aquellas aguas. Cuando el primer crucero de Thomas Cochrane, marino británico al servicio de Chile, ocurrió este suceso que anota don José Agustín de la Puente (1981): "El 13 de abril está en Paita, apresa al *Sacramento* –anuncio del pailebot peruano de 1821– que luego naufraga en Supe". Véase que la coincidencia es triple y hasta cuádruple: el nombre del buque; el lugar de la captura, que es el mismo puerto al que arribaría el *Sacramento* de 1821 tras su captura; y el destino final del buque, ya que el *Sacramento* de 1821 fue finalmente entregado a disposición de San Martín en Supe y que en 1824 presuntamente naufragaría.

Mas no fue este el primer anuncio, sino uno anterior durante el crucero de Guillermo Brown, marino irlandés al servicio de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Una carta enviada desde Paita por Juan Gonzales Tizón al comerciante Pedro Abadía el 10 de febrero de 1816 (en Elías, 1971), alude a

> los viles piratas insurgentes, que en número de 5 fragatas, 3 bergantines y un pailebot se hallan sobre Tumbes desde el día 5, como lo han asegurado varios pescadores, a uno de los cuales le han comprado pescado, y ayer mismo entró una canoa, asegurando subsistían en el punto dicho; así como otro barquito anunciando el apresamiento del nombrado *Sacramento*, de este puerto, que salió de Guayaquil con cargamento para Lambayeque, y 7 u 8 mujeres.

Aquí las coincidencias, además del nombre, son las siguientes: el buque de 1816 estaba matriculado en Paita, el puerto al cual arriba el *Sacramento* capturado en 1821; la captura en ambos casos se da en aguas tumbesinas; y en ambos casos aparecen los hombres de mar de la zona con sus embarcaciones de uso ancestral, para brindar información.

Una diferencia saltante del caso de 1821 respecto a sus precedentes es que la captura fue efectuada por tripulación peruana dirigida por un contramaestre peruano, mientras en aquellos casos, aunque obraban por cuenta de gobiernos de las Provincias Unidas del Río de la Plata y de Chile, se trataba de marinos europeos al mando de tripulantes de distintas nacionalidades. Ahora bien, ¿quiénes eran los siete marineros que junto con los Cárcamo tomaron el buque el 17 de marzo de 1821? Aunque el comandante militar de Piura, Olazábal, sostuvo cinco días después que la tripulación era paiteña, Leguía y Martínez (1972) afirma, tras cerca de un siglo, que en su mayoría la marinería estaba integrada por "americanos, muchos de ellos chalacos y paiteños". Además de esto, hemos visto nombradas por Victoriano Cárcamo como "marineros" a quince personas a las que repartió las onzas de oro del capitán Gamón: José María Delgado, Francisco Martínez, José Rodríguez, Manuel de la Trinidad, Cipriano Morales, Dionisio Crisóstomo, Miguel Arizaga, Manuel Landa, Gregorio Chunga, Marcelo Montecristi, Francisco Agurto, José Castillo, Pedro Noy, Nazario Ramos, Agustín el paje. Pero por la propia declaración de Delgado se sabe que era comerciante y fungió de escribano, de modo que hay que descartarlo como marinero; igualmente hay que descartar a Nazario Ramos, quien era esclavo al servicio de Gamón. Por tanto dentro de los trece restantes se ubican los siete seguidores iniciales de los Cárcamo. Hay que precisar también que Manuel Landa y Gregorio Chunga, según sus propias declaraciones, eran grumetes (Chunga refiere que "con motivo de ser grumete mayormente no se comunicaba con los marineros de plaza entera" (en Elías, 1971), y que en la referida lista se precisa que Agustín era el paje; los diez restantes por descarte serían marineros propiamente dichos.

El marinero Manuel de la Trinidad declaró tener 21 años el 12 de mayo de 1821 y afirmó que en la víspera de que el *Sacramento* entrara a Paita (20 de marzo) a las 6 de la tarde lo relevó como timonel el marinero José Rodríguez. Era una función de importancia y debe notarse que ambos estuvieron entre los que recibieron cantidades más altas en la repartición de onzas de oro. Manuel de la Trinidad aparece en 1827 y 1828 como regidor de la municipalidad de Paita. En 1828 fue elegido como regidor (aunque al parecer no llegó a asumir) un José Antonio Rodríguez, que quizá sea el mismo que relevó a De la Trinidad en el timón del *Sacramento*.

El marinero José del Castillo dijo tener 19 años y no sabía firmar, por lo que estampó una cruz ¿Sería quizá pariente de Sebastiana del Castillo, esposa de Victoriano Cárcamo? Declaró el 12 de mayo de 1821. Un día antes, Francisco Frías se había referido al "pañolero Agustín Moreyra" en su declaración ¿Se trataría del paje Agustín o de otro personaje? ¿Sería pariente del contramaestre Lorenzo Moreyra, que desembarcó en Negritos?

Lo que sí sabemos es que Lorenzo Moreyra reaparece en Paita en 1822 junto con los marineros José Castillo y Dionisio Crisóstomo, así como el pailebote *Sacramento* que podría ser homónimo del de 1821 y no necesariamente el mismo. Refiriéndose a 1822, el doctor Miguel Arturo Seminario (1994) dice:

> A fines de marzo se habilitó el pailebot *Sacramento* para un crucero entre Cabo Blanco y El Muerto. Era capitán Calixto Pizarro, piloto Cecilio Rodríguez, contador maestro Pedro Rodríguez, marinos Santiago Gómez, Juan Días, Cayetano Pizarro y cocinero Manuel Pizarro. Como había sospechas de ataque se hacía rondas en la bahía. Era Gobernador de Paita Domingo Talledo, quien al observar la presencia maliciosa de barcos en el puerto, puso sobreaviso a Piura. Al aparecer la *Prueba* y *Venganza* en las costas de Guayaquil, los papeles del archivo de Paita fueron trasladados a Colán. Ante el peligro el Gobernador Escudero alertó a Talledo para mantener siempre un bote de resguardo entre la isla Alta e isla Baja, patrón del bote fue Lorenzo Moreyra, cumplieron con él esa labor por 12 días los marineros Dionicio Crisóstomo, Miguel Leytón, José Castillo y José Chanaba.

Moreyra ratificó así en los hechos su posición a favor de la Independencia, lo dicho en su declaración ante la autoridad en 1821 no fue meramente por contemporizar con la nueva situación política. Su arraigo familiar en Paita pesó decididamente. Dionisio Crisóstomo volvería a figurar con motivo de la Guerra con la Gran Colombia, pues el Capitán de Puerto de Paita, Manuel de la Haza, informaba el 1 de octubre de 1828 que el bote a vela *Carmen*, matriculado en dicho puerto, había zarpado al mando de su capitán "Dionicio Crisóstomo". Diez días después volvía a avisar la salida de dicho bote con víveres para la escuadra y a disposición del Vicealmirante Martín Jorge Guise. Iban en él varios hombres para reemplazar a la dotación de la corbeta *Libertad*.

En cuanto a los grumetes, Chunga declaró tener 22 años; Landa, 18. Ambos testimoniaron el 12 de mayo de 1821. Manuel Landa en 1824, ya con 21 años, fue regidor de la municipalidad de Paita. Debe de ser el mismo Manuel Landa que refieren Ortiz y Castañeda (2007) como artillero ordinario de la fragata *Presidente* en la Guerra con Colombia, en la cual salió herido durante el ataque a Guayaquil del 22-24 de noviembre de 1828; agregan que en 1849 era propietario de la goleta *Dolores*, construida y matriculada en Paita. No mencionan su paso por el *Sacramento*, pero por el nombre, las fechas y el lugar, sospechamos que se trata del mismo. Las dimensiones de dicha goleta, que figuran en una matrícula de 1849, eran las siguientes: 32 pies de quilla, 42 de eslora, 13 de manga y 5 de puntal; tenía una sola cubierta, popa cuadrada y proa de violín. Curiosamente, en la misma lista de 1849 aparece un pailebote *Sacramento* también construido en Paita (Denegri et al., 1981).

El pasajero Cipriano Méndez aludió en su declaración al cocinero Francisco Cañajeras. Otra declaración, del Teniente de Fragata Manuel Quesada, menciona al "cocinero del equipaje, llamado Pancho, que era el que cuidaba a los heridos" (en Elías, 1971). En la relación de los que recibieron onzas de oro no aparece Cañajeras, pero sí Francisco Martínez ¿Serían tocayos, o una misma persona referida con distinto apellido en cada ocasión?

En una relación de los oficiales, clases y tropa del *Húsares de Junín* que combatieron en la batalla de Ayacucho el 9 de diciembre de 1824, publicada en *El Peruano* del 24 de febrero de 1844, figura un soldado Francisco Agurto. ¿Habrá pasado al Ejército el marinero de dicho nombre? No es inverosímil, puesto que según informa Rebaza (1898) dicho cuerpo de caballería se organizó con jinetes del "departamento de Trujillo", es decir, de la antigua intendencia que comprendía todo el litoral al norte del río Santa, lo que incluye a Piura. Asimismo, en 1879 figuraba un Francisco Agurto como inspector de la aduana de Paita, ¿quizá un hijo o nieto del marinero del *Sacramento*?

José María Delgado, comerciante que fungió de escribano tras la captura del buque, dio dos declaraciones: la del 28 de marzo de 1821, en que dijo tener "veinte y tres años poco más o menos", y la del 12 de mayo de 1821, en la que manifestó tener 19 años y refirió que, tras la captura del buque, Victoriano Cárcamo le prohibió que se comunicase con los

demás pasajeros. Si decidió enviarlo junto con su hermano Andrés para dejar el parte y coordinar el ingreso de la nave a Paita debió de haberse ganado estimación y confianza. Un José María Delgado aparece como escribano del juzgado de diezmos del Obispado de Arequipa en la *Guía de Forasteros* para el año 1852, impresa el año anterior.

Finalmente, daremos los datos restantes que tenemos sobre la familia Cárcamo. El padre de Andrés y Victoriano, don Antonio Cárcamo, nacido en la isla de Chiloé (que dependía directamente del virreinato peruano), vecino de Paita y dedicado al comercio marítimo, declaró tener 73 años de edad el 12 de mayo de 1821. Sobre su madre sabemos que era paiteña y que se llamaba Liberata Franco, según Ortiz (2017), "nombre que parecía presagiar la participación de sus hijos en el proceso independentista" a decir de Laguerre (2021). Ortiz (2017) consultó el testamento de don Antonio Cárcamo Morales, dictado el 22 de diciembre de 1822, poco antes de morir; dijo en aquella ocasión haber tenido siete hijos (María, Santos, José María, Andrés, Victoriano, Francisca y María Ignacia), de los que sólo quedaban con vida Andrés y Victoriano, y que además tenía cinco nietos (Lucía y Vicenta Ramírez, hijas de María Cárcamo, y Manuel Gregorio, José y Mariano Zorrilla, hijos de Santos Cárcamo). En premio al buen trato filial y ayuda en el trabajo, don Antonio legó a Victoriano la casa y el quinto de sus bienes; lo demás se partió entre este, Andrés y los cinco nietos.

Sebastiana, "Petita" del Castillo, mujer legítima de Victoriano Cárcamo, declaró el 12 de mayo de 1821 tener 22 años y no saber firmar, por lo cual hizo una cruz. De los frutos de dicha unión conocemos los nombres de Rosario, Gertrudis, Raymundo, Enrique Manuel, León, José María, Juan y Pío Cárcamo del Castillo. Raymundo y Enrique Manuel fueron oficiales de la Marina. Acerca de Juan Cárcamo tenemos que al casarse con Manuela Olivos, u Oliva, en el Callao el 16 de mayo de 1863 dijo ser paiteño, ejercer el oficio de calafate y tener 25 años, lo que ubica su nacimiento hacia 1838. Antes de dicho enlace había tenido una hija (Tomasa Cárcamo) que debió de nacer hacia 1860, según se desprende de su partida de matrimonio con Juan Francisco Espantoso, fechada en el Callao el 12 de setiembre de 1897, en la que ella declaró ser de Paita y tener 37 años, hija de Juan Cárcamo y Dolores Calvo. En 1887 Juan estaba domiciliado en Lima en la calle Ancash número 9 y ejercía

el oficio de baulero. Diez años después aparece como dueño de una propiedad en la calle Guatemala número 85 del Callao, la que le dejaba un producto anual de 30 soles. Falleció "de senectud" el 3 de setiembre de 1906 en dicho puerto; ya estaba viudo y domiciliaba en la calle Venezuela número 220. En la partida de defunción de Juan Cárcamo del Castillo está registrado como carpintero, dato que concuerda con lo que acabamos de referir líneas atrás; no así su edad consignada, 82 años, pues supondría que nació en 1824.

En cuanto a Pío Cárcamo, se casó en el Callao con la también paiteña Teresa Almendariz el 5 de diciembre de 1875, a los 43 años; era carpintero. Fueron padres de Rosenda (nacida en el Callao en 1862), Isidoro Artemidoro (bautizado en aquel puerto en 1868) y Filomena (nacida en el Callao en 1869). También tuvo un hijo natural con Teresa Mendoza, llamado Teodomiro Cárcamo, nacido en el Callao en 1865. Por un expediente judicial se sabe que en agosto de 1892 Rosario Cárcamo pidió que se declarase el fallecimiento intestado de su hermana Gertrudis y que en junio de 1902 vivían Rosario, León, Pío y Juan Cárcamo del Castillo, estando fallecidos Enrique Manuel, Raymundo y José María; este último había dejado una hija natural, Donatila Cárcamo, que era menor de edad para 1902. Debe por tanto tratarse de otra hija, distinta de María Domitila Cárcamo Olivera, hija de José María Cárcamo nacida en 1866 según Ortiz (2017). Acerca de León, informa el mismo autor que ejercía de aprendiz de carpintero de ribera en Paita en 1842, y que se casó en el Callao con Eduarda Nestares, cuyas hijas nacieron en este último puerto (Ignacia en 1864 y Juana en 1865). En lo que concierne a Rosario Cárcamo, se sabe que tuvo una hija natural llamada María del Rosario, hija de Pedro Quinde (nacida en Piura en 1845).

Respecto a Victoriano, debemos notar que mientras en la declaración que dio en Trujillo el 20 de julio de 1821 se introduce como "sargento 1.º del batallón de milicias de Piura y contramaestre del pailebot", en el informe que elevó hacia setiembre del mismo año se presenta como "sargento primero de las milicias de Piura, contramaestre del pailebot *Sacramento* retirado por el Estado con opción a otro beneficio". De aquí deducimos que entre julio y setiembre fue desvinculado oficialmente del *Sacramento*. Su ocasión para optar por otro beneficio vino un año después, cuando San Martín, en ruta a Guayaquil para su célebre entrevista con

don Simón Bolívar, tocó en Paita. Según un documento citado por Seminario (1994), San Martín expidió este decreto:

> Atendiendo a los méritos de adhesión a la causa de América e importantes servicios que recibió en la toma de la goleta *Sacramento* el contramaestre Victoriano Cárcamo he venido en conferirles el empleo de guarda supernumerario del puerto de Paita con el sueldo correspondiente a los de su clase y [*sic*] interín venga la aprobación del supremo gobierno, por tanto se le guardarán las preminencias y distinciones que por este título les corresponde [*sic*]. Dado a bordo de la *Macedonia* en el puerto de Paita –julio 22 de 1822– José de San Martín.

El puesto de Victoriano Cárcamo en el Resguardo Aduanero fue asumido al día siguiente, indica Seminario (2011), y además agrega que el 7 de agosto de 1822 Torre Tagle le aumentó el sueldo a 300 pesos (los guardas supernumerarios ganaban 200). Según el mismo autor, Victoriano Cárcamo seguía en el Resguardo en 1824. Añade Zeta de Pozo (2006) que Victoriano figura como regidor de la municipalidad de Paita en 1825. Luego asciende a Gobernador de Paita, que era un distrito de la Provincia de Piura, la que a su vez pertenecía al Departamento de La Libertad; asumió el cargo el 16 de enero de 1826 en reemplazo de Agustín Lastra y sería a su vez sucedido por Jacinto Otoya, quien tomaría el cargo el 30 de octubre de 1827. También fue firmante del acta de reconocimiento de la Constitución de 1826 (vitalicia, de Bolívar) suscrita por el Colegio Electoral de la Provincia de Piura el 24 de agosto de dicho año en la ciudad de Piura. Para tener una idea, considérese que en 1825 tal ciudad tenía 5093 habitantes y que de ellos apenas 392 constaban en el registro cívico.

En el contexto de la guerra con la Gran Colombia, el Comandante Militar de Paita, Teniente Coronel Martín Herrero, escribió el 23 de octubre y el 10 de noviembre de 1828 al Presidente, Mariscal José de La Mar, para proponer el nombramiento de Victoriano como Teniente de un piquete de cívicos por organizarse. A la vez proponía para Subteniente del mismo a Miguel Mogollón, quien como Alférez de "pardos libres" (era un término para referirse a mulatos y zambos) había sido uno de los que ingresaron al *Sacramento* con tropa a su arribo a Paita la noche del

21 de marzo de 1821. Con fecha 21 de noviembre de 1828 Tomás Cortés, quien ejercía autoridad política en Paita, escribió al Coronel Mariano Castro, secretario de La Mar, para devolver el expediente de Victoriano. Calcula Ortiz (2017) que a fines de aquella década volvería a navegar, pues lo ubica capitaneando pequeños buques de cabotaje de 1832 a 1849; cuando llegó a San Francisco de California en 1849, se registró a su buque como capitaneado por otro, ya que no era piloto de altura. De hecho, en la relación de pilotos inscritos en el tercio naval de Lima fechada el 11 de marzo de 1842 que presenta en su obra el Vicealmirante Castro de Mendoza (1980) aparece Victoriano Cárcamo como piloto práctico matriculado en Paita. Ortiz (2017) le pierde el rastro en setiembre de 1849, cuando zarpó del Callao hacia Guayaquil en el bergantín *Infatigable*, con escala en Paita; dicho autor deduce que desembarcó en este puerto quizá por motivos de salud, puesto que al naufragar frente a Tumbes el 8 de setiembre, el *Infatigable* estaba capitaneado por otra persona.

Respecto a Andrés, podemos anotar que cuando declaró en Trujillo el 21 de julio de 1821 se presentó como "guardián del pailebot *Sacramento*", por lo que cabe pensar que aún no había terminado oficialmente su vínculo con el buque. En 1823 y 1824 fue regidor de la municipalidad de Paita; en 1823 coincidió con el cirujano Hipólito Villavicencio, que estaba como síndico y quien había curado a los prisioneros heridos desembarcados del *Sacramento* en marzo de 1821. Junto con Victoriano, Andrés fue uno de los nueve electores del Colegio Electoral de Paita elegidos entre el 31 de julio y el 2 de agosto de 1825. Al lado de ellos figuraron también Manuel [González] Otoya y Miguel Pizarro, quienes habían tenido participación con motivo del arribo del *Sacramento* a Paita: Otoya, como Capitán de Puerto, y Pizarro, como Alcalde patriótico, estuvieron entre los que lo abordaron en la noche del 21 de marzo de 1821. En 1826 Andrés fue Síndico de la Municipalidad de Paita. El 18 de marzo de 1827 nuevamente fue elegido junto con Victoriano para el Colegio Electoral de Paita, esta vez integrado por diez electores. Por entonces Paita contaba con 2138 habitantes según refiere Rosa Zeta de Pozo en su artículo sobre el libro de cabildo de Paita del que venimos tomando varios datos. Añade Ortiz (2017) que Andrés Cárcamo aparece en una lista de deudores del marino mercante Manuel Herrera de 1837, de lo que deduce que debió de ser comerciante, y también que en la

matrícula de Paita de 1842 se halla registrado como marinero.

La gratitud de la Nación se expresa en la inscripción de sus nombres en una placa mural del Panteón de los Próceres, en Lima. Asimismo, en 1973 fue lanzado al agua en los astilleros del SIMA – Callao el buque granelero *Hermanos Cárcamo*, que operó en la Compañía Peruana de Vapores hasta 1992; en su momento, junto con el *José Olaya*, fue el buque de mayor tonelaje construido en Hispanoamérica. Un estadio en Paita lleva también el nombre *Hermanos Cárcamo*.

No sabemos más sobre la trayectoria de Andrés y Victoriano Cárcamo. Se hunde en las aguas del misterio como el *Sacramento* en el misterio de las aguas, pues, transformado en goleta y rebautizado como *Castelli*, zarpó de Iquique en 1824 sin que nunca más se supiera de él. No deja de ser significativo que el primer buque de nuestra escuadra se incorporase en el litoral tumbesino y se perdiese en el tarapaqueño, como queriendo abrazar en su singladura por las páginas de nuestra historia naval toda la extensión del mar peruano.

Enganche de marineros

¿Quiénes constituían la plana menor de la naciente Marina de Guerra del Perú? Había tanto peruanos como marineros de otras nacionalidades. También hubo marineros que habían servido en la Armada Española. Cabe referir que incluso antes del surgimiento de la institución había ya marineros peruanos que combatían por la causa patriota. Por la siguiente solicitud dirigida a Bernardo *O'Higgins* detectamos la presencia de al menos dos marineros peruanos en la Escuadra Libertadora (Denegri, 1971a):

> El doctor don Cayetano Requena, canónigo de la Santa Iglesia de Concepción y Teniente Vicario General Castrense del Ejército Libertador del Perú, a nombre de Manuel Arze, cabo de marina, y Rufino Barreto, marinero del navío San Martín, ambos naturales del Perú, con el debido respeto ante VE. expone: haber conocido a estos individuos con anticipación, y saber ser capaces de encomendarles algunos servicios, pertenecientes a las tropas de tierra, por los conocimientos prácticos, que tienen en los países del Perú. Por esta razón y creyendo sean útiles en las marchas del Ejército ocurro (a

> nombre de ellos) a V. E. en solicitud de que se digne librar un orden para que se incorporen en los cuerpos que fueren de su superior agrado.

El 1 de agosto de 1820 y desde Valparaíso, O'Higgins y su ministro Zenteno derivaron el asunto a San Martín, quien respondió desde el mismo puerto cuatro días después (Denegri, 1971a):

> Manuel Arze y Rufino Barreto, individuos de que trata la solicitud del Teniente Vicario General del Ejército, son dos patriotas del Perú refugiados en nuestra escuadra; ambos pueden ser muy útiles en el Ejército por sus conocimientos en el país, y por su baquía en el terreno; por lo que, si es del superior agrado de V. E., pueden destinarse al servicio, separándolos de la Marina, en donde son casi inútiles. Esto es cuanto debo informar a V. E. sobre el particular.

Esto lleva a sospechar que se refugiaron durante alguno de los dos cruceros de Cochrane a las costas del Perú (1819). El 9 de agosto de 1820 O'Higgins y Zenteno dispusieron la baja de Arze y Barreto, así como su pase al Ejército Libertador, medidas ejecutadas ese mismo día. Según el testimonio de William Bennet Stevenson, los buques de la Escuadra Libertadora que zarpó rumbo al Perú en agosto de 1820 "tenían a bordo 1600 individuos, de los que 624 eran oficiales y marineros extranjeros, casi todos ingleses". De esto se desprende de que cerca de mil eran chilenos; pensamos que entre los 624 de otras nacionalidades pudo haber peruanos. Un indicio de que los dos mencionados no fueron los únicos casos lo tenemos en una cuenta de gastos de la caja matriz de Ejército y Hacienda del Estado fechada en Lima el 30 de setiembre de 1821, en la cual aparecen 168 pesos dados a Henrique Freeman para pago de varios marineros que se emplearon en el servicio del Ejército; aunque también podría tratarse de marineros extranjeros, dado el caso de Arze y Barreto lo más probable es que se escogiera a peruanos por su conocimiento del terreno.

En cambio, sí hay certeza de que al poco tiempo del arribo de la Expedición Libertadora ya había hombres de mar peruanos que ofrecían sus servicios a la causa patriota. En las anotaciones de Diego Paroissien, quien se hallaba en Supe, se lee lo siguiente con fecha 28 de noviembre

de 1820: "Treinta excelentes pescadores de Huacho se han ofrecido de voluntarios a nuestra Marina. Son muy activos y serán buenos marineros" (Denegri, 1971b).

En el contexto ya señalado de la pugna entre San Martín y Cochrane y el deseo del primero por contar con una fuerza naval peruana autónoma debe comprenderse que se captara a los marineros descontentos de la escuadra del Almirante. Respecto a que en setiembre de 1821 Cochrane permitió que se cometieran excesos en Ancón "para evitar mayores males, dejando que los marineros se hiciesen justicia a sí propios con tomar el dinero del gobierno, y se convirtiesen luego en verdaderos piratas, y sólo por consultar los intereses de Chile y del Perú", la refutación de los diplomáticos Juan García del Río y Diego Paroissien sostiene que

> parece increíble que los marineros hayan sido la causa […] cuando vemos que muchos de ellos pertenecientes a distintos buques y con especialidad a la *O'Higgins*, luego que regresaron de Ancón al Callao abandonaban sus buques sin haber sido pagados, y venían a ofrecer sus servicios al Gobierno del Perú, del cual los suponía quejosos Lord Cochrane.

Desde el punto de vista de Cochrane, era San Martín quien quería destruir su escuadra, según se aprecia en la narración de William Benett Stevenson (s/f):

> Todos los marinos extranjeros habían sido pagados en el Callao, excepto la tripulación de la *Valdivia*, que desertó de este buque en Ancón, y prefirió las promesas de San Martín a la certidumbre de ser pagada con el dinero tomado.
>
> Estos marinos recibieron permiso para ir a tierra; y, pasados unos días, el Almirante envió al Teniente Winter para animar a los que quisieran continuar sirviendo en la escuadra de Chile, cuando con extremo asombro de todo el mundo, fue detenido por orden de San Martín y enviado al castillo; pero gracias a la muy enérgica comunicación oficial del almirante, fue puesto en libertad al día siguiente.
>
> La intención constante de destruir la escuadra de Chile no cesó de manifestarse en toda la conducta del Director del Perú. Todo oficial que abandonaba los buques de guerra era recibido bajo el pabellón del Perú, y varios obtuvieron ascensos; fueron 16: cuatro capitanes, tres tenientes,

> dos contramaestres, tres administrativos, dos oficiales de Marina y dos cirujanos, a más de los capitanes de la *Valdivia* y del *Galvarino*, y cinco oficiales pertenecientes a la *Valdivia*.
>
> A los marineros que habían sido pagados se les excitaba a permanecer en tierra, con la promesa de la gratificación de un año de paga.

Al referirse a la escuadra de Cochrane que arribó a Guayaquil en octubre de 1821, Stevenson da la siguiente descripción de su marinería: "Las tripulaciones de la *Valdivia*, de la *Independencia* y del *Araucano* componíanse de los mismos elementos que los del *O'Higgins*; apenas tenían el número suficiente de marineros para la maniobra, en su mayoría naturales de las diferentes partes de América, marinos y negros vagabundos".

Como menciona a "las diferentes partes de América", se refuerza nuestra sospecha de que hubo también marineros peruanos en la escuadra de Cochrane. Esta continuó su navegación y el 11 de diciembre de 1821, según Stevenson, ocurrió lo siguiente en la isla de Cocos (hoy perteneciente a Costa Rica y entonces parte de la recién independizada Capitanía General de Guatemala) (Stevenson, s/f):

> Lord Cochrane desembarcó y pronto vimos un jabeque en la mar. La *Valdivia* recibió en seguida la orden de capturarle, y habiéndolo hecho, resultó que había desertado del Callao. Los tripulantes dijeron al almirante que, después de la salida de los barcos de guerra chilenos, San Martín se había negado a pagar lo debido, ni siquiera a los que habían abandonado la *Valdivia* en Ancón, sin haber cobrado como los otros la paga de un año, así como la recompensa o prima prometida; y que no limitándose a esto, el Protector había puesto al servicio del Perú a los marinos extranjeros que estaban en el Callao y que habían servido en la flota chilena.
>
> El jabeque había sido tripulado por estos marinos y enviado a Chorrillos para evitar todo género de contrabando; pero que había cogido un cargamento de mercancías de contrabando, de las que había aún una parte a bordo; que cuando el capitán bajó a tierra la tripulación se sublevó y se apoderó del jabeque, al que los marineros pusieron enseguida el nombre de *Represalia*; pretendieron que buscaban la escuadra, excusa absurda; pero como no habían cometido depredaciones, el almirante no se creyó autorizados para castigarlos y les permitió que se largaran.

Lo último es inexacto, pues en un oficio de Cochrane a Tomás Guido del 29 de abril de 1822 se lee que aunque "decía ser del Perú, bajo el nombre de la *Retaliación*," lo apresó "porque no parecía equipado, ni estar a las órdenes de ningún gobierno legítimo"; agrega que con esta y otras medidas quedan impedidos "los actos degradantes de piratería en estos mares". Cochrane omite la venta del buque en Acapulco por mil pesos y la incorporación de sus tripulantes, ingleses, a su escuadra; son datos de Valdizán (1981), quien añade que San Martín, enojado, reclamó el valor de la nave ante Chile, "sin resultados conocidos".

Al regreso de Cochrane al Callao continuaron las desavenencias, entre ellas por el enganche de la marinería, según se desprende del oficio del General Tomás Guido (argentino), Ministro de Guerra y Marina del Perú, al General Luis De la Cruz (chileno), Director General de la Marina del Perú, del 9 de mayo de 1822 (en Elías, 1971):

> Tengo a la vista la nota de VSI. de 8 del corriente, relativa a la bandera que con la inscripción aquí hay plata para enganche ha permanecido fija en el palo de trinquete de la *O'Higgins* de la escuadra de Chile; y respecto a hacer este acto una infracción de los derechos de todas las naciones y un desacato al gobierno, se servirá VSI. representar al Lord Cochrane sobre esta hostilidad tan ajena de la amistad y buena camaradería entre este y el Gobierno de quien depende. Con este motivo considerará VSI. a todos los buques que se hallen bajo el mando de aquel jefe incomunicadas [*sic*] no solamente con todos los puertos de la costa, sino con los buques asistentes en bahía y los que salgan del puerto a hacer el tráfico.

Aunque entre la marinería de origen extranjero la presencia británica fue notable, había personal de las más diversas proveniencias. Tal el caso de Manuel de la Cruz Bauzán, nacido en Bombay (colonia británica en la India), en 1790, de quien Ortiz y Castañeda (2007) afirman que su verdadero nombre era Bauso China y que entró a la Marina en enero de 1822: primer guardián de la fragata *Presidente*, estuvo luego en el *Congreso* y se batió en el segundo bloqueo del Callao de 1824 a 1825. Se desempeñó como artillero de preferencia durante la Guerra con Colombia y como segundo contramaestre durante la contienda de la Confederación Perú-Boliviana contra la Restauración; seguía en servicio en 1848.

¿Cómo arribó al Perú alguien de tan remoto origen? En realidad no era una excepción, pues con fecha 12 de noviembre de 1820 el Comandante Antonio Vacaro informó al Virrey Pezuela que había consenso acerca de

> que para el ataque de la *Esmeralda*, trajeron uno de los grandes botes completamente tripulado de estos mismos malabares o moros, de los cuales quedaron en el *Maypú* uno muerto y otro moribundo que no dejan la menor duda de pertenecer a las tripulaciones de los tres buques ingleses *Hércules*, *Porcea* y *Ribeca*, venidos de Calcuta y dotados con sola esta especie de marineros (De la Barra, 1971).

Ello indica que ya en la Escuadra Libertadora había marineros de Bengala, que respecto a Bombay viene a quedar en el lado opuesto del litoral de la India. La presencia de marineros bengalíes y de otras remotas zonas del Asia en nuestras costas quedó también registrada por el estadounidense Nathaniel Ames, quien a fines de 1821 se embarcó en el Callao como contramaestre del buque mercante *Zenobia*, de Calcuta, y cuyo capitán era británico (en Núñez, 1971):

> El capitán era un nativo de Guernesey, el médico venía de Cádiz, su esposa era una peruana, el oficial primero nacido en la India, de padres escoceses, el oficial segundo era de Cumberland (Inglaterra), el artillero era un irlandés, el carpintero un manchesteriano, su piloto un galés, el camarero provenía de Kent, uno de los maestros de cuarta, nativo de Madeira, otro danés, un tercero escocés, un cuarto londinense, un quinto de Hampshire, un sexto de un país del oeste, un sétimo de Yorkshire y el octavo un yanqui. Entre los esclavos había bengaleses, burmeses, siameses, cingaleses, persas, malayos y uno o dos parias portugueses.

Los últimos probablemente fueran de uno de los enclaves portugueses en la India y el de "un país del oeste" probablemente un pionero del oeste estadounidense. Más adelante agrega este detalle: "Todas las órdenes, excepto las dirigidas a nosotros los blancos, eran dirigidas en lengua bengalí". Asimismo describe una fiesta religiosa hindú habida a bordo.

Pero no solamente se enganchaba personal extranjero. San Martín se empeñó en que hubiera marineros peruanos, según se desprende de esta

comunicación de Monteagudo a Guise, Comandante General de Marina, del 9 de noviembre de 1821 (en Elías, 1971):

> Me ordena S. E. el Protector prevenga a V.S. agite con esfuerzo el enganche de individuos del país para servir en la Marina del Estado; en inteligencia de que por cada uno de estos que ingrese debe separarse a un extranjero. V.S. me avisará el resultado de esta orden.

Seis días después, Monteagudo le reiteraba la orden, encomiaba la calidad de la marinería peruana y explicaba que los marineros extranjeros serían recolocados (en Elías, 1971):

> Honorable S.: Consta muy bien a V. S. que la gente del país es al cabo de algún tiempo preferible para servir en la Marina por su sufrimiento y disposiciones para instruirse en todo lo relativo a esta, así que debe tener su cumplimiento la orden que se le ha dado para que active el enganche de individuos del país cuya providencia no perjudica tampoco a los extranjeros, de los cuales los que se descarguen por los nuevos del país que ingresen en los bergantines *Belgrano* y *Balcarce*, serán ocupados en la Montezuma, o cualesquiera otro buque del Estado.– Dios, etc.– B. Monteagudo.– Honorable S. Comandante de Marina.

Eran los días en que reinaba una gran actividad para organizar la flamante Marina de Guerra del Perú. El 14 de noviembre de 1821 desde el Callao, Guise escribió lo siguiente a los comandantes de los bergantines *Balcarce* y *Belgrano*, de orden de San Martín: "encargo a V. procure que la mayor parte de su tripulación se componga de individuos del Perú, descargando los extranjeros en lugar de los que de aquella clase se embarquen". Añadió a cada uno que embarcara "a lo menos dos individuos bien prácticos en los puertos intermedios, caletas y radas de ellos". Diez días después San Martín y Monteagudo decretaron que los uniformes de la tropa embarcada y la marinería tendrían las siguientes características: "la tropa de marina llevará casaca corta encarnada con vivos amarillos y pantalón blanco; y la marinería chaqueta y pantalón azul con vivos encarnados". Al inicio del decreto, San Martín aludía al entusiasmo reinante en la naciente "Marina del Estado" o Marina del Perú (en Elías, 1971):

> 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 la tripulación de nuestros buques de guerra, prometen al país esperanzas que no serán vanas.

El 11 de diciembre el Ministro le ordenaba a De la Cruz que los buques embargados fuesen tripulados con gente del país. Nueve días después, desde el Callao, De la Cruz escribía al "Ministro de Marina" acerca de la guarnición de la *Montezuma*:

> Para el completo de la dotación de la goleta *Montezuma* se necesita dos cabos y nueve soldados, que aquí hay un sargento de marina que quedó por enfermo a la salida de la escuadra que está ya bueno. Dígnese V. S. Y. hacerlo presente a S. E. para que dé las órdenes de que vengan, suplicándole al mismo tiempo que sea la tropa robusta, y no de negros que no sirven para la mar.

Semejante prejuicio racial sería desmentido por los hechos. Monteagudo contestó lo siguiente el 22 de diciembre de 1821(en Elías, 1971):

> Con esta fecha se expide la orden correspondiente al Honorable General en Jefe interino del Ejército a efecto de que, remita inmediatamente a disposición de V.S. dos cabos y 9 soldados blancos y bien dispuestos para el completo de la dotación de la goleta *Montezuma*.– Tengo la honra, etc.– B. Monteagudo.– Sor. Director General de Marina Dn. Luis de la Cruz.

Un mes después, el 31 de enero de 1822, el capitán de puerto de Paita, Manuel Gonzales y Otoya (el mismo que vimos al tratar de la captura del *Sacramento*), firmó una lista de 16 marineros embarcados a bordo del bergantín *Santa Rita* para la Marina: Bartolo Morales (soltero, chileno), Dionisio Ponce (id., id.), Manuel de la Torre (id., id.), Santiago Guillermo (id., inglés), Anacleto Méndez (casado, de Ilo); 6 mozos: Juan Morales (soltero, chileno), Antonio Morales (id., portugués), Eusebio de la Cruz (id., "de Malta" según la transcripción de Salas; "de Nanta", según la de Elías; creemos que se trata de Manta, hoy en la costa ecuatoriana y entonces parte del territorio de Guayaquil), Juan Labayen (id., de La Coruña, España), Isidro Obando (id., de El Realejo, Nicaragua, en ese momento parte del Imperio Mexicano), José Mora (id., de Cartago,

Costa Rica, en ese momento parte del Imperio Mexicano); y 5 "sin plaza": Luis Congo (soltero, bozal africano), Francisco Gonzales (id., chileno), Luis Cansino (casado, de Guayaquil, en ese momento territorio autónomo), José López (soltero, de Jipijapa, actualmente en la costa ecuatoriana y en ese momento parte del territorio de Guayaquil) y Tomás Lobo (id., chileno).

Juan Antonio Álvarez de Arenales, presidente del departamento de Trujillo, le escribió lo siguiente al Secretario de Guerra y Marina con fecha 27 de febrero de 1822 (en Elías, 1971):

> En cumplimiento de la superior orden de 22 de diciembre, se han embarcado en el puerto de Paita y a bordo del bergantín *Rita*, los dieciséis marineros que se expresan en la adjunta lista. Ellos debieron ser veinte, mas, según me expresa el gobernador de Piura no se encontraban otros capaces de hacer el servicio en la Marina del Estado.

Arribaron al Callao en marzo, pues el 12 de dicho mes Tomás Guido le indicaba a Luis de la Cruz que los destinara. Según este último anotaba el 26 de marzo de 1822 "los peruanos, necesitan navegar más tiempo para que puedan ser útiles". Nótese que apenas había un peruano entre los dieciséis y repárese también en la presencia de un español, en plena Guerra de Independencia. Con todo, Paita siguió siendo un puerto importante para el enganche de tripulación. Estando a bordo de la fragata *Protector* en la isla de la Puná, golfo de Guayaquil, el Comandante General de la Escuadra Unida Libertadora, Juan Illingworth, le recordó a Tomás Heres ("Ministro de la Marina del Perú") el 8 de febrero de 1825 que pensaba "hacer escalas en Paita y quizás en Huanchaco en busca de marineros para completar las tripulaciones".

En Huacho también hubo problemas para reclutar marineros según escribía Vicente Dupuy, Presidente (Gobernador) de Huacho, a Monteagudo el 22 de diciembre de 1821 (en Elías, 1971):

> Son pocos los hombres que hay en estos puntos de las calidades de jóvenes dedicados a la pesca, pues los más son de edad avanzada, y casados, circunstancias que no los recomiendan para el servicio de la Marina, pero con todo, se harán los mayores esfuerzos para llenar el número de los sesenta

> peruanos que con el referido objeto serán embarcados en el primer buque que se presente en este puerto cumpliendo con lo que V. S. I. me ordena en su oficio de 3 del corriente que tengo el honor de satisfacer con todas las precisas atenciones.

Los esfuerzos fueron coronados por el éxito, ya que según Salas "caletas como Casma y Huacho cubrieron numerosas plazas de la marinería de acuerdo a su población". De hecho, ya desde antes de la comunicación de Dupuy venía Huacho aportando marineros, pues cuatro días atrás, el 18 de diciembre de 1821, arribaba al Callao la goleta *Estrella*, "de vuelta de Huacho", con 16 marineros, según informaba De la Cruz en dicha fecha; agregaba que había enviado a estos al Arsenal. Al día siguiente, en otra nota también dirigida al "ministro de Marina", precisaba que los había remitido el gobernador de Huacho y mencionaba una cifra mayor: "S. E. me previno que debían venir de allí quince marineros y han venido veinte hombres". Efectivamente, por orden de San Martín, el 8 de noviembre a las 6 de la mañana la *Estrella* había zarpado del Callao rumbo a Huacho, donde debía embarcar quince marineros y 400 quintales de leña.

El número de marineros finalmente arribados no queda del todo claro. En un oficio fechado en el Callao el 22 de diciembre de 1821, De la Cruz le escribió lo siguiente al "Ministro de Marina" (en Elías, 1971):

> Obra en mi poder la apreciable nota de V.S.I. de hoy con la lista de los 19 hombres (no marineros como dice) venidos de Huacho, y de los dos vagos. Lo que hay de bueno entre ellos es un moreno esclavo del capitán del bergantín *Parlamento* Mensides que vino esta tarde a reclamarlo; pero al fin convino en cederlo a beneficio del Estado."

A propósito de esclavos, el 27 de marzo de 1822 Tomás Guido le consultó a De la Cruz sobre la admisión de dos de ellos: "Sírvase VS. decirme si podrán ser útiles en la Marina, dos esclavos que han sido cedidos a beneficio del Estado.

Muy alta debía ser la necesidad de marineros para que De la Cruz pensase en la posibilidad de embarcar algunos huérfanos, según se ve en su oficio al "Ministro de Marina" fechado en el Callao el 20 de diciembre de 1821 (en Elías, 1971):

> Me he acordado, que de la Casa de Expósitos podemos sacar algunos jóvenes para la Marina que puedan ser muy útiles a la Nación, y logren ellos una carrera, que les proporcione una cómoda subsistencia. Diez o doce de ellos vendrían ahora muy a tiempo para la *Montezuma*, que fuesen de 12 a 14 años de edad: Se harán buenos marineros y con la dirección de los pilotos aprenderían el arte de navegar con el auxilio de la práctica. Estos no tienen padres, no tienen relaciones en el pueblo, no tienen así una atracción que los distraiga de su destino. Si parece a V.S.I. bien el acuerdo dígnese hacerlo presente a S. E. y si fuese de su aprobación que dé S.E. la orden para que se remita a lo menos una docena.

También los inválidos eran tenidos en cuenta. Martín Jorge Guise, desde el Callao y con fecha 9 de noviembre de 1821 le escribía al Ministro de Guerra y Marina que para colocar vigías en la isla San Lorenzo, en un cerrito inmediato a La Legua y en Lima como quería el gobierno se necesitaban trece hombres: dos en San Lorenzo, más un bote con patrón y cuatro hombres; tres en el cerrito; y tres en Lima. Concluía con esta sugerencia: "Estos destinos pueden ocuparse por aquellos beneméritos marineros que en defensa y servicio de la Patria han sido inutilizados en acción de guerra".

Ya por entonces distintas autoridades civiles y militares tuvieron clara conciencia respecto a que para contar con marinería para la escuadra se requería impulsar la marina mercante. Con fecha 11 de diciembre de 1821, desde el Callao, De la Cruz lo explicaba así al "Ministro de Marina" (en Elías, 1971):

> Para poder contar con Marina es de necesidad contar primero con gente de mar y fomentar el aumento de esta. Para conseguirlo es preciso formalizar las matrículas que hasta ahora no se han podido entablar pues estamos dando los primeros pasos de este importante ramo. Al efecto se necesitan mil certificados impresos al tenor del que acompaño, y mil ejemplares de los roles de equipajes como el que adjunto.

A su vez, Monteagudo informó lo siguiente dentro de su *Esposición* [*sic*] de las tareas administrativas del gobierno desde su instalación hasta el 15 de julio de 1822 (De la Puente, 1976):

> Para fomentar la marina mercante sin la cual no puede progresar la del Estado, se han tocado todos los arbitrios capaces de empeñar el interés individual en este género de industria, concediendo privilegios a los habitantes de la costa que se dediquen a la pesca, y a los que hagan el tráfico en buques tripulados por los naturales del país. Los efectos de estas medidas han empezado ya a sentirse y una gran parte de la marinería de nuestra escuadra ha sido enganchada en nuestros mismos puertos, cuya población ha carecido hasta aquí del empleo a que naturalmente estaba llamada.

En igual sentido, respecto a una consulta de la aduana de Huacho sobre libertad de derechos de los aceites y pieles de lobos, la Cámara de Comercio informó a Torre Tagle con fecha 20 de abril de 1822 que procedía con estas condiciones (Tauro del Pino, 1971):

> que se conduzcan el aceite y pieles de lobo en embarcaciones del Estado independiente: que se verifique sólo en la primera internación, y tripulado el buque con la mitad de individuos del Estado, y acreditando la pertenencia nacional con el respectivo pasaporte.

Asimismo, por decreto del 27 de julio de 1825 (firmado por Hipólito Unanue, José de Larrea y Loredo y Juan Salazar), uno de los requisitos para aquellos buques mercantes que se nacionalizasen como peruanos era que la mitad de su tripulación constara "de individuos de los estados independientes de la América del Sur". Además, en los considerandos del decreto se advierte que de los progresos del comercio y la marina (mercante, se entiende) "penden los grandes intereses de la defensa y prosperidad de la República". Con ello se aprecia que Unanue mantenía la línea que ya había mostrado como funcionario virreinal en defensa de los intereses marítimos, como también queda claro que comprendía la importancia de la marina mercante como apoyo de la de guerra. Al año siguiente, el 6 de junio de 1826, aparece la firma de Unanue junto a las de José María de Pando y José de Larrea y Loredo en el reglamento de comercio que dispone que por lo menos la mitad de los marineros de los buques mercantes nacionales debía componerse de naturales del Perú.

Ahora bien, además del personal peruano y de los extranjeros provenientes de la Escuadra Libertadora, hubo también personal

proveniente de la flota virreinal, incluso españoles. De hecho, aunque el *Sacramento* al momento de su captura no dependía de esta sino del Correo, sí obedecía a las autoridades virreinales. Mientras para el alzamiento comandado por los Cárcamo bastó con el dato del balsero Purisaca y la sugerencia de Sánchez Navarrete, en otros casos hubo una paciente labor de inteligencia para captar a la marinería virreinal. En mayo de 1821, el informante patriota Marcos Deneyra avisaba a Juan García del Río que en Lima había más de 1600 enfermos en los hospitales y que el de Bellavista estaba "lleno igualmente con tropa y marinería del Callao". Al respecto, el británico William Bennet Stevenson, que estuvo en Lima en 1806-1808 y nuevamente a partir de 1811, escribió lo siguiente sobre Bellavista: "Aquí existe un hospital para marineros y la clase más pobre de los habitantes". El mismo viajero anotó lo siguiente al referirse a los nosocomios de la capital: "El hospital del Espíritu Santo es para marineros, y una porción de los salarios se deduce con el nombre de 'dinero del hospital', del pago de cada marinero que entra al puerto del Callao" (en Núñez, 1971).

En Lima y con fecha 16 de marzo de 1822 el prócer Francisco Javier Mariátegui da testimonio de una serie de actividades patrióticas del capellán Manuel Antonio Jaras y agrega que aconsejó a este seducir "a los marineros que se curaban en el hospital del Espíritu Santo, para que se pasasen con sus lanchas o buques y me ofreció verificarlo" (en Nieto, 1971). Seis días después, también en la capital, Guillermo Geraldino testifica que Jaras

> ha trabajado mucho en difundir la opinión, sin que lo acobardase el continuo espionaje que sentía por algunos tiranos, y aduladores del gobierno español que celaban sus más mínimas acciones, con los enfermos marineros y militares me consta que los aconsejaba, y exhortaba a que se pasasen a la Patria.

Los testimonios de Geraldino y Mariátegui corresponden a 1822, pero la actuación de Jaras debió de producirse entre fines de 1820 y mediados de 1821, entre el desembarco de Paracas y la liberación de Lima, en la misma época en que Deneyra remitía su informe. Aunque su labor era de alto riesgo, Jaras encontraba un terreno propicio en tanto la marinería

no solía tener entusiasmo para servir en las naves virreinales. Así se desprende de la carta dirigida por el Virrey Pezuela a José de la Serna el 10 de julio de 1818, en la que, al referirse a los buques del Apostadero del Callao, afirmó que no tenían "ninguna opinión para servir en ellos los marineros europeos y del país" (en Pons Muzzo 1971).

Así se comprende lo que le sucedió al Capitán de Puerto de Guayaquil, Capitán de Fragata Joaquín Villalba (realista), quien estaba en el mar con unas lanchas cuando estalló la rebelión patriota del 8 de octubre de 1820. Al regresar al puerto oyó en una batería a cien soldados que gritaban "¡Viva la Patria!". Tras intercambiar disparos de fusil y cañón y con su embarcación haciendo agua trató de acercarse a la goleta *Alcance* "no juzgando contaminado dicho buque por el motivo de estar mandado por un europeo", pero tras subir se le "apareció un gran número de gente de mar, entre ellos muchos europeos nacionales, gritando como los anteriores". Esto lo reportó en oficio fechado en la fragata británica *Inspector*, al ancla en Paita, el 12 de diciembre de 1820, y dirigido a Joaquín Germán, Segundo Comandante General de la Costa Norte, quien se hallaba en Piura (en De la Barra, 1971).

También en Guayaquil, pero más de un año después, se rendirían tres naves realistas: las fragatas *Prueba* y *Venganza* y la corbeta *Alejandro* (15-16 de febrero de 1822). Al respecto, Stevenson (en Núñez, 1971) dice lo siguiente:

> Las principales condiciones fueron que los oficiales y tripulaciones recibirían del gobierno peruano los sueldos atrasados que se les debían; que los que quisieran quedarse en América gozarían de todos los derechos y privilegios de ciudadanos, y que a los que desearan volver a Europa les abonaría el viaje el gobierno peruano. Por lo que nos informaron en tierra parece que las negociaciones estuvieron a punto de romperse por la rebelión de las tripulaciones, y algunos oficiales españoles, indignados de la conducta de sus capitanes que vendían los barcos españoles a los enemigos de España, empezaron por manifestar alguna oposición; pero el gobierno de Guayaquil usó del subterfugio de publicar que estaba en correspondencia con lord Cochrane, quien a la cabeza de la escuadra chilena había fondeado en la bahía de la Manta, provincia de Guayaquil, de paso para la capital. Esta estratagema produjo el efecto deseado; los oficiales y tripulaciones aceptaron

> las condiciones ofrecidas antes que decidir honrosamente la querella con las armas en la mano.

La *Prueba* zarpó al Callao el 25 de febrero, en ella vino marinería española. Una semana antes, el 18 de febrero de 1822, Tomás Guido le escribía a Luis de la Cruz y le preguntaba si en la fragata *Santa Rosa*, cuyo arribo al Callao había sido comunicado el día anterior, había venido un "donado español" (al parecer remitido por el Presidente del Departamento de La Costa) que debía ser destinado "al servicio de los buques de guerra en clase de marinero". Los donados eran sirvientes de los religiosos.

El 1 de abril de 1822 fondeó la *Prueba* en el Callao. Afirma Valdizán (1981) que tras el "desembarco de su marinería española, se le comenzó a dotar con gente de mar escogida entre los oficiales de mar y marineros que teníamos por ese entonces". Rebautizada como *Protector*, sería el buque insignia de la Escuadra del Perú. El mencionado autor refiere que llegó con una dotación de 160 hombres, cuando requería 350 para estar completa. De hecho, parte de la dotación arribó al Callao un mes después, según se ve en esta nota de Guido a De la Cruz del 3 de mayo de 1823 (en Elías, 1971):

> Quedo enterado del parte dado por el capitán interino del puerto con fecha de ayer, avisando la entrada en ese puerto del bergantín nacional *Flecha*, el que conduce a su bordo varios individuos de la fragata *Prueba* y *Venganza*. Sírvase V.S.I. decirme si estos sujetos son españoles o americanos averiguando al mismo tiempo sus designios, sirviéndose también decirme si existen en ese puerto el comandante y oficiales que fueron de la fragata *Prueba*.

Mientras el Perú conseguía marinería española, España pasaba dificultades para conseguir marinería. Desde Londres los diplomáticos Juan García del Río y Diego Paroissien reportaron al ministerio de Relaciones Exteriores el 18 de abril de 1823 que dos días antes los parlamentarios británicos habían decidido mantener vigente la ley promulgada en 1818 que prohibía a los británicos tomar servicio militar en países extranjeros, que había sido dada a instancias de España, la cual había pretendido impedir que los nuevos estados independientes de América recibieran tropa o marinería de Gran Bretaña. Paradójicamente,

para el momento en que escribían ambos diplomáticos dicha ley se tornaba en contra de "España menesterosa", según comentaban al ministerio.

Gracias a Ortiz y Castañeda (2007) se conoce del caso puntual de Salvador Coll Bret, nacido en León, Cádiz a fines del siglo XVIII. Casado en Bellavista en 1820 con Rosa Martínez, ingresó a la Marina del Perú en la Guerra de Independencia; sirvió tanto embarcado como en tierra. Nótese que, al igual que en los casos vistos al tratar del *Sacramento*, el tener familia establecida en el Perú resultó decisivo. Durante la Guerra con la Gran Colombia era segundo contramaestre de la corbeta *Libertad*, donde mostró una "conducta bizarra" a decir del Capitán de Fragata Carlos García del Postigo (chileno), quien comandaba dicha nave; murió en Paita el 17 de setiembre de 1828 a consecuencia de las heridas causadas por una explosión en el combate de Punta Malpelo (31 de agosto de 1828).

En realidad, era complicado también para los patriotas procurarse tripulantes. Así como queda visto que hubo roces entre la flota peruana en formación y la escuadra de Cochrane respecto a aquellos, también en la etapa del predominio de la Gran Colombia surgieron dificultades en torno a la marinería. El 7 de abril de 1824, desde Trujillo, el Coronel Pérez escribe al General Paz del Castillo, Gobernador de Guayaquil, y le increpa por no haber ejecutado la orden de Bolívar de destituir a los comandantes de los buques peruanos y reemplazarlos por grancolombianos, omisión que según Pérez había llevado a la sublevación de la *Macedonia*; repite que Bolívar pide que el Comandante de la corbeta *Limeña* sea removido y sus oficiales reubicados en buques de la Gran Colombia "no dejando en mando de buque a ningún oficial peruano bien sea extranjero o natural del país", así como "que la tripulación sea también mezclada en nuestros buques, enrolando y escogiendo los mejores marineros de ella" (en O'Leary, 1883).

Aún después de que la flota aliada del Perú y Colombia culminase sus operaciones bélicas con la caída del Callao, los funcionarios de ambos países intercambiaron pareceres acerca del tema de las tripulaciones. El Canciller José María de Pando, con fecha 14 de junio de 1826, escribió lo siguiente a Cristóbal Armero, Encargado de Negocios de la Gran Colombia, con respecto al apoyo de marinería solicitado por dicho funcionario (Denegri et al., 1974):

> El Ministro de Relaciones Exteriores tuvo la honra de recibir y poner en conocimiento de su gobierno la nota del Sr. Armero, Encargado de Negocios de Colombia, de 8 del corriente mes, en que solicita a nombre de su gobierno que se le entreguen la tripulación de la fragata *Protector*, y mil marineros más, para tripular su escuadra del Atlántico. Consiguientemente ha recibido orden de manifestarle cuán sensible es para el gobierno del Perú no poder acceder a los deseos del gobierno de Colombia por razones que se hayan perfectamente al alcance del señor Armero. La fragata *Protector* ha sido desarmada, y sus marineros licenciados; los pocos hombres útiles que podrían reclutarse por medio de enganches son generalmente extranjeros, y aún de estos será necesario valerse en el caso probable de que se realice el proyecto de formar una escuadra federal y deba el Perú suministrar, como ha ofrecido, su contingente de buques armados. El señor Armero sabe además que el Perú sacaba antiguamente sus marineros de Guayaquil, y particularmente de Chiloé y Penco, y que en el día se han segado del todo estas fuentes.

Chiloé había sido uno de los dos últimos baluartes españoles en el Pacífico americano (junto con el Callao) hasta inicios de ese mismo año 1826, en que fue anexado por Chile pese a que bajo la dominación virreinal había dependido directamente de Lima. Guayaquil había sido anexado por la Gran Colombia a pesar de que en 1803 se había reincorporado al Virreinato del Perú en lo militar y en 1806 se había dispuesto su agregación absoluta al mismo. Penco quedaba en la Capitanía General de Chile, por lo que naturalmente tras la Independencia fue parte de dicho país. Armero responde el 15 con un nuevo planteamiento, que el Perú ponga 1000 hombres en Panamá para que sean formados como marineros, pero el 21 de junio Pando replica que ha consultado con el gobierno y tampoco resulta posible

> porque las altas dadas y que han de darse al ejército auxiliar agotan los hombres útiles para el servicio de las armas, pero en el caso inesperado, aunque no imposible, de que el territorio de Colombia fuese invadido, y necesitase para su defensa auxilios de tropas del Perú, el gobierno haría marchar inmediatamente al istmo de Panamá los batallones de que se pudiese disponer. (Denegri et al., 1974)

En paralelo a estas gestiones diplomáticas se dictaban dispositivos legales sobre el enganche. La cuarta atribución de la Secretaría de Marina dentro del reglamento de secretarías fechado el 1 de junio de 1826 (firmado por Hipólito Unanue, José María de Pando, José de Larrea y Loredo y José Serra) concernía a las "levas, matrículas, conscripciones, o cualquier otro método que se adopte por el Congreso para reclutar las fuerzas marítimas tanto en las tropas como en los marineros". Según sostiene Seminario (2011), las levas se abolieron pero en el contexto de la Guerra con la Gran Colombia serían repuestas a instancias del Capitán de Puerto de Paita:

> También la corbeta *Pichincha*, ante la escasez de marineros y por ser los de Sechura y Colán bastante expertos, pensó en reclutarlos. La leva estaba ya prohibida, entonces el gobernador de Colán colaboró con dos hombres; ante esto, Manuel de la Haza procuró que La Mar acepte la recluta. El Presidente recién contestó desde Loja el 20 de enero de 1829 autorizando la leva de marineros.

El 5 de noviembre de 1828, De la Haza había respondido una nota del Coronel Mariano Castro, secretario de La Mar, acerca de la entrega de 80 marineros para los buques de guerra. El capitán de puerto consideró imposible cumplir la orden por faltarle personal. El 16 volvió a escribirle a Castro para avisar que cumpliría la orden de La Mar para dar licencia final y absoluta al marinero Manuel Bustamante, precisamente de la dotación de la *Pichincha*. El 29 de noviembre escribiría al mismo para avisar que cumpliría otra orden de licencia absoluta, en este caso para el marinero Carlos Silva, también de la *Pichincha*. El 17 de diciembre le avisaba a Castro la recepción de la orden para dotar a la escuadra del mayor número de "marinos" (entiéndase "marineros"), pero como faltaban en Paita sugería pedirlos a Sechura y Colán. Todo esto consta en el catálogo de los legajos del Centro de Estudios Histórico Militares (1969). La aludida sugerencia debe de ser el origen de la autorización dada por La Mar en enero de 1829 y mencionada por Seminario.

Asuntos disciplinarios

El problema para las autoridades navales no se reducía a conseguir tripulación, sino que aquella que se conseguía traía consigo dificultades. Así sucedió con la marinería proveniente de la Escuadra Libertadora, según se desprende del oficio de Guise a Monteagudo, Ministro de Guerra y Marina, del 8 de noviembre de 1821 (en Elías, 1971):

> La tripulación extranjera que hoy tienen los buques del Estado ha sido enganchada bajo el concepto que debe disfrutar de las mismas raciones que hasta el día se han dado en la Escuadra y a que está acostumbrada. Si esta se varía es muy probable se disguste aquella, y no tengamos individuos que sirvan en las críticas circunstancias del día; por lo que me veo en la precisión de representar a V.S.Y. sobre la alteración que en las raciones de licor está ordenada al señor Comisario de Marina, según me ha informado verbalmente, y yo celebraría no se hiciese la menor novedad hasta que más formalizada la Escuadra pueda hacerse menos sensible cualesquiera disgusto de sus individuos. […] Si hubiese ya formado algún nuevo reglamento sobre la materia he de merecer a V.S.Y. se me dirija para mi conocimiento y evitar en lo sucesivo el descontento de la marinería.

Ciertamente, el descontento podía tener consecuencias indeseadas. Al mes siguiente se alertaba sobre el falucho *Corredor*, sublevado por su tripulación; ya lo hemos visto mencionado bajo su posterior nombre de *Retaliación*. Con fecha 22 de diciembre de 1821, el Presidente (Gobernador) de Huacho, Vicente Dupuy, escribió lo siguiente a Monteagudo (en Elías, 1971):

> Se han dirigido por esta presidencia avisos necesarios a todos los tenientes gobernadores de los puertos comprendidos en este departamento para que estén al cuidado de apresar al falucho nombrado el *Corredor* que fugó del puerto de Chorrillos, con cuyo aviso no serán sorprendidos los buques que se hallen en esta carrera, dando cuenta de cualquiera resultado, con lo que dejo contestado el oficio de V. S. I. de 10 del corriente, reproduciéndole todos mis precisos miramientos.

Dado el caso de imponer disciplina, Guise era severo, según se desprende de esta aprobación dada por Sánchez Carrión a nombre de Bolívar el 6 de julio de 1824 (en Elías, 1971):

> Su Excelencia se ha servido aprobar las ejecuciones de los marineros Daniel Monzón y Juan Malens de que Vuestra Señoría da parte en su comunicación del 21 del pasado.
>
> Su Excelencia me manda decir a Vuestra Señoría Honorable que en lo sucesivo debe Vuestra Señoría Honorable obrar del mismo modo que en las ocurrencias de Monzón y Malens.

Otro caso, mucho más detallado, es el de la ejecución de un contramaestre del bergantín *Congreso*. En su anotación correspondiente al 3 de setiembre de 1825, el sacerdote anglicano Hugh H. Salvin escribió lo siguiente (en Núñez, 1973):

> El siguiente día regresé al Callao para consolar a un infeliz inglés en las casasmatas de la fortaleza, condenado a muerte por un asesinato cometido a bordo del bergantín peruano *Congreso*. Era contramaestre del *Congreso* y había disparado, como consecuencia de un malentendido, contra uno de los tenientes. A su pedido permanecí en la celda toda la noche. El día en que su sentencia fue confirmada en Lima, el gobierno le envió, como es costumbre, un sacerdote católico, un fraile paulino, para que lo asistiera. Había residido en este país más de seis años, convertido al catolicismo y rebautizado. A pesar de todo deseaba que yo lo acompañara y dijo que si yo tenía alguna objeción contra el sacerdote católico, él no lo recibiría; como esto era imposible, los dos lo consolamos. Me eché en una cama que me habían preparado cerca de las nueve de la noche y el fraile le dio la confesión indicada en un libro llamado "Exercicio Quotidiano". Dormí mal, mortificado por una pesadilla, me quejé en el sueño. Me despertó un centinela que estaba al pie de mi cama preguntando: "¿De qué se queja U. S. señor padre?", y respondí "Tuve un mal sueño". El infeliz me despertó a las cuatro para que le leyera oraciones y a las seis el fraile le dio el sacramento. A las once y media fue llevado a la *Prueba* en una silla, cargado de cadenas, donde fue fusilado. Como el fraile le acompañó hasta el sitio de la ejecución, yo me excusé de ser testigo de tan terrible escena. Es costumbre española dejar a la persona condenada en una

> capilla por algún tiempo antes de la ejecución o, en lugar de esto, le preparan una en su celda, levantando un altar y encendiéndole cirios.

Semejantes providencias no bastaron para contener graves brotes de indisciplina. Hemos visto el caso del jabeque o falucho *Corredor*. No sería, lamentablemente, la única unidad patriota amotinada por aquellos años. Según Paz Soldán, el 18 de marzo de 1822 se subleva la corbeta *Alejandro* y el 8 de agosto la fragata *Montezuma*; con ocasión de este último caso serían fusilados tres cabecillas. En dicha fragata no se trataba propiamente de un motín de la marinería sino de la tropa que estaba siendo transportada en ella. Según la nota pasada con fecha 12 de setiembre de 1822 al Coronel Enrique Martínez (presidente del Departamento de Trujillo) por Francisco de Franco y Aguirre, comandante de la *Montezuma*, él y los oficiales en consejo de guerra tomaron tal decisión, siendo los fusilados escogidos por sorteo. Se trató de un "atentado enorme proyectado por una tropa que se compone de muy pocos verdaderos defensores de la libertad, los cuales se contrarrevolucionaban contra sus jefes y oficiales". A pesar de que desde entonces habían mantenido el orden notaba "un disgusto raro en dicha tropa" pues escaseaban los víveres y había "conversaciones sospechosas, testimonio claro de haber todavía en algunos individuos intención depravada a ejecutar lo anteriormente proyectado". Al día siguiente, Diego Estes, comandante del batallón Yaguachi, le escribía a Martínez que la causa del motín había sido la falta de víveres y que los oficiales y tropa seguían sin recibir los necesarios, ante lo cual se veía "en la dura precisión de fusilar diariamente diez o doce". El mismo 13 de setiembre, Martínez escribe al Secretario de Guerra y Marina que ha tomado dos medidas: desembarcar a los más sospechosos o que se presumiera pudieran encabezar el nuevo motín y proveer los víveres necesarios. "Estos soldados me dicen se hallan casi desnudos, y con la falta de víveres, parece un consiguiente el que les hubiera faltado la paciencia, si es efectiva esta presunción parece no haber peligro con la última precaución que he tomado", decía en conclusión.

A fin de año hubo un caso más grave. En el acta de la sesión del Congreso del 10 de diciembre de 1822 se lee esto sobre la sublevación del *Belgrano* (en Pons Muzzo y Tauro del Pino, 1973):

> Se hicieron presentes las comunicaciones del Comandante General de Marina al gobierno por la secretaría respectiva, sobre la sublevación de la marinería del bergantín *Belgrano* que elevó anclas del puerto del Callao el 9 del corriente, sin patente y con objeto seguramente de convertirse en pirata, y causar todo el daño posible; habiéndose oficiado por el Secretario de Marina al comandante de la corbeta de guerra de S. M. británica *Alacriti* sobre esta incidencia, presentándole al *Belgrano* como un buque pirata sujeto por las leyes marítimas a la persecución de los buques de toda nación; y leídose la carta que los marineros dirigieron al Congreso, la que se mandó devolver al gobierno.

La aludida comunicación de los marineros alzados la reproduce Paz Soldán (1870) como anexo de la nota de José Pascual de Vivero al Secretario de Guerra y Marina fechada en el Callao el 14 de diciembre de 1822:

> A nombre de los marineros Ingleses y Americanos del bergantín *Belgrano*, se ha dirigido una carta al Soberano Congreso, escrita con caracteres difíciles de leerse, pero en sustancia dice:
> Callao, Diciembre 7 de 1822.
> Congreso de Lima.
>
> Nos hemos tomado la libertad de escribiros con respecto a la toma del bergantín *Belgrano*. En primer lugar U. no ha tenido la menor consideración con los marineros y oficiales ingleses, por no pagarles ni gratificarles después de haber librado vuestro país, después de haber arriesgado y puesto en peligro sus vidas, cumpliendo con sus deberes… En consecuencia aseguran al Congreso no querer seguir más en el servicio, y que después de haber sido los más particulares amigos, son ahora los enemigos, repitiendo que le anuncian que serán sus más amargos enemigos los referidos marineros ingleses y americanos.

De la referida nota de Vivero (en Paz Soldán, 1870) extractamos lo siguiente:

> Parece muy claro, que estando el bergantín por la aleta o detrás de la *Limeña*, sin más que uno, o dos individuos de tropa, tan necesaria en los buques de

> guerra, su marinería toda inglesa, como que los pocos americanos estaban en tierra, presentándose después, y el infame piloto inglés que trajo su comandante de Valparaíso, y por consiguiente con la paga dada, nada le debía el Estado y acaso debía él con la confianza[,] destino y mando que le prestó dicho jefe, en noche oscura y de niebla le fue muy fácil, como se ha visto, picar y dejar sus amarras y salirse a franquía por detrás, dando la vela sin tener que combatir, ni subyugar a nadie que pudiera oponérsele.

Según Paz Soldán (1870), la sublevación estuvo comandada por un pilotín inglés apellidado Manchistan. Probablemente con esta ocasión circuló la siguiente hoja sin fecha que De la Puente (1981) toma de la obra de José Toribio Medina, en la que Guise apostrofa a sus paisanos del *Belgrano*:

> Marineros: Por la primera vez desde que empezó la lucha por la libertad de la América del Sud, vosotros que habéis servido bajo sus banderas con tanta fidelidad y honor, ahora habéis echado un borrón sobre el nombre bueno que hace a nuestros paisanos tan estimados en todas partes del mundo.

Un rastro queda en la carta que Simón Bolívar escribe a Francisco de Paula Santander desde Guayaquil el 29 de abril de 1823, cuando acaba de recibir "parte de que el bergantín *Belgrano*, pirata, está sobre las costas de Esmeraldas y del Chocó, con varias presas" (Academia de la Historia, 1917).

El 9 de diciembre de 1823 Juan Salazar, desde la legación del Perú en Santiago de Chile, enviaría la siguiente noticia al Ministro de Relaciones Exteriores, conde de San Donás: "Se asegura que el corsario *Belgrano* llegó a las islas Marquesas donde ocurrió una diferencia entre su tripulación, y que parte de esta se embarcó en él para Nueva Zelandia adonde ha arribado inservible" (Ortiz de Zevallos, 1975).

A su vez, el 7 de abril de 1823 se sublevó la fragata *Protector* y exactamente un año después en 1824 lo haría en Huanchaco la goleta *Macedonia*, que se llevó la goleta *Estrella*; en este último caso, según el Coronel J. Gabriel Pérez, la intención era pirática (O'Leary, 1883). También en la flota española acontecían hechos semejantes. El navío *Asia*, los bergantines *Aquiles* y *Constante* y la fragata *Clarington*, que habían

partido de Quilca al mando del Capitán de Navío Roque Guruceta el 2 de enero de 1825 rumbo a las Filipinas tras conocerse el resultado de la batalla de Ayacucho, no arribarían a tal destino por la sublevación de sus tripulantes. Según un artículo del *Correo Mercantil* de Cádiz del 11 de noviembre de 1825 (rebotado en la *Gaceta de Madrid* del 19 de noviembre de 1825), los sucesos comenzaron en la isla de Guajan (Guam) del archipiélago de las Marianas (entonces colonia de España) en los días 10-11 en marzo de 1825, cuando se amotinaron la guarnición y marinería del navío *Asia*, a cuya cabeza se puso un segundo guardián a quien llamaban "nuestro amo Josef". El descontento se debía a hallarse impagos, lo que contrastaron con el hecho de que Guruceta había pagado algún dinero a los oficiales, según García Camba (1846); este militar realista, testigo directo, agrega que el navío y el *Constante* enrumbaron a México y la *Clarington* fue incendiada. Respecto al *Aquiles*, informa García Camba que partió el 14 con bandera chilena rumbo a Valparaíso, a donde arribó en junio; no da luces sobre su tripulación. En cambio, leemos lo siguiente en el artículo referido (*Gaceta de Madrid*, 19 de noviembre, 1825):

> Instruido el comandante del bergantín *Aquiles* de estos acontecimientos, y procurando precaver se propagase en su buque tan mala semilla, dejando el chicote por ojo, dio la vela para observar los movimientos del navío, que fueron el de dirigirse para la América del Norte, y a las 48 horas se volvió al fondeadero para tratar con el comandante del navío lo conveniente a trasportarlo con los demás oficiales a Manila: pero desgraciadamente aquella misma noche, en el momento de una tempestad, se sublevó la tripulación, que constaba de un gran número de marineros peruanos, y dijeron al comandante, que no querían expatriarse del Perú, mayormente cuando no se les pagaba, estando separados de sus familias contra su voluntad; y desde luego procedieron inmediatamente a poner a todos en tierra, con solo lo que tenían puesto, dando la vela al siguiente día para Valparaíso, de donde hay noticias de su llegada.

Esta acción de marineros peruanos en la lejana Oceanía privó a España al menos del bergantín *Aquiles* (no sabemos la composición de la marinería del *Asia*), aunque lamentablemente sería incorporado a la flota chilena y no a la peruana. Fuera del asunto de la falta de pago,

repárese una vez más en lo importante del arraigo para la toma de decisión entre las causas realista y patriota, tal como en el caso de la marinería del *Sacramento*.

Asuntos económicos

Los pagos a la plana menor solían tener atrasos. A diferencia de lo ocurrido con la escuadra española que pasó a Oceanía en 1825, Guise prefería incluso pagar a la marinería y no a la oficialidad, según se desprende de una nota de Sánchez Carrión al Vicealmirante del 6 de julio de 1824, la misma fecha en que también aprobaba a nombre de Bolívar la ejecución de dos marineros ordenada por Guise, según se ha visto (Denegri et al., 1976):

> Queda enterado Su Excelencia el Libertador de que por mano del señor Intendente de Marina se han repartido a la tripulación y guarnición de Marina de la fragata *Protector* y el bergantín *Congreso* 31,893 pesos en letras a buena cuenta de sus alcances.
>
> Su Excelencia aprueba la determinación de Vuestra Señoría Honorable de preferir en los pagamentos la tripulación y guarnición a los señores oficiales, de cuyos sentimientos deben esperarse siempre los sacrificios que las circunstancias les obligan a hacer.
>
> Estas mismas circunstancias de que puede hacerse cargo todo el que conozca el estado en que se halla el país, no permiten por ahora a su Excelencia pagar al señor Begg el crédito que tiene contra el Gobierno por los bienes que dio a la Escuadra el año pasado.

La situación había sido apremiante desde inicios del bloqueo del Callao. Leamos a Vegas (1973):

> 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, aun chocando con los neutrales.

El 27 de febrero de 1824, el Coronel José Gabriel Pérez, secretario de Bolívar, comunica desde Pativilca a Mariano Necochea que el Libertador "repite la orden perentoria de la contribución directa, forzosa y fuerte a los vecinos más acomodados de esa capital, principalmente a los godos, egoístas y sospechosos", con cuyo cupo debe "pagar generosamente la Escuadra, para que no esté disgustada y no la perdamos, porque entonces el Perú completaría su ruina". Con dramatismo, Pérez resalta la necesidad de "prodigar el dinero a la Escuadra al mando del señor Almirante Guise" para incendiar los buques realistas del Callao (en O' Leary, 1883):

> Si nosotros ahorramos un solo sacrificio, por costoso que fuera, para lograr la destrucción de estos buques, habríamos hecho una traición a toda la América, permitiendo a los enemigos que equiparan una marina en el Pacífico que les diera movilidad y destruyera nuestro comercio. No hay sacrificio que deba ahorrarse, cuando hay a la vista peligros tan inmensos, males tan graves. Los rusos quemaron su antigua capital, y se salvaron de la agresión de un conquistador.

El 1 de marzo, desde Huacho, Bolívar autoriza a Guise a cobrar derechos a los buques extranjeros que quisieran comerciar con el Callao y otros puertos bloqueados, a fin de procurarse "los medios de alimentar la Escuadra, darle algo de paga y hacerle el servicio tan soportable como sea posible, pues el objeto principal de este permiso es tener en buen orden a las tripulaciones, lo que no puede conseguirse sin pagar", según comenta Pérez. Tres días después, a bordo de la *Protector* en Las Salinas, Guise escribe a este que Necochea sólo le ha dado 5 mil pesos y que "los enemigos demasiado astutos y tenaces, no perdonan medio para seducir a la gente y obligarla a cometer la misma perfidia que las tropas de los Andes". El 9 de marzo, en otra nota a Pérez (en O'Leary, 1883) desde igual ubicación, decía así:

> El Comisario General de Marina, don Salvador Soyer, va encargado de traer el dinero que he dicho [*a*] US. se necesita para auxiliar a la gente de la Escuadra.
>
> Yo espero que US. manifestará a S. E. la urgentísima necesidad de que la suma que se remita no baje de veinte mil pesos, porque ya he ofrecido a la gente darle a lo menos la mitad de lo que se le debe, y sentiría mucho faltar a mi palabra.

> Espero también que la remesa se haga con cuanta prontitud fuere posible, a fin de poder regresar al Callao a ejecutar las operaciones que S. E. me encarga por medio de la estimable nota de US. de 1º del corriente.
>
> Antes creo que me será imposible verificarlo, porque ya he indicado a US. los recelos que me asisten por el disgusto de la gente; cuando por el contrario contentándola por ahora con 20 000 pesos estoy satisfecho de que no volverá a darme en adelante motivo alguno de desconfianza. Este es el último sacrificio que pido a S. E. al cual se servirá US. contribuir con lo que estuviere de su parte.

El 18 de abril de 1824 Guise escribió desde Santa a Bolívar y le acusó recibo del dinero. Según Vegas (1973), contestó lo siguiente 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".

A su vez, el secretario de Bolívar, José Faustino Sánchez Carrión, le escribía al Prefecto de Trujillo (13 de julio de 1824) que la parte que correspondiera al Estado en las presas tomadas a los realistas se debía aplicar "a la oficialidad y marinería de la Escuadra a cuenta de sus sueldos"; sentó esta regla general a partir del caso de una lancha realista capturada en la ruta del Callao a Pisco, que fue licitada en 250 pesos. Téngase en cuenta que por entonces Lima sufría la segunda (y última) ocupación realista y que el gobierno patriota se había trasladado a Trujillo.

A propósito de sueldos, la escala anual respectiva para la Marina fue establecida por decreto del 5 de setiembre de 1826, siendo gobernante el Mariscal Andrés de Santa Cruz. Colocamos aquí lo correspondiente a la Plana Menor, con inclusión de la tropa embarcada (Denegri, 1975):

BATALLONES DE MARINA	PESOS
Sargentos primeros	216
Sargentos segundos	180
Cabos primeros	144
Cabos segundos	132
Tambores y pífanos	132
Soldados	120

BRIGADA DE ARTILLERÍA	PESOS
Sargentos primeros	240
Sargentos segundos	204
Cabos primeros	156
Cabos segundos	144
Tambores y pífanos	144
Artilleros	132

OFICIALES DE MAR	PESOS
Primeros y segundos contramaestres	540
Primeros guardianes	384
Segundos guardianes	336
Primeros carpinteros	480
Segundos carpinteros	336
Terceros carpinteros	240
Primeros calafates	420
Segundos calafates	288
Terceros calafates	216
Armero	360
Herrero	360
Bocafragua	300
Oficial de macho	216
Maestro de velas	240
Cocinero de equipaje	240
Buzo	199

MARINERÍA MATRICULADA	PESOS
Artilleros de preferencia	168
Artilleros de mar, ordinarios	144
Marineros	120
Grumetes	96
Pajes	72

DEPENDIENTES DE PROVISIÓN	PESOS
Maestre de víveres	360
Despensero	240
Tonelero	240

Pasar de la Plana Menor a la Plana Mayor

Se aprecia del listado anterior que el grado más alto dentro de los oficiales de mar correspondía a los contramaestres. Al respecto, tenemos que Manuel Loro, Comandante de Arsenales, escribió lo siguiente a San Martín el 26 de octubre de 1821: "Atendiendo a hallarse vacante y sin proveer la plaza de contramaestre del Arsenal, y concurriendo en don Martín Marín las cualidades necesarias para tal destino, vengo en proponerlo para contramaestre de dicho Arsenal". Por un oficio de Guido a De la Cruz del 6 de julio de 1822 sabemos del caso curioso de un contramaestre que pasó a la Plana Mayor o estaba casi con un pie en ella (en Elías, 1971):

> Acompaño a VSI. título de primer contramaestre de la Armada graduado de Alférez de Fragata expedido de orden de S.E. el Delegado a favor de Dn. Francisco de Paula Rivas. Sírvase VSI. hacer las prevenciones que crea oportunas para que se esté a la expectativa de la conducta del interesado cuando se reciba de su cargo en la fragata *Guayas*, pues como VSI. sabe es el más delicado y de toda responsabilidad a bordo de los bajeles de guerra.

Los graduados no recibían el sueldo de su nueva clase; debían esperar a ser efectivos. Curiosamente, en un estado general de la Armada Española de 1830 aparece como oficial jubilado un Alférez de Navío Francisco de Paula Rivas con residencia en Cádiz, ¿será el mismo, cambiado de bando, o será un homónimo?

Otro caso de alguien que logró ingresar por aquellos años a la Plana Mayor es el de Tomás Falconí, nacido en Lima en 1781, quien según Ortiz y Castañeda (2007) era en 1821 maestro mayor de maestranzas y como tal encargado de reparar los buques de la Marina y armar los transportes para las campañas de Intermedios. En 1829 por sus servicios como "ingeniero de marina" recibió el grado de Capitán de Corbeta. Moriría en Huaraz en julio de 1845.

El caso de Falconí puede ser especial, semejante a lo que años después se vería con los maquinistas; un maestro mayor de maestranzas ciertamente no pertenecía a la Plana Mayor pero tampoco parece encajar como uno de los rangos usualmente mencionados al tratar de la Plana

Menor. En cambio, Ortiz y Castañeda (2007) registran cuatro casos de personal del tiempo de la Independencia que claramente pertenecía a la Plana Menor y consiguió ingresar a la oficialidad del Cuerpo Político de la Armada (encargados de la contabilidad); significativamente, dentro de la Plana Menor los cuatro habían servido en el rubro de dependientes de provisión, por lo que ya estaban acostumbrados a llevar cuentas de abastecimientos. Así, Manuel Becerra era maestre de víveres en la Comisaría de Marina en 1822. Ascendido a oficial tercero (noviembre de 1834), fue embarcado como contador de la fragata *Monteagudo*; pasó a la Comandancia General de Marina (1836); retornó a la Comisaría de Marina (mayo de 1842); ascendió a oficial segundo (abril de 1848); sirvió en la Tesorería de Lima (1852 a 1863) y en ese lapso ascendió a oficial primero. Veremos en el capítulo 2 que su carrera continuó un tiempo más.

Por su parte, Manuel Gurt Briceño entró a la Marina en 1821 como maestre de víveres del *Balcarce*; luego sirvió en la *Limeña* y la *Presidente*, fragata esta última en la que estuvo durante el bloqueo del Callao y la Guerra con la Gran Colombia. Contador en 1829, en 1835 participó en la toma de Cobija durante la guerra de Salaverry contra Santa Cruz. Ascendió a oficial segundo en 1847 y a oficial primero en 1851, tras lo cual estuvo a cargo de varias capitanías de puerto. Nacido en Lima en 1799, falleció en el Callao el 3 de marzo de 1863; estuvo casado con Mercedes Miranda y después con Antonia Gallardo.

Asimismo, Francisco Javier Rueda Torres nació en Concepción, Chile, en 1808 y entró al servicio naval peruano en 1823: primero despensero de la *Macedonia*, fue luego maestro de víveres y contador de dicha nave. Durante el segundo sitio del Callao de 1824 a 1826 estuvo en el *Congreso*, también como contador. Ascendería a oficial tercero (julio de 1828), oficial segundo (enero de 1834) y oficial primero (1835). Durante el bloqueo del puerto boliviano de Cobija (1841) se halló presente como contador de la barca *Limeña*. Tras enviudar de María Dolores Rueda se casó con Isidora Saco. Falleció en el Callao el 30 de enero de 1860. La tradición naval fue continuada por su hijo Adolfo Rueda Rueda, nacido en el Callao en 1829 y fallecido en dicho puerto el 24 de enero de 1892, quien comenzó a servir como maestre de víveres de la goleta *Libertad* (setiembre de 1850) y ascendería hasta el grado de oficial segundo

(1872); alcanzó a ocupar el cargo de Capitán de Puerto de Supe de diciembre de 1878 a diciembre de 1880.

Por último, José Suárez ingresó a la Armada en octubre de 1822 como artillero ordinario de la fragata *Protector*, en la que sirvió hasta octubre de 1823. En 1828 retornó al servicio como maestre de víveres del *Congreso*, a bordo del cual se halló en la Guerra con la Gran Colombia. De 1832 a 1837 estuvo prisionero en Bolivia a consecuencia de la sublevación de dicha nave en el litoral boliviano. Ascendería a oficial tercero en febrero 1843 (cuando se desempeñaba como contador de la *Libertad*) y a oficial primero diciembre de 1853. Dejó la Marina en 1861 y falleció en Lima el 10 de abril de 1862.

En las acciones navales

La primera escuadra peruana, según Melo (1907), tuvo estas unidades y tripulaciones durante el Protectorado (que culminó en setiembre de 1822): goleta *Castelli* (ex *Sacramento*), 36; goleta *Macedonia*, 20; bergantín *Balcarce*, 45; corbeta *Limeña*, 95; bergantín *Belgrano*, 60; fragata *Prueba*, 250; fragata *Guayas*, 200; bergantín *Nancy*, 35; goleta *Cruz*, 62; fragata de transporte *Monteagudo*, sin información. De lo cual se desprende que la naciente Escuadra contaba con alrededor de 800 marineros en 1822. Ellos iniciaron las campañas navales peruanas.

El Comodoro sir Thomas M. Hardy, de la Real Armada Británica, decía lo siguiente en oficio a J. W. Croker fechado en el HMS Creole en la rada del Callao el 30 de noviembre de 1821 (en Elías, 1971):

> El decreto de bloqueo del *Protector* sobre la costa sur del Perú, en posesión de los realistas, considero que será de poca consecuencia hasta que se emplee una fuerza efectiva en el bloqueo y aunque este gobierno tiene tres naves de guerra, el barco *Limeña* (antes *Thais*) [corbeta] y los bergantines *Balcarce* y *Belgrano* pasará algún tiempo antes de que estén tripulados y listos para hacerse a la mar.

Le faltaba mencionar al menos un par de unidades, la *Castelli* y la *Macedonia* (que había sido capturada a mediados de 1821). La primera campaña naval peruana fue precisamente para establecer el bloqueo decretado el 15 de octubre de 1821 y que debía comprender los puertos de

Intermedios desde Nazca hasta Cobija. Posteriormente la participación de la Escuadra en la Guerra de Independencia es destacable en las siguientes campañas: primera expedición de Intermedios (1822-1823), segundo bloqueo de Intermedios (1823, de Pisco a Cobija), segunda expedición de Intermedios (1823) y bloqueo del Callao (1824-1826).

En el contexto de la segunda expedición de Intermedios, un 14 de febrero de 1823 se produjo el desembarco de Iquique en el que 160 patriotas fueron sorprendidos por una fuerza de 350 realistas que salió de sus escondites y concentró sus fuegos sobre los botes y lanchas; hubo muertos y heridos entre los marineros. Dichas embarcaciones se alejaron y en el intento de alcanzarlas a nado murieron entre otros patriotas el Teniente Coronel La Rosa y el Mayor Taramona. Según el parte realista publicado en la *Gaceta* del Cuzco del 4 de marzo de 1823, ellos tuvieron solamente 1 muerto y 4 heridos, mientras la tropa patriota quedó prisionera o muerta (en Villanueva, 1973).

Un año después hubo ataques al Callao por parte de la escuadra de Guise el 19, 21 y 24-25 de febrero de 1824, este último nocturno. Una carta fechada a bordo de la fragata *Protector* frente a la isla San Lorenzo el 27 de febrero de 1824 y reproducida por el viajero Charles Sutcliffe muestra que el Vicealmirante quiso probar a la marinería peruana tras recibir la respuesta del sargento Moyano, quien se había alzado con la guarnición de dicho puerto a favor de los realistas y se negaba a rendirse y aceptar el perdón que se le ofrecía (Núñez, 1971):

> El Almirante pensó inmediatamente atacar los fuertes y barcos con su única fragata; y a pesar de las fuerzas desiguales, por tres motivos y con tres objetos: para probar la disposición y capacidad de sus hombres, que eran hombres de tierra y reclutas, no acostumbrados al aparato de las formidables baterías; segundo, para dar una oportunidad a los revoltosos que se levantasen contra los españoles, y tercero: para contradecir de manera incontrovertible los maliciosos informes de los españoles y otros enemigos de la independencia sud-americana, de que las tripulaciones de la fragata y el escuadrón habían escuchado propuestas para que se rindiesen de la manera más conveniente para el enemigo.

Al mes siguiente (19 de marzo) hubo otro cañoneo entre los buques bloqueadores y las fortificaciones, sin mayores resultados, según Vegas (1973). El bloqueo seguía y con él surgían distintas necesidades en la Escuadra. En nota datada en Huari el 6 de julio de 1824, Sánchez Carrión avisó a Guise que Bolívar había "dado ya las órdenes correspondientes para que el señor Intendente de Guayaquil" enganchara y pusiera a su disposición "cincuenta buenos marineros". Según hemos visto, dos años después Pando escribiría a Armero que el Perú no podía disponer de Guayaquil para conseguir marinería, de lo que se deduce que la disposición de 1824 se debía a la circunstancia de hallarse en curso el bloqueo del Callao.

Por esas mismas fechas, el 10 de julio de 1824, una cañonera y ocho botes con 125 hombres atacaron el Callao, apresaron tres naves y quemaron varias. Las bajas patriotas fueron dos marineros y un infante de marina muertos, y dos oficiales, nueve marineros y dos infantes de marina heridos; de los heridos fallecerían dos, pero Ortiz y Castañeda (2007), de quienes tomamos los datos, no especifican si fueron oficiales o de la Plana Menor. Bolívar mandó decir a Guise que se agradeciera expresivamente "a los individuos que tuvieron parte en la ejecución de las órdenes" y que propusiera las personas acreedoras a premios (en O'Leary, 1883). Los mismos autores refieren que el 5 de setiembre de 1824 se efectuó un nuevo ataque al Callao en el que tres buques patriotas se batieron con las embarcaciones menores y fortificaciones realistas. Según Nathaniel Ames (1830) las bajas patriotas fueron tres muertos y cinco o seis heridos; para Ortiz y Castañeda (2007) hubo no menos de tres heridos entre los patriotas. Al mes siguiente, el 7 de octubre, combatieron en el Callao seis buques (tanto del Perú como de la Gran Colombia) al mando de Guise contra cinco naves realistas al mando del Capitán de Navío Roque Guruceta, quien izaba su insignia en el navío *Asia*. Las bajas fueron de al menos dos muertos y nueve heridos entre los patriotas. Igualmente, Tomás Heres (en O'Leary, 1883), transmitió a Guise las felicitaciones de Bolívar a él y "a todos los individuos que componen la Escuadra del mando de US. H." (Jauja, 26 de octubre de 1824).

Mientras el Callao estaba bloqueado, la Comandancia General de Marina funcionaba en Chorrillos, que servía como puerto de Lima. En tal contexto se explica que en una cuenta de la tesorería general del mes

de enero de 1825 aparezcan 300 pesos por "gratificaciones que se hicieron en el puerto de Chorrillos a los marineros que trabajaron el muelle".

Refiere Mendiburu (1885) que el 7 de enero, cuatro lanchas cañoneras realistas que habían salido del Callao el día anterior fueron entregadas en la isla San Lorenzo por el Alférez de Fragata Alonso San Julián con 74 hombres armados al Comandante Drinot de la corbeta colombiana *Pichincha*. De la Puente (1981) consigna lo siguiente sobre el primero: "Vinculado con el acopio de gentes para la Marina aparece en comisión el contador don Alonso San Julián, quien lleva correspondencia oficial y tiene el encargo de incorporar, en el Callao, cuarenta marineros a la Escuadra". Pero lo extraño es que cite un documento de enero de 1824, un año antes del pase, y también que lo mencione con el rango de Contador.

No eran aquellas cuatro la totalidad de las fuerzas sutiles realistas, pues el 18 de enero de 1825 incursionaron en el Callao botes patriotas, con personal de la fragata chilena *María Isabel* (ex *O'Higgins*) y la corbeta grancolombiana *Pichincha*, que capturaron tres lanchas cañoneras que se hallaban en su fondeadero. Barros Arana así como Tromben, autores chilenos, omiten la participación grancolombiana, pero Ortiz y Castañeda (2007) refieren que resultó herido en el brazo e inválido el marinero de primera clase John Hooks, de la *Pichincha*.

Los buques que sostenían en enero de 1825 el bloqueo naval eran las fragatas *María Isabel* y *Protector* (peruana), las corbetas *Limeña* (peruana) y *Pichincha*, los bergantines *Chimborazo* (grancolombiano), *Congreso* (peruano) y *Guayaquileña* (grancolombiana), y la goleta *Moctezuma* (chilena, pues Cochrane la había tomado del Perú por la fuerza en 1822). Gracias a Ortiz y Castañeda (2007) podemos rescatar del olvido al artillero de preferencia Simón Paredes, quien según anotan dichos autores sirvió a bordo de la *Protector* durante aquel bloqueo de 1825 a 1826.

Además del bloqueo naval, se estableció a fines de 1824 el segundo sitio del Callao, operación terrestre para la que igualmente se requirió el apoyo de la marinería. Desde el Cuartel General del Ejército Libertador, en Magdalena, José de Espinar (a cargo del Estado Mayor General) transmitió al Ministro de Guerra y Marina las siguientes órdenes de Bolívar el 5 de marzo de 1825 (Denegri, 1975):

> Que V.S. haga abrir enganchamiento a algunos marineros extranjeros que entiendan de la arma de artillería;
> Que se les ofrezca 16 pesos mensuales y hasta 25 pesos, según sus aptitudes;
> Que se les admita por 4 o 6 meses, es decir durante el tiempo que pueda emplearse en el sitio.

A cargo del asedio hallábase el General Bartolomé Salom, venezolano. Desde Bellavista y con fecha 4 de mayo de 1825 escribió lo siguiente al Ministro de Guerra y Marina (en De la Barra, 1973):

> Con las dos compañías de artillería que están próximas a llegar de la ciudad de Ayacucho para el servicio de esta arma en el sitio, no hay necesidad de los extranjeros que con este objeto fueron enganchados, así soy de parecer que tan luego como lleguen aquellos pasen estos a la Escuadra o que disponga Su Excelencia el Consejo de Gobierno lo que tenga a bien, atendiendo también a que los suelos que gozan son muy excesivos.

Sospechamos que la llegada de los artilleros desde Ayacucho era consecuencia de la victoria del 9 de diciembre del año anterior. El 6 de mayo de 1825 el Ministro disponía que podían ser remitidos dichos extranjeros por Bocanegra, pero que en caso de temer que fugaran por ese lugar podían ser embarcados por Chorrillos "para que vayan en la *Macedonia* a la Escuadra"; ordenaba también el cese del enganche de marineros.

Un mes después, Juan Illingworth (jefe de la escuadra aliada del Perú y la Gran Colombia tras la destitución de Guise) propuso al Coronel Salvador Soyer, encargado del Ministerio de Guerra y Marina, comprar en Europa cuatro goletas de guerra para el Perú por cuatro razones, la segunda de las cuales era que "serían la clase más adaptada a mantener a los oficiales y marineros lejos del país en un estado de continua instrucción práctica" (oficio del 7 de junio de 1825).

El largo asedio al Callao continuaría hasta inicios de 1826. El 8 de enero de dicho año el castillo de San Rafael cayó ante el asalto de una compañía de infantes de Marina y una compañía del batallón Caracas. Quince días después se rendía la inexpugnable plaza.

Infantería de Marina y Artillería de Marina

Con tal acción cerraba su participación la Infantería de Marina del Perú en cuanto a la Guerra de Independencia. Su organización y actuación fue casi paralela a la de la Escuadra. Conforme se ha visto, el 24 de noviembre de 1821 se especificó en un decreto cuál sería su uniforme. Poco después, el 13 de diciembre, la tropa de Marina que había estado en los arsenales a cargo del Mayor Marcelino Carreño ya no se encontraba en ellos pues se había embarcado en los buques que habían zarpado, según un oficio de De la Cruz al "Ministro de Marina" de dicha fecha. Por la época, se trataba de la movilización para el primer bloqueo de Intermedios. De la Cruz, militar chileno, prefería que la tropa embarcada fuese rioplatense o de su país, según se desprende de este oficio que le escribió el militar porteño Tomás Guido el 26 de marzo de 1822 (en Elías, 1971):

> Con esta fecha doy orden al General en Jefe para que remita a disposición de V,S. los setenta hombres, el sargento y cabos, tambor y pífano que con esta fecha me pide advirtiéndole sean los cuerpos de Chile o Buenos Aires. Esta tropa como los demás piquetes empleados en la escuadra deben ser pagados por la Comisaría de Marina mientras hagan su servicio en ella.

Se organizó una brigada de Infantería de Marina, de cuyo estado mensual dio cuenta de la Cruz a Guido con fecha 7 de mayo de 1822. En cuanto a la Artillería de Marina, leamos otra nota fechada dos días antes, de igual remitente y destinatario (en Elías, 1971):

> El honorable comandante general de artillería me dice en oficio de ayer, que para completar el número de artilleros que deben salir a campaña, son necesarios diez de los Andes, que se hallan en la batería del Arsenal, los que podrán ser reemplazados por igual número de los de la guarnición de esta plaza; en esta virtud se servirá VSI. dar las órdenes convenientes para que se verifique así.

Esto nos indica que en la Artillería de Marina figuraron auxiliares rioplatenses; la campaña aludida era la primera de Intermedios. Alejado San Martín y habiendo arribado Bolívar, los auxiliares de la Gran

Colombia figurarían también en la tropa embarcada de nuestra Escuadra. Con fecha 6 de julio de 1824, Sánchez Carrión escribió lo siguiente a Guise (Denegri et al., 1976):

> Consecuente con la comunicación de Vuestra Señoría Honorable del 21 del pasado de que he dado cuenta a Su Excelencia el Libertador se ha servido disponer que de la expedición venida últimamente de Colombia se pongan en Huacho a disposición de Vuestra Señoría Honorable cuarenta hombres escogidos perfectamente armados, vestidos y equipados. Su Excelencia me manda prevenir a Vuestra Señoría Honorable que estos soldados deben usar siempre la escarapela de Colombia a cuya nación pertenecen, aunque estén al servicio del Perú.

Resguardo marítimo

Dentro del Ministerio de Hacienda existía una fuerza encargada del resguardo aduanero. Y a su vez esta fuerza contaba también con marineros. Así, el resguardo del Callao tenía 13 marineros según la *Guía de forasteros* para 1822. Según decreto expedido por San Martín el 8 de enero de 1822, el uniforme de los marineros del Resguardo constaba de "chaqueta y pantalón de brin con sombrero redondo de hule" (De la Puente, 1974).

A su turno, el reglamento del Resguardo dado el 16 de junio de 1826 (firmado por Hipólito Unanue, José María de Pando y José de Larrea y Loredo) disponía que las lanchas y falúas del mismo contaran con patrones y marineros (Denegri, 1975):

> El número de patrones no bajará de cuatro, y el de marineros de cuarenta, con el sueldo los primeros de cuatrocientos pesos anuales, y de trescientos los segundos, debiendo distribuirse estos individuos en los puertos, en la misma proporción que la tropa del Resguardo, y relevarse igualmente en las épocas señaladas a esta.

Dicho reglamento reservaba las plazas del Resguardo a "oficiales y soldados que se han hallado en acciones de guerra, servido a lo menos cuatro años sin nota, y que no pasen de la edad de cuarenta años para

su admisión", sin admitir a quienes no supieran "leer y escribir sean cuales fueren su mérito y servicios, a causa de la intervención que han de prestar en los reconocimientos, licencias, cotejos, y partes de embarques y desembarques de los buques de su custodia". Reparemos en que cuando San Martín nombró a Victoriano Cárcamo para el resguardo de Paita no se había expedido aún este reglamento y sin embargo el nombrado cumplía con casi todos los requisitos aquí mencionados por su edad, su condición de alfabeto, su pertenencia a la milicia como sargento y su experiencia en la toma del *Sacramento*.

Asimismo, Ortiz y Castañeda (2007) señalan el caso del marinero Norberto Larrea, quien tras del segundo sitio del Callao serviría en el resguardo aduanero del Callao. Llegado con las tropas libertadoras en 1820 a bordo de la corbeta *Peruana*, durante aquel asedio fue guardabanderas en la *Protector*; dichos autores consideran probable que fuera argentino.

Condición social de la Plana Menor

Hemos visto que entre la marinería hubo peruanos y extranjeros, tanto americanos como europeos y de otros orígenes. En cuanto a la tropa embarcada queda anotada la presencia de los auxiliares chilenos, rioplatenses y grancolombianos. Además de esta variedad geográfica, se aprecia que el nivel social tampoco mantenía uniformidad, pues había desde esclavos y sirvientes hasta algún contramaestre que ascendía a piloto mercante e incluso a oficial de guerra. Llama la atención el caso de Manuel Landa, grumete del *Sacramento* en 1821, artillero ordinario en la Guerra con la Gran Colombia (1828) y propietario de una goleta en 1849. Landa, como los Cárcamo y otros tripulantes del *Sacramento*, figuraría también en el cabildo de Paita. Quede claro, sin embargo, que en líneas generales el conjunto colecticio que conformaba la Plana Menor de la Marina gozaba de poca estima social. El siguiente testimonio de Stevenson (en Núñez, 1971), referido al teatro de Lima en las postrimerías de la dominación virreinal, nos da cierta idea:

> La platea está cubierta de bancas, las cuales tienen espaldares y la mayoría están convenientemente divididas en asientos por brazos bajos. Esta parte del

> teatro está destinada exclusivamente a los hombres; pero no son admitidos soldados, marineros ni gente de color, que no estén vestidos correctamente.

Sobre sus condiciones de vida podemos tener una idea a través de las descripciones de los viajeros que estuvieron en nuestro litoral. El Teniente John Shillibeer, infante de marina británico, dejó el siguiente testimonio correspondiente al estado del Callao en 1814 (en Núñez, 1973):

> El actual pueblo del Callao no llega a ser constituido sino por trescientas casas, las cuales son como las de Paita, construidas de bambú y barro. Son igualmente pobres en su apariencia y forma, y generalmente habitadas por marineros que están permanentemente aquí, y se encuentran también una gran parte de ellas ocupadas por casas públicas o tiendas donde se expende aguardiente o licor espirituoso del país.

El testimonio del marino francés Gabriel Lafond, correspondiente al año 1822, traza el siguiente cuadro de nuestro primer puerto y sus habitantes, principalmente hombres de mar (en Núñez, 1971):

> La ciudad se compone únicamente de dos o tres calles que pasan por la plaza hasta la fortaleza de la Independencia. Aparte de la iglesia del fuerte, el Callao posee una capillita cerca de la aduana, que es atendida por los capellanes del Arsenal o por uno de los sacerdotes de Bellavista, a cuya jurisdicción pertenece. Esta ciudad, que es muy sucia, está poblada por agentes del comercio de Lima y por un gran número de gentes de color, libre o esclavos, que tienen el oficio de cargadores, calafateros, taberneros, contrabandistas. Los pescadores son indios, y habitan cerca del castillo del Sol, en chozas de esteras y cañas, construidas por ellos mismos, con lo que forman un pequeño barrio aparte. Es allí que arrastran a tierra sus piraguas y depositan su pescado.
>
> A su retorno de la pesca forman, en la tarde, una escena digna del pincel de Gudin. La escuadrilla se desliza a la vela cerca de la playa, por el lado de la Mar Brava, llevando un pequeño pabellón con los colores nacionales. Llegados al desembarcadero, los pescadores traen sus velas, se arman de sus pagayes, y aprovechando de una gran ola, nadan con fuerza y empujan su embarcación lo más arriba posible de la playa. Dos o tres indios la agarran

en el momento en que se posa, y secundados por el impulso dado por la ola, la arrastran hasta el pedregal. Algunas veces, una segunda ola que avanza hasta la embarcación antes que haya llegado a la costa, la llena de agua o la pone de través, haciéndole perder de esta manera una parte de su pesca o de su material. Pero estos contratiempos son muy raros, dada la experiencia que tienen para evitarlas hábilmente, y también porque el mar nunca es demasiado bravo en ese lugar.

Al año siguiente, el viajero británico Robert Proctor (en Núñez, 1971) tuvo la siguiente impresión sobre Huacho y los huachanos:

La marejada, aún dentro de la bahía, es tan fuerte, que hace desagradabilísimo y a veces inseguro desembarcar. El bote no puede aproximarse a la orilla por el poco fondo, pero los indios llevan los pasajeros a babuchas.

Desde el desembarcadero hay una milla de playa con césped, bañada por arroyitos que bajan escurriéndose del cerro, aquí tan cerca del mar que deja solamente este estrecho escape. En el tope de esta altura está Huacho, uno de los lugares más ruines que vi en el país. En los suburbios vense chozas indias, de cañas entretejidas, con techos planos de una estera especial sobre la que a veces desparraman un poco de barro. La mayor parte de los indios son pescadores, de raza robusta e intrépida, gordos, rollizos y de buena índole, aunque con facciones más bien tristes. Tienen sombreros manufacturados con una especie de junco, imitación Jipijapa, pero inferiores; estos, así como las tabaqueras, se hacen principalmente por mujeres y niños que en cuclillas trabajan al frente de las casas. Los indios de ambos sexos usan larguísimo cabello negro, echado atrás y hecho trenza colgando sobre la espalda. Ambos sexos andan vestidos con el tosco picote azul del país, los hombres con chaquetas y grandes calzones amplios, abiertos en las rodillas, que llegan, sin embargo, casi hasta los tobillos. Las mujeres usan camisas de manga corta, de picota azul, abiertas en el pecho, y enaguas azules espesamente acolchadas, llenas, redondas, y tan largas que no se ven los pies. Hombres y mujeres se atan la cintura con faja retorcida de colores, que consideran grande adorno. La clase mejor de mujeres indias tienen una vestidura bajo la camisa tosca de lana hecha de hilo, con peto bellamente bordado, dejando siempre el cuello descubierto. Los niños, si no están completamente desnudos, usan camisitas azules.

Indudablemente, la población de nuestro litoral como en general la de todo el país sintió los efectos de la Guerra de Independencia. "Sembrado de ruinas quedó el campo de nuestros libertadores", afirmaría Pedro Dávalos y Lissón un siglo después. Al respecto, el reverendo estadounidense Charles Samuel Stewart (en Núñez, 1973) estampó la siguiente imagen de Bellavista en 1829:

> A dos millas del Callao, a corta distancia hacia la derecha, están los restos de la ciudad de Bellavista, que en un tiempo fue un lugar grande y espléndido, pero ahora sólo un montón de ruinas, por la mezcla desoladora de la guerra y los terremotos. Estuvo en posesión de los patriotas durante el sitio del Callao, en 1825, y recibió su golpe final, de la artillería de Rodil, cuando este estuvo atrincherado en la ciudadela del puerto.

Sin embargo, según cita de Víctor Maúrtua que Dávalos (2006) recoge, en

> la colonia emancipada que dejaron tras de sí San Martín y Bolívar […] había el aliento del criollismo victorioso y optimista al lado de la cultura y del refinamiento de una burocracia educada en el ambiente de un gran país que sirvió durante siglos de centro directivo de la América del Sur.

CAPÍTULO 2

LA GUERRA *con* ESPAÑA

De la vela al vapor

Antes de abordar la materia propia del capítulo es preciso apuntar algunos sucesos importantes de la transición operada en la Marina a partir de la década de 1840 con la introducción del vapor. Hasta entonces, la Escuadra solamente contaba con veleros.

En dicha década la flota tuvo que reconstruirse dos veces. Al inicio, como consecuencia de la Guerra de la Confederación Perú-Boliviana, tras la cual quedó conformada por apenas una pequeña nave, el paquebote *Vigilante*. Se incorporaron algunas unidades más, pero todas a vela. Sin embargo, sería necesario un segundo renacimiento pues buena parte de esta pequeña escuadra peruana fue embargada por el escuadrón naval británico del Pacífico Sur en Islay (1844). Esta vez se adquirieron aún buques veleros: los bergantines *Guise* (1846) y *Gamarra* (1847) y la fragata de transporte *Alayza* (1847); pero también arribó nuestro primer vapor de guerra: el *Rímac* (1848).

Con anterioridad a la llegada del *Rímac* se venía desarrollando ya la navegación comercial a vapor en el Perú. De modo fijo, a partir de 1840 con la Pacific Steam Navigation Company (PSNC); pero anteriormente hubo un episodio con el vapor *Telica*, de bandera de la Gran Colombia, que zarpó de Guayaquil a las costas peruanas (1829). Esta nave arribó a Huarmey, donde los huarmeyanos se asombraron al ver que la nave se desplazaba sin velas y, con cautela, decidieron no acercarse a ella.

Hicieron bien, pues estalló cuando su propio armador y capitán, Mitrovich, disparó con su pistola a un barril de pólvora, pues se hallaba furioso por una serie de incidentes en la navegación; de quienes iban a bordo apenas sobrevivió el marinero Jump, quien por estar en la proa pudo saltar y nadar a la playa.

La fortuna del único sobreviviente del *Telica* no se agotó en tal suceso. En 1836 Jump era consignatario del bergantín inglés *Sussana* y pedía permiso para dedicarse al cabotaje. Ese mismo año era propietario de una finca en el Callao. La *Guía de Forasteros* para 1837 lo incluye como miembro de la junta de beneficencia chalaca. Al año siguiente era propietario del bergantín *Ayacucho*, la goleta *Flora* y la balandra *Independencia*, los tres de bandera inglesa, y pedía permisos para dedicarse con ellos al cabotaje y otro permiso para llevar piezas de maquinaria y bultos a Samanco y Santa en la *Flora*. Según Palma (1964), en 1845 Jump era "uno de los más ricos comerciantes del Callao". De hecho, en 1847 Jump estaba registrado como propietario del bergantín nacional *Callao*, de 156 toneladas, ballenero, y al año siguiente era propietario de una fábrica de velas en el Callao, la cual procesaba aceite y esperma de ballena; estaba casado con peruana y tenía muchos hijos. Igualmente, en 1853 era propietario de la barca nacional *Vencer*, de 203 toneladas, ballenera, refiere Denegri (Denegri et al., 1981). No todos sus negocios tenían que ver con el mar, pues en 1849-1850 dirigió la construcción de la hacienda mineral La Esperanza en Cerro de Pasco, la que hacia 1867 era de su propiedad; según Raimondi (1902), quien pasó por la zona aquel año, Jump pensaba incursionar en la explotación de la sal de la hacienda San Blas, cerca del lago Junín. Asimismo, hacia 1862 junto con Gregorio Terry denunció como vacantes y mostrencos los terrenos de Palo Seco y Chimbote, lo que originó un proceso judicial que según se aprecia en la compilación de Alfredo Gastón (1875) aún seguía en 1869. Para entonces se hallaba fuera del Perú al menos desde el año anterior, pues desempeñaba el consulado en Guatemala y con motivo del terremoto y maremoto que asoló a nuestro país escribió un oficio (fechado en Guatemala el 30 de setiembre de 1868 y recogido en el *Boletín oficial de leyes*… de 1868) al Canciller José Antonio Barrenechea del que tomamos este extracto:

> Como antiguo residente en el Perú, donde estoy relacionado y siempre lleno del más vivo deseo por su felicidad y prosperidad, he sentido profundamente los lamentables sucesos que han tenido lugar; y, lleno de sentimiento al recordar las calamidades sufridas por los habitantes de "Arequipa" y demás lugares, y deseoso de ser partícipe con los ciudadanos que han contribuido a aliviarlas, he escrito a mi apoderado en esa ciudad, D. Lucio H. Richardson, para que entregue a US. quinientos pesos para que se inviertan en el objeto a que están destinados.

Nos hemos detenido en la trayectoria de Jump no obstante que no figuró en la marinería de la Escuadra puesto que el arraigo que experimentó fue sin duda alguna compartido por muchos de los miembros foráneos de nuestra Plana Menor y su caso confirma lo sostenido por Pedro Paz Soldán y Unanue (1891) acerca del impacto que tuvieron algunos extranjeros, entre ellos marineros:

> Hemos seguido individualmente al emigrante europeo por las calles y las industrias de Lima, ¿qué diríamos si lo siguiéramos a lo largo del dilatado litoral? El caminante peruano atravesando desiertos de arena oye hablar desde muchas leguas antes de llegar a poblado, de un Don Jorge, de un Don Luis, etc., que representa la civilización europea por todo el contorno. ¿Se trata de una herradura para la mula despeada? Don Jorge. ¿De afinar un piano? Don Jorge. ¿De una letra sobre Lima? Don Jorge.
>
> Don Jorge, hombre muy curioso, es un nuevo Triptolemo que ha llegado del extranjero a esparcir en esos atrasados lugares los beneficios del progreso.
>
> En las primeras calles del pueblo o en la plaza misma se encuentra nuestro viajero con un Bazar que respira alegría y hospitalidad. Allí hay de todo y nada se desecha. Detrás del mostrador se ve un gringote colorado en mangas de camisa, con los puños remangados dejando ver un brazo membrudo, velloso, y las conocidas florecitas picadas de azul en la epidermis. Sus cabellos parecen hilos del sol; sus ojitos azules, vivarachos, penetrantes, tienen una expresión indefinible y profundamente humanitaria en la que pudiera leerse: *Non ignara malis miseris succurrere disco.*
>
> Ese es Don Jorge, el civilizador del lugar y de muchas leguas a la redonda. Nadie sabe o recuerda con claridad cómo llegó; unos lo toman por marinero desertor, otros aseguran que salvó de un buque náufrago en las tablas de la

> deshecha cocina, y que con ellas mismas armó una especie de cantina en la playa. De allí partió, irradió la prosperidad del huésped hasta ocupar el primer puesto en la comarca y en sus adelantos. Industria, comercio, transacciones menudas, el vecindario, la edilidad, la beneficencia, todo reconoce su nombre en Don Jorge. ¿Qué sería de la localidad sin este huésped? ¿Y qué habría sido del huésped sin esta localidad? El Perú se completa con el inmigrante europeo, como la endeble y rica heredera, con el marido pobre y vigoroso.

Estimamos que esto debió de suceder con más de uno de los extranjeros contratados de la Plana Menor, y de hecho aludiremos después a un caso puntual. Su presencia se hizo tanto más necesaria cuanto que se introdujo el vapor, lo que implicaba la necesidad de personal con conocimientos técnicos. A diferencia de lo ocurrido con el *Telica* en Huarmey, el arribo del vapor *Perú* de la PSNC al Callao el 30 de noviembre de 1840 tras haber recalado en Arica, Islay, Pisco y Chorrillos no fue un hecho anecdótico, pues marcó el establecimiento regular del tráfico a vapor en nuestras costas. A poco de llegar el *Perú* debió de enviar el siguiente oficio el gobernador de Chilca, pues Paz Soldán y Unanue (1891) indica que lo redactó con ocasión del avistamiento del primer vapor que zarpó del Callao hacia el sur:

> Ayer a las dos de la tarde (aún no se usaba *p. m.*) un hermoso barco incendiándose pasó a la altura de esta caleta. Inmediatamente despaché en su auxilio la mejor chalupa, y a pesar de los esfuerzos de los valientes que la tripulaban, antes de poco la misteriosa nave desaparecía envuelta en humo y llamas. La supongo del todo perdida.

Si así se sorprendió el gobernador del pueblo, no menor sorpresa tendrían los habitantes, esencialmente pescadores. Sin duda debió de asemejarse a la de los huarmeyanos de 1829. Más allá de lo anecdótico y como es de suponerse, con la llegada del vapor declinó la navegación velera. Puede señalarse como ejemplo el caso de los bergantines nacionales *Mazzepa* y *Josefina*, encargados del correo británico del Callao a Panamá. La PSNC pasó a ser la nueva contratista y el vapor *Ecuador* fue destinado a cubrir la ruta a Panamá, por lo que el *Josefina* dejó tal servicio (mayo de 1846). Este bergantín, capitaneado por Manuel

Herrera, contaba entre sus tripulantes a Miguel Grau Seminario, de apenas once años (Ortiz 2003).

Por cierto, Herrera (nacido en 1800 en Panamá) conoció a otro célebre personaje de nuestra historia naval: Andrés Cárcamo; probablemente también a Victoriano. Según Ortiz (2017), en 1837 Andrés Cárcamo era uno de los deudores de Herrera. El mismo Ortiz (2003) refiere que Herrera tomó el mando de la *Josefina* en julio de 1844 y en su artículo sobre los Cárcamo (Ortiz, 2017) que Victoriano zarpó en dicha nave del Callao a Paita y Panamá en setiembre del mismo año. Grau venía sirviendo a órdenes de Herrera desde su viaje en el *Tescua* en 1843, por lo que probablemente coincidiera con Victoriano Cárcamo, este quizá en el ocaso de su vida marinera y el futuro almirante en la aurora de la suya.

Según Ortiz (2017), en 1848 partió Victoriano en la barca *Susana* a California; su arribo a San Francisco se produjo el 11 de enero de 1849. La fiebre del oro era el contexto, el mismo que motivaría el viaje del bergantín *Gamarra*, que zarpó del Callao apenas dos semanas después (25 de enero de 1849). Según Denegri (Denegri et al., 1981), llevaba el *Gamarra* tripulación extra para dotar a los buques mercantes nacionales cuya marinería hubiera desertado. Al llegar a mediados de marzo halló cuatro naves peruanas, una de ellas justamente la *Susana* (Denegri la registra como bergantín); luego arribarían otros cinco barcos nacionales. Llevaba el *Gamarra* marinería adicional, de modo que pudo auxiliar con dotación a una barca y dos bergantines que partieron hacia el Callao; también socorrió al bergantín nacional *Volante* con personal que arregló su bodega para recibir lastre a fin de poder navegar. La *Susana* y tres buques peruanos más fueron vendidos. A su vez, el *Gamarra* inició el regreso el 16 de mayo, el 7 de julio tocó en Paita y el 30 de agosto arribaba al Callao. No tuvo desertores ni siquiera entre los tripulantes extranjeros. Hubo, sí, enfermos de escorbuto y dolores reumáticos, y en Paita fueron desembarcados 26 enfermos que pronto se recuperaron. El Capitán de Fragata José Silva Rodríguez resaltó en su informe reservado el valor y la abnegación de los tripulantes para sufrir fatigas de toda clase especialmente en el retorno; elogió especialmente a la guarnición.

Para entonces ya había comenzado nuestra Armada a ganar experiencia en navegaciones a vapor, pues el viaje inaugural del *Rímac* se inició en Nueva York el 1 de febrero de 1848 y culminó en el Callao el 27 de junio de

1848. A decir del Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra, la marinería era en gran parte mala y muy reducida. Hubo escalas en Río de Janeiro, Talcahuano y Arica; durante la estadía en Talcahuano la dotación fue completada. Según el cuadro que reproduce facsimilarmente Denegri, arribaron el Comandante Valle Riestra, 3 oficiales de guerra, 3 oficiales mayores, 4 guardiamarinas, 1 maquinista (Thomas Falls), 2 guardianes, 3 "carpintero y cocinero", 3 patrones de lancha, 3 ayudantes de máquina, 8 fogoneros, 5 carboneros, 1 dependiente de provisión, 1 miembro de la brigada de artillería, 15 artilleros de preferencia, 9 artilleros ordinarios, 8 marineros, 8 grumetes y 2 pajes. Denegri agrega 21 infantes de Marina. Tendríamos así 68 individuos de la marinería y 22 de tropa embarcada. Contamos a Falls en la Plana Menor aunque en el cuadro su ubicación es ambigua, pues en la parte superior aparece separado de los oficiales de guerra y en otra parte aparece dentro de ellos (por lo cual consta su nombre). Contradicción reveladora de la transición, pues no se sabía bien dónde encajar a los maquinistas dentro de los esquemas heredados de la marina a vela, lo que no se resolvería hasta el siglo XX.

Ya desde antes de la llegada del *Rímac* se estaba preparando personal de la Marina para afrontar el desafío tecnológico del vapor. Así, en diciembre de 1845 el contramaestre Eustaquio Castro se embarcó con un Teniente 2º y un Guardiamarina en el *Chile* de la PSNC (gemelo del *Perú*) para ganar experiencia con la maquinaria a vapor (Denegri et al., 1981).

Por contraste con su exitosa incorporación a la Escuadra, el final del *Rímac* fue literalmente un siniestro, un siniestro antecedido de otro del que fue testigo. Para ensombrecer más los hechos, ambas catástrofes se inscriben en el marco de una guerra fratricida, la revolución de Castilla contra Echenique. El primer acontecimiento fatal fue el naufragio de la fragata *Mercedes*, hundida tras chocar contra la roca La Viuda, luego de que se hubieran roto los cables con que la remolcaba el *Rímac*. Ello ocurrió en el puerto de Casma en la madrugada del 2 de mayo de 1854, justo al día siguiente de que el Mariscal Castilla aceptara la presidencia provisoria en el Cuzco. Perdieron la vida la vida el Comandante Juan Noel, un Guardiamarina, un contador, tripulantes, reclutas, soldados del batallón *Ayacucho* y sus abnegadas compañeras: en suma, 731 hombres y un número incierto de rabonas. De la Plana Menor sobrevivieron 21 tripulantes, 9 sargentos y 57 soldados. Cuando instaron a Noel a subirse

a un bote respondió lo siguiente: "Ya no abandonaré la fragata hasta que el último hombre no se haya salvado" (Márquez, 1862).

De aquellas cuantiosas víctimas y ciñéndonos a la Plana Menor únicamente hemos hallado datos en un par de casos. Uno de ellos es el de José Dolores Chumo, primer guardián de la *Mercedes*, fatalmente signado por el legado paterno que a la vocación marinera aunara también la muerte en el mar. De padres indígenas paiteños, fue hijo de un marinero que perdió la vida en una balandra cerca del litoral panameño, según Ortiz y Castañeda (2007), quienes añaden que la madre de José Dolores gestionó su montepío durante años. El otro caso, referido por los mismos, es el del Guardiamarina Juan García Ovalle, a quien consideramos aquí porque había iniciado su carrera naval en junio de 1853 como artillero de preferencia de la *Amazonas*. Al año siguiente ascendió a Guardiamarina y pasó a la *Mercedes*; apenas alcanzó los 20 años, pues había nacido en Lima el 21 de junio de 1833.

Si pasamos de lo particular a lo general tenemos que según Basadre (1964) durante aquella revolución (1854-1855) operaron unos 20 000 combatientes (entre ambos bandos) y hubo un saldo fatal de unos 4000 muertos. Aunque las cifras nos dan una idea de la magnitud de la tragedia, lo hacen con frialdad, lo que no ocurre en la pluma del escritor José Arnaldo Márquez (1862), a quien debemos una profunda y sentida reflexión en torno al suceso fatal de Casma. Su sensibilidad poética no pudo sustraerse al dolor y la compasión al posar su vista en la Roca Negra o La Viuda durante su viaje a los Estados Unidos en agosto de 1857:

> La fragata *Mercedes* navegaba conduciendo un batallón nuevamente creado y destinado a engrosar el ejército del Gobierno en la guerra civil de 1854. Ochocientos hombres arrancados de sus hogares, no por la conscripción que casi todos los pueblos civilizados adoptan, sino por medio del absurdo y opresor *reclutamiento*, formaban aquel cuerpo, a cuya cabeza se hallaba un general de brigada. Aquellos soldados, agricultores y artesanos la víspera, estaban destinados a combatir por una causa que no conocían, en contra de un enemigo distante cuyo ejército se componía en gran parte de iguales elementos; y unos y otros dejaban tras de sí un taller abandonado, un campo sin cosecha, una familia en la miseria, un pueblo de donde el temor había ahuyentado a muchos habitantes. Así, aquella masa de individuos se

presentaba a bordo silenciosa e inerte como próxima a un sacrificio.

El vapor de guerra *Rímac* remolcaba a la fragata. Al pasar cerca de la *Roca Negra* la violencia de la corriente hizo romperse tres veces las cuerdas que unían a ambas embarcaciones, y en la tercera vez la *Mercedes* fue arrebatada y precipitada contra la roca antes que el *Rímac* pudiese acudir en su auxilio. Eran las tres de la madrugada cuando se oyó a bordo de ese buque el clamor de mil seres humanos que se sumergían casi instantáneamente con la fragata, y que no habían abierto los ojos en ese instante sino para mirar su destino y despedirse de la vida.

Al rayar el alba los botes del vapor habían salvado 160 personas: de las 850 restantes no quedaba ni un cadáver, ni un vestigio, ni el indicio más leve. La guerra civil acababa de sacrificar esa gran hecatombe humana; porque no fue el origen de tan espantoso acontecimiento la falta de los oficiales de marina, como se pensó en suponer al principio. La verdadera causa fue la necesidad en que la guerra civil puso al Gobierno y este a las autoridades dependientes, de acelerar el embarque y el viaje de aquel batallón haciéndolo zarpar en alta noche a pesar del inminente peligro que por la proximidad de la roca negra ofrecía la navegación. Las órdenes dictadas desde Lima no permitían demora alguna, *ni aun la de minutos*, según las propias palabras del Ministro de Guerra; y esta vez, por desgracia, fueron estrictamente cumplidas.

Fácil es calcular a primera vista lo que ha costado al Perú ese solo incidente de la revolución. Mil hombres perdidos para la producción de un país cuyo más grave inconveniente es la falta de brazos; cuyo gobierno pagaba una prima de treinta pesos en dinero por cada individuo que se introducía como emigrante, aparte de la donación que este recibía en tierra, semillas, instrumentos y víveres; mil hombres, en fin, llamados a ser mil familias en algunos años, tenían un valor incalculable para el país. Y sin embargo, en las dos revoluciones de 54 y 56 se ha sacrificado quizá diez veces igual número de vidas!

Nótese el contraste entre la valoración de Márquez respecto al elemento nacional y el clamor de Paz Soldán y Unanue a favor de la inmigración europea. El primero, que había servido como oficial del Cuerpo Político de la Armada entre 1851 y 1854, afirma haber tenido en sus manos la desafortunada orden ministerial "momentos antes de ser enviada a su destino"; téngase en cuenta que fue secretario del presidente José Rufino Echenique, por lo que sería desterrado a Chile tras la caída del gobierno.

Dicho gobernante expidió el siguiente decreto apenas seis días después de la tragedia (Ministerio de Guerra y Marina, 1857):

> Afectado del dolor más profundo por el infortunado suceso de Casma, en el que la Nación contempla una de las consecuencias lamentables de la ambición de incansables revolucionarios para quienes nada importan la paz, las desgracias y aflicciones de una sociedad que martirizan con sus crímenes, cumpliendo el Gobierno con el sagrado deber de emplear sus conatos a favor de las familias de los náufragos, aliviando prontamente su situación por cuantos medios estén a su alcance;
>
> DECRETA:
>
> Art. 1.º Expídanse las correspondientes cédulas de montepío a las familias de los jefes, oficiales y tropa del Ejército y de la Armada que han perecido en la fragata *Mercedes* considerándolos como muertos en acción de guerra.
>
> 2.º Concédanse a sus hijos, hijas o hermanas las becas que el Gobierno deba proveer en los establecimientos de instrucción, y destínense a sus familias el número de dotes de que pueda disponer el Gobierno.
>
> 3.º Declárense a las familias de todos los individuos de tropa, las asignaciones que señala el artículo 3.º de la ley de montepío.
>
> 4.º El Prefecto de Ancachs [*sic*], por las listas de la última revista y por los demás datos que reúna, ordenará se busquen con el mayor esmero, en todos los pueblos del territorio del Departamento, los deudos de los reclutas finados, dando cuenta a la mayor brevedad, con las relaciones por distritos, de las personas acreedoras, ordenando a los Gobernadores y Párrocos, expidan gratis certificaciones con que se acredite su derecho.
>
> 5.º Tributando el Gobierno un recuerdo honroso a la memoria del Capitán de Navío D. Juan Noel, comandante de la fragata *Mercedes* que sin querer abandonar su buque pereció en él con un heroico valor, se otorgará a su viuda el montepío respectivo al empleo de Contra-Almirante como muerto en acción de guerra.
>
> El Ministro de Estado en el Departamento de Guerra y Marina, queda encargado del cumplimiento de este decreto. Dado en la casa del Gobierno en Lima, a 8 de mayo de 1854. *–José Rufino Echenique. –Antonio G. de La-Fuente.*

La contienda acabó en enero de 1855 con el triunfo de Castilla en la batalla de La Palma, por lo que al mes siguiente el *Rímac* zarparía del Callao (27 de febrero) rumbo a Islay para desembarcar cerca de 400 pasajeros, la mayoría soldados licenciados, muchos de ellos acompañados por sus fieles rabonas; dotaban al *Rímac* unos ochenta tripulantes. Esta vez la desgracia tocó directamente al vapor en los arrecifes de punta San Juan, contra los cuales encalló (1 de marzo). El saldo fatal consistió de 22 miembros de la dotación, 1 capellán militar, 1 Teniente del Ejército, 40 soldados, 8 rabonas y 2 paisanos. Surgieron versiones distintas e incluso opuestas.

Según el entonces Alférez de Fragata Lizardo Montero, los botes se inutilizaron porque los marineros y los pasajeros se precipitaron a ellos, lo que unido a la imposibilidad de dar órdenes por reinar la confusión y estar ausentes los marineros, decidió a los oficiales a dirigirse a tierra y armar una balsilla para salvar a quienes se hallaban a bordo; aseguró igualmente que los oficiales se esforzaron para que la marinería tendiese un cabo a tierra y lo afirmase. Transcurridos ciento y más años, el escritor Julio Ramón Ribeyro (en Ferreyra y Márquez, 1996) anotaría que el contador Ricardo Palma, su bisabuelo el Guardiamarina Ramón Ribeyro y otros salvaron "gracias al socorro que les prestó un marinero negro". Enseguida razonó sobre la trascendencia del acto para las letras peruanas: "Este marinero anónimo permitió que Palma escribiera sus *Tradiciones peruanas* y que yo, cien años más tarde, existiera y tuviera la posibilidad de escribir, para bien o mal de mis lectores, lo que he escrito". Las penalidades no acabaron ahí, según lo recordado por don Ricardo (1964):

> Pero, cuando congregados en la playa, nos echamos a deliberar sobre la situación, y nos convencimos de que para llegar a poblado necesitábamos emprender jornada larga, sin más guía que la Providencia, francamente que los pelos se nos pusieron de punta. Acortando la narración, baste decir que la sed, el cansancio y la fatiga dieron cuenta de sesenta y seis náufragos, y que los que, por vigorosos o afortunados, logramos llegar a Chaviña, Chocavento o Acarí, más semblanza teníamos de espectros que de humanos seres.

Tras caminar bajo un inclemente sol, al culminar la marcha el 4 de marzo tenían erisipela y los pies hinchados. Luego de ser rescatados se

abrió un proceso. La resolución dictada por Ramón Castilla dio de baja al Capitán de Corbeta Carlos Castro, comandante del *Rímac*, y lo condenó a dos meses de prisión, mientras todos sus oficiales, excepto el Teniente 2º Ricardo Pimentel, fueron enviados por dos años al Colegio Militar. Pimentel, Ricardo Palma y los maquinistas Carlos Daynes y Carlos Arnold fueron exceptuados "por haber sido los únicos que cumplieron con su deber" (31 de octubre de 1855).

Un año después, el 25 de octubre de 1856, zarpó del Callao la *Amazonas* con una dotación de 283 hombres con destino a Hong Kong, pero debido al estado de guerra en China no pudo repararse en ese puerto y terminó circunnavegando. Tuvo 20 muertos en el mar, 47 en los puertos, 28 desertores, 6 enfermos que quedaron en los hospitales y 11 licenciados. La estadía en el puerto de Calcuta en la India (entonces colonia británica) fue especialmente mortal, pues la epidemia de cólera acabó con 38 hombres: 1 médico, 1 Guardiamarina y el resto entre marinería y tropa. Por contraste, en Inglaterra la dotación subió de 235 a 404 hombres. Al llegar al Callao el 28 de mayo de 1858 tenía 412 hombres de tripulación. Melo (1907), de quien tomamos estos datos, afirma lo siguiente sobre esta célebre navegación:

> Le sirvió de pretexto la necesidad de carena para subsanar en el casco un defecto de construcción del codaste; pero decidió la realización del viaje el empeño manifiesto de tener no solamente buques, fáciles de adquirir habiendo dinero o crédito, sino lo que es más difícil de adquirir, marinos bien preparados y expertos. En este sentido el viaje de la fragata *Amazonas* fue uno de los más alentados esfuerzos que se han hecho para mejorar las buenas condiciones del personal marítimo y un motivo de grata satisfacción para el país entero saber que el pabellón del Perú iba cruzando los océanos sobre vaso irreprochable y bien manejado.

Fragata mixta, la mayor parte de la navegación la realizó a vela, otra evidencia de la transición tecnológica. No obstante, como buque a vapor era más avanzado que el *Rímac*, cuya maquinaria accionaba ruedas de palas laterales, pues la del *Amazonas* impelía una hélice o *mariposa*, como se decía por entonces. A cargo de la planta de máquinas durante la circunnavegación figuró Samuel David Cock como primer maquinista,

londinense que había llegado en 1856 para ocupar dicho puesto en la fragata, según Ortiz y Castañeda (2007) . Asimismo, estos autores anotan que el comisario de guerra Santiago Chaparro, contador de la *Amazonas* durante la circunnavegación, había sido maestre de víveres de la corbeta *Bulnes* (luego rebautizada *Yungay*) en 1841; aunque extrañamente, primero había sido contador habilitado del bergantín *Congreso* (1838).

Para 1862 hallamos a Cock en la Factoría Naval de Bellavista junto con otros maquinistas, todos de apellido anglosajón menos uno: Alejandro Mackenzie, Daniel Clark, Jorge Hill; primeros maquinistas Adam Mackenzie, Carlos Ingraham, James Wallace, William Hodson, José Polkinshorn, Joseph Armstrong; segundos maquinistas Jorge Soulsby, Alejandro Bell, John Tiniple, Federico Stabples, José Mayorquin (o Mallorquín), Eliga Tomas Young, Samuel Bingham y Guillermo Templeton. Romero (1984) aporta esta lista y agrega que fuera del personal contratado en Europa y Estados Unidos para la factoría hay también en ella aprendices peruanos: en 1849 se planea contar con 44 aprendices y en 1851 "pasan de veinte los hijos del país, dedicados al aprendizaje de la industria que en ella se ejercita, con la que asegurarán un porvenir lisonjero para su patria, para sí y para sus familias", a decir del Ministro de Guerra. La factoría comenzó a operar en 1849, habiéndose ordenado su creación en 1845; tuvo así un desarrollo paralelo al de la adopción del vapor en la Marina. De hecho, con el *Rímac* llegaron contratados para la Factoría Naval un ingeniero fundidor, un matricero y otro operario. El personal extranjero de esta prestó valiosos servicios durante la Guerra con España, indica Romero (1984). Ello se prolongaría hasta la contienda de 1879, como se verá en el caso de Soulsby; Wallace también seguiría en servicio durante la Guerra con Chile.

La presencia extranjera era cuantiosa en el personal de las plantas de máquinas así como en la Factoría Naval, pero también era importante dentro de la marinería y de los oficiales de mar. En la noche del 2 al 3 de setiembre de 1842 se sublevaron en Paita a favor del General Francisco de Vidal y en contra del General Juan Crisóstomo Torrico la corbeta *Yungay* y la barca *Limeña*, lo que obedeció a manejos en los que intervino el Capitán de Navío Francisco Forcelledo y más directamente a la acción del Capitán de Corbeta Manuel Villar, comandante de la barca, junto

con otros oficiales, entre los que figuraba el Teniente 2º Juan Noel, según refiere Denegri (Denegri et al., 1981); agrega Basadre (1963) que Villar admite haberse aprovechado de la falta de sueldos "pues los marineros la mayor parte son extranjeros que sólo sirven por el prest y no reconocen otro principio de legitimidad que el sueldo". Durante las décadas de 1840 y 1850 las autoridades ciertamente tuvieron conciencia de la importancia de revertir tal tendencia y nacionalizar las tripulaciones de los buques de la Escuadra. Así, en el primer gobierno de Castilla se intentó recurrir a la gente de mar matriculada en los puertos y a los marineros de los buques mercantes nacionales, pero en 1851 el Ministro de Hacienda, General Juan Crisóstomo Torrico reconocía que esta última medida no había surtido efecto, mientras en 1850 el Comandante General de Marina, Capitán de Navío Domingo Valle Riestra, había afirmado que los matriculados podían ocupar los puestos de grumetes mas no los de oficiales de mar ni artilleros. En 1852 faltaba marinería para el *Rímac*, en 1854 ocurría lo mismo en el Arsenal y, según un oficio del Comandante General de Marina al Prefecto del Callao (8 de noviembre de 1858), para la Guerra con Ecuador tampoco tuvo la escuadra suficiente marinería. Romero (1984), de quien tomamos estos datos, añade que para 1857 apenas dos de los aprendices de la Factoría Naval habían egresado como cuartos maquinistas, por lo que se elaboró un nuevo plan de cinco años de estudios.

Combate de Abtao

Queda visto que la Escuadra tuvo un notable proceso de modernización y expansión en las décadas de 1840 y 1850, durante el cual el personal ganó gran experiencia náutica y se familiarizó con el vapor. Tuvo además ocasión de desplegar sus capacidades logísticas en la expedición al Ecuador de 1858-1860. Pero le faltaba medirse en combate contra otra escuadra a vapor, lo que acaecería unos años después con aquella despachada desde España al Pacífico americano bajo la cubierta de una "expedición científica".

Aunque la flota española (fragatas *Resolución* y *Triunfo* y cañonera *Covadonga*) arribó al Callao en julio de 1863, no fue hasta el 14 de enero de 1866, tras el deterioro progresivo de las relaciones con dicho reino y el

triunfo de la revolución de Prado contra el gobierno de Pezet, que el Perú declaró oficialmente la guerra a España, que ya estaba en tal situación con Chile desde el 25 de setiembre de 1865. Dos fueron los combates en que la escuadra peruana se batió contra la española (que aunque perdió la *Triunfo* en un incendio había sido reforzada considerablemente, en especial por la fragata blindada *Numancia*): el de Abtao, al sur de Chile, el 7 de febrero de 1866 (con apoyo de una cañonera y baterías chilenas), y el del Callao, el 2 de mayo de 1866, donde la flotilla peruana cooperó con las fortificaciones en la defensa del puerto.

En Abtao participaron del lado aliado la fragata *Apurímac*, las corbetas *Unión* y *América* y la cañonera *Covadonga* (capturada a los españoles), peruanas las tres primeras y chilena la última. Contaban también con apoyo de fuegos por parte de las baterías ubicadas en tierra y en la isla de Abtao. En esta última se colocaron cañones rescatados de la fragata peruana *Amazonas*, que había varado el 15 de enero en la punta Quilqué al sur de dicha isla. El autor chileno Francisco Vidal Gormaz, a quien cita Melo (1907), afirma que fue reflotada en la noche con el auxilio de marinos chilenos pero que "descuidada por sus oficiales y tripulantes, volvió a varar, inutilizándose en el servicio"; con dureza, llega a decir que la escuadra peruana se hallaba desmoralizada y alude al "ningún valor de esa gente". Lo cierto es que en Abtao, donde se consiguió repeler a las fragatas españolas *Blanca* y *Villa de Madrid*, la escuadra aliada fue peruana salvo por la *Covadonga*, de apenas tres cañones.

"Cupo a la *Apurímac* el honor de romper el fuego y de lanzar contra los enemigos de la patria el primer proyectil mensajero de castigo y humillación", anotó José Arnaldo Márquez (1866). Ciertamente, la fragata peruana no salió indemne pues según el parte del Capitán de Navío Manuel Villar, quien se halló a bordo de ella al mando de la flota aliada, recibió tres proyectiles sólidos en el casco sobre la línea de flotación y dos granadas, de las que una destrozó un bote y la otra rompió un cable de la chimenea.

En la *Apurímac*, limitándonos a la Plana Menor, combatieron 1 condestable, 1 primer contramaestre, 1 segundo guardián, 5 carpinteros, 1 calafate, 1 herrero, 1 bocafragua, 1 armero, 1 buzo, 1 maestre de víveres, 1 cocinero, 2 primeros maquinistas, 1 segundo maquinista, 1 tercer maquinista, 20 artilleros de preferencia, 16 artilleros ordinarios,

9 carboneros, 16 fogoneros, 48 marineros, 51 grumetes, 15 pajes, 1 sangrador, 3 sargentos segundos, 10 cabos primeros, 7 cabos segundos (uno de ellos era pífano) y 28 soldados. En este caso, como en los de las corbetas, nos basamos en Romero (1984) para la distribución de las dotaciones según los rangos.

Uno de los dos primeros maquinistas que registra Romero figura como "Richard Frenamand". En realidad se trata del inglés Richard Jones Trenemann, nacido en 1843 y que según refieren Ortiz y Catañeda (2007) fue contratado en octubre de 1865 como cuarto maquinista de la *Apurímac*; esto significa que tuvo ascensos meteóricos, ya que apenas en cuatro meses había escalado tres rangos más.

Aunque Romero (1984) menciona solamente al segundo guardián Francisco Sosa, en el diccionario de Ortiz y Castañeda (2007) figura el segundo guardián Salvador Ruiz, quien había iniciado su carrera también en la *Apurímac* en 1856 ya con este mismo rango. En 1861 sirvió en la *Arica* y la *Amazonas* y en 1863 primero en el *Huaraz* y luego en la *Apurímac*, en la cual combatió en Abtao; se expediría su cédula de retiro, ya como primer guardián, con fecha 6 de junio de 1872 con una pensión mensual de 8 soles 66 centavos. La presencia de Salvador Ruiz quedó registrada en un libro manuscrito titulado "Tomas de Razón de los Diplomas de Abtao. 1867" que revisó Romero (1984), pero sin especificación de la unidad en que había servido. Compartía el apellido del maestre de víveres de esta fragata, Miguel Ruiz, quien nació en Piura y en noviembre de 1858 comenzó su carrera naval como despensero del *General Plaza*; después fue maestre de víveres en el mismo velero así como en la *Tumbes* y la *Amazonas*, tras cuyo naufragio pasó a la *Apurímac*.

Ya que a los artilleros de esta última les cupo el honor de abrir los primeros fuegos del combate, mencionaremos a uno de ellos, el artillero ordinario Juan de Dios Guzmán, a quien le fue expedido diploma de vencedor en Abtao en febrero de 1872. A su vez, entre los grumetes figuró Tomás de Aquino Esteves, de quien Ortiz y Castañeda (2007) refieren que nació en Jequetepeque el 6 de marzo de 1835 y que llevaba el apellido de su madre Micaela Esteves, así como que posteriormente combatiría en la Guerra con Chile. Romero (1984) también registra la presencia de Esteves, mas no así la del voluntario Juan Echevarría, quien estaba en dicha condición en la *Apurímac* desde noviembre de 1865.

Lo refieren Ortiz y Castañeda (2007), aunque el dato deja cierta duda en cuanto a su participación al utilizar el modo condicional ("habría tomado parte en el Combate de Abtao"). Informan que, por petición de su tío el Capitán de caballería Agustín Echevarría, había comenzado a servir como grumete en el *Guise* en 1864, a bordo del cual viajó a Acapulco para expatriar a don Ramón Castilla (abril de 1865); dejaría la Marina en enero de 1869.

A su vez, la nueva corbeta *América* contó con 1 primer contramaestre, 1 contramaestre, 1 primer condestable, 4 segundos guardianes, 2 segundos calafates, 1 primer carpintero, 1 segundo carpintero, 1 herrero, 1 maestre de víveres, 1 despensero, 1 tonelero, 1 primer ingeniero, 1 segundo ingeniero, 1 tercer ingeniero, 1 tercer maquinista, 1 cuarto maquinista, 1 calderero, 4 cabos fogoneros, 12 carboneros, 11 fogoneros, 8 artilleros de preferencia, 20 artilleros ordinarios, 1 sangrador, 78 marineros, 30 grumetes, 19 pajes, 4 sargentos segundos, 5 cabos primeros, 1 cabo y 19 soldados. Solamente tenemos datos de dos miembros de la Plana Menor de esta unidad: el marinero José del Carmen Heredia Ureta, de quien Ortiz y Castañeda anotan que nació en Lima en 1836, comenzó su servicio en la Armada como marinero del *Izcuchaca* (1853) y combatiría en la Guerra con Chile; y el inglés John Warren, ya de edad avanzada pues había nacido en 1798, lo que explica que fuera contratado como contramaestre de la *Unión* (1864), sin duda por su experiencia. Serviría después en el *Huáscar* y la *Independencia* y dejaría el servicio en 1877. Ortiz y Castañeda (2007) mencionan que estuvo en Abtao pero no indican que embarcara en la *América*.

Cabe advertir que uno de los oficiales de la *América*, el Alférez de Fragata Thor West, había iniciado su carrera naval como artillero ordinario del *Ucayali* (julio de 1858), a muy corta edad, pues había nacido en Lima en 1844. Así lo afirman Ortiz y Castañeda (2007), y añaden que en 1859 pasó al *Lerzundi* y después al *Huaraz* (en el cual participó en la expedición al Ecuador), en abril de 1862 zarpó a Inglaterra en la *Arica* "para dotar los buques que se construían en ese país", en julio de 1865 ya era Guardiamarina de la *América* y en diciembre del mismo ascendería a Alférez de Fragata.

A bordo de la *Unión*, gemela de la anterior, combatieron 2 primeros condestables, 1 segundo condestable, 1 primer guardián, 2 segundos

guardianes, 1 primer calafate, 1 primer carpintero, 1 herrero, 1 maestre de víveres, 1 despensero, 3 primeros maquinistas, 1 segundo maquinista, 1 cuarto maquinista, 8 carboneros, 15 fogoneros, 11 artilleros de preferencia, 17 artilleros ordinarios, 67 marineros, 28 grumetes, 4 pajes, 1 sargento primero, 4 sargentos segundos, 3 cabos primeros, 8 cabos segundos y 34 soldados. Esta dotación tuvo el honor de tener por jefe al Capitán de Fragata Miguel Grau Seminario.

Los únicos muertos de la jornada pertenecieron precisamente a la dotación de la *Unión*. Al respecto, el Capitán de Navío Manuel Villar, Comandante General de la escuadra peruana y quien accidentalmente tuvo el mando de la escuadra aliada en Abtao debido a la ausencia del Capitán de Navío chileno Juan Williams Rebolledo, alude en su parte a un proyectil sólido que "entró por una porta matando dos sirvientes del tercer cañón, averiando además la caja de aire de la chimenea" (en Márquez, 1866). Lamentablemente no conocemos sus nombres. Williams (en Márquez, 1866) se refiere a ellos en su parte como "dos marineros de la corbeta *Unión*", pero quizá lo dijera de modo genérico pudiendo ser artilleros, condestables o grumetes, por ejemplo; no tenemos certeza de que fuesen realmente marineros, máxime cuando el jefe chileno estuvo ausente el día del combate. Además de este par anónimo de caídos en combate, afirma Ortiz (2003) que hubo "algunos heridos" en la *Unión*. Del lado español no hubo muertos pero sí un total de 13 entre heridos y contusos: un cocinero de equipaje contuso y un marinero a la vez herido y contuso en la *Blanca*, más un Guardiamarina herido y diez contusos de la marinería en la *Villa de Madrid*; nos basamos en Melo (1907).

Dentro de los oficiales de mar, maquinistas, fogoneros, artilleros, marineros y grumetes de la *Unión* hubo varios con apellido anglosajón. Tal el caso del primer maquinista John William Armstrong, londinense. Según Ortiz y Castañeda (2007) fue contratado en noviembre de 1856 como cuarto maquinista y sirvió en el *Loa*, *Tumbes*, *Ucayali* y *Lerzundi*. Aunque dejó el servicio en 1870, retornaría en 1877 y participaría en la Guerra con Chile. Su presencia en la *Unión* consta también en la obra de Romero, si bien como "Armstrong, José". Tal vez sea el mismo que vimos en la Factoría Naval en 1862. De modo semejante, en la lista de Romero (1984) aparece el segundo maquinista "Bolesford, B. J.", mientras Ortiz y Castañeda (2007) lo nombran como Benjamín Franklin Botsford.

En este caso se trataba de un estadounidense, pues había nacido en Connecticut en 1840; contratado como segundo ingeniero en junio de 1865, se embarcó en la *Unión* en Montevideo. Su contrato venció en abril de 1868 y regresó a su patria, pero retornaría pronto a nuestra Armada, según veremos.

Cabe también referir los casos del Guardiamarina Manuel Becerra Mantilla, nacido en Paita en 1831 y que serviría también durante la Guerra con Chile, y de su homónimo el contador Manuel Becerra. Los incluimos pues años atrás habían pertenecido a la Plana Menor: el primero como artillero de preferencia del *Ucayali* en la expedición al Ecuador (1858-1859), aunque curiosamente al ingresar a la Marina en julio de 1858 fue primero pilotín; el segundo como maestre de víveres de la Comisaría de Marina en fecha tan temprana como 1822. Seguimos los datos de Ortiz y Castañeda (2007), si bien ellos no refieren la presencia del contador Manuel Becerra en Abtao (pero sí consta en la obra de Romero,1984). Deducimos que el contador de la *Unión* es el mismo que ellos mencionan como maestre de víveres en 1822 debido a los demás datos de su trayectoria hasta 1863 que vimos en el capítulo 1. Se trataría del único caso que tenemos registrado dentro de la Plana Menor de un veterano de la Independencia que peleó en la Guerra con España, a semejanza de lo que ocurrió en la Plana Mayor con el Comandante Villar, por ejemplo. También estuvo en la dotación de la *Unión* como primer condestable el ecuatoriano Manuel Mejía, quien posteriormente combatiría en la Guerra con Chile.

Además de las dotaciones de la *Apurímac* y las corbetas, hubo personal proveniente de la fragata *Amazonas* distribuido en distintas ubicaciones durante el combate excluyendo a los ya considerados al tratar de aquellas unidades, por lo que Romero (1984) deduce que operaron en las baterías 1 primer calafate, 1 cuarto maquinista, 1 marinero, 1 sargento primero, 3 sargentos segundos, 7 cabos primeros, 4 cabos segundos y 24 soldados. Hasta aquí la suma del personal de la Plana Menor, considerando la marinería y la tropa embarcada, alcanza la cifra de 634, tomando los datos de Romero. Ello debe tomarse sólo referencialmente, pues hemos visto por ejemplo los casos del segundo guardián Salvador Ruiz, cuya ubicación no se especifica, y el voluntario Juan Echevarría, que no aparece en las fuentes consultadas por tal autor. La siguiente cita de

José Arnaldo Márquez (1866) destaca la participación del personal de la *Amazonas* así como en general la de todos los combatientes aliados:

> A cada descarga respondía una exclamación de júbilo y entusiasmo en nuestros buques. La oficialidad de la *Amazonas* y su tripulación, los artilleros de tierra, cuantos pudieron obtener un puesto a bordo, desplegaron en medio del combate la serenidad del deber y la alegría del valor. Aquí preparaba un guardia marina su cartón y se ponía a dibujar los pormenores de la escena como si hubiera estado en un salón de baile: allá se dividían varios oficiales un puñado de provisiones, cambiando epigramas sobre lo frugal del banquete después de un día de ayuno: en otro lado asomaban la cabeza los artilleros fuera de las portas para ver el efecto de los disparos sobre el enemigo, y pasar la voz a sus compañeros: por todas partes se saludaba con una explosión de risa, el paso de los proyectiles españoles que parecían lanzados contra las nubes.

A su vez, Villar (en Márquez, 1866) formuló la siguiente apreciación general en su parte de combate:

> Demás sería hacer a V. S. particular mención de los jefes y oficiales, tripulaciones y guarniciones que estuvieron presentes en este hecho de armas. Ampliamente satisfecho estoy del honor, entusiasmo y orden que todos desplegaron, inclusive los jefes y oficiales que estaban destinados a la fragata *Amazonas* y los que sin pertenecer a las dotaciones tomaron parte en tan fausto acontecimiento, como también unos 40 hombres de la brigada naval de Valparaíso, y 30 de infantería de marina, que fueron embarcados a última hora a cubrir las plazas vacantes.

Se ha visto en el capítulo 1 que la presencia de personal chileno venía desde los tiempos virreinales y se había mantenido durante la Guerra de Independencia. Para el periodo que nos ocupa, podemos tomar algunos ejemplos que ilustran la vigencia de tal tendencia. Un informe fechado el 30 de enero de 1863 dio cuenta del personal de marinería enganchado por la fragata *Amazonas* en Valparaíso: 59 chilenos, 30 británicos, 5 estadounidenses, 7 peruanos, 7 alemanes, 3 portugueses, 2 filipinos (eran súbditos de España), 2 italianos, 2 austriacos, 1 colombiano, 1 mexicano

y 1 ecuatoriano. El mismo informe anunciaba que en el Callao dicha nave había enganchado 40 del Perú, 9 de Inglaterra, 2 de Escocia, 1 de Singapur (era colonia británica), 2 de la India (también colonia británica), 12 de Chile, 1 de España, 9 de Filipinas (era colonia española), 8 de Grecia, 8 de Ecuador, 5 de Colombia, 3 de Panamá (era parte de Colombia), 7 de Estados Unidos, 5 de México, 5 de Portugal, 4 de Holanda y 1 de otro (ilegible en el documento consultado por Savala, 2022, de quien tomamos los datos).

A su vez, Romero (1984) refiere lo siguiente sobre la base de un expedientillo remitido por el Cónsul en Valparaíso al Canciller fechado en enero-febrero de 1863, así como de dos documentos de la Comandancia General de Marina:

> Los chilenos habían abundado siempre en las tripulaciones de los buques de guerra peruanos. Pero su número se hizo mayor cuando se presentó el conflicto con España. El Cónsul del Perú en Valparaíso quedó encargado de enganchar en ese puerto 150 marineros pero no logró enviar sino 111 de los cuales 62 eran chilenos, 25 británicos y el resto estaba formado por norteamericanos, granadinos [colombianos], portugueses, peruanos, venezolanos y mejicanos. Posteriormente mandó 51 hombres más de los cuales 23 desertaron en las islas de Chincha.

Otro caso figura en la relación historiada de Germán Paz y Graci, quien "se embarcó en el vapor de guerra *General Lerzundi* en el que fue en comisión a los puertos de Chile, a enganchar marinería para la Escuadra a órdenes del capitán de fragata don Lizardo Montero", según cita Zanutelli (CPHEP, 1980). Sin duda ello alude a la escuadra rebelde que comenzaba a formarse en el contexto de la guerra civil de Prado contra Pezet y debió de ocurrir hacia abril de 1865 (al mes siguiente del ascenso de Paz a Teniente 2º), pues con fecha 12 de mayo de 1865 el embajador español en Chile, Salvador de Tavira, escribía al Almirante José Manuel Pareja, Comandante General de la escuadra española en el Pacífico, que al *Lerzundi* se le había permitido fijar un cartel de enganche de marinería y que había embarcado alrededor de 300 hombres (España, 1865).

Volviendo al combate de Abtao, refiere Romero (1984) que el gobierno peruano distribuyó medallas a 125 chilenos y deduce que se trató tanto

de la dotación de la cañonera chilena *Covadonga* como de aquel personal chileno embarcado en buques peruanos. Se trata de 12 oficiales de guerra, 3 subtenientes de infantería, 1 subteniente de artillería naval, 3 ingenieros navales, 1 ayudante de órdenes, 1 contramaestre, 1 condestable, 2 guardianes, 1 carpintero, 2 calafates, 1 velero, 1 cocinero de equipaje, 1 maestre de víveres, 1 patrón de bote, 2 timoneles, 1 capitán de altos, 2 capitanes de castillo, 2 mayordomos, 25 marineros, 11 grumetes, 7 pajes, 1 sangrador, 1 herrero, 5 fogoneros, 4 carboneros, 1 sargento, 2 sargentos de artillería naval, 6 cabos, 1 tambor y 23 soldados. No sabemos con precisión cuántos de ellos estuvieron embarcados en nuestros buques, pero estimamos que al sumarlos a los 634 ya referidos al tratar de los buques peruanos y del personal de la *Amazonas*, obtendríamos un total de alrededor de 700.

Para cerrar el acápite, cabe anotar que la medalla para los vencedores de Abtao (tanto personal naval como guarniciones) quedó establecida mediante el decreto del 11 de marzo de 1866 firmado por Mariano Ignacio Prado y José Gálvez. Sería "de cobre para los individuos de tripulación y guarnición", tendría figura elíptica (con diámetro mayor de 32 milímetros y diámetro menor de 26) y llevaría, en el anverso y reverso respectivamente, las inscripciones "a los vencedores de Abtao" y "7 de Febrero. 57 cañones contra 92." (Márquez, 1866)

Combate del 2 de mayo de 1866

Llegada al Callao la flota española el 25-26 de abril de 1866, presentaría combate el 2 de mayo a las baterías y la escuadrilla que defendían el puerto. La fragata blindada *Numancia*, cinco fragatas de madera (*Almansa*, *Villa de Madrid*, *Resolución*, *Blanca* y *Berenguela*) y la cañonera *Vencedora*, también de madera, componían la escuadra española en aquella jornada, bajo el mando del Almirante Casto Méndez Núñez. Contra ella se oponían doce baterías (incluyendo la Zepita que no operó pues apuntaba a la Mar Brava y el Cañón del Pueblo que se desmontó al primer tiro) y cinco pequeños buques: el blindado de casamata *Loa*, el monitor *Victoria*, la cañonera de madera *Tumbes* y dos pequeños vapores (el *Sachaca* y el *Colón*), también de madera. A la cabeza de las fuerzas peruanas se hallaba el propio presidente, Coronel Mariano

Ignacio Prado, mientras la escuadrilla estuvo comandada por el Capitán de Navío Lizardo Montero.

Según Romero (1984), 858 fue la cifra total del personal naval presente durante el 2 de mayo de 1866, de la cual corresponden 490 a los buques, 223 a las baterías, 76 a otras ubicaciones y 69 a la parte del batallón 2º de Marina no embarcada pero presente en tierra. Si nos concretamos a la Plana Menor, tenemos que 378 lucharon en los buques y 157 en las baterías, mientras 52 se hallaron en otras ubicaciones y 42 en el batallón 2º de Marina en tierra; lo que suma un total de 629. Al igual que en el caso de Abtao, debemos tomar estas cifras como valores aproximados. En la cañonera o goleta *Tumbes*, buque insignia de la flotilla peruana, con exclusión de jefes, oficiales de guerra, oficiales del cuerpo político, agregados y voluntarios, estuvo presente el siguiente personal: 1 primer maquinista, 1 segundo maquinista, 1 tercer maquinista, 1 cuarto maquinista, 1 primer contramaestre, 1 primer guardián, 1 segundo guardián, 1 segundo condestable, 1 segundo calafate, 1 segundo carpintero, 1 herrero, 1 maestre de víveres, 1 despensero, 3 artilleros de preferencia, 6 artilleros ordinarios, 35 marineros, 12 grumetes, 7 pajes, 6 fogoneros, 4 carboneros; guarnición: 1 sargento segundo, 3 cabos primeros, 1 cabo segundo, 1 tambor y 17 soldados. Esto según la relación publicada por el diplomático ecuatoriano José Celedonio Urrea (1866). Romero coteja esta lista con una relación oficial; en esta última aparecen no 35 sino 41 marineros. Entre los seis adicionales está Tiburcio Ríos, quien luego combatiría en el *Huáscar* en Angamos. En realidad esos mismos seis aparecen también en la lista de Urrea pero no como marineros sino como grumetes.

Donde sí hay una mayor diferencia es en los fogoneros, donde Urrea considera 6 versus 8 de la relación oficial que coteja Romero. El tercer maquinista del *Tumbes* era el irlandés John Gaham, nacido en 1834 y de quien Ortiz y Castañeda (2007) informan que había sido inicialmente contratado como cuarto maquinista del *Loa* en julio de 1865; en enero de 1867 concluiría sus servicios en la Marina. El mismo par de autores presenta también como cuarto maquinista a Fidel de la Riva Herrera; sin embargo no aparece en la lista de Urrea y en la relación oficial que coteja Romero (1984) figura el carbonero "Fidel La Riva". Nacido en el Callao en 1845, ingresó como aprendiz a la Factoría de Bellavista en

marzo de 1860; en setiembre de 1865 fue nombrado cuarto maquinista del *Sachaca* y después del *Tumbes*. Esto indican Ortiz y Castañeda (2007), quienes agregan que participaría en la Guerra con Chile. Pensamos que cabe la posibilidad de que fuera cambiado de rango de cuarto maquinista a fogonero, pues hubo un caso así en el *Sachaca*, como veremos. El cuarto maquinista de la *Tumbes* el 2 de mayo de 1866 fue más bien Santiago Portocarrero, según Urrea (1866) y la relación oficial cotejada por Romero (1984). Este maquinista pasaría luego a la *Unión*, donde tuvo una acción decisiva para evitar su completa pérdida en 1868, según veremos.

Del diccionario de Ortiz y Castañeda (2007) tomamos los siguientes datos sobre el maestre de víveres José Talledo: piurano, nacido en 1841, ingresó como soldado al Ejército en 1858, pasó a la Marina en agosto de 1863 como despensero del *Lerzundi*, y desde 1864 figuró como maestre de víveres en la *Tumbes*. Urrea lo nombra como "José Toledo", mientras en la relación oficial sí aparece como "José Talledo"; no debe ser confundido con el marinero José María Toledo que también figura en la relación oficial mas no en la lista de Urrea (1866).

Además debemos mencionar al contador Francisco Osorio Celedón, nacido en Piura en 1835, quien inició su servicio en la Armada como artillero de preferencia del *Huaraz* (1859) durante la expedición al Ecuador; luego fue maestre de víveres del *Lerzundi* y pasó a la *Tumbes* como contador, colocación en que se batiría el 2 de mayo de 1866; llegaría a oficial primero del Cuerpo Político de la Armada y se encargaría de varias capitanías de puerto. Todo esto según Ortiz y Castañeda (2007). Cabe preguntarse si sería tal vez pariente del segundo condestable José Celedón que moriría en el combate de Angamos en 1879.

El Capitán de Corbeta Juan José Raygada, comandante de la *Tumbes*, refirió estas bajas en el parte que redactó el mismo día de la acción Urrea (1866):

> En cuanto a la dotación murió el marinero José Estevan, segundo sirviente de la izquierda: herido gravemente el soldado Marcelo Velásquez, y levemente el guardiamarina D. Gumercindo Calderón, marinero Jesús Santibáñez, Adolfo Sepúlveda y Pedro Rivera sirvientes del coliza, y el guardiamarina José Manzanares, contuso.

De la lectura de los partes, resulta como el único buque peruano con bajas, si bien veremos que esto es inexacto. A juzgar por ellas, los disparos del enemigo contra la cañonera apuntaron de preferencia a sus pocas piezas de artillería. Por cierto, el segundo condestable era José Muñoz, quien había iniciado su servicio naval el año anterior como condestable de la *Apurímac*; pasó a la *Tumbes* en diciembre de 1865, en enero de 1868 tornó a la *Apurímac* y en 1871 otra vez estaba en la *Tumbes*. Asimismo, entre los artilleros ordinarios de la *Tumbes* estuvo José María Blanco Lavalle, quien en julio de 1866 pasaría a la plana mayor como guardiamarina; tras servir en la *Independencia*, la *América* y el *Huáscar* dejaría la Marina en febrero de 1870 y fallecería en el Callao el 17 de enero de 1872. Había nacido en Paita en 1845 y se embarcó en la *Tumbes* a raíz de la Guerra con España. Igualmente, según Ortiz y Castañeda (2007), a quienes venimos siguiendo, como quinto sirviente de la colisa de popa figuró el marinero Juan A. Duque, nacido en Piura en 1834 y que había iniciado su carrera naval en marzo de 1866 al embarcarse en la *Tumbes*; en agosto pasó a la *Independencia* y en 1868 sería licenciado. La relación oficial lo llama "Juan Duque" y en la lista de Urrea (1866) aparece como "José A. Duque". Fuera de ellos es preciso agregar al voluntario Manuel Salas Rangel, iqueño, quien no figura ni en la lista de Urrea ni en la relación oficial; se refieren a él Ortiz y Castañeda (2007), quienes agregan que posteriormente combatiría en la Guerra con Chile como marinero, artillero de preferencia, primer mayordomo e incluso en las campañas terrestres.

En el *Loa*, cañonera transformada en blindado de casamata, según la relación que presenta Urrea figuraron 1 primer maquinista, 1 segundo maquinista, 1 tercer maquinista, 1 cuarto maquinista, 1 primer contramaestre, 1 primer guardián, 1 segundo condestable, 1 segundo carpintero, 1 primer calafate, 1 cocinero de equipaje, 1 maestre de víveres, 6 fogoneros, 4 carboneros, 2 artilleros de preferencia, 5 artilleros ordinarios, 7 marineros, 20 grumetes, 8 pajes, 3 cabos primeros, 5 cabos segundos y 7 soldados. Entre los consignados con el rótulo de "agregados" hay además 1 contramaestre y 1 maestre de víveres, mientras entre los voluntarios hallamos 1 guardián, 2 carpinteros, 2 caldereros y 5 marineros; en la *Tumbes*, en cambio, no hallamos personal de la Plana Menor entre agregados ni voluntarios. El maestre de víveres agregado

en el *Loa* era Rafael Mariano Egas Ayarza, nacido en Puerto Cabello (Venezuela) en 1833 y que había comenzado a servir en la Marina en enero de 1859 como artillero de preferencia. Posteriormente sería armero, condestable, sangrador y maestre de víveres; serviría también en la Guerra con Chile, indican Ortiz y Castañeda (2007). A su vez, Romero clasifica como maquinistas a 4 ingenieros que aparecen en la obra de Urrea como agregados del *Loa* y que también figuran en la relación oficial. En esta hay 6 artilleros ordinarios, uno más que en la versión de Urrea. En la versión de Urrea (1866) hay dos grumetes menos que en la relación oficial, pero en esta última aparece el mismo par como marineros. A propósito de los marineros del *Loa*, figuran entre ellos José María, según Romero (1984) el único caso por él hallado de un chino que sirviera en nuestra Armada por aquellos años, y Manuel Barragán, quien para 1916 residía en Tambo Real (hacienda cañera cerca de Chimbote), según consta en la obra publicada en 1917 por la Sociedad de Fundadores de la Independencia, a la que no estaba afiliado.

Caso aparte es el del Alférez de Fragata Thor West, quien al inicio de su carrera naval había pertenecido a la Plana Menor como mencionamos al hablar del combate de Abtao, tras el cual fue transferido al *Loa*. Según Ortiz y Castañeda (2007), se retiraría del servicio a poco de haber defendido el Callao. Le cupo pues el honor de combatir en ambas ocasiones. Curiosamente, en febrero de 1872 sería denegada su solicitud para que se le acordaran goces como vencedor del combate del Callao, según consta en *El Peruano* del 17 de dicho mes ¿Tal vez tendría ya un reconocimiento por Abtao?

El Capitán de Corbeta Camilo Carrillo, comandante del blindado (mal llamado "monitor", a veces), anotó lo siguiente en su parte: "La oficialidad, tripulación y guarnición han llenado cumplidamente su deber; así como los supernumerarios que en relación acompaño" (Urrea, 1866). Le cupo al *Loa*, junto con el *Victoria* y la Torre Junín, disparar los últimos tiros del combate. Consignamos aquí los nombres de sus artilleros: segundo condestable Carlos Baldino; artilleros de preferencia Carlos Escudero y Gerardo Flores; artilleros ordinarios Pedro Delgado, Ambrosio Serrano, Juan de la Cruz, Manuel Salas e Hipólito Abad. Cabe preguntarse si el artillero Salas sería homónimo de Manuel Salas Rangel que Ortiz y Castañeda (2007) ubican en la *Tumbes*, o si sería la misma persona.

A su vez, el comandante del monitor *Victoria*, Capitán de Corbeta Juan A. Valdiviezo, afirma en su parte que "cada individuo ha cumplido con su deber como verdadero peruano" (Urrea, 1866). La relación que presenta Urrea incluye a 1 segundo ingeniero, 1 cuarto ingeniero, 1 primer contramaestre, 1 primer guardián, 1 primer condestable, 1 segundo calafate, 1 segundo carpintero, 1 maestre de víveres, 4 artilleros de preferencia, 4 artilleros ordinarios, 7 marineros, 4 grumetes, 3 fogoneros y 3 carboneros. Entre los voluntarios hubo además 1 primer ingeniero. Al igual que para las demás unidades de la escuadrilla, excluimos a quienes no califican como parte de la Plana Menor salvo por aquellos que en una etapa inicial de su carrera pasaron por la Plana Menor. El primer contramaestre, Gaspar Vásquez, había servido primero en el *Colón*, pero en marzo de 1866 pasó al *Victoria*, anotan Ortiz y Castañeda (2007). Por la misma razón que en el caso del *Loa*, colocamos aquí los nombres de los artilleros de la única pieza del monitor: primer condestable Enrique Hernández; Pedro Martínez, Pascual León, Melitón Fuente y Manuel Odriozola (artilleros de preferencia); Alejandro Corona, Juan Rivera, Alfredo Johnson y Manuel Pérez (artilleros ordinarios). En la relación oficial aparece otro artillero ordinario: Manuel Espichán; según la versión de Urrea (1866) este último es marinero. Hay discrepancia también en cuanto a los fogoneros: en la versión de Urrea son 3, mientras en la relación oficial solamente 2 pues el restante figura como grumete. Y a propósito de grumetes, Ortiz y Castañeda (2007) refieren a uno que no figura en las listas mencionadas: Juan Antonio Aguilar, quien ingresó al servicio naval el mismo 1866 embarcado en el *Victoria*; nacido en Paita en 1850, prestaría servicios también durante la Guerra con Chile. Tal vez su ausencia en las listas se deba a su corta edad, escasos quince o a lo sumo dieciséis años.

El monitor, cuya máquina provenía de una locomotora, tenía por segundo ingeniero al estadounidense Thomas Gaige, nacido en 1838 y que fue embarcado en el *Victoria* en febrero de 1865 como tercer maquinista; así lo afirman Ortiz y Castañeda (2007), y añaden que serviría en la Marina hasta julio de 1868. Los mismos autores dicen que el cuarto maquinista del *Victoria*, el estadounidense Eduardo Jackson, entró a servir a la Marina en setiembre de 1865 con este grado y en dicho monitor; agregan que resultó herido en el combate y quedó inválido sin colocación.

Debemos mencionar también dentro de la dotación del monitor *Victoria* al oficial tercero del Cuerpo Político de la Armada Manuel Francisco Rujel, quien en la lista de Urrea (1866) aparece como agregado y "ex oficial tercero", indicio de que había servido al gobierno de Pezet durante la revolución de Prado. Según Ortiz y Castañeda (2007), había sido Teniente de la Guardia Nacional de Piura durante la expedición al Ecuador (1859-1860) y en enero de 1861 comenzó su carrera naval como maestre de víveres; luego fue condestable y en octubre de 1865 ascendió a oficial tercero.

El comandante del *Sachaca*, Capitán de Corbeta Toribio Raygada, apunta en el parte respectivo que no ha habido desgracias entre la tripulación, en la que "cada uno ha llenado cumplidamente su deber como peruano y como defensor de la patria" (Urrea, 1866). En este vaporcito hallamos a 1 primer maquinista, 1 segundo maquinista, 1 tercer maquinista, 1 cuarto maquinista, 1 segundo contramaestre, 1 primer guardián, 1 segundo condestable, 1 primer calafate, 1 sangrador, 1 cocinero de equipaje, 1 maestre de víveres, 3 fogoneros, 2 carboneros, 3 artilleros de preferencia, 4 artilleros ordinarios, 4 marineros, 10 grumetes, 5 pajes, 1 sargento segundo, 2 cabos primeros, 3 cabos segundos y 14 soldados. También seguimos a Urrea. El segundo contramaestre, "Miguel Duarte" según la lista de Urrea y Manuel Duarte según la relación oficial que coteja Romero (1984), había comenzado a servir en la Marina en febrero de 1855 como marinero, refieren Ortiz y Castañeda (2007), que lo llaman también Manuel. En la relación oficial figuran 2 primeros guardianes, uno más que en la versión de Urrea (1866). Cabe agregar que de los 3 artilleros que considera Urrea aparecen dos en la relación oficial, que además agrega otros dos nombres (Joseph Bucachet y Manuel Guillén). En la lista de Urrea, en cambio, José Bucachet es marinero. Mayor es, por cierto la diferencia en cuanto a los marineros: en la relación oficial figura un total 9, de los cuales solamente hay tres en común con la lista que consigna Urrea. Gregorio Alzamora y Manuel Rodríguez figuran entre aquellos 9 marineros de la relación oficial, mientras en la lista de Urrea son cabos de cañón de la batería Provisional. Ortiz y Castañeda (2007) consideran también a Gregorio Alzamora como marinero del *Sachaca* y refieren que posteriormente lucharía en la Guerra con Chile. Hay finalmente un caso muy curioso dentro de los grumetes: en la

relación oficial (Romero, 1984) aparece Williams Fitz Simon, que no está en la versión de Urrea (1866); pero en cambio, en esta última aparece el primer maquinista Williams Sibrinon, que no está en la relación oficial. Como segundo maquinista estuvo Emilio García Rosell Orué, de quien Ortiz y Castañeda (2007) informan que era nacido en Tacna en 1843 y que había comenzado a servir en la Marina como practicante de la Factoría de Bellavista; en 1861 ya era cuarto maquinista y en 1865 participó en la *Tumbes* a favor de la revolución de Prado contra Pezet. Los autores recién citados antes de mencionar su participación en el combate del 2 de mayo de 1866 consignan su ascenso a "primer ingeniero", lo cual es extraño pues Urrea (1866) y Romero (1984) lo mencionan como segundo maquinista del *Sachaca* en dicho combate. Posteriormente participaría en la Guerra con Chile. Su hermano Mariano se batió también el 2 de mayo de 1866 como Guardiamarina de la *Tumbes*. Entre los fogoneros del *Sachaca* estuvo el chalaco Germán Narváez Piza, nacido en 1846 y que había ingresado a servir a la Armada como aprendiz de la Factoría de Bellavista en febrero de 1861; en enero de 1866 pasó al *Sachaca* como cuarto maquinista. Así lo consignan Ortiz y Castañeda (2007), y añaden que serviría también durante la Guerra con Chile. Es extraño su pase de maquinista a fogonero.

Cabe además precisar que en cuanto a la guarnición del *Sachaca* surgen también algunas divergencias al cotejar la versión de Urrea (1866) con la relación oficial (Romero, 1984). Esta última registra 2 cabos segundos (uno menos que en la versión de Urrea) y dentro de los soldados aparecen Saturnino Huamán y Bernardo Huamán, que no figuran en la versión de Urrea. También hay ligeras diferencias en los nombres, por ejemplo el soldado distinguido (había cuatro con este calificativo en la guarnición del *Sachaca*) Bonifacio Galindo aparece con tal nombre en la versión de Urrea mientras en la relación oficial figura como "Facio Galindo". En 1916 vivía aún y tenía el grado de Teniente, lo que implica que continuó la carrera militar; era socio de la Benemérita Sociedad de Fundadores de la Independencia. La obra publicada en 1917 por tal entidad, de la que tomamos el dato, lo nombra asimismo como "Facio Galindo".

Por último, en el vaporcito *Colón* la versión de Urrea (1866) consigna 1 primer maquinista, 1 cuarto maquinista, 1 primer contramaestre,

1 primer guardián, 1 segundo guardián, 1 carpintero, 1 calafate, 1 herrero, 1 maestre de víveres, 9 artilleros de preferencia, 7 artilleros ordinarios, 10 marineros, 4 grumetes, 3 pajes, 3 fogoneros, 3 carboneros, 1 sargento segundo, 1 cabo primero, 1 cabo segundo y 7 soldados (uno de ellos, tambor). La relación oficial presenta adicionalmente 1 segundo maquinista y personal del Resguardo (1 Teniente, 2 inspectores y 2 patrones de falúa) que no figuran en la versión de Urrea. También difieren en el número de grumetes, pues para la relación oficial son solamente tres, ya que Honorato Rospigliosi, el faltante, aparece en dicha relación como soldado.

Destaca el caso del maestre de víveres Miguel Ruiz, quien como hemos visto había combatido en Abtao a bordo de la *Apurímac*. No sabemos de otro miembro de la Plana Menor presente en ambos combates. Posteriormente serviría durante la Guerra con Chile, según Ortiz y Castañeda (2007). Siguiendo con la dotación del *Colón* cabe referir al Alférez de Fragata Manuel Becerra Mantilla, pues como queda visto al tratar del combate de Abtao, en el que participó en la *Unión*, había pertenecido inicialmente a la Plana Menor. De modo semejante debe incluirse al contador Mariano Tapia. Nacido en Moquegua en 1814, ingresó al Ejército en diciembre de 1848 como peón de confianza del Parque de Artillería del Cuartel de Santa Catalina, en 1849 pasó al Resguardo del Callao y en abril de 1858, siendo inspector de la Aduana de dicho puerto, entró a la Marina como oficial tercero del Cuerpo Político y capitán de puerto de Casma; luego fue capitán de puerto de Chancay, ascendió a oficial segundo (marzo de 1860) y se desempeñó como contador del *Lerzundi* y el *Colón* (a partir de junio de 1865 y enero de 1866, respectivamente). A su turno, el Teniente 1º J. Patricio Iriarte, comandante del *Colón*, recomienda en su parte "el comportamiento cual corresponde y tal vez más allá" de oficiales, tripulantes, tropa y voluntarios (Urrea, 1866).

Ahora revisaremos el personal naval en tierra; tal como en el caso de los buques, nos detendremos en la Plana Menor. Dentro de las baterías del Sur hallamos en el fuerte Santa Rosa 1 condestable, 4 artilleros de preferencia, 3 artilleros ordinarios y 36 marineros. Esto en la versión de Urrea (1866). Uno de los artilleros de preferencia era Juan José Díaz, quien según Ortiz y Castañeda (2007) seguía en actividad en 1871 pero

como marinero del Arsenal. Otros siete marineros no figuran en la versión de Urrea, pero sí en la relación oficial que revisa Romero (1984). Uno de los marineros que sí aparece en ambas fuentes es Jacinto López, quien años después combatiría en la Guerra con Chile, según informan Ortiz y Castañeda (2007). Otro de los marineros presentes en dicho fuerte fue Carlos Astudillo, quien aún sobrevivía en 1916; residía en Lima. Así consta en la obra de la Sociedad de Fundadores de la Independencia de 1917, aunque no estaba asociado a esta entidad. También sirvió en el fuerte Santa Rosa el marinero Manuel Huamanchumo (así lo consigna Romero, mientras Urrea lo llama "Huamanchuma"), quien al parecer serviría durante la Guerra con Chile en el *Huáscar*. Además, tanto en la relación oficial como en la versión de Urrea figuran un topiquero y el jefe de ingenieros Ernesto Malinowsky, a quien Romero considera como personal naval. Comandó este fuerte el Capitán de Fragata Guillermo Jhones, veterano de la Independencia.

Otra batería a cargo de un marino fue la Provisional, comandada por el Capitán de Corbeta José Sánchez Lagomarsino. En ella combatieron 1 condestable y 1 guardián, según la versión de Urrea (1866), mientras el registro oficial añade a ellos seis marineros, uno de los cuales, José Eustaquio Cobos, residía en el Callao para 1916; así consta en la obra publicada en 1917 por la Sociedad de Fundadores de la Independencia, a la que no pertenecía.

Asimismo, en la torre de La Merced, en la cual se inmoló el Ministro de Guerra y Marina, Coronel José Gálvez, aparecen como agregados 2 condestables, 2 artilleros de preferencia y 7 marineros. Esto según la lista firmada el 2 de mayo por el Coronel Manuel González de la Cotera; hay otra lista más detallada, que al igual que la anterior reproduce Urrea (1866), donde figuran más bien 26 marineros, pero viendo los nombres resulta que en la primera están los 19 restantes aunque dentro de la categoría de "paisanos" agregados. En esta segunda lista aparecen, además de los 26 marineros, 3 artilleros de preferencia y 1 condestable. Los nombres son los mismos, la diferencia está en que en la primera lista Gaspar Mantilla y N. Vera son condestables y Ramón Navarro y Daniel Pérez artilleros de preferencia, mientras en la segunda solamente Carlos Vera es condestable y Ramón Navarro, Daniel Pérez y N. Mantilla son artilleros de preferencia. También está el caso del marinero Matías

Medrano, que aparece en la relación oficial que revisa Romero (1984); en la lista firmada por La Cotera también figura Medrano pero como un "paisano" agregado.

También en el sector Sur, la batería Abtao contó con 1 condestable de primera clase, según la versión de Urrea (1866). La relación oficial incluye además a 1 marinero. A su vez, la batería Maipú contó con 1 marinero, según dicha relación. En cuanto al Cañón del Pueblo, consta que estuvo el artillero Máximo Acevedo por la relación nominal de aquellos que habían recibido diplomas fechada el 30 de enero de 1872 y luego publicada en *El Peruano*, en el mes de febrero. Cabe además agregar que el Guardiamarina Evaristo León Carrillo, presente en el Cañón del Pueblo y que serviría durante la Guerra con Chile y llegaría a Teniente 1º, había pertenecido antes a la Plana Menor, pues ingresó a la Marina como pilotín y artillero de la *Tumbes* en 1860, según refieren Ortiz y Castañeda (2007). Ascendió a Guardiamarina en febrero de 1861, pasó al *Guise* y luego a la comisión de reflotamiento de la *Callao*; el 2 de mayo de 1866 se batió como voluntario. No nos queda claro cómo se podía ser a la vez pilotín y artillero o pasar de pilotín a artillero (en vez de ascender a tercer piloto).

Cabe anotar que en la batería *Chacabuco* estuvo presente el Cadete de infantería Guillermo Higginson Drinot. Nacido en Paita el 2 de agosto de 1846, hijo de Carlos Higginson y Mercedes Drinot, pasó casi toda su vida en el Callao, según Zanutelli (1981). "Ascendió a subteniente y nadie sabe por qué circunstancias no continuó su carrera militar", agrega dicho autor. Creemos saber la razón: se trasladaría a la Plana Menor de la Armada, según veremos en el capítulo 3.

Pasamos al sector Norte. En el fuerte Ayacucho figura como condestable de primera clase Alonso San Julián tanto en la obra de Urrea (1866) como en la relación oficial que coteja Romero (1984). En cambio la relación nominal aparecida en *El Peruano* consigna a San Julián en el mismo fuerte pero como simple ciudadano. Por el nombre suponemos que sería hijo del Alférez de Fragata homónimo, español, que se pasó al bando patriota en el Callao en enero de 1825 y que llegaría a Capitán de Corbeta en nuestra Armada. Hubo además un carpintero, según la relación oficial, pero no consta en la lista de Urrea (1866). En esta última aparecen en cambio 23 marineros. Cifra igual a la de la torre de Junín, pues la lista de Urrea le asigna 22 marineros y además hay otro que no figura en esta pero sí en la

relación oficial. Tanto en la lista de Urrea como en la relación oficial figura 1 segundo condestable en dicha torre, y solamente en la relación oficial aparece además 1 contramaestre. El segundo condestable era Manuel Navas, de quien Ortiz y Castañeda (2007) anotan que había nacido en Piura en 1823 y que su nombramiento como segundo condestable databa de mayo de 1865; ascendería a primer condestable (1868) y combatiría en la Guerra con Chile. Romero (1984) considera dentro del personal naval de la torre de Junín a dos telegrafistas (que constan tanto en la obra de Urrea como en la relación oficial) y a un sobrestante (capataz, que figura en la relación oficial); pero al menos en el caso de uno de los telegrafistas se equivoca, pues Urrea lo refiere como "Teniente Luis E. Calero", y no "Teniente 1º" ni "Teniente 2º", de lo que se deduce que era oficial del Ejército. Esta torre, junto con el *Loa* y el *Victoria*, descargó los últimos disparos del combate.

Para finalizar con dicho sector, tenemos que en la batería Independencia hubo 1 primer condestable y 1 segundo condestable en la cuarta pieza; y 1 carpintero en la sexta pieza. Esta batería contaba con una maestranza en la que sirvieron 1 guardián, 3 carpinteros y 7 herreros. Aparece además 1 marinero en la relación oficial, que a diferencia de los anteriores no consta en la versión de Urrea (1866). El único guardián figura en ambas versiones: "José Betancur" según la lista de Urrea, "José Betancurt" en la relación oficial. Pero en la obra de la Sociedad de Fundadores de la Independencia de 1917 aparece como "Luis Betancourt"; en dicho año residía en Lima y no estaba asociado a dicha entidad.

Asimismo, tanto en la relación oficial como en la lista de Urrea (1866) figura el Teniente 2º Carlos Rosas Rigolis, veneciano, de quien Ortiz y Castañeda (2007) anotan que comenzó a servir en la Armada como primer guardián del Arsenal (marzo de 1845) y que luego ascendería a contramaestre (enero de 1846), patrón de falúa, Alférez de artillería de marina (junio de 1854), Alférez de Fragata (setiembre de 1856) y Teniente 2º (enero de 1857), tras lo cual recibiría licencia indefinida (abril de 1865) para finalmente ser incorporado al Ejército como Teniente de infantería (mayo de 1865). Si bien Urrea (1866) y la relación oficial (en Romero, 1984) lo registran como Teniente 2º, es posible que Ortiz y Castañeda acierten al referirlo como Teniente de infantería porque Urrea lo califica como indefinido, lo que aclara que no estaba en servicio activo en la

Marina. Asimismo Ortiz y Castañeda afirman que murió en el combate del 2 de mayo de 1866 pero a la vez al inicio de su semblanza colocan como fecha de fallecimiento de Rosas el 12 de noviembre de 1866.

Ahora bien, como parte del personal naval en otras dependencias de tierra debemos consignar que, tras contrastar la relación oficial (en Romero, 1984) con la lista de Urrea (1866), sacamos en claro lo siguiente: en el Arsenal hubo 1 contramaestre, 2 guardianes, 1 segundo guardián, 1 condestable, 10 marineros, 2 peones de confianza (estos últimos solamente aparecen en la lista de Urrea; uno de los dos aparece como marinero en la relación oficial), 2 cabos primeros (en la versión de Urrea figuran el cabo primero Ambrosio Mendoza y el cabo segundo Julián Barrera, mientras en la relación oficial aparece sólo este último pero como cabo primero) y 7 soldados (que junto con los cabos Mendoza y Barrera formaban la guardia del Arsenal); en la Capitanía 1 primer patrón, 1 segundo patrón, 4 cabos de matrícula y 28 marineros; en el Castillo de la Independencia (Real Felipe) 1 marinero. También hubo 1 inspector del Resguardo en el Arsenal. A propósito de esta última dependencia, cabe señalar la presencia del oficial del Cuerpo Político José Gregorio Becerra Mantilla, amanuense del Arsenal; nacido en Paita en 1841, se retiraría en mayo de 1880, durante la Guerra con Chile. Lo incluimos pues años atrás había figurado en la Plana Menor como maestre de víveres del *Izcuchaca*, lo que hasta cierto punto es curioso pues al inicio de su carrera naval en 1850 había sido amanuense de la Mayoría de Órdenes, según los datos que consignan Ortiz y Castañeda. Además, en la Comandancia de Arsenales figuró el Alférez de Fragata Fidel Cater Ariza; nacido en Lambayeque en 1834, ingresó a la Marina en agosto de 1850 como marinero de la Capitanía de Puerto del Callao. Según los autores citados, ya en julio de 1858 era Alférez de Artillería de marina, grado con el que participó en la expedición al Ecuador, y a partir de diciembre de 1863 fue Alférez de Fragata; serviría después durante la Guerra con Chile. Urrea presenta a Cater dentro de una lista de quienes estuvieron bajo el mando del segundo Comandante de Arsenales, pero anota que estuvo destacado "en el cañón estación del tren" (Cañón del Pueblo).

Con fecha 3 de mayo de 1866 el Mayor de Órdenes y segundo Comandante de Arsenales, Coronel graduado (Capitán de Corbeta, según Melo (1911) Cirilo Coronel, elevó un parte en el que se lee lo siguiente:

> Si el entusiasmo general me ha tenido lleno de satisfacción durante el conflicto, el particular de los oficiales, empleados y marineros, que están bajo mis órdenes en esta mayoría y capitanía del puerto, ha contribuido a aumentarlo; y he visto con sumo agrado, que por su parte, han llenado su deber en tan solemnes momentos. [Un Mayor de Órdenes cumplía una función algo semejante a la de un Jefe de Estado Mayor].

Por último, en el batallón 2º de Marina, según una relación del Ministerio de Guerra consultada por Romero (1984), hubo 5 sargentos primeros, 4 sargentos segundos, 7 cabos primeros, 1 cabo segundo y 25 soldados, lo que totaliza 42 entre clases y tropa de dicha unidad en tierra. Sin embargo, sucede que entre ellos figuran el cabo primero Julián Barrera y los soldados Juan Agüero, Tomás Calderón, Marcos Contreras, Santos Pocomucho y Manuel Sánchez. Al cabo ya lo hemos ubicado en el Arsenal; en cuanto a los cinco soldados, creemos hallarlos dentro de los siete que la versión de Urrea ubica en el Arsenal: Juan Aguirre, Tomás Calderón, José Contreras, Valentín Huamán, Marcelino Mendis, Santos Pucumucho y José Manuel Sánchez. De modo que en el batallón 2º de Marina deberíamos considerar a 36, para no duplicar con los ya contados en el Arsenal. Además, en la relación oficial que coteja Romero entre los marineros de la Capitanía aparecen Ventura Aguirre y Basilio Huamán, que al igual que otros no figuran en la versión de Urrea (1866); a su vez la relación oficial no menciona la guardia del Arsenal. Es posible que el marinero Ventura Aguirre sea el soldado Juan Aguirre o Juan Agüero y probablemente el marinero Basilio Huamán sea el soldado Valentín Huamán. De ser así, habría que considerar 26 y no 28 marineros en la Capitanía.

¿Cuántas bajas hubo entre el personal que acabamos de examinar? Una relación de muertos en la torre de La Merced que obra en el libro de Urrea (1866) menciona a tres marineros: Francisco Hurtado, Jacinto Loreto y Miguel Hualanchano [*sic*]. Además hemos visto que en la misma obra consta el parte del comandante de la *Tumbes*, en el que se reporta la muerte del marinero José Estevan y también se señala que quedó herido de gravedad el soldado Marcelo Velásquez; no sabemos si este último sanó o ulteriormente murió, incluso su apellido está en duda porque en la lista que aparece en la obra de Urrea hallamos entre los soldados del *Tumbes* a "Marcelo Vásquez", y no "Velásquez".

Por su parte, el escritor José Arnaldo Márquez (1866) reproduce una relación de fallecidos en el combate fechada en el Callao en mayo de 1866 (sin especificar el día) y firmada por Lorenzo R. González con visto bueno del General Miguel Medina. Aparecen en ella el cabo de matrícula Jacinto González y los marineros Francisco Hurtado, Jacinto Loreto y Miguel Volanchudo [*sic*].

Otra relación de muertos (y heridos) fue publicada por la Sociedad de Fundadores de la Independencia en 1917, cuando la presidía Francisco Román. Se trata de la relación del Estado Mayor General del Ejército del Perú fechada el 3 de mayo de 1866. En ella figuran como fallecidos los cabos de matrícula Miguel Huanbachano (torre de la Merced), Jacinto González (batería Provisional), Francisco Hurtado (fuerte Santa Rosa) y Jacinto Loreto (id.), y los marineros José García (id.) y Domingo Reyes (batería Provisional). A su turno, Ortiz y Castañeda (2007) refieren que el marinero José Leocadio García Olaechea combatió en el fuerte Santa Rosa y murió el mismo 2 de mayo de 1866 a consecuencia de sus heridas. Por cédula expedida el 1 de febrero de 1871 su madre Juana Olaechea percibía un montepío de 5 soles y 62 centavos mensuales; en el presupuesto de 1895 consta que recibía 54 soles anuales. En el caso de Jacinto Loreto, mientras en la relación del Estado Mayor es cabo de matrícula del fuerte Santa Rosa, según la lista del personal de las baterías del Sur firmada por La Cotera es un paisano voluntario de la torre de La Merced, según una relación del personal de dicha torre que presenta Urrea (1866) es marinero y sirviente número 2 de la pieza derecha de ella, según la relación oficial que coteja Romero (1984) es marinero también de la torre de La Merced y según una lista de muertos firmada por La Cotera (en Urrea, 1866) es marinero sin especificación de su ubicación. Ortiz y Castañeda (2007) lo mencionan como marinero y aclaran que sirvió primero en el fuerte Santa Rosa y después en la torre de La Merced, donde murió.

En síntesis, podemos contar siete fallecidos, uno en la escuadrilla y el resto en tierra: marinero José Estevan de la cañonera *Tumbes*, marinero José Leocadio García Olaechea del fuerte Santa Rosa, cabo de matrícula Jacinto González de la batería Provisional, cabo de matrícula Miguel Huambachano (marinero Miguel Huamanchumo, según la relación oficial que cita Romero, 1984; otras versiones también lo refieren como

marinero) de la torre de La Merced, cabo de matrícula Francisco Hurtado (marinero en otras versiones) de la torre de La Merced, cabo de matrícula Jacinto Loreto (marinero en otras versiones) de la torre de La Merced (o del Fuerte Santa Rosa) y marinero Domingo Reyes de la batería Provisional. Además de ellos estaría el caso especial del Teniente 2º (y Teniente del Ejército) Carlos Rosas en la batería Independencia, quien como hemos visto había pertenecido inicialmente a la Plana Menor y no queda claro si muere el mismo 2 de mayo de 1866 o meses después.

Con respecto a los heridos, Urrea (1866) proporciona una lista de los habidos en la torre de La Merced en la que ubicamos al condestable N. Vera y los marineros Evangelista González, Francisco Álvarez, Nasario Verona, Pedro Navarro, José Barba, José C. Figueroa, Casimiro Castro, José Cecilio Carrión, Eugenio Esquivel, Manuel Santisteban, Pedro Reyes, Pedro Mariño y Celedonio Arriaga. Firma la lista La Cotera con fecha 2 de mayo de 1866.

Según la lista del Estado Mayor, los heridos de gravedad fueron los siguientes: condestable Isidro Vega (torre de La Merced), marineros Nicolás Barrueto (batería Maipú), Evangelista Gonzales (fuerte Santa Rosa), Manuel Anda (id.), Marcos Vivanco (id.), José de la Cruz Figueroa (id.), Mariano López (id.), Casimiro Castro (id.), Melchor Rodríguez (id.), Eugenio Esquivel (id.), Francisco Álvarez (id.), Fernando O'Neil (id.), Pedro Rivera (id., primero con este nombre), Natalio Veronio (Torre de la Merced), Pedro Navarro (id.), José Varla (id.), Polo Cavero (id.), José C. Carrión (id.), Manuel Santisteban (id.), Pedro Marino (id.), Torcuato Quiroz (id.), Tomás Quinteros (id.), Manuel Barrientos (id.), Adolfo Sepúlveda (vapor *Tumbes*), Jesús Santibáñez (id.), Marcelo Vásquez (id.) y Pedro Rivera (id., segundo con este nombre). Respecto al marinero Francisco Álvarez, advierten Ortiz y Castañeda que hubo otro marinero del mismo nombre que participó en la torre de La Merced, que sí aparece en la lista de Urrea (1866) y en la relación oficial que consultó Romero (1984). ¿Serán homónimos o tal vez un mismo marinero, que tras la explosión de la torre pasó al fuerte Santa Rosa? En cuanto a Pedro Navarro, si bien aparece como marinero en la lista de Urrea y en la relación oficial que coteja Romero, era artillero ordinario según Ortiz y Castañeda (2007), quienes afirman que estuvo en el fuerte Santa Rosa y en la torre de La Merced; también informan que había comenzado a servir en la Marina en

1859 como marinero de la *Apurímac* y que en 1865 estuvo en la *Tumbes*. Esto último posiblemente signifique que luchó del lado de los rebeldes de Prado contra los gobiernistas de Pezet.

Nótese que mientras algunos marineros de la *Tumbes* eran heridos leves para el Comandante Raygada (en Urrea, 1866), para el Estado Mayor estos mismos eran también graves y no solamente Marcelo Vásquez (o "Velásquez"), que además hemos visto que según Raygada y la lista de Urrea era soldado y no marinero. Adicionalmente, el Estado Mayor lista como heridos de gravedad en la batería Provisional a doce "sirvientes". Lo curioso es que entre ellos hallamos los nombres de Pedro Reyes, José Barba y Celedonio Arriaga, que según la lista de heridos que presenta Urrea eran marineros. Creemos que la lista de heridos del Estado Mayor ha duplicado a José Barba, presentándolo como "José Varla" en la torre de La Merced. Quizá debido a la explosión pasó a la batería Provisional.

Debe destacarse especialmente entre los heridos el caso del marinero José Cecilio Carrión, quien según refieren Ortiz y Castañeda (2007) fue herido en la torre de La Merced pero aun así pasó a continuar la brega en la batería Maipú; dicha herida le ocasionó la pérdida del brazo derecho, fue dado de baja en marzo de 1867. Esto comprueba que la herida era realmente de gravedad tal como la consigna el Estado Mayor y torna incluso más meritorio el acto. El 6 de junio de 1872 se le expediría cédula de invalidez con una pensión mensual de 18 soles. Caso semejante es el del maquinista del *Victoria* Eduardo Jackson, que hemos visto que quedó inválido; lo curioso es que en el parte que elevó el Comandante Valdiviezo se lee lo siguiente respecto al personal del monitor: "regresé a mi fondeadero sin que en las 5 h. de combate y de fuego activo, haya desgracia que lamentar" (en Urrea, 1866).

Tampoco podemos pasar por alto entre los caídos en el combate a dos miembros de la Plana Mayor por su especial vinculación con los protagonistas de la captura del *Sacramento* reseñada en el capítulo 1: el Capitán de Navío graduado Raymundo Cárcamo Castillo y su hermano el Capitán de Corbeta graduado Enrique Manuel Cárcamo Castillo. Ambos hijos de Victoriano Cárcamo y Sebastiana del Castillo estudiaron en la Escuela Náutica de Paita y tras ello ingresaron como pilotos a la Armada. Los dos nacieron en dicho puerto, Enrique Manuel en 1818

y Raymundo en 1823. En el caso de Raymundo, Ortiz y Castañeda (2007), de quienes venimos tomando los datos, afirman que inició sus servicios como piloto meritorio de la goleta *Constitución* en mayo de 1842 como "gracia en mérito a los servicios que había prestado su padre a la Marina". En febrero del año siguiente fue incorporado como tercer piloto de la corbeta *Yungay* su hermano Enrique Manuel; este figura ya como Alférez de Fragata en agosto de 1854, al mando de la goleta *Héctor*. Raymundo lo había antecedido en llegar a la oficialidad, pasó al Ejército como subteniente en 1844-1845 y regresó a la Armada al año siguiente; en julio de 1848 ascendería a Alférez de Fragata. El 2 de mayo de 1866 sirvieron primero en el Cañón del Pueblo (que se desmontó, como hemos relatado) y después en la batería Maipú, en la que quedaron gravemente heridos por la explosión de unos cartuchos de pólvora. Fallecieron en el hospital militar de San Bartolomé con apenas un día de diferencia, Raymundo el 8 y Enrique Manuel el 9 de mayo de 1866. Enrique se casó en 1863 con Isabel Pérpole (o "Pérpoli") Palomino, mientras Raymundo no se casó, pero veía por sus hermanas Gertrudis y Rosa [*Rosario*]. Por un expediente judicial se sabe que ambos hermanos dejaron descendencia. Según la *Memoria del Ramo de Marina* de 1876, Isabel Pérpole percibía una pensión de 68 soles mensuales establecida por cédula del 18 de mayo de 1872; según el presupuesto de 1895, tenía una pensión de 680 soles anuales por la cédula de montepío del 28 de abril de 1892. En cuanto a Gertrudis y Rosario Cárcamo, figuran en la citada *Memoria* cobrando 160 soles mensuales por la cédula del 16 de abril de 1872 al ser hermanas de Raymundo Cárcamo. Ortiz (2017) informa que en abril de 1982 los cuerpos de ambos hermanos Cárcamo Castillo fueron llevados de Lima a Paita, donde arribaron el 2 de mayo y fueron recibidos apoteósicamente. Cabe advertir además la presencia del practicante de medicina M. Cárcamo el 2 de mayo de 1866, quien resultó herido en la Torre de la Merced según la lista de La Cotera; ignoramos si tenía algún parentesco con los marinos paiteños.

Al día siguiente de que expirase Enrique Manuel Cárcamo, la flota española, rudamente golpeada por las fuerzas peruanas, se alejó del Callao, una parte rumbo al Atlántico por la vía del Cabo de Hornos y la otra rumbo a las Filipinas (10 de mayo de 1866). Según Urrea (1866) dejaron enterrados más de 200 cadáveres en la isla San Lorenzo. Juan Gualberto

Valdivia (1874) reproduce la carta del testigo estadounidense T. H. Nelson fechada el 3 de mayo según la cual los defensores tuvieron 180 bajas en tierra entre muertos y heridos mientras las pérdidas españolas oscilaban entre 180 a 250 sumando muertos y heridos según estimaciones. En cambio Ricardo Palma anunciaría en un despacho periodístico fechado el 22 de noviembre de 1882 que los españoles iban a trasladar al Cementerio de Lima "los treinta y tres cadáveres de marinos que perecieron en el combate del Dos de Mayo de 1866", lo que sería motivo de críticas por realizarse en plena ocupación chilena de Lima; el traslado desde la isla San Lorenzo se efectuó el 27 de noviembre de 1882. La versión española, según refiere Basadre (1964), reconoció haber tenido 43 muertos y 151 heridos y contusos en el combate y atribuyó 200 bajas a los defensores entre muertos y heridos. Melo (1911) anota que las bajas peruanas fueron 65 muertos, 49 heridos graves y 50 leves. Pero en la relación oficial del Estado Mayor del 3 de mayo de 1866 figuran 75 muertos y 193 heridos de gravedad, según consta en la publicación realizada en el cincuentenario del combate por la Sociedad de Fundadores de la Independencia. En la misma obra se afirma lo siguiente: "Las pérdidas de combatientes entre muertos y heridos pasaban de quinientos"; como fuente son citados los *Apuntes sobre el combate del 2 de mayo* por el Capitán de Navío Juan Salaverry, inéditos (Salaverry combatió como Guardiamarina en dicha jornada). Las cifras deben tomarse siempre con reservas, pues por ejemplo el Estado Mayor daba como muerto a Raymundo Cárcamo en su relación del 3 de mayo, siendo que en realidad aún se hallaba herido y que no moriría hasta el 8. Si las 500 bajas aludidas por Salaverry se refieren a la suma de bajas de ambos contendientes, se trataría de una cifra compatible con lo reportado por la relación del Estado Mayor y por la versión española citada por Basadre (1964).

Del lado peruano vinieron las celebraciones por el triunfo. Así, el 13 de mayo los vencedores entran a la capital y reciben "la más espléndida ovación que ha presenciado Lima", a decir de la crónica publicada en *El Comercio* (14 de mayo de 1866) un día después. Encabezaban la marcha zapadores y bomberos, luego venían el Presidente y su comitiva, después Montero y los oficiales y tripulaciones de los buques *Tumbes*, *Loa* y *Victoria*. Los tripulantes de la cañonera llevaban "como trofeo la bandera de la *Almanza* y dos atracadores de los españoles". Seguían

más bomberos, luego aquellos "jefes, oficiales, soldados y paisanos que combatieron en las baterías" (no menciona a los marineros, pero tácitamente se infiere su presencia), después el Capitán de Fragata Carlos Castro con los marineros del Arsenal y cerraba el desfile el General Juan Buendía Noriega con las tropas del Ejército. Hasta aquí la crónica (en Salmón, 1941). Si bien Castro se desempeñaba como Capitán de Puerto del Callao, nos parece que habiendo comandado el *Rímac* durante su trágico encallamiento no era la persona más indicada para marchar con la marinería del Arsenal.

La gratitud nacional se expresó también en el decreto del 2 de junio de 1866, por el cual Prado concedió una medalla de honor al personal militar y naval que hubiera estado presente en el Callao el 2 de mayo de 1866 así como a los paisanos que hubieran estado en baterías o buques de la Armada. Sería una medalla en forma de estrella de cinco puntas con un castillo de plata en el centro circundado por la inscripción "Callao 2 de Mayo de 1866"; en el reverso diría "50 Cañones contra 300". Posteriormente, durante el gobierno de Balta, el decreto del 29 de enero de 1869 estableció que todos los vencedores del 2 de mayo de 1866 serían beneméritos a la Patria en grado heroico y recibirían una medalla, la cual "sería de plata para los individuos de tropa y marinería". El anverso diría "fue uno de mis defensores" y el reverso "Callao 2 de Mayo de 1866". También usarían un escudo en la manga izquierda con la inscripción de la batería o buque en que sirvieron, con bordado de seda amarilla para la tropa y marinería. Se expedirían diplomas por una junta calificadora. Incluía el decreto una serie de disposiciones sobre gratificaciones y pensiones, que serían aplicables también a los vencedores de Abtao. Se ordenaba también construir un monumento con una capilla en que se depositarían los restos de los muertos en el combate del Callao que no tuvieran mausoleo especial (Román, 1917).

Volviendo a los festejos de mayo de 1866 en la capital, conviene reparar en el siguiente testimonio de José Celedonio Urrea (1866):

> El domingo 20, en un espléndido banquete preparado en la alameda de los Descalzos, hombres de todas nacionalidades y condiciones celebraban el triunfo; desde el humilde marinero hasta el Jefe del Estado. Participaba del común regocijo el Gran Mariscal Castilla, que dos días antes había regresado

> de Europa. Los grandes sucesos dan fácil acceso a los grandes principios: todos eran iguales – todos eran hermanos, porque todos defendiendo la misma causa habían corrido el mismo peligro. Esa fraternidad entre extranjeros y peruanos, esa unidad de sentimientos, y ese frenético entusiasmo con que hacían libaciones por nuestra República, por la América, por las naciones ilustradas de Europa, y por el 2 de mayo; revelaban que había principiado para el Perú su época brillante, en que dejando al pasado las pasiones mezquinas y los sentimientos de provincia, debía hacer que estribase su porvenir en dos grandes ideas –unión entre los pueblos sudamericanos– liberalismo en nuestras relaciones con los ilustrados hijos del viejo continente.

No exageraba en la descripción, hay testimonios concurrentes sobre tal estado de ánimo. La empatía del pueblo con Castilla es bastante conocida. No deja de ser significativo que Urrea (1866) coloque al "humilde marinero" como el último escalón en oposición al Jefe de Estado, nos da una imagen de la posición social que en general se asignaba a la marinería de la época, si bien en tan magno evento lo destacable es la unidad. En cuanto a las muestras de americanismo, y particularmente respecto a Chile, el mismo Urrea menciona la presencia de dos militares y cinco jóvenes chilenos que se batieron el 2 de mayo de 1866 (uno de los primeros falleció y entre los segundos hubo heridos). Agrega que un "vecino notable de Chile, ocultando su nombre y estado", combatió "en las baterías disfrazado de marinero".

Los desbordes del triunfalismo ciertamente tendrían fatales consecuencias trece años después, al sobredimensionarse la capacidad bélica peruana y no tomarse en cuenta las oportunas advertencias del peligro que se divisaba en el horizonte.

Incorporación de las corbetas y los blindados

Con motivo de la Guerra con España se adquirieron para la Marina, además de otras unidades, las corbetas *América* y *Unión* y los blindados *Huáscar*, *Independencia*, *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Los viajes de estas naves desde Europa y Estados Unidos hasta el Perú resultaron de gran provecho para la experiencia náutica del personal peruano. Con ellas llegó también personal extranjero, parte del cual continuaría sirviendo por varios años.

Así, hemos visto el caso de John Warren, contratado en 1864 como contramaestre de la *Unión*. Dado que serviría en nuestra Marina hasta 1877, debemos de suponer que su desempeño fue satisfactorio. Pero no siempre sucedió así, como se aprecia en dos casos ocurridos en enero de 1865 con relación a las corbetas: en la *Unión*, el despido de los carboneros británicos Prisje y Grapes, por indisciplinados, y en la *América*, un motín de tripulantes ingleses, según refiere Ortiz (2003) en su biografía de Miguel Grau. El insigne marino ostentaba el grado de Teniente 1º y era el comandante de la *Unión*, mientras la *América* estaba al mando del Capitán de Corbeta Juan Pardo de Zela. El marino piurano estuvo preso brevemente a causa de una denuncia de Prisje y Grapes acerca de haber violado la ley de enganche. Tras exponer las razones del despido fue liberado. Grau sospechó que su prisión se había debido a influjos de España; pero Ortiz afirma que no ha hallado comprobación de ello y lo pone en duda. A poco de liberado, ocurrió el motín de la *América* (25 de enero de 1865). Ortiz (2003) lo relata de este modo:

> Aquel día, al llamar a la gente a los trabajos, los tripulantes ingleses se negaron a llevarlos a cabo aduciendo que habían sido engañados. Llamado por Pardo de Zela para ayudarlo a controlar la situación, Grau pasó de inmediato a bordo de la *América* y tras largas conversaciones, en las que el recuerdo de los desagradables días pasados en la prisión por nuestro personaje hicieron más cautos a los jefes nacionales, lograron calmar a los amotinados y accedieron a que varios de ellos desembarcasen sin imponer sanciones a los que quedaban a bordo. Esa misma tarde se completaron las dotaciones con marinos griegos, alemanes e italianos, que rondaban los muelles de aquel activo puerto, y se continuó con los preparativos para el zarpe hacia el Pacífico.

Asimismo, de los 155 hombres que componían la dotación total de la *Unión* en su viaje de Inglaterra al Perú (febrero a julio de 1865) solamente cuatro eran peruanos: el Teniente 1º Miguel Grau, su segundo y dos guardiamarinas. El resto estaba compuesto de extranjeros, predominantemente británicos aunque los había de muchas nacionalidades. De hecho, al llegar a Valparaíso Grau tuvo dificultades con algunos marineros ingleses que no querían seguir sirviendo dado el contexto de la guerra civil peruana (de Prado contra Pezet).

La gemela *América* llegó antes, pues ancló en el Callao el 4 de mayo de 1865. Pardo de Zela, citado por Romero (1984), comentaría lo siguiente: "Bien conocidas son las dificultades infinitas que se presentaron cuando se trató de tripular estas dos corbetas. Tuvimos que contentarnos con lo que se podía conseguir; todo se hizo precipitadamente y así nada se hace bien". Siendo ingleses, los maquinistas tuvieron dificultades para operar las maquinarias francesas de las corbetas y ello ocasionó desperfectos en ambas.

Entre el personal contratado en Inglaterra para dotar la *Unión* en 1865 figuró el marinero holandés Herman Hans, de quien Ortiz y Castañeda (2007) refieren que al siguiente año "se accidentó a bordo de la corbeta" y por ello quedó "inválido de una pierna". Semejante sería el caso de Patrick Gallway, acerca del cual leemos lo siguiente en el diccionario de los citados autores:

> Se incorporó al servicio naval en octubre de 1867 como marinero de la *América*, cuando dicha corbeta se encontraba en Coquimbo. Luego de un accidente a bordo de esa nave, que le afectó la columna vertebral, quedó inválido pero continuó revistando en el Arsenal del Callao.

A partir de estos ejemplos es pertinente reflexionar sobre los peligros a que se exponía el personal de nuestras unidades navales, más allá de que con frecuencia se contratara gente colecticia que no reunía las condiciones idóneas.

Mientras la *América* y la *Unión* llegaron a tiempo y, como se ha visto, pudieron combatir en Abtao, no ocurrió lo mismo con los blindados *Huáscar* e *Independencia*, que zarparon de Inglaterra a inicios de 1866 cuando ya el Perú estaba en guerra con España, si bien la noticia aún no llegaba a Europa. Leamos a Romero (1984) respecto la tripulación de la última y las dificultades que se presentaron con ella:

> El 30 de enero de 1866 dos marineros ingleses enganchados en su tripulación, sin que mediara ningún antecedente se presentaron ante los funcionarios de la Corporación de la Ciudad de Londres (el "*Guildhall*") y, como ángeles protectores de la paz, relataron que habían sido contratados en ese buque y que habían oído decir a su comandante "que en el camino al Perú combatirían

> con cualquier buque español que encontrasen en él" y que preguntados que fueron, si les sería agradable combatir, contestaron que sí. Luego describieron su buque, presentándolo erizado de cañones y lleno de pólvora y munición, con 250 a 300 tripulantes, "ingleses, alemanes, franceses, peruanos, noruegos, portugueses, griegos y americanos". Las declaraciones del marinero King ese mismo día, y por intermedio del Cónsul de España, fueron puestas en manos del Secretario de Estado de Negocios extranjeros, quien sin demora y a base de los "informes juramentados", se dirigió a nuestra legación haciéndole notar que "los hechos apuntados, de ser ciertos, envolvían… falta notable al respeto debido a las leyes del país…" y abuso de la hospitalidad. A partir de ese día menudearon la información periodística sobre lo sucedido y los oficios de ida y vuelta entre la *Foreign Office*, la Legación y el comandante García y García, cuya "palabra del honor del militar y caballero" que aseguraba que todo era falso, el Conde Clarendon decidió aceptar. Era el 16 de febrero.

Llama la atención la presencia de marineros peruanos, ¿se envió quizá un contingente hasta Europa? Asimismo, consideramos que la interferencia de España comprobada en este caso abona a favor de la sospecha planteada por Grau un año antes cuando tuvo un problema semejante en la *Unión*. Más adelante refiere Romero incidentes similares en el *Huáscar*, que arribó el 23 de enero de 1866 al puerto francés de Brest al mando del Capitán de Navío José María Salcedo, chileno aunque había realizado su carrera naval en el Perú desde 1821:

> Como para que se entretuviera, en Brest tuvo serios tropiezos con su tripulación, tan heterogénea como la de la *Independencia*, que seguramente incitada desde tierra, en parte desertó y en parte se rebeló, lo "que hizo indispensable [para dominarla] hacer uso de la fuerza". Quiso reemplazar con franceses a los que faltaban pero "el rigor de las leyes del Imperio lo obligó a entregarlos", mientras la Aduana, por su parte, ponía toda clase de obstáculos para que el *Huáscar* se aprovisionara del *Thames*, que era el vapor de abastecimientos que se había fletado en Londres. Salcedo soportó con paciencia a fin de evitar el "conflicto que se buscaba para detener y quizás apresar estos buques".

En cambio, entre quienes sí permanecieron estuvo Thomas John Wilkins, nacido en Londres en 1833. Habiendo servido antes en las

armadas británica y turca, pasó a la nuestra como maquinista de la *Independencia* en Inglaterra (1866). Romero (1984) reproduce una "Lista de Revista de Comisario de la Plana Mayor de la Fragata *Independencia*" fechada en Valparaíso en julio de 1866 y en la cual ubicamos a Wilkins como primer maquinista; los demás maquinistas y sus ayudantes eran también anglosajones: segundo maquinista John Gregory, tercer maquinista Alexandre Wroe, cuarto maquinista John Closh y los ayudantes de máquina James Whittread, William Finney y John R. Parsons. Nótese que en este documento los maquinistas eran considerados parte de la Plana Mayor, lo que nos habla de lo ambiguo de su ubicación. Ortiz y Castañeda (2007) así como Zanutelli (2002) informan que Wilkins dejó el servicio y se desempeñó como ingeniero de una hacienda norteña, lo cual le procuró una buena situación económica. Confirma lo visto en el primer acápite "De la vela al vapor" al tratar del marinero Jump y del concepto favorable de Paz Soldán y Unanue acerca de los marineros (y otros inmigrantes) extranjeros. Posteriormente participaría en la Guerra con Chile, al igual que Gregory y que el maquinista Charles Mac Carthy, contratado en Inglaterra para servir en el *Huáscar* en 1865.

También en 1865 fue contratado, como se mencionó antes, el inglés Richard Jones Trenemann. En 1868 este maquinista veterano de Abtao fue comisionado para desarmar las calderas de la *América*, varada en Arica. Pasaría a la *Unión* en setiembre de 1879 y luego serviría en el *Chalaco* y el *Manco Cápac*; en el siguiente capítulo 3 se verá su participación durante la Guerra con Chile. Pero, ¿por qué se hallaba varada la *América* en 1868? Sucedió que el 13 de agosto hubo un terremoto seguido de maremoto, a causa de lo cual Arica, entre otras ciudades, quedó arruinada. Perecieron el Capitán de Corbeta José Mariano Jurado de los Reyes, dos oficiales, un médico y unos 30 marineros. El Comandante Carlos Ferreyros, quien asumió el mando, pudo reunir una corta parte de la tripulación y acamparla cerca de la corbeta varada, para cuidar sus restos y conservar el orden. Los heridos fueron atendidos por el médico titular de Arica y médicos navales estadounidenses; a su vez, el Prefecto de Tacna procuró víveres.

Resulta curioso constatar que pocos días después del atroz maremoto la *Unión* estuviera a punto de hundirse, como si hubiera querido terminar

sus días junto con su gemela. En efecto, en la madrugada del 21 de agosto se rompió una válvula de la sentina y empezó a entrar el agua; el desperfecto fue detectado por un prolijo examen de Josias Harris, quien iba de pasajero (y que luego figuraría como experto torpedista en la Guerra con Chile), junto con los demás maquinistas. Según lo reportado al día siguiente desde el Callao al Ministro de Guerra y Marina por el Capitán de Navío José María Silva Rodríguez, Comandante General de Marina, el parte del comandante de la *Unión* "recomienda a los oficiales de la dotación y a los ingenieros Sr. Harris pasajero, y al tercero de la máquina, D. Santiago Portocarrero, que esforzados y serenos, contribuyeron a que se arribase al puerto" (*Boletín oficial de leyes*… 1868). Recuérdese que Portocarrero había figurado como cuarto maquinista de la cañonera *Tumbes* el 2 de mayo de 1866, por lo que tenía muy bien ganado su ascenso, lo que quedó ratificado con su notable actuación en la madrugada del 21 de agosto de 1868.

Similar a los casos de Treneman, Mac Carthy y Wilkins fue el de Samuel Mac Mahon, conocido por su participación en la Guerra con Chile. Nacido en Orange (Nueva Jersey, Estados Unidos) en 1845, comenzó a servir en la Armada en febrero de 1868 como cuarto ingeniero del vapor *Marañón*, adquirido para el remolque de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Luego ascendió a tercer ingeniero y pasó a la *Mayro*; en octubre de 1872 ascendería a segundo ingeniero y se incorporaría al *Huáscar* y tras cuatro años al *Talismán*. Otro maquinista estadounidense, a quien ya nos referimos por su participación en Abtao, Benjamín F. Botsford, se reincorporó a la Marina el mismo 1868 al embarcarse en el *Manco Cápac* en Nueva Orleans. Tras ello serviría en la *Mayro*, el *Yavarí* (vapor lacustre), el Apostadero del Titicaca, el *Huáscar*, el *Atahualpa* y el *Chalaco*. Al igual que su paisano Mac Mahon, participaría en la Guerra con Chile.

Durante la travesía de los monitores, que Zanutelli (2002) califica de "montón de fierro viejo", hubo zafarrancho de combate ante la presencia de buques españoles, que se aproximaron hasta tres millas en Key West (Florida, Estados Unidos) y en la travesía a Inagua Grande (una de las islas Bahamas, colonia británica en aquel tiempo), mas no entraron en acción. Sin embargo hubo que lamentar el naufragio del vapor *Reyes*, encargado inicialmente de remolcar el *Manco Cápac*, con el cual colisionó

en el 9 de marzo de 1869 cerca de las costas de Cuba (entonces en lucha por emanciparse de España). Del parte del Comandante Camilo Carrillo, jefe de la división naval, extraemos la siguiente cita:

> Esto tenía lugar a las 5h 40 m p. m. y 40 m después el buque estaba sumergido, habiendo perecido siete hombres, entre carboneros y fogoneros, salvándose el resto en las embarcaciones de ambos buques.
>
> A pesar del mal tiempo y de lo mucho que trabajaba el *Manco Cápac*, permaneció en el sitio de la catástrofe hasta las 7 h de la noche para ver si aún podían salvarse los 7 hombres que faltaban, de los cuales han muerto por efecto de la embriaguez a que se entregaron algunos en esos momentos, otros por ir a los camarotes de los oficiales y el resto por no querer arriarse a las embarcaciones que se hallan al costado para recibirlos. Estos informes me los ha comunicado el Comandante Sánchez, jefe del transporte *Reyes*.

Dicho parte se halla fechado en la isla Great Ragged el 15 de marzo de 1869 y al igual que las demás comunicaciones que vamos a citar al respecto, fue reproducido por Carvajal (1992). Veamos ahora lo que anotó al respecto el propio Sánchez en una relación suscrita en Saint Thomas (en las islas Vírgenes, era por entonces una colonia danesa) el 26 de abril de 1869:

> Cuando subía de la bodega, donde había bajado nuevamente fui llamado por uno de los oficiales para que me salvase en el único bote que lleno ya de gente pendía aún de sus aparejos a vapor en la toldilla. Al arriarse la embarcación en que me encontraba cayó al agua pendiente de uno de los aparejos, y al cortarse la ira de este pereció un hombre estrellado contra el costado del buque al verificarlo.
>
> Cuando se propugnaba por desabracar el bote del buque, que se hundía con rapidez, asomaban por la popa otros botes que habían estado arriados por el costado de estribor y emplearon algunos minutos al separarse de él y pasar por la popa. Un bote del monitor acudió también a prestar auxilio, salvando algunas personas. Varios individuos del departamento de la máquina, no pasaron el momento de la catástrofe sin aprovechar de ella para saquear el buque, y de estos perecieron seis, que no cuidaron mucho de salvarse, confiando sin duda que el buque duraría más tiempo a flote.

> Con algunas dificultades y peligros nos dirigimos al monitor que se hallaba cerca y estando aún a la mitad de la distancia entre ambos buques se vio desaparecer al *Reyes*.
>
> Al atracar al monitor se fueron a pique dos de las embarcaciones que nos habían conducido y que se habían estropeado al arriarlas. Un bote del monitor se rompió al echarlo al agua no pudiendo prestar auxilio, pues se sumergió al costado del monitor.

En el parte que firmó en Puerto Naranjo (Cuba) el 10 de marzo de 1869 había dicho esencialmente lo mismo, aunque aparece un dato adicional sobre los fallecidos a bordo:

> los otros seis, se me ha asegurado que perecieron a bordo, ocupados en saquear, sin pensar en salvarse, pues sin duda pensaban hacerlo después, preparando una especie de balsa; pero es casi seguro que se hayan sumergido junto con el buque, pues la rapidez con que se fue a pique no les ha permitido salvarse.

Además encomió la labor de los oficiales y tripulantes del *Manco Cápac* al auxiliarlos y evitar que los botes zozobraran al aproximarse al monitor. Hubo mutuas recriminaciones entre Sánchez y el piloto estadounidense Teodoro Du Bois, contratado para dicha navegación. Lo siguiente se lee en la relación de Sánchez:

> Todo esfuerzo para salvar el buque era infructuoso y así lo comprendió parte de la tripulación desde que vio la avería, como entre ellos el piloto Du Bois destinado a bordo, que con la experiencia que decanta siempre de sus 30 años de mar conoció sin duda el peligro y fue el primero que corrió a salvarse en uno de los botes, sin aventurar una palabra sobre el medio de salvar el buque como tampoco lo había hecho antes en el momento de la maniobra para pasar el remolque.

La versión del piloto culpa exclusivamente al marino peruano, a quien considera ignorante de la navegación a vapor y falto de serenidad:

> Después de la colisión no hizo el menor esfuerzo para contener el agua, ni siquiera para descubrir cuál era la magnitud del daño, pero fue uno de los

primeros que saltaron a un bote, dejando a casi toda la tripulación a bordo del buque que se estaba sumergiendo, y siete hombres, de la cual se ahogaron.

Así lo informa desde la isla Ragged el 15 de marzo de 1869 al Ministro Plenipotenciario del Perú en Estados Unidos; en cambio elogia al Teniente 1º Carlos Thorne, quien "se portó admirablemente, tratando de salvar la tripulación y fue el último que dejó el buque".

Aunque además de la grave acusación de Du Bois hay algunas diferencias entre lo que según Carrillo le dijo Sánchez y lo que aparece en ambas versiones del propio Sánchez, lo expresado por este es verosímil pues otros testimonios confirman que la tripulación estadounidense era indisciplinada. Así, dentro del oficio que desde Saint Thomas, con fecha 23 de abril de 1869, remitió Carrillo al Ministro Plenipotenciario del Perú en Estados Unidos, se menciona dicho problema respecto a la tripulación del *Manco Cápac*:

Estoy licenciando la tripulación del *Reyes* cuya permanencia a bordo es costosa e innecesaria por ahora, al mismo tiempo que hago lo mismo con algunos hombres incorregibles que se embarcaron en Pensacola a bordo de este monitor.

El 3er. y 4to. maquinistas del *Manco Cápac*, Charles D. Clark y William Roberts, han sido desembarcados por habérseles encontrado ebrios repetidas veces, aun en los casos de encontrarse de servicio.

Tras navegar por las Antillas, el convoy arribó a Sudamérica. En Brasil haría una escala prolongada y recibiría apoyo enviado desde el Perú, pues en setiembre de 1869 llegó la *Unión*. Entre quienes viajaron en dicha corbeta en aquella ocasión figuraron el Alférez de Fragata Evaristo León Carrillo, el Guardiamarina José Portocarrero, el segundo contramaestre Manuel Duarte y el grumete Ramón Galicia. Al primero, León Carrillo, lo vimos ya como Guardiamarina en el combate del 2 de mayo de 1866 y mencionamos que anteriormente había sido artillero; en octubre de 1866 pasó a la *Unión*. Después estuvo como ayudante en la Comandancia de Arsenales, puesto que ocupaba cuando el 22 de agosto de 1868 fue designado secretario del sumario que debía seguir el Capitán de Navío Amaro González Tizón a raíz del accidente sufrido el día anterior por la *Unión* que casi la echa a pique; tal nombramiento fue publicado en

El Peruano del 24 de agosto de 1868. Tras el regreso con los monitores, que arribaron al Callao el 11 de mayo de 1870, ascendería a Teniente 2º graduado. Después pasaría al *Manco Cápac* y a la Mayoría de Órdenes y serviría durante la Guerra con Chile. José Portocarrero inició su corta carrera naval en febrero de 1868 como artillero de preferencia de la *Unión*, pero ya en julio del mismo año ascendía a Guardiamarina; al igual que León, tras el arribo del convoy al Callao obtuvo un ascenso, en este caso a Alférez de Fragata graduado. No completaría ni tres años de servicio, pues el 30 de setiembre del mismo año moriría en Tarata. Al segundo contramaestre Manuel Duarte lo hemos mencionado como combatiente del 2 de mayo de 1866 a bordo del *Sachaca*. Tras ello pasó al *Huáscar* y en junio de 1868 a la *Unión*. Duarte retornó de Brasil en el *Marañón*. Dicho contramaestre continuó en aquel vapor hasta 1872, en que pidió licencia para pasar a la marina mercante, según Ortiz y Castañeda (2007). Su cédula de retiro está fechada el 17 de junio de dicho año; le correspondía una pensión mensual de 26 soles y 66 centavos. Al igual que Portocarrero, Ramón Galicia inició su servicio en la *Unión*, embarcado como grumete (marzo de 1868). Ortiz y Castañeda, de quienes venimos tomando los datos, agregan que fue hospitalizado (setiembre de 1870) y pasó al *Marañón*; serviría en el *Huáscar* como artillero ordinario de 1875 a abril de 1877 y volvería a la Marina durante la Guerra con Chile.

A bordo de la *Unión* arribó también a Río de Janeiro el Capitán de Navío Manuel Ferreyros como jefe de la escuadra. Tomó decisiones importantes acerca del personal: la mayor parte de los estadounidenses fue licenciada; predominaba en ellos la tendencia a la insubordinación y además sus sueldos eran considerados excesivos. Fueron reemplazados por brasileños, que cobraban lo que establecía el reglamento y eran más disciplinados. Carvajal (1992), de quien tomamos estos datos, añade que hubo además reemplazos en otros puertos intermedios, de modo que sólo una fracción mínima de la tripulación original arribaría al Callao. Asimismo agrega que hubo cambios en cuanto a la tropa embarcada; el 13 de noviembre fueron dados de baja del *Manco Cápac* los soldados Yens L. Hansen y John Yenssen y de alta el soldado Miretz Nagell; dos días después, en el mismo monitor, fueron registradas las altas de los soldados Miguel Fernández, José Canterbo y Pastor Garsete. En un inicio los buques habían carecido de guarnición, pero a partir de la

estadía en Saint Thomas (abril-mayo de 1869) contaron con 11 soldados extranjeros contratados para guarnecer los monitores: estaban en ellos en los puertos y pasaban a los transportes en la travesía. A su vez, Romero (1984) informa que durante la estadía de los monitores en Río de Janeiro (setiembre a diciembre de 1869) se embarcaron como voluntarios en el *Manco Cápac* unos paraguayos que habían participado en la defensa de Paisandú (en la guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay); sin duda se trataba de prisioneros de guerra.

Cabe por último referirnos a Ignacio Dueñas. Nacido en Pisco en 1830, desde 1845 había comenzado a navegar en buques mercantes con apoyo del empresario Domingo Elías, según refiere Romero (1984). Agrega que estuvo como Guardiamarina en las escuelas navales de Génova y Annapolis (Estados Unidos), en la última de las cuales estudió dos años. Dados estos antecedentes nos resulta muy extraño que al incorporarse a la Armada lo hiciera como marinero; según Ortiz y Castañeda (2007), esto sucedió cuando Dueñas se hallaba en Inglaterra, donde se incorporó a la dotación de la *Amazonas*, en construcción (1851-1852). Ascendió a artillero ordinario (febrero de 1853) y apenas dos meses después a Guardiamarina. El par de autores recién citado refiere que participó del lado de Castilla en la revolución contra Echenique, en el Ejército. Tal vez aquella fue la ocasión en que se desempeñó como ayudante del militar tarapaqueño, pues Romero (1984) refiere que Castilla le tenía confianza por haber ocupado tal puesto. Estuvo en parte de la circunnavegación de la *Amazonas* (hasta Hong Kong) y comandó la *Tumbes* en la expedición al Ecuador. Exploró el Titicaca (1863) y viajó a los Estados Unidos para procurar la maquinaria para el reflotamiento de la *Callao* (1864); siendo ya Capitán de Fragata, enrumbaría a dicho país nuevamente con motivo de la adquisición de los monitores (1867). Aunque inicialmente se pensó en Dueñas para comandarlos en su viaje hacia el Perú, quedó descartado tras la caída del régimen de Prado en 1868, según apunta Carvajal (1992). Informan Ortiz y Castañeda (2007) que Dueñas pidió su licencia definitiva en enero de 1870. No tendría ocasión de ofrecer sus servicios para la Guerra con Chile pues murió en Cajamarca un 17 de noviembre de 1877.

A propósito de dicha contienda y de los monitores, leamos esta aguda apreciación de Melo (1911):

> Esta adquisición ofreció un laurel inmarcesible al personal técnico del Perú en el hecho de hacer en ellos el estupendo viaje de Nueva Orleans al Callao. Estupendo por haberse hecho con gente colecticia, contratada con la perspectiva de zozobrar casi indefectiblemente, sin guarnición represiva, debiendo afrontar en tan aflictivas condiciones posible agresión enemiga. En este concepto acaso no se ha realizado un viaje que supere dificultades vencidas entonces; pero ¿hay quien conciba buques de guerra que necesitan como obligado apéndice el remolque? ¿Habrá otra nación que exponga sus mejores oficiales en una travesía como la que hicieron el *Manco Cápac* y el *Atahualpa*? Ese viaje es la más heroica hazaña de nuestra Marina de Guerra: esa adquisición ha sido la causa determinante de la ruina de la Marina del Perú.

Con esta larguísima y azarosa navegación culminan de hecho las operaciones relacionadas con la Guerra con España, si bien la paz no se firmaría hasta 1879, ya en plena contienda con Chile. Ciertamente la Marina había ganado experiencia, pero sin tener resueltos los problemas del material a flote y del personal que lo tripulaba.

CAPÍTULO 3

LA GUERRA *con* CHILE

Situación de la Plana Menor en los años previos a la Guerra

Para comprender mejor la actuación de la Plana Menor durante la contienda 1879 es preciso tener un panorama de su situación y organización en los años previos. Hemos visto que durante la contienda con España se presentaron problemas para conseguir el personal adecuado. Ello motivó reflexiones por parte de las autoridades de la época. Así, bajo el rubro "Tercios Navales" el General Manuel de la Guarda escribió lo siguiente en su *Memoria del despacho de Guerra y Marina que presenta el ministro del ramo al Congreso de 1864* (De la Guarda, 1864):

> Insuperables han sido siempre las dificultades con que ha tocado el Jefe principal de ellos para arreglar y aumentar las matrículas en los puertos. Desde que los afiliados en estas perdieron las preeminencias y el fuero privativo, que les acordaba la ordenanza del ramo, huyen de ese cuerpo, y buscan en cambio, por medio de la agricultura o de la industria, recursos para la vida. En pos de esta verdad ha venido, y sigue en aumento, la aversión a la carrera, a tal grado que, en muchos de nuestros puertos, no se encuentran los hombres de mar necesarios para el tráfico mercantil, no obstante la pingüe ganancia que reportan. Con tales premisas es muy lógica la deducción; ella es la falta de marineros nacionales para tripular nuestros bajeles de guerra: circunstancia que ha impuesto la forzosa obligación de ocurrir al enganche de gente

> colecticia y heterogénea que, a más de ser oneroso, dificulta la instrucción, aleja la confianza y retarda la disciplina. Para obviar estos inconvenientes y nacionalizar las tripulaciones, ya que no sea posible devolver a los matriculados el fuero o eximirlos de contribuciones y pechos, convendría ensayar el sistema de conscripción en todas las provincias de la República, estableciendo buques-escuelas en que reciban los jóvenes, designados por la suerte, la instrucción marinera y militar que han menester, antes de pasar a los de guerra.

Se ve aquí ya una idea que prefigura la Escuela de Aprendices de Marineros o Escuela de Grumetes. En el mismo documento se propone que los buques principales de nuestra Armada sean monitores con potente artillería rayada (De la Guarda, 1864):

> Esta clase de armamento, a la vez que es respetable, ofrece gran economía en los gastos que demanda su conservación, ya por el pequeño número de oficiales y marineros con que se tripulan los monitores, ya también porque no se invertirá, como se hace actualmente, fuertes sumas en artículos navales.

Nótese que la menor necesidad de marineros es resaltada como un punto importante a favor de los monitores, lo que demuestra que su escasez era un problema de consideración. Romero (1984) presenta algunos ejemplos acerca de la falta de marinería. A mediados de 1853 a la *Amazonas* le faltaban 130 hombres, "de artilleros de preferencia a pajes" y en 1870 la *Independencia* tenía 75 hombres menos de los requeridos para completar su tripulación. Además de escasear, los tripulantes no siempre eran considerados apropiados. Así, en 1852 el Comandante General de Marina ofició al Ministro de Guerra y Marina para pedir que los hombres enviados fueran costeños y no serranos, por lo que Romero afirma que "la Marina recibía individuos que nunca habían visto el mar". No obstante, el mismo autor refiere que en 1854 el Contralmirante Forcelledo sostuvo que "la gente del interior es tan buena como cualquier otra, y que siendo joven y robusta se la enseña con facilidad y se aclimata perfectamente, y que es mejor que la corrompida que podemos obtener en la costa".

A este último respecto, cabe anotar que, más allá de los pareceres encontrados acerca de su idoneidad, la presencia de personal serrano se mantuvo. De los 40 peruanos que fueron enganchados en el Callao

para la dotación de la *Amazonas* según un documento del 30 de enero de 1863 que cita Sabala (2022), hubo 10 de Piura, 4 de Pasco, 4 de Paita, 4 del Callao, 3 de Lima, 2 de Huancayo, 2 de Islay, 2 de Casma, 1 de Tacna, 1 de Arica, 1 de Chincha, 1 de Lambayeque, 1 de Chorrillos, 1 de Huaraz, 1 del Cuzco, 1 de Jauja y 1 de Huarochirí. Siendo diez de cuarenta, tenemos que la cuarta parte era de origen serrano. El mismo autor señala que entre la marinería que intentó rebelarse en el *Lerzundi* en 1865 (sin duda, a favor de Prado y en contra de Pezet) había algunos de Ayacucho, Arequipa, el Cuzco y Jauja, otros eran costeños de Ica y Huaura, y otros figuran simplemente como peruanos.

Volviendo a Romero, explica que para mediados del siglo XIX los distintos sectores de la población costeña preferían otras actividades:

> Resulta así comprensible que si la Marina de Guerra había podido, mal que bien, encontrar durante la primera mitad del siglo XIX la gente que necesitaba, esto no fue posible posteriormente, cuando disponía de mayor número de buques, y más grandes que antes, lo cual significaba dotaciones más crecidas. Ni que decir que en cuanto a los vapores, exigían gente más instruida.

Agrega Romero que en ningún documento de 1850 a 1870 el alto mando naval muestra satisfacción por las tripulaciones.

Para matizar tal visión, conviene leer un extracto del estudio presentado por el Capitán de Navío José Rosendo Carreño hacia fines de 1872 y reproducido por Carvajal (1995):

> Desde que el país se emancipó del Coloniaje, las matrículas navales aunque exiguas, e irregulares, no han dejado de prestar su cooperación en el servicio que ha ocurrido ordinariamente haciéndolo siempre gratis al Estado, y con notable entusiasmo en las épocas de guerra que se han tenido con las repúblicas limítrofes. La última campaña contra el Ecuador suministra abundantes datos de todo lo que con notable empeño ejecutó la matrícula de Paita, mereciendo el justo elogio del General en Jefe expedicionario, en el *Boletín del Ejército* publicado en noviembre de 1859.

Efectivamente, en el *Boletín del Ejército* del 19 de noviembre de 1859 se lee lo siguiente:

> El 4 se embarcó la 3.ª División: el 5 la 2.ª, el escuadrón 'Volante' y batallón de 'Artillería' y el regimiento 'Lanceros de la Unión', habiéndose hecho esta operación de un modo rápido y ordenado que hace honor al Capitán de Navío D. Rosendo Carreño, capitán del puerto de Paita. En virtud de la actividad y decisión con que por medio de los matriculados se cumplían las órdenes del E. M; del entusiasmo con que los marineros trabajaban, del celo de los jefes y oficiales y del anhelo de los soldados por salir a campaña, en menos de veinticuatro horas el Ejército, la caballada, el parque, material de artillería, tren de hospital, comisaría e imprenta, estuvo embarcada en los buques que respectivamente se designaron con anticipación, obra que será más admirada por los que conozcan los recursos del puerto, tengan idea de las dificultades que se tocan para embarcar fuerzas y calculen los inconvenientes, que para una operación simultánea y delicada como es la del embarco, se encuentran prácticamente en el crecido número de las personas. De este modo, al izarse la bandera el 6, los batallones que salían a campaña rebosando de alegría y entusiasmo, envidiados por las dos columnas que permanecieron en el puerto y el medio batallón del 2.º de 'Marina', ocupaban su campamento flotante en la apacible y bella rada de Paita, lista la Escuadra para dar la vela a la seña que les hiciera la fragata *Amazonas* en que residía S. E.

Nótese la afirmación de Carreño (en Carvajal, 1995) acerca de la gratuidad de los servicios prestados por los matriculados, no obstante lo cual su desempeño fue entusiasta y eficaz, como se acaba de ver. Dependiente de Paita, la Capitanía de Puerto de Tumbes tuvo a su vez problemas con los pagos para los matriculados. Al respecto léanse los dos últimos párrafos del oficio del Capitán de Puerto de Tumbes, Francisco Pestana, dirigido al Comandante General de Marina, Capitán de Navío Alejandro G. Muñoz, con fecha 13 de agosto de 1866 y que reprodujo el General Carlín Arce (1979) en su compilación documental:

> Al ingresar al cargo de esta Capitanía, mi antecesor me anunció no haber sido con diez meses los empleados embolsados de sus haberes, han transcurrido siete meses más, y en tan largo período, débese a la virtud republicana de ellos el que no hayan alentado quejas amargas por el olvido en que han caído para el pago de sus sueldos. Inútil ha sido dirigirse a la prefectura. Ella sólo ha decidido que el pago se verificase por la aduana de Paita: esta a su vez ha

> informado no producir las introducciones más que lo estrictamente necesario para el pago de esa oficina y de la Capitanía de Puerto. El hecho de haberse privado a los matriculados en servicio hasta de la ración de la Armada, habla bien significativamente de cuán imperiosa es la necesidad de dictar medidas eficaces y prontas para atender estos pagos.
>
> Por lo que respecta a mí, procuraré con todos mis esfuerzos conservar la moral, la disciplina y subordinación de este cuerpo sin que deje de acosarme el remordimiento de verlos prestando sus servicios sin emolumento alguno con tanta abnegación cuando por la misma circunstancia de ser en la actualidad tan necesaria la atención del Gobierno a él se hace cada día más preferente y más digna de serlo. Por lo mismo no omitiré ocasión de impetrar de VS. se sirva consultar al Supremo Gobierno, a fin de que adopte alguna medida para el pago de dichos empleados, dignándose VS. hacerle saber a esta Capitanía con la oportunidad que requiere las circunstancias.

Debe repararse en que en este caso se resalta de modo semejante a lo señalado por Carreño la "virtud republicana" de haber seguido prestando servicios sin "alentar quejas" por la falta de pagos. Un par de meses después, desde Valparaíso, el Comandante en Jefe de la escuadra aliada, John R. Tucker, escribía al Secretario de Guerra y Marina para proponerle que se estableciera un buque en el Callao con capacidad para 800 jóvenes aprendices de marinero

> medida que dará al país, al cabo de cuatro o cinco años, una Marina propia, que lo independice de la necesidad de tomar acá y allá marineros que pueden cumplir su deber por costumbre pero, no por un sentimiento de patriotismo y cuyo porvenir no está ligado por ningún lazo sólido con el de la patria (25 de octubre de 1866).

El experimentado marino, veterano sudista de la Guerra Civil de los Estados Unidos, venía a coincidir en este oficio, que reproduce Carvajal, con la propuesta del General De la Guarda. No obstante, pasarían casi seis años hasta el establecimiento, mediante decreto del 2 de octubre de 1872, de la Escuela de Aprendices de Marineros, también conocida como Escuela de Grumetes, la cual funcionó a bordo de la fragata *Apurímac*. Si bien le cupo a Manuel Pardo el honor de fundar dicho plantel, se

trataba de una iniciativa del gobierno anterior; así, ya en setiembre de 1871 el Ministro de Guerra y Marina, General José Allende, había ordenado buscar un buque aparente para que funcionara en él la Escuela de Grumetes. Una vez decretada su formación se ensayaron distintas medidas para conseguir alumnos: se ordenó la publicación de avisos dirigidos a los padres de familia en los diarios, se mandó que los capitanes de puerto circulasen la noticia en todo el litoral, se remitieron avisos a los prefectos y, ya en diciembre ante la falta de suficientes alumnos, se ordenó "que todos los pajes de los buques de la escuadra que tuvieran menos de 17 años y que fueran bien constituidos, debían destinarse como alumnos de la Escuela de Aprendices" y asimismo "que todos los voluntarios menores de 17 años que se presentasen a servir en la Escuadra fuesen remitidos a la Escuela", según anota Carvajal. Quizá el rango de paje desapareciera por entonces, pues en el presupuesto general para el bienio 1875/1876, publicado en 1875, únicamente se consignan sueldos para veintidós pajes en los vapores del Titicaca (6) y del *Amazonas* (16); para la contienda de 1879 ya no se menciona tal rango ni tampoco había unidades de la Armada en el lago ni en los ríos. Otra disposición parecida que menciona también Carvajal, dada hacia agosto de 1873, fue que cada buque de la Escuadra proporcionara marineros para la Escuela de Aprendices, hasta totalizar 50: 20 de la *Independencia*, 10 del *Huáscar*, 1 del *Manco Cápac*, 1 del *Atahualpa*, 6 de la *Unión*, 4 de la cañonera *Mayro*, 6 del *Chalaco* y 2 del pontón *Marañón*.

La Escuela de Grumetes comenzó a funcionar el 7 de febrero de 1873 y tuvo por primer director al Capitán de Fragata Julio Tellería. Los requisitos para la admisión eran ser peruano de nacimiento e hijo de padre domiciliado en el Perú, tener de 13 a 17 años de edad, ser robusto y bien organizado, y hallar vacante y ser remitido por la Mayoría de Órdenes. Los estudios durarían tres años y comprenderían tanto clases teóricas como prácticas marineras y de armas. Las clases teóricas según el decreto de fundación serían de Caligrafía, Lectura, Aritmética práctica, Religión y Geografía, aunque en el reglamento dado el 9 de noviembre de 1872 aparecen las de Lectura, Lectura en texto de Historia del Perú, Lectura en texto de Construcción Naval, Caligrafía, Aritmética, Geografía, Geografía y descripción de la esfera celeste, y Religión. Realizaban ejercicios de sable, pistola, rifle y cañón; también aprendían

el uso de espoletas. Por cierto, el profesor de labores marineras debía ser un primer contramaestre y el de armas un condestable; a inicios de 1877 el primer contramaestre Cornelio Danas era el profesor de labores marineras. En cuanto a los costos, el Estado los asumía; por su parte, los grumetes debían comprometerse a servir por cinco años en la Armada luego de egresar. Tenían abierta la posibilidad de continuar y hacer carrera como condestables o contramaestres. Carvajal refiere que a pocos días de la inauguración había 45 alumnos matriculados, pero también reproduce una relación de alumnos en la cual figura un total de 120 hasta mayo de dicho año. En cambio, según la *Memoria* que elevó Miguel Grau en 1878, la Escuela contó al inaugurarse en 1873 con 254 grumetes. En la relación que presenta Carvajal es posible ubicar a varios que después combatirían en la Guerra con Chile: Tomás Salazar, Tomás Proaño, Pedro Pablo Unanue, José del Carmen Hernández, Francisco Espiell, Ricardo Gutren, Carlos Denegri, Manuel Espinoza, Juan Trucios, Arturo Masías y Manuel Valdez.

Tenemos datos de algunos de ellos. Ortiz y Castañeda y (2007) informan que Proaño fue premiado en los exámenes de enero de 1874; tras embarcarse en el vapor *Chalaco* serviría en el *Huáscar* (desde setiembre de 1876) como artillero ordinario, artillero de preferencia y patrón de lancha. Unanue había ingresado el 20 de diciembre de 1872 y se distinguiría por su buena conducta y aplicación; el 13 de febrero de 1873 pasó a la cañonera *Chanchamayo* y posteriormente serviría en el *Chalaco* y el *Huáscar*. Su partida de bautizo está registrada en San Vicente de Cañete el 29 de junio de 1859, de un día de nacido; tal documento registra como padres a Francisco Unanue y Mónica Carrillo, por padrinos a Celestino Cabrera y Manuela Paine, por testigos a Juan Tirado y Andrés Tirado, y como oficiante a fray Manuel Valdivieso. Sin embargo, la tradición oral conservada por don Eugenio Alarco Larrabure (tataranieto de Hipólito Unanue) y recogida de este por el periodista Iván Reyna, nos aclara que en realidad había sido hijo de José Unanue de la Cuba (a su vez hijo de Hipólito Unanue) y de una manceba esclava de la hacienda Unanue, razón por la que él no lo firmó. Como la esclavitud se abolió en 1854 y Pedro Pablo Unanue nació en 1859, debemos deducir que su madre no era esclava al menos legalmente, aunque quizá sí en los hechos, pues en 1875 el catedrático francés Pradier Foderé observaría "que seguían

existiendo en las haciendas de la Costa el látigo, el cepo, las cadenas, etc.", según apunta Denys Cuche (1975). En cuanto a Francisco Espiell Ramos, se sabe lo siguiente sobre el origen de su familia gracias a su bisnieto Aldo Espiell, según escribe la historiadora Nanda Leonardini (2011):

> El apellido Espiell deviene del inglés Spiel, castellanizado en el siglo XIX al agregarle la e al inicio y la l al final. Después de la Independencia peruana algunos ingleses llegan a radicar al país; entre ellos uno, apellidado Spiell, adquiere una hacienda ganadera en Puno; los indios que trabajaban allí reciben, como era costumbre, el apellido del patrón. Algunos de ellos a mediados de esa centuria emigran a Lima y al Callao, oportunidad que aprovechan para modificar el apellido al no sentirse identificados con los ingleses.

Francisco Espiell Ramos era primo del doctor Ricardo M. Espiell Guillén, secretario personal del Presidente Manuel Pardo, durante cuyo gobierno fue comandante de la Compañía Nacional de Bomberos y de una columna de la Guardia Nacional. Quizá la cercanía a dicho gobernante influyera en la admisión de su primo.

Pardo mantuvo gran preocupación por la Escuela de Aprendices, conforme vemos en la obra de Carvajal. No solamente se halló presente en su inauguración, sino que la visitaba para los exámenes e incluso fuera de exámenes. Así de interesado por el plantel, en junio de 1873 el mandatario proyectó que la *Apurímac* viajase por el litoral para promover el ingreso de nuevos alumnos, con cuyo fin se emitieron unas instrucciones el 31 de julio de 1873 firmadas por José de la Riva Agüero, Ministro de Guerra y Marina accidental, en las que entre otros puntos se mencionaba que muy pocos jóvenes de la Costa habían ingresado a la Escuela de Grumetes. Dentro de dicho contexto y con fecha 26 de julio de 1873, Pardo y el Ministro de Justicia, Culto e Instrucción, José Eusebio Sánchez, firmaron un Decreto Supremo acerca de la aplicación de la obligatoriedad de la Instrucción Primaria para aquellos menores vagos, que no estudiaban y carecían de ocupación conocida o lícita, o que eran considerados incorregibles por sus padres o tutores o escapaban de su autoridad. En tanto los concejos departamentales fundaran establecimientos para ellos, el Estado recibiría hasta 1 200 de los departamentos: 400 en la Escuela de Grumetes, otros 400 en la

Escuela de Cabos y 400 más en la Escuela de Agricultura. Se disponía también que en las tres escuelas se alternaría "la enseñanza primaria con la de un oficio manual, además de la instrucción especial de cada uno". Aunque el viaje no se produjo porque la fragata no se hallaba en condiciones, las autoridades no tardaron en remitir personal para la Escuela de Grumetes. El Alcalde de Tumbes, Federico Machuca y Vega, mediante oficio de fecha 3 de octubre de 1873 dirigido al Ministro de Guerra y Marina, General Nicolás Freire, se manifestó entusiasta acerca de las tres escuelas:

> Bajo la impresión de tal sentimiento y noblemente estimulado por sus antiguos empeños patrióticos, la provincia que cuenta poco más de seis mil habitantes, se propone enviar más del uno por ciento de sus hijos a las tres escuelas, repartiéndolos igualmente entre ellas, aspirando a proporcionar a la patria común y proporcionarse a sí misma, agricultores entendidos y marinos y soldados pundonorosos y honrados, que sean buenos ciudadanos cuando regresen al seno de la provincia que les dio vida.

Machuca embarcó en un vapor a catorce jóvenes con destino al Callao el 4 de octubre de 1873, según consta en la "Lista de los alumnos que marchan a la Escuela de Grumetes a cargo del comisionado D. Marcelino Rosales", que al igual que el oficio recién citado se halla en la compilación de Carlín Arce: Pedro Sandoval, Benigno Reyes, Marcos Olarte, Melitón Blanco, Belisario Salgado, Carlos Johnson, Manuel Francisco Calero, Andrés Araujo, Fernando Martínez, Benigno Araujo, José Quintín Checa, Martín Boller, Vicente Rodas y León Arellano. Freire acusó recibo el 12 de dicho mes.

Andrés Araujo Morán, nacido en San Juan de la Virgen el 17 de diciembre de 1839, ya tenía experiencia militar, pues en 1866 había sido soldado del batallón *Piura* con el deseo de defender al Perú frente a la escuadra española, lo que según Zanutelli (2007) no se pudo concretar. Agrega dicho autor que al retirarse del Ejército, Araujo continuó como agricultor. Posteriormente combatiría en la Guerra con Chile.

Tanto Johnson como Blanco figurarían entre aquellos alumnos premiados con medalla por su aprovechamiento y buena conducta el 12 de enero de 1874, según Carvajal (1995). Igual distinción recibió Tomás

Proaño, quien también lucharía en la contienda de 1879. Asimismo, tanto Araujo como Johnson, León Arellano y Belisario Salgado figuran como alumnos de cuarto año que rinden exámenes en enero de 1877. Para entonces Calero ya había sido trasbordado a la *Unión* junto a otros 41 grumetes; entre ellos aparece un "José Chica" que quizá sea el mismo José Quintín Checa. También entre aquellos grumetes examinados figuran Manuel Dueñas, Alcides Gutiérrez, Arturo Masías, Juan Moore, y Manuel Valdez. A cargo de enseñar las labores marineras a todos los alumnos se hallaba en aquel tiempo el contramaestre Cornelio Danas. A partir de un documento de 1877, José A. de la Puente (2003) indica que Manuel Dueñas fue

> reclamado por su madre para su baja de la Escuela, recomendado sin embargo por Miguel Grau como uno de los alumnos más adelantados y aparente para la profesión –de acuerdo al informe del director de la Escuela–, quien señala que debe ser transbordado a uno de los buques de la escuadra.

En cuanto a Gutiérrez, Ortiz y Castañeda (2007) afirman que había nacido en Lima en 1862 y era hijo del Coronel Silvestre Gutiérrez, uno de los hermanos que en 1872 protagonizaron un fallido golpe de Estado; después pasaría a la Escuela de Condestables. De Masías sólo hay el dato de su lugar de origen, que referiremos después, de Moore y Valdez no tenemos otros datos, pero los tres al igual que Manuel Dueñas y Alcides Gutiérrez participarían en la Guerra con Chile.

En consonancia con el citado decreto del 26 de julio de 1873, en *El Peruano* del segundo semestre de 1873 hallamos información sobre la remisión de jóvenes para la Escuela de Grumetes por parte de las autoridades departamentales. Así, en el número del 23 de agosto se dio cuenta de la aprobación del gasto de 23 soles y 85 centavos efectuado por la Caja Fiscal de Amazonas para pagar los bagajes de cuatro de ellos. De igual modo, en el número del 13 de setiembre se consigna haberse aprobado el gasto de 67 soles y 85 centavos efectuado por la Caja Fiscal de Cajamarca para pagar bagajes, también de cuatro jóvenes; éstos habían sido enviados por el Comandante General del departamento fluvial de Loreto. Además, en la edición del 18 de octubre se da cuenta de la autorización al Prefecto del departamento fluvial de Huánuco a fin de realizar los gastos

indispensables del traslado de los jóvenes que ofrece tanto para la Escuela de Grumetes como para la Escuela de Cabos.

Para noviembre de 1873 la Escuela de Grumetes contaba con "250 alumnos provenientes de Lima y Callao, con excepción de unos pocos venidos de Tumbes e Iquitos", según Carvajal. De esto deducimos que el contingente de Huánuco aún no había llegado y que el gasto efectuado en Amazonas fue para trasladar a los mismos cuatro remitidos de Iquitos que luego pasaron por Cajamarca. De esto se deduce que limeños y chalacos sumaban más de 200, aunque entendiendo como limeños no solamente a capitalinos sino a departamentanos en general, pues se ha visto el caso del cañetano Unanue.

Durante ese mismo mes, noviembre de 1873, fue reemplazado Tellería por el Capitán de Fragata Hipólito Cáceres. El 2 de enero de 1874 se dejaron de admitir nuevos alumnos por falta de capacidad en la fragata mientras se hicieran refacciones y pocos días después (11 y 12 de enero) se realizaron los primeros exámenes ante el jurado presidido por el Capitán de Fragata Gregorio Miró Quesada. Los resultados tanto respecto a las clases teóricas como respecto a las labores marineras y los ejercicios de armas fueron muy satisfactorios; el propio Manuel Pardo repartió diez medallas por aprovechamiento y buena conducta a Juan Otero, Luciano Núñez, Manuel Acosta, Augusto Jirando, Arturo Gallardo, Juan de la C. Dávila, Mariano Huertas, Tomás Proaño, Melitón Blanco y Carlos Johnson. Los últimos seis fueron sorteados entre 36 con igual derecho.

Pasado un año, del 31 de enero al 4 de febrero de 1875 se realizaron los exámenes correspondientes a 1874. Nuevamente presidió el jurado Miró Quesada, quien quedó muy satisfecho por los resultados tanto en las labores marineras y el manejo de armas como en las clases de instrucción primaria. El 4 de febrero se hallaron a bordo Pardo, el General Nicolás Freire (Ministro de Guerra y Marina), el General Manuel de Mendiburu (Director de la Escuela de Artes y Oficios), el Oficial Mayor de Marina, el Mayor de Órdenes y otros mandos navales, por lo cual Carvajal elogia la "presencia de ánimo de aquellos muchachos 'del pueblo' ante personajes de tan alta investidura y totalmente extraños a su vida". Egresaron 60 grumetes que para Miró Quesada iban a dar ejemplo de disciplina, aseo y orden al resto de tripulantes de la Escuadra; caso excepcional entre

aquellos fue el de Pablo L. Valero, quien continuó en la *Apurímac* por ser ecuatoriano, y después se le daría de baja. El presidente del jurado afirmó que la instrucción de los grumetes excedía con creces "las modestas exigencias de la profesión" pues casi pasaba del nivel primario al medio, pero que debido a las instituciones democráticas no extrañaría que con el tiempo "algunos de los alumnos de la Escuela de Aprendices, merecieran por su buena conducta y hábitos de trabajo, ocupar en la sociedad un puesto menos humilde que el de marinero".

Al año siguiente (28 de julio de 1876), el General Freire presentó su *Memoria* al Congreso. En ella se refiere elogiosamente a la Escuela de Grumetes:

> La Escuela de Aprendices, ha comenzado desde el año anterior a dar marinería para la escuadra; hoy tenemos las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo*, con su dotación de marineros salida de esa escuela, cuya existencia se ha hecho ya indispensable, no solo porque proporciona tripulaciones, sino también porque presta importantísimos servicios a la sociedad.
>
> En esa escuela se recogen todos aquellos jóvenes, que sin ocupación alguna y dedicados exclusivamente a la vagancia, comienzan desde su temprana edad una carrera, que llegaría más tarde a ser hasta criminal y muy dañosa para el Estado, si se les dejara abandonados, continuar en ella. En la escuela se les da educación, se les habitúa al trabajo; y de un joven cuyo porvenir era una amenaza para la sociedad, se hace un hombre útil para el servicio de la escuadra y para la República. La Escuela de Aprendices tiene pues la altísima misión de convertir un vago, en un ciudadano útil; y me complazco en deciros, que los resultados que se han obtenido, son muy satisfactorios, debidos en su mayor parte, al inteligente celo y a la contracción del Director y de los Jefes y oficiales de ese establecimiento, quienes comprendiendo la gravedad de su encargo, lo desempeñan a satisfacción del Gobierno.
>
> Para asegurar el porvenir de los jóvenes que se educan en esa escuela, se ha creado por decreto de 23 de octubre de 1875 una caja de ahorros, que les proporcionará al concluir su tiempo de servicio obligatorio, un pequeño capital, con el que pueden dedicarse a alguna industria, caso de no querer continuar en el servicio del Estado o en la marina mercante. Si después de tres años de aprendizaje en la escuela y de cinco años de servicios en la escuadra, bajo la más severa disciplina, esos jóvenes no adquieren hábitos de orden y de

> moralidad, la culpa será entonces de su mala índole, que los hace refractarios a todo lo que sea bueno y útil: el Gobierno habrá llenado sus compromisos para con la sociedad y para con ellos; les da una profesión honrosa, y un capital que será suficiente para que no puedan alegar jamás, que la falta de recursos al ser licenciados, los obliga a encaminarse por un mal sendero, en vez de seguir los buenos, que al darles educación y oficio se les ha mostrado.
>
> Además de los estudios obligatorios que se determinan en el reglamento y del aprendizaje de las labores y faenas marineras, los alumnos aprenden también a sastres y zapateros, pues con ese fin se han establecido los talleres correspondientes a bordo del buque escuela.

Las cañoneras mencionadas por Freire (1876), *Chanchamayo* y *Pilcomayo*, habían arribado al Callao al mando del Capitán de Navío Alejandro Muñoz un 11 de enero de 1875 tras 62 días de navegación (y los restantes en puertos) desde que zarparan de Greenhitte (Inglaterra) un 22 de setiembre de 1874. Sus dotaciones, aunque enganchadas casi íntegramente en Inglaterra, incluían también personal de otras nacionalidades. El viaje se produjo sin incidentes que lamentar ni en la navegación ni en la disciplina. Las dotaciones de ambos buques sumaban un total de 204, a los que se agregaban 32 contratados como personal de maestranza (carpinteros, herreros y calafates). Tomando como base el número de marineros, grumetes y pajes de la *Pilcomayo* para 1875 (28), 1876 (44), 1877 (60) y abril-mayo de 1879 (89), Carvajal (1995) señala que el porcentaje de extranjeros bajó de 64 % (1875) a 11 % (1876), 3% (1877) y 2% (1879). Esto se debió a la incorporación de los egresados de la Escuela de Grumetes, lo que se comprueba porque el porcentaje de grumetes dentro dicho conjunto pasó de 47% (1875) a 89% (1876) y 82% (1877 y 1879). En cuanto a la *Chanchamayo*, leamos parte del relato de un testigo publicado en *El Comercio* del 31 de julio de 1876 y recogido por López Martínez (1988) acerca de su naufragio ocurrido al varar en la Punta Falsa de Aguja (Piura) en la noche del 13 de julio. Tras narrar los esfuerzos del Capitán de Corbeta Elías Aguirre por tratar de salvar su buque, añade lo siguiente:

> La marinería de la Escuela de Grumetes ejecutaba todas las órdenes con admirable precisión. […]

> A las 10 de la mañana del día siguiente todos los tripulantes de la *Chanchamayo* se embarcaron, llevando víveres y armas, pólvora, etc. […]
>
> Permanecimos en la playa en nuestras carpas hasta la llegada del *Jirafa*, su comandante García y García vino a tierra. Al regresar este a su buque, con el objeto de marchar a Sechura a traer a remolque unas balsas, se volcó el bote; casi sucumbe el señor García. Las balsas llegaron y se principió a transportar la artillería. La *Chanchamayo* está en playa abierta de proa.

Cabe agregar que fueron los tripulantes del *Chanchamayo* quienes salvaron a Guillermo García y García, quien se aferró a un remo amarrado a un cabo, según otra correspondencia publicada en *El Comercio* del 1 de agosto de 1876 que también reproduce López Martínez (1988). Asimismo presenta el parte de Aguirre, quien entre otros puntos refiere que las balsas fueron remitidas por el Prefecto de Piura (Coronel José Alayza), que sus auxilios fueron eficaces y que a ellos se debía cuanto se había salvado: artillería, hélices, cadenas, anclas, municiones, víveres, arboladura, velamen y otros. Salvo por cuatro grumetes desertores, el resto se condujo "con toda la voluntad, respeto y abnegación de su buena disciplina". Los buzos llegados en el *Chalaco* salvaron "la mariposa [*hélice*], algunas cajas de pólvora y algunas menudencias del pañol del contramaestre". Al final, Aguirre reitera a Freire su recomendación de los balseros de Sechura, "sin cuya cooperación hubiera sido imposible llevar a cabo el salvamento en la proporción en que se ha hecho".

Comenta Carvajal (1992) que el siniestro de la *Chanchamayo* fue lamentable porque además de un perjuicio económico implicaba "la reducción del poder naval peruano, luego del compromiso adquirido con Bolivia, en febrero de 1873, para el cual todo elemento contaba"; agrega que anteriormente "lo había reducido la fuerza de la naturaleza, al perderse la corbeta *América*". Con esto último se refería al maremoto del 13 de agosto de 1868, en el cual la *América* terminó varada en Arica. Pero mientras en esta hubo más de 30 víctimas mortales, en el caso de la *Chanchamayo* las únicas bajas vinieron a ser los cuatro desertores mencionados por Aguirre en su parte. Sin duda, Freire (1876) no había recibido tal documento al momento de redactar su *Memoria* fechada el 28 de julio de 1876. En otros párrafos de la misma leemos lo siguiente:

> Conmovida la República por los trabajos constantes de ciertos hombres, que no pueden vivir sino en medio del desorden y que son enemigos de la paz pública, el Gobierno encontró siempre la Marina lista para llevar su eficaz auxilio donde quiera que se le haya necesitado: jefes, oficiales y marineros, han manifestado una voluntad inquebrantable para el cumplimiento de sus deberes; y esto, en circunstancias harto difíciles, pues en muchas ocasiones se ha encontrado la escuadra insoluta hasta de nueve meses de suelo y casi denuda. La situación del Tesoro Nacional, muy tirante en 1872, era en 1875, y lo es en este año, la más difícil que se haya presentado en el Perú desde su emancipación.
>
> La falta de recursos no ha sido ahora como lo fue en épocas anteriores, un fundamento para temer el descontento de las tripulaciones; el Gobierno ha tenido plena confianza en la Marina, y esta ha probado que era digna de esa confianza.

Efectivamente, Nicolás de Piérola había encabezado una rebelión en 1874-1875 y menos de tres meses después de que Freire firmara su *Memoria* encabezaría otra (octubre de 1876); en ambos casos, la acción de la Armada resultó determinante para la derrota del caudillo. Sin embargo, al año siguiente hubo un alzamiento en que sí consiguió involucrar a algunos elementos de la Marina, pues el *Huáscar* sería capturado por los pierolistas y libraría sendos combates en Punta Pichalo y Pacocha, contra la escuadra peruana el primero y contra dos buques británicos el segundo, el 28 y 29 de mayo de 1877, respectivamente. La rebelión había empezado en el Callao el 6 de mayo precisamente a bordo de la *Apurímac*, pues el Capitán de Corbeta Manuel María Carrasco aprovechó la ausencia del Capitán de Fragata Hipólito Cáceres y su segundo para deshacerse de aquellos oficiales de mar que podían negarse a seguirlo y sublevar a unos 70 tripulantes, según anota López Martínez (1988). Luego Carrasco con apoyo de otros rebeldes tomó el *Huáscar*, donde el Teniente 2º Carlos de los Heros no pudo cumplir su propósito de rechazar a los rebeldes con la marinería pues había sido desarmada por el Teniente 2º Bernabé Carrasco, de la dotación del blindado y hermano de Manuel María. Entre los rebeldes figuró también el Alférez de Fragata Elías Higginson, quien era profesor de la Escuela de Grumetes. Estando ya a bordo del *Huáscar*, el 24 de mayo Nicolás de Piérola dictó varias disposiciones, entre ellas premiar

"el importante servicio prestado a la República por todos los individuos de las tripulaciones y guarniciones de los buques de la Armada nacional, *Huáscar* y *Apurímac* en la noche del 6 de mayo" mediante gratificaciones: el contramaestre Cornelio Danas (que también había sido profesor de la Escuela de Grumetes) recibiría el haber de Capitán de infantería; el contramaestre Federico Noguera (que luego moriría en Angamos) el de Teniente de infantería; los demás oficiales de mar, cabos de fogoneros y clases de las guarniciones 10 soles; los artilleros de preferencia y ordinarios, fogoneros y "soldados distinguidos" 8 soles; los marineros y soldados 6 soles; y los grumetes 4 soles. También asciende a tercer maquinista el cuarto maquinista José Federico López y David Arancibia es designado como cuarto maquinista "a mérito de los conocimientos especiales que ha demostrado".

Pocos días después (28 de mayo) desembarcaron 45 pierolistas en Pisagua, con apoyo de fuegos del *Huáscar*, y derrotaron a la guarnición; dentro de esta había 20 matriculados del puerto que resistieron tenazmente. Según la versión rebelde murieron 2 oficiales y 1 soldado pierolistas y 3 ó 4 de los defensores (no hay precisión acerca de si hubo matriculados entre ellos); pero el Capitán de Navío Juan Guillermo More dijo que según las autoridades los rebeldes dejaron 6 muertos al retirarse. El mismo día el *Huáscar* combatió en Punta Pichalo (o caleta de Junín) contra la *Independencia*, la *Unión* y la *Pilcomayo*: hubo dos soldados heridos en la fragata. More encomió la actuación de los oficiales, maquinistas, oficiales de mar, tripulantes y soldados de los buques a su mando por haber correspondido "en el combate de Junín, con notable suficiencia y disciplina, digna y valerosamente a la confianza de la nación y del jefe de Estado". Del lado rebelde no hubo bajas y el Capitán de Fragata Luis Germán Astete destacó el entusiasmo de los tripulantes y soldados de la guarnición del *Huáscar,* "fieles cumplidores de sus deberes".

Pero el combate más importante se produjo al día siguiente en Pacocha entre el *Huáscar*, al mando del Capitán de Corbeta Manuel María Carrasco, la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst*, buques británicos que comandaba el Contralmirante Algernon De Horsey. El buque rebelde había interceptado a más de un buque mercante británico y además había sido declarado pirata por el gobierno de Prado. Según la información que brinda López Martínez (1988), la plana menor del *Huáscar* durante el combate estuvo

integrada por 2 primeros contramaestres, 1 primer guardián, 2 segundos guardianes, 1 primer carpintero, 1 segundo carpintero, 1 primer herrero, 1 bocafragua, 1 cabo de timoneles, 1 patrón de lancha, 1 cabo de luces, 1 maestre de víveres, 1 despensero, 1 mayordomo de cámara, 1 cocinero de equipaje, 1 cocinero de cámara, 6 artilleros de preferencia, 8 artilleros ordinarios, 28 marineros, 16 grumetes, 1 primer maquinista, 1 segundo maquinista, 1 tercer maquinista, 1 cuarto maquinista, 2 cabos de fogoneros, 8 fogoneros, 7 carboneros, 5 sargentos primeros, 5 sargentos segundos, 5 cabos primeros, 2 cabos segundos y 15 soldados.

De entre ellos cabe mencionar en primer lugar al héroe de la jornada, el cabo primero Ruperto Béjar, quien murió por la explosión de un proyectil de 300 libras que atravesó el blindaje; según *La Patria* del 14 de julio de 1877, citada por López Martínez (1988), "selló su sacrificio con el grito de ¡Viva el Perú!". El mismo proyectil hirió al cabo Manuel Mendoza y dejó contuso al soldado Cayetano Zurita. Otro proyectil de 300 libras explotó y ocasionó una herida y una contusión al cabo de luces Baltazar Caicho justamente cuando, junto con el grumete Federico Vidal, izaba el pabellón caído. Béjar, Mendoza, Zurita, Caicho y el Teniente Coronel Juan Martín Echenique, herido y contuso, fueron las únicas bajas. Los contramaestres eran Cornelio Danas y Federico Noguera, aunque una lista de julio de 1877 que también reproduce López Martínez (1988) menciona a Noguera como primer guardián. Ortiz y Castañeda (2007) refieren que Noguera había pasado en agosto de 1872 de la *Mayro* al *Huáscar* como primer guardián y que seguiría en el blindado hasta junio de 1876. Ambos autores refieren que el marinero Eduardo Eleodoro Dávila Revoredo se había embarcado en el *Huáscar* en setiembre de 1876 y combatiría en Angamos. El grumete Pablo Villanueva seguía en el *Huáscar* al estallar la contienda de 1879 y después defendería el Callao en 1880. El cabo de timoneles Francisco Sena (artillero de preferencia, según la lista de julio de 1877) servirá en el *Huáscar* durante la campaña de 1879, lo mismo que el cocinero de cámara Manuel Verdesoto (aunque la lista de julio de 1877 lo refiere como segundo condestable), el artillero de preferencia Tomás Salazar y el fogonero Williams Michel. Siendo este último inglés, su presencia del lado peruano en Pacocha llama la atención y contrasta con la actitud asumida (según una crónica de *El Comercio* reproducida por López Martínez (1988) por el primer maquinista Thomas Armstrong

y el tercer maquinista Henry Barret, quienes se negaron a combatir tras ser consultados por Piérola.

Según el Comandante Astete, al mando de la escuadra rebelde (compuesta únicamente por el blindado), la dotación al unísono vivó al Perú y al caudillo rebelde "y no hubo un solo hombre a bordo del *Huáscar* que al correr a ocupar su puesto de combate, no ansiara dar la vida manteniendo levantada en alto nuestra bandera". El Comandante Carrasco destacó el "valiente comportamiento y noble entusiasmo" de "todos, y cada uno de los tripulantes del *Huáscar*" en el cumplimiento de su deber, con el mérito adicional del "redoblado esfuerzo de cada uno de ellos para sostener el combate en número muy inferior al exigido para el servicio de la maniobra y batería" del buque peruano. Tanto el cadáver de Béjar como los heridos fueron desembarcados en Ilo en la noche del mismo 29 de mayo.

El *Huáscar* fue rendido por los pierolistas en Iquique el 30 de mayo ante la escuadra comandada por el Comandante More. La dotación del buque rebelde llegó al Callao el 19 de julio. Tanto en dicho puerto como en Lima la recepción fue jubilosa; para entonces ya habían sido amnistiados. Dos días antes se habían oficiado las exequias del corneta Ruperto Béjar en el templo de Nuestra Señora de las Mercedes. Esto lo refiere López Martínez (1988), según el cual la ceremonia fue imponente y congregó sin distinciones de clase ni partido a peruanos que rendían "el último adiós a un peruano que había ofrendado su vida en honor de su patria y su bandera". Entre otros asistentes figuraron el Mariscal Antonio Gutiérrez de la Fuente, los generales Baltasar Caravedo, Ramón Vargas Machuca, Tomás Alvarado Ortiz y Andrés Segura, monseñor José A. Roca y Boloña y el doctor Evaristo Gómez Sánchez, destacado hombre de Estado.

El mismo día de la rendición del *Huáscar* había asumido Miguel Grau la Comandancia General de Marina. En el ejercicio de dicho cargo elevó una *Memoria*, fechada el 2 de enero de 1878, en la cual comentó que el buque había mostrado buenas cualidades en los combates del 28 y 29 de mayo y que si hubiera contado "con tripulación suficiente y disciplinada" habrían "sido más palpables sus excelentes cualidades". También juzgó notables los esfuerzos de los jefes y oficiales de la Escuadra "para sostener la moral y disciplina de sus tripulaciones", con lo cual estas, pese a sufrir

privaciones y estar en trabajo constante y a no contar con ordenanzas apropiadas para conocer sus deberes, se mantenían en orden durante el tiempo que llevaba en la Comandancia General.

En otros párrafos se refiere a los maquinistas, los oficiales de mar, la marinería y la Escuela de Grumetes. Los maquinistas eran mayormente extranjeros, lo que causaba inconvenientes; a pesar de que algunos eran capaces y de buena conducta, solían irse pronto del país. Grau planteaba que cuando la Marina contara con un cuerpo de maquinistas nacionales conseguiría una "adquisición importantísima"; pensaba que la creación de una escuela de maquinistas sería la solución a largo plazo, pero que en el corto lo procedente era contratar maquinistas en Europa. También los oficiales de mar y marinería eran principalmente extranjeros, "pudiendo calcularse tan sólo en un tercio el número de nacionales". La Escuela de Grumetes debía lograr la "notable transformación" de nacionalizar las tripulaciones. Ante la falta de contramaestres y guardianes nacionales sugería formar una sección especial dentro de la Escuela de Grumetes para que los que reuniesen las condiciones recibieran "una educación más extensa y apropiada para desempañar más tarde el útil y laborioso cargo de contramaestres y guardianes". También sugería establecer una escuela de condestables y artilleros prácticos.

Grau resaltaba que la Escuela de Grumetes cumplía una función de asilo "para esa parte de la juventud desvalida que arrancada de la miseria, del vicio, o de la vagancia" recibía en ella "la educación suficiente para hacerse un marinero u oficial de mar, en debida forma, asegurando así un porvenir en el honroso y útil servicio de la Escuadra de su Nación o de la marina mercante". Aunque las autoridades gubernativas y toda la Escuadra se habían interesado en la buena marcha de la escuela, solamente había aportado 294 grumetes: 54 a la *Chanchamayo*, 98 a la *Pilcomayo*, 31 a la *Unión*, 40 a la *Independencia*, 7 al *Huáscar*, 10 a la *Apurímac* y 54 que estaban por concluir exámenes. Estaban estudiando 240, cuando se requerían unos 400 para poder alcanzar en algún momento el número de 1000 hombres necesarios como mínimo para tripular la Escuadra. Estas cifras que aporta Grau nos revelan que aquel tercio de marinería compuesto de nacionales prácticamente venía a coincidir con los egresados de la Escuela de Grumetes. Otro dato aparece en un oficio de Grau del 4 de setiembre de 1877 citado por López Martínez (1988):

a raíz de la rebelión de mayo se dio de baja a 37 alumnos de la Escuela de Grumetes, de los que 30 pasaron a la *Independencia* y 7 desertaron del *Huáscar*.

Con la preocupación que siempre tuvo por sus hombres quien también había sido marinero al inicio de su vida en el mar, afirmó Grau en su *Memoria* de 1878 que era "interesante para el país y para estos individuos" contar con "una industria lucrativa y honrosa después de dejar por cualquier motivo el servicio de las armas", por lo que debía allanarse cualquier obstáculo para la buena marcha de los talleres de sastrería y zapatería de la Escuela de Grumetes. Los siguientes párrafos de su biografía escrita por De la Puente Candamo (2003) apuntan a la misma preocupación por el personal de la Plana Menor:

> Nombres que más tarde están íntimamente vinculados con la vida de Grau aparecen en uno y otro expediente. Es el caso del alumno Manuel Dueñas, grumete reclamado por su madre para su baja de la Escuela, recomendado sin embargo por Miguel Grau como uno de los alumnos más adelantados y aparente para la profesión –de acuerdo con el informe del director de la Escuela–, quien señala que debe ser transbordado a uno de los buques de la escuadra. […]
>
> Deseo permanente de Grau fue que los fogoneros y maquinistas tuviesen la mejor calificación; por ello, solicita se examine la preparación de los candidatos. En diversos expedientes aparecen Richard Treneman, Tomás Armstrong, Eduardo Elespy [*Glaspy*], Henry Lever [*Lewer*], Enrique Banett, Luis Natero, James Hughes, Lizandro Araujo, José López y Francisco Nájar. […]
>
> Grau concede especial atención a la Escuela de Grumetes: manifiesta a los padres que envían a sus hijos a dicha Escuela que no deben hacerlo por el tiempo que a ellos les parezca oportuno, sino de acuerdo con el plan de estudios y los objetivos de la mencionada Escuela.

Se habrá podido apreciar que tanto Grau como Pardo y el General Freire tenían la idea de que la Escuela de Grumetes debía cumplir también una función correccional para una parte de la juventud. En general muchos funcionarios militares y civiles tenían una visión de la marinería que los llevaba a enviar a vagos, presos, desertores, viciosos y similares a servir en ella. Por contraste, el Contralmirante Antonio de la

Haza, quien se desempeñaba como Ministro de Guerra y Marina, tenía otra opinión, pues mediante oficio del 14 de febrero de 1878, citado por López Martínez (1988), sostuvo que diversas disposiciones supremas prohibían dar de alta en la Escuadra a "vagos y mal entretenidos" y se negó a admitir en la Escuela de Aprendices al vago Antonio Espinoza, remitido por la prefectura de Lima, con el argumento de que sería inconveniente que los grumetes "se hallaran reunidos en los estrechos límites de un buque con aquellos vagos y mal entretenidos, exponiéndolos así a una prematura corrupción", lo que veía contraproducente respecto al objetivo trazado por el Gobierno. Sin embargo, disponía que ingresara al Ejército, lo que parece mostrar que creía que el servicio militar sí podía actuar como correccional.

El mes anterior, quizá movido por lo expresado por Grau en su *Memoria*, De la Haza había cursado oficios a los prefectos. A raíz de ello, el Prefecto accidental del departamento del Cuzco, Coronel Andrés A. Cáceres, envió el 19 de enero de 1878 una circular a los subprefectos de las distintas provincias de su jurisdicción, cuyo cuerpo es el siguiente (Castro, 2014):

> El señor Ministro de Guerra con fecha 8 del actual, se ha servido pedir la remisión de jóvenes para la Escuela de Grumetes, por carecer hoy dicha escuela del competente número de alumnos. En su virtud, prevengo a U. remita a principios de febrero dos jóvenes de la provincia de su mando, que sean robustos de buena constitución, que no adolezcan de enfermedad alguna y que sean de 14 a 18 años de edad, cuando más, a fin de que ellos sean remitidos al enunciado establecimiento; debiendo prevenirle que los gastos que demande la traslación de dichos jóvenes, de esa provincia a esta capital, serán abonados por la caja fiscal del departamento, salvo que ellos sean inaparentes, mejor dicho, que no reúnan las condiciones expresadas; en cuyo caso serán de su cuenta los gastos que demande la venida y regreso de aquellos.

Suponemos que las provincias del Cuzco eran estas doce que figuran en un documento de 1875: Acomayo, Anta, Calca, Canas, Canchis, Convención, Cuzco, Chumbivilcas, Paruro, Paucartambo, Quispicanchis y Urubamba. A dos por provincia, tendríamos veinticuatro jóvenes

cuzqueños para la Escuela de Grumetes. No sabemos si la remisión planeada en 1878 se efectuó. Pero sí es seguro que por entonces había al menos un grumete cuzqueño: Cleto Marcelino Cazorla Araoz, nacido el 26 de abril de 1860 y que fue alumno de dicho plantel de 1876 a 1879; Ortiz y Castañeda (2007), que aportan estos datos, apuntan que combatiría en la Guerra con Chile.

Para el caso de Huánuco, en cambio, al menos se confirma que hubo un par de envíos, según se desprende de este oficio del 23 de enero de 1878 que reproduce López Martínez (1988):

> En dos ocasiones se ha remitido de este departamento alumnos destinados a la Escuela de Grumetes; y aunque posteriormente, con ocasión de la circular de ese Ministerio de 18 de junio último, que fue trascrito a los sub-prefectos de mi dependencia, se hicieron varias diligencias para obtener algunos más con destino a la Escuela de Clases, no se consiguió resultado alguno favorable.
>
> El convencimiento que tengo de que en la actualidad habrá de tener el mismo resultado todo esfuerzo que se haga para obtener alumnos para la Escuela de Grumetes sin embargo de que hay muchos jóvenes aparentes por su edad y robustez, me hace dirigirme a US. consultándole si podré llenar el pedido de US. en oficio de 8 de los corrientes, con jóvenes tomados por la fuerza de entre los vagos y desaplicados al estudio, ya que espontáneamente ni por voluntad de sus padres y guardadores se puede conseguir que se dediquen a la mencionada escuela. Dígolo a US. en contestación a su citado oficio. Dios guarde a US. Ramón Benavides.

De la Haza respondió "prohibiendo absolutamente el empleo de la fuerza" y más bien pidió persuadir a los padres y tutores, según un oficio citado por López Martínez (1988). El mismo autor refiere asimismo otro episodio de la época que muestra la importancia que De la Haza concedía a la marinería: la premiación del marinero Martín Valladares por el salvamento de siete náufragos de la barca inglesa *Minnie Graham* en las islas Hormigas de Afuera. Valladares no pertenecía a la Marina de Guerra sino a la mercante, pues era un marinero peruano del vapor *Huacho* de la PSNC, vapor que junto con el *Talismán* participó en las labores de rescate el 24 de marzo de 1878. El comandante de este transporte de la Armada, Capitán de Fragata Leopoldo Sánchez, resaltó el "heroísmo digno de todo

elogio", la abnegación y la intrepidez de Valladares, quien fue aplaudido al ser recogido en un bote tras haber salvado a los náufragos. El 15 de marzo el Presidente Prado y el Contralmirante De la Haza decretaron que debía ser "recompensado con un justo galardón y como poderoso estímulo para casos de igual naturaleza"; el texto del decreto resalta el peligro representado "por la fuerte rompiente que continuamente estalla en las islas de las Hormigas de Afuera", lo que las convertía "en un peligrosísimo arrecife". La recompensa fue un diploma, una medalla de plata y su nombramiento como primer guardián de la Armada, siendo destinado al Arsenal. El 23 de mayo, De la Haza ofició a Grau para remitirle el diploma y la medalla así como para ordenarle que congregase a las tripulaciones de la Escuadra a bordo de la *Independencia*, donde Valladares recibiría la medalla y se leería el decreto ante ellas, como "poderoso estímulo". El 3 de junio Grau ofició a De la Haza para informar que se había efectuado el acto en la *Independencia*, presidido por el comandante de la fragata, Capitán de Navío Juan Guillermo More. A su vez, el 22 de junio el representante británico informaba que su gobierno había acordado concederle una medalla de oro a Valladares.

A propósito del Comandante More, cabe anotar que la premiación de Valladares no fue la única ceremonia pública vinculada a la Plana Menor en que aquel jefe participara. El mismo día en que Grau fechó su *Memoria* (2 de enero de 1878), More se constituyó a bordo de la *Apurímac* para presidir el jurado que examinaría a los grumetes desde dicho día hasta el 6 de enero. El Comandante Hipólito Cáceres fue reemplazado por el Subdirector, Capitán de Corbeta Juan Salaverry, debido a una dolencia. Los resultados fueron altamente satisfactorios. López Martínez (1988) reproduce al respecto un artículo del *South Pacific Times* (que toma de un rebote en *El Peruano* del 11 de enero de 1878) del que extraemos el siguiente párrafo:

> Hasta que se instituyó la Escuela, la marinería de la Escuadra era compuesta de personas de distintas nacionalidades y enganchadas en diferentes partes, presentando desde luego los inconvenientes de su heterogeneidad y malos principios, circunstancia que, en más de una ocasión, ha sido causa de innumerables disgustos de la oficialidad y serias complicaciones. Hoy la Escuela de Grumetes en su sexto año de existencia ha suministrado más

> de 300 marineros que a la circunstancia de ser nacionales reúnen la de su buena conducta, inteligencia, disciplina y esmerada instrucción. La falta de experiencia de navegación, ha podido influir en el ánimo de los jefes de la Escuadra para mirar con desconfianza las aptitudes de los jóvenes grumetes, pero habiéndose presentado casos de prueba durante su corta permanencia en el servicio, su comportamiento ha disipado completamente toda duda a este respecto. El naufragio de la *Chanchamayo* y la expedición contra el *Huáscar* son hechos recientes que prueban evidentemente la verdad de nuestras aserciones.

Si bien la Escuela de Aprendices generaba con justicia expectativas, el panorama del momento en cuanto a las tripulaciones de la Escuadra distaba de ser satisfactorio. Así, cuando el General Pedro Bustamante, quien reemplazó a De la Haza, presentó su *Memoria* ante el Congreso el 28 de julio de 1878, la Plana Menor que servía en la Escuadra estaba integrada por 9 primeros maquinistas, 7 segundos maquinistas, 5 terceros maquinistas, 8 cuartos maquinistas, 1 ayudante de máquinas, 979 "individuos de tripulación de contramaestre a grumete" y 56 individuos de tropa (en las guarniciones). Ello sumaba en total 1 065 hombres, cifra insuficiente para cubrir las necesidades.

En tal sentido, el prolijo estudio de Carvajal nos muestra que en el periodo enero 1870 – mayo 1879 los buques de la Escuadra en general no alcanzaron la tripulación normal de tiempo de paz, ya ni digamos la necesaria para una campaña. La fragata *Independencia*, que requería de 300 hombres, contó con 212 en enero-diciembre de 1870, cifra que solamente sería superada con los 230 de abril-mayo de 1879, ya en tiempo de guerra; en agosto 1871 – agosto 1872 tuvo apenas 46 hombres. El blindado *Huáscar*, que requería una tripulación normal de 200, tuvo 125 en enero – diciembre 1870 y sólo logró superar ese número en marzo 1879 – mayo 1879, en que contó con 131 tripulantes, ya en el contexto bélico; su punto más bajo fue en agosto 1871 – diciembre 1871, cuando tuvo únicamente 50 hombres.

El monitor *Manco Cápac*, que debía contar con 100, tuvo 88 tripulantes en enero 1870 – mayo 1870; tras arribar al Perú su dotación se redujo a 39 hombres en el lapso junio – diciembre 1870 y caería hasta 29 en enero 1877 – diciembre 1877. El caso de su gemelo *Atahualpa* fue similar: arribó con 86 tripulantes, que se redujeron a 39 en junio 1870 – diciembre 1870

y cayeron hasta 28 en enero 1872 – julio 1872. Respecto a los monitores, cabe señalar que el 14 de junio de 1874, cuando se desempeñaba como jefe de la Escuadra de Evoluciones, Grau escribió en un oficio que debido a su cubierta de fierro la marinería no podía quedar descalza en ninguna estación, por lo que la entrega anual de calzado dispuesta oficialmente era inconveniente para dichos buques. Carvajal (1992), de quien tomamos este dato, indica también que la mala fama de los monitores por sus pobres condiciones de habitabilidad llevaba a que nadie quisiera servir en ellos. Otro hecho importante respecto a la tripulación de una de estas naves que anota dicho autor se relaciona con la revolución de los hermanos Gutiérrez. Es sabido que en aquella ocasión la Escuadra tuvo un desempeño importante en el rechazo del golpe; pero debe destacarse que la única baja en ella fue la de Vicente León, marinero del *Manco Cápac* herido en el brazo derecho el 26 de julio de 1872 al combatir junto con el pueblo chalaco contra las tropas revolucionarias que disparaban desde el Castillo de la Independencia (Real Felipe). Su jefe, el Comandante Guillermo Black, lo calificó con justicia como uno de los "heroicos defensores" de la Constitución.

La corbeta *Unión* contaba con 191 tripulantes en enero – julio 1870, lo que estaba por encima de los 180 que requería en tiempo de paz. Esto solamente se repetiría en mayo de 1879, durante la campaña marítima, cuando tuvo 183 hombres. Su punto más bajo fue en mayo 1871 – julio 1871, con 87 hombres (pues no cabe contar el tiempo en que estuvo en reparación en Inglaterra). Por último, la cañonera *Pilcomayo*, que debía tener 125 tripulantes en tiempo de paz, tuvo 85 en el periodo enero 1875 – diciembre 1875, 94 en enero 1876 – julio 1876, 90 en agosto 1876 – diciembre 1876, 108 en enero 1877 – diciembre 1877 y 138 en abril – mayo 1879, esto último ya en la etapa bélica.

La presencia de extranjeros era notable, especialmente en las plantas de máquinas y de artillería; en ambos casos, con predominio de los de habla inglesa. Por ejemplo, en la *Unión* eran no menos del 79%, de los cuales a su vez el 49% era angloparlante. Tras hablar de los maquinistas y artilleros del *Huáscar*, dice Carvajal (1992) lo siguiente:

> El porcentaje de tripulación extranjera no bajó de 65%, pero cabe hacer notar que en comunicación alguna de los comandos de los buques, del Mayor de

> Órdenes del Departamento o del Comandante General de la Marina, por lo menos hasta diciembre de 1878, se mencionó que la mayoría de los artilleros fuesen chilenos, pues más bien se aprecia que no menos del 65% de ellos eran de habla inglesa.

El mismo autor explica que de 1868 a 1876, el *Huáscar* estuvo al mando de Grau, "imprimiéndole a este buque una mística especial, a pesar de todas las contradicciones en cuestiones de personal". Lo veremos reflejado al tratar de la campaña marítima.

Se llegaron a crear las escuelas de condestables y de maquinistas, casi en exacto paralelo con la fecha de la *Memoria* de Grau, la fundación de la escuela de condestables se dio el mismo día (2 de enero de 1878) y la de maquinistas el 31 de diciembre de 1877 (aunque fue publicada el 3 de enero de 1878). Pero aparecieron muy tarde para poder remediar la situación.

Alistamiento de la escuadra

El 1 de enero de 1879 llegó a Lima el aviso de la tensa situación existente entre Chile y Bolivia, lo que implicaba al Perú por ser aliado de esta desde 1873. Refiere Carvajal (2004) que tres días después el Comandante General de Marina, Contralmirante Antonio de la Haza, expidió instrucciones reservadas para los comandantes de buque a fin de "que en el menor tiempo posible, formulasen los pedidos por las municiones que necesitara la artillería y el armamento menor de cada uno de ellos", pero que como llegaron en distintas fechas solamente el 30 de enero el Mayor de Órdenes, Capitán de Navío Enrique Carreño, los pudo transmitir y dar un informe. Y no sería hasta el 14 de febrero, el mismo día en que las fuerzas chilenas desembarcaban en el puerto boliviano de Antofagasta, que el Consejo de Ministros decidiera alistar la Escuadra incluso durante los días festivos, repararla, examinar los buques y enganchar "la marinería que fuese necesaria, diciplinándola y poniéndola en condiciones de combate", según vemos en un extracto que reproduce Carvajal del acta respectiva. El tema de la crisis bélica se siguió tocando en los siguientes consejos, y en el del 28 de febrero se decidió adquirir uno o dos blindados iguales o mejores que los chilenos, doce torpedos automáticos Whithehead "y cuatro condestables de primera clase que debía remitirse sin pérdida de tiempo

por el istmo de Panamá". Así, el Capitán de Navío Ruperto Alzamora contrató en marzo en Inglaterra los servicios de los condestables Carlos Suer y William Leonard, y en abril los de Samuel Lockett y Samuel Ablet, los mejores que había logrado conseguir entre los licenciados de la Real Armada.

Repasemos ahora el estado de la Plana Menor de la Armada, principalmente de la Escuadra. La *Independencia* se hallaba en reparaciones desde enero de 1878, por lo que su personal estaba reducido al mínimo. Este mal concepto de la economía sería cobrado con usura. En la revista de enero sus maquinistas eran James Mc Rines (primer maquinista), John Randall (segundo maquinista), Pedro Falcón (cuarto maquinista) y Francisco Sifuentes (ayudante de máquinas). Además había 20 oficiales de mar, 8 artilleros de preferencia, 12 artilleros ordinarios, 21 marineros, 6 grumetes, 2 cabos de fogoneros, 17 fogoneros y 1 carbonero. En total, la Plana Menor de la fragata blindada sumaba 91 hombres. No tenía guarnición.

El 8 de febrero de 1879 se autorizó el traslado del condestable William Wallace del *Manco Cápac* (para el cual había sido contratado el 15 de noviembre de 1878) a la *Independencia*. A inicios de marzo la *Independencia* solamente contaba con 84 hombres, que no podían entrenarse y disciplinarse debido a las reparaciones. Por entonces parte de las cureñas de sus cañones se reparaba en la factoría particular que Samuel Cock tenía en Chucuito; hemos visto en el capítulo 2 que este maquinista servía en la Armada desde 1856. Del 7 de marzo al 14 de mayo se completó el personal, pero carecía de experiencia. El mismo 5 de abril de 1879 se autorizó la contratación de Archibald Mc Callum, quien se había presentado como voluntario; entró como cuarto maquinista. Otros incorporados a la Plana Menor de la fragata en el lapso de marzo a mayo fueron el tercer maquinista James Mc Carthy, los ayudantes de máquinas Juan C. Buendía y José M. Fuentes, y el condestable Samuel Lockett. Buendía (que en la misma obra de Carvajal aparece también como "Juan A. Buendía") ofreció sus servicios con motivo de la declaratoria de guerra. Mc Carthy fue contratado el 21 de abril como tercer maquinista (Carvajal lo refiere como "James M. Charly").

Al 12 de abril los maquinistas de la *Independencia* eran los siguientes: primer maquinista James Mc Rines, segundo maquinista Juan Dorward,

tercer maquinista Giuseppe Zignago, cuartos maquinistas Pedro Falcón y Archibald Mac Callum, y ayudante de máquinas Francisco Sifuentes (destacado en el *Talismán*). Además contaba con 26 oficiales de mar, 21 artilleros de preferencia, 32 artilleros ordinarios, 65 marineros, 62 grumetes, 20 fogoneros, 12 carboneros y 30 entre clases y soldados. Así, su Plana Menor sumaba 274 hombres.

Un amago de incendio ocurrió en la fragata blindada durante la noche del 25 al 26 de abril de 1879. Aunque no tuvo mayor efecto, hubo sospecha de sabotaje por parte de cuatro supuestos mejicanos que habían sido embarcados por la Capitanía del Callao y que según el Comandante More fueron "reconocidos como chilenos por los individuos del gremio de fleteros", aunque no hablaban con acento chileno. Se llamaban José Escobedo, Juan Pizarro, José García y Evaristo Pérez. Enganchados en marzo, dos eran marineros y dos carboneros; después resultó que uno de aquellos marineros era de Huamachuco y tenía familia en el Callao. Aunque fuera del ámbito naval, cabe también mencionar que el mismo mes, días después de la declaratoria de guerra, se incendió en Lima a la una de la madrugada el arco del puente adyacente a Palacio de Gobierno, que ostentaba el escudo nacional, un reloj y la inscripción "DIOS Y LA PATRIA"; el siniestro fue ocasionado "por unos villanos", a decir de Ismael Portal (1932), de cuyo relato extraemos las líneas que siguen:

> El fuego arreciaba. Decíase que había partido, como un huracán, de la pastelería contigua donde trabajaban varios operarios de nacionalidad chilena…
>
> A las dos de la mañana, fiel y noblemente marcada la hora en la propia esfera, el magnífico reloj de nuestros viejos amores daba en tierra con estrépito indecible, en medio de la apenada vocinglería de millares de ciudadanos.

El 14 de mayo de 1879 la *Independencia* contaba con una Plana Menor de 335 hombres: 34 oficiales de mar, 23 artilleros de preferencia, 24 artilleros ordinarios, 60 marineros, 55 grumetes, 1 primer maquinista (Tomás Wilkins), 1 segundo maquinista (Juan Darward), 2 terceros maquinistas (Giuseppe Zignago y James Mc Carthy), 2 cuartos maquinistas (Pedro Falcón y Archibald Mc Callum), 3 ayudantes de máquinas (Francisco Sifuentes, Juan C. Buendía y José Manuel Fuentes), 4 cabos de fogoneros, 20 fogoneros, 12 carboneros, 31 clases y soldados del Ejército y 60 clases

y soldados de la columna Constitución. Dentro de ellos había 57 con apellido anglosajón (eran el 44% dentro de la planta de máquinas y 49% en la de artillería, y también un par de timoneles, de un total de cuatro) y además algunos franceses, italianos y griegos. En todo lo hasta aquí referido acerca de la fragata blindada nos basamos principalmente en Carvajal (2004), y en menor medida en López Martínez (1988). Ortiz y Castañeda (2007)refieren además a un cuarto maquinista Francisco Lecaros que sirvió en la fragata hasta su pérdida el 21 de mayo de 1879, pero no aparece entre los maquinistas que nombran López Martínez ni Carvajal ¿Tal vez sea una confusión y se trate del ayudante de máquinas Francisco Sifuentes? Lo curioso es que en la lista de revista del 15 de mayo del *Talismán* hallamos también a Sifuentes ¿regresaría a la *Independencia* cuando zarpó al siguiente día?

En la lista de revista del 14 de enero de 1879 del *Huáscar* que cita Carvajal figuran 20 oficiales de mar, 10 artilleros de preferencia, 2 artilleros ordinarios, 18 marineros, 5 grumetes, 1 segundo maquinista 1 cuarto maquinista, 4 cabos de fogoneros, 9 fogoneros, 3 carboneros y 29 clases y soldados del Ejército. Los maquinistas eran Carlos A. Fontaine (segundo maquinista) y Domingo Quiroga (cuarto maquinista, destacado en el *Chalaco*), según López Martínez (1988), quien presenta también los nombres de 13 oficiales de mar: segundo contramaestre Rudecindo Luciano, primer guardián José Lima (había combatido en Pacocha), primer guardián Tiburcio Ríos (moriría en Angamos), primer carpintero José Santibáñez, segundo carpintero Tomás Salazar (combatiría en Angamos), primer calafate Luis Landa (combatiría en Angamos), primer condestable Ramón Navarro, herrero William "Mitchell" (combatiría en Angamos), bocafragua José M. Frías, farmacéutico Manuel M. Vargas, maestre de víveres Augusto Céspedes, despensero Manuel Mejía (combatiría en Angamos), patrón de lancha Tomás Proaño (combatiría en Angamos).

El 21 de febrero se contrató como maquinista del *Huáscar* a "Guillermo Fitzsimons", según Carvajal. Este es el mismo William Fitz Simon que combatiera el 2 de mayo de 1866 en el *Sachaca*, ya fuera como grumete o ya como maquinista. A inicios de marzo de 1879 el *Huáscar* tenía una dotación de 69 hombres, incompleta y falta de entrenamiento. El 13 de marzo el *Huáscar* y el *Manco Cápac* ejercitaron su artillería en la isla

San Lorenzo; el primero no disparaba desde la rebelión de 1877. Quince días después Miguel Grau reasumió el comando del *Huáscar*. Además de la falta de personal, halló que casi todos los tripulantes eran débiles y que muchos se mareaban. En la lista de revista del 1 al 12 de abril los maquinistas eran el primer maquinista Guillermo "Fistziman", el segundo maquinista Carlos Fontaine, el tercer maquinista Emilio Valladares, los cuartos maquinistas Henry "Leuer" y Domingo Quiroga (del *Chalaco*), el ayudante de máquinas Augusto Matheus y el calderero Eduardo Glaspy (otro documento lo refiere como ayudante de máquinas). Antes de fin de mes se agregaría el cuarto maquinista Nicanor de los Ríos, debiendo resaltarse que De los Ríos no recibía sueldo debido a que así lo había solicitado. Los oficiales de mar eran los siguientes: primer contramaestre Nicolás Dueñas, segundo guardián Francisco Sena, segundo guardián Pablo Boza, primer carpintero Luis Landa, segundo carpintero Ignacio Martínez, primer calafate Vicente Huailupo, herrero "Williams" Michel, maestre de víveres Manuel Mejía, cocinero de equipaje Rufino Estelo, cocinero de segunda cámara Francisco Pérez, mayordomo de cámara Manuel Pineda, cabo de timoneles Henry Ward, cabo de luces Juan Solari y farmacéutico José Flores.

Los artilleros de preferencia eran 11, de los que López Martínez (1988) nombre a seis: James Anderson, Jhon [*sic*] Gómez, Georgy Peeter [*Peter*], José Gómez, Atanasio Colalleraz [*Caloyeras*] y Francisco Spiell. Los artilleros ordinarios eran los siguientes: Williams Nories [*Norris*], Eleodoro Dávila (veterano de Pacocha), José Quesquén, Apolinario Salazar, Juan Chunga, Henry Smith, Tomás Salazar, Faustino Colán y Simón Hurtares.

Marineros: Feliciano González, Aniceto Rivas, Pedro Unanue, Máximo Rentería, Enrique Ramírez, Manuel Cárdenas, Ruperto Siles, John Henry Gil, Juan Márquez, Ramón Ruiz, Nieves Espinoza, José Valdivieso, Andrés Gordillo, Juan Arroyo, Simón Ponce, José Laiton, Juan García, José Suárez, Santos Beltrán, José Olaya, Pedro Rodríguez, Juan de Dios Marquina, Tomás Esteves, Pablo Villanueva, Jacinto López, Nicolás Bonilla, Lorenzo Villarosa [*Villa Rosa*], Manuel Pérez, José Velásquez, Alcides Gutiérrez, Manuel Álvarez, Tomás Godos, Mariano Portales, Henry Verguesse, Miguel Medrano, Anselmo Camba, Aparicio Robles, Miguel Vásquez, Manuel Gordillo, Manuel Beltrán, José Aniceto, Manuel Echerre, Manuel

Piminchumo, Pedro Díaz, Francisco Cáceres, Manuel Ucañán, Mercedes Carrasco, Manuel Castro, Domingo Ucañán y Ventura Díaz.

Grumetes: Carlos Vilela, Francisco Aguilar, Dámaso León, Estanislao Polanco, Casimiro Siles, Arturo Masías, Lizardo Aguirre, Mariano Ibarra, Cipriano Gómez, Carlos Mera, Francisco Arciniega, Alberto Medina y Julio Espinoza.

Cabos de fogoneros: Duncan Leviton, Charles Estivenson [*Stevenson*], James Mc Carthey y John Thompson.

Fogoneros: Alejandro Monroe, Gregorio Alzamora, Ramón Galicia, Carmen Vásquez, Tomás Butron, Isidro Alcíbar, Eduardo Green, José Celendón, Lino Arias, John Richardson, Andrés Mc Coll [*Mac Call*] y Manuel Verdesoto (veterano de Pacocha).

Carboneros: Alejandro Erton, James Gumetri, José Morales, José Castro, Tiburcio Ríos, Toribio Astudillo, Manuel Balbino, John Donovan y Juan Dávila.

Clases del batallón Ayacucho: sargento primero Manuel Hurtado, cabo primero Silverio Chuiquiconso [*Chuquiconsa*], cabo segundo Julio Villanueva, cabo segundo Francisco Valdivia, cabo segundo Bernardino Solorio [*sic*] y corneta Gregorio Zúñiga.

Soldados del batallón Ayacucho: Amaro Plaza, Hipólito Beltrán, Domingo Rivera, Manuel Pérez, José Calderón, Manuel Pizarro, Pascual Mena, Celestino Valdivia, Guillermo Barrios, Mariano Inga, Faustino Falconí, Tomás Flores, Víctor Vargas, Manuel López, Ancaleto Alarcón y Fidel Talavera.

Tropa de la columna Constitución: Segundo Calderón, Francisco Llanos, Francisco Moreno, José Cortés, Juan Chunga, Juan Vilarreal, Ramón Piedra, Narciso López, Francisco Milán, Quiterio Gallardo, Manuel Montezuma, Juan Calvo, José Rivera, Basilio Chávez, Tomás Ramos, Manuel Ruiz, Manuel Rubí, José Menchola, Eusebio Gómez, Apolinario León, José Aguilar, Pedro Zapati [*sic*], Clemente Lima, José Estrada y José M. González.

En total sumaban 176 hombres de la Plana Menor al 12 de abril.

Cuatro días después tanto el *Huáscar* como los monitores entrenaron su artillería en la isla San Lorenzo; el primero descargó ocho tiros satisfactoriamente. Otra vez se desplazaron las tres naves a dicha isla para nuevos ejercicios del 26 al 30 de abril, la *Independencia* se sumó el 27; el

Huáscar no solamente probó su artillería sino que hubo otros ejercicios, especialmente zafarranchos de combate. De hecho, estos se efectuaban casi a diario de día y de noche. Incluso los zafarranchos del 13 de abril y el 1 de mayo contaron con la presencia del Presidente Prado. Asimismo durante abril y mayo el personal de la Maestranza y de la Factoría Naval trabajaba a diario en el buque.

El 14 de enero de 1879, cuando la *Unión* patrullaba el litoral tarapaqueño, contaba con 20 oficiales de mar, 8 artilleros de preferencia, 2 artilleros ordinarios, 28 marineros, 46 grumetes, 1 primer maquinista (James Wallace), 2 terceros maquinistas (Pedro L. Storace y otro que no nombra López Martínez, seguramente era Alfredo Ravis), 1 cuarto maquinista (Frederick Bullack), 4 cabos de fogonoreos, 13 fogoneros, 4 carboneros, y 25 entre clases (sargento segundo Mateo Collantes, corneta Manuel Politano y cabo primero Antonio Zegarra) y soldados de la guarnición. En total su Plana Menor sumaba 154 hombres. De ellos 29 tenían apellido anglosajón; dentro de la planta de máquinas lo tenía el 84% y en la de artillería el 30%. Apunta Carvajal que a inicios de enero se estaba gestionando el ascenso del tercer maquinista Alfredo Ravis, cuyo contrato ya había vencido pero seguía sirviendo.

El 15 de febrero la Comandancia General dispuso que las tripulaciones de la *Unión* y la *Pilcomayo* se disciplinaran mañana y tarde y que efectuaran ejercicios de tiro; asimismo, que los prefectos de Arequipa y Tarapacá aportaran fondos para enganchar tripulantes que completaran las dotaciones de ambas naves. En Iquique fueron contratados 8 marineros, sin que el Prefecto pudiera aportar fondos. No se sabe si los ejercicios de tiro se concretaron, la corbeta no disparaba desde 1877. La *Unión* arribó de regreso al Callao el 13 de marzo; una semana después el Inspector de Máquinas Samuel Cock y el Director de Obras de la Factoría de Bellavista, Jorge Soulsby, informaron acerca del estado de sus calderas.

En el estado general de dicha corbeta del 1 de abril de 1879 figuran los maquinistas James Wallace (primer maquinista), Alfred Ravis (segundo maquinista), Pedro L. Storace (tercer maquinista) y Federick Bullack (cuarto maquinista). Además 1 contramaestre, 4 guardianes, 1 condestable, 1 armero, 1 carpintero, 1 calderero, 1 herrero, 3 cocineros, 1 cabo de timoneles, 1 cabo de timoneles, 1 farmacéutico, 1 maestre de víveres, 1 despensero, 1 ¿mayordomo?, 10 artilleros de preferencia, 5

artilleros ordinarios, 40 marineros, 60 grumetes, 1 bocafragua, 4 cabos de fogoneros, 1 fogonero, 6 clases y 19 soldados. Se consigna como total 189, aunque sumando a los anteriores 8 oficiales, 2 guardiamarinas, 1 contador y 1 cirujano la suma solamente da 181. Vemos que el ascenso de Ravis había procedido.

La *Unión* zarpó del Callao en la madrugada del 8 de abril de 1879 junto con la *Pilcomayo* y regresó el 17 de abril. Para el 15 de abril la *Unión* contaba con 20 oficiales de mar, 11 artilleros de preferencia (en otra parte figuran 6), 4 artilleros ordinarios (en otra parte figuran 3), 41 marineros, 62 grumetes, 1 primer maquinista (James Wallace), 1 segundo maquinista (Alfredo Ravis), 1 tercer maquinista (Pedro L. Storace), 1 cuarto maquinista (Federico Bullack), 4 cabos de fogoneros, 15 fogoneros, 8 carboneros, 25 clases y soldados del batallón Callao Nro. 4, y 2 sargentos primeros, 4 sargentos segundos, 4 cabos primeros, 2 cabos segundos y 22 soldados de la columna Constitución. En total la Plana Menor de la corbeta sumaba 222 o 228 hombres. Había 42 o 43 con apellido anglosajón; su porcentaje en la planta de máquinas se mantenía y en la de artillería bajó a 20%. La cantidad de artilleros era insuficiente.

Entre abril y julio se incorporaron a la *Unión* los tripulantes James Killey y Ballard. El contrato del segundo maquinista Alfredo Ravis se renovó el 9 de mayo. El 23 de mayo faltaban 64 marineros, 4 fogoneros y 4 carboneros. Durante mayo y junio el personal de la factoría de la PSNC y el de la factoría de Cock reparaban la nave. Hacia junio la dotación de la corbeta sumaba 155 hombres, que subieron a 177 en julio (rozando la cifra requerida de 180). El 26 de dicho mes el *Huáscar* fue apoyado por la *Unión* con el envío de 34 tripulantes para su carena. La tripulación realizaba ejercicios de operación de la artillería y con las armas menores.

La *Pilcomayo* zarpó del Callao el 12 de enero de 1879 y regresó el 19 de marzo; se desplazó por los litorales de Arequipa, Moquegua, Tacna y Tarapacá. Su Plana Menor según la lista de revista del 15 de enero era la siguiente: 15 oficiales de mar, 1 artillero de preferencia, 16 marineros, 63 grumetes, 1 primer maquinista (John Gregory), 1 segundo maquinista (Alfredo Ward), 1 tercer maquinista (Thomas Hughes, que estará en Angamos), 1 cuarto maquinista (Benjamín Portal), 4 cabos de fogoneros, 7 fogoneros, 6 carboneros y 1 soldado. Ello totaliza 117 hombres, de los que 20 llevan apellido anglosajón; en la planta de máquinas, el 61%

tiene apellido anglosajón. Nótese que apenas había 1 artillero, cuando se requerían 26.

Ante lo dispuesto el 15 de febrero de 1879, la cañonera realizó en la segunda mitad del dicho mes un ejercicio de tiro; hasta entonces solamente había ejercitado su artillería en el combate de Punta Pichalo. Asimismo, del 2 al 7 de marzo trasladó tropas de Mollendo a Iquique. Por esas fechas su dotación era de 108 hombres (se acercaba a la cifra requerida de 125). Cuando zarpó con la *Unión* en la madrugada del 8 de abril llevó como guarnición 35 hombres de la columna Constitución, según Carvajal. Para la revista del 15 de abril la cañonera tenía una Plana Menor compuesta por 15 oficiales de mar, 3 artilleros de preferencia, 4 artilleros ordinarios, 15 marineros, 77 grumetes, 1 primer maquinista (John Gregory), 1 segundo maquinista (Alfred Ward), 1 tercer maquinista (Thomas Hughes), 1 cuarto maquinista (Benjamín Portal), 4 cabos de fogoneros, 9 fogoneros, 6 carboneros y 1 soldado corneta de guarnición del batallón Nro. 4. En total, 138 hombres, de los que 23 o 26 llevaban apellido anglosajón. En la planta de artillería, cuya falta de personal seguía siendo grave, el 60% era de apellido anglosajón, mientras en la planta de máquinas el porcentaje se mantenía. Llama la atención que no aparezcan los soldados de la Columna Constitución en esta lista de revista cuyas cifras presenta Carvajal (2004). López Martínez (1988) menciona al farmacéutico Lorenzo Samamé en la lista de revista del 1 al 12 de abril (debe de ser uno de los 15 oficiales de mar referidos por Carvajal).

La lista de revista del 14 de mayo de la *Pilcomayo* muestra la siguiente Plana Menor: 16 oficiales de mar, 4 artilleros de preferencia, 10 artilleros ordinarios, 17 marineros, 69 grumetes, 1 primer maquinista, 2 segundos maquinistas, 1 cuarto maquinista, 4 cabos de fogoneros, 10 fogoneros, 5 carboneros y 1 soldado. Sumaban 140 hombres. La falta de artilleros aún era notoria. Pero el mismo Carvajal menciona que en mayo (sin especificar el día) los maquinistas eran John Gregory (primer maquinista), Alfred Ward, Toribio Gutiérrez (segundos maquinistas), Benjamín Portal y Ernesto Molina (cuartos maquinistas), por lo que o bien uno de ellos dejó la nave antes del 14 o bien se dio de alta después.

Durante junio, estando en el Callao, la cañonera efectuó ejercicios de tiro (cuatro) y otros. En cuanto a los monitores, el 6 de marzo de 1879 fue dado

de baja el primer maquinista del *Manco Cápac*, José Armstrong (veterano de Abtao), por su tendencia al alcoholismo (aunque posteriormente serviría en el Arsenal y en la lancha *Alianza* según Ortiz y Castañeda (2007), que lo registran como John William Armstrong); lo reemplazó Thomas Colquhoum, quien se venía desempeñando como segundo maquinista del *Chalaco* y fue ascendido. Este monitor probó su artillería, después de cinco años, el 14 de marzo de 1879 en la isla San Lorenzo, con buen resultado. Los timoneles eran nuevos y necesitaban practicar. Pero el monitor se vio impedido de navegar, ya que el 27 de marzo Cock y Soulsby informaron sobre la reparación requerida por las calderas del monitor. La dotación del mismo en dicho mes era apenas de alrededor de 30 hombres. Hacia abril se incorporaron el segundo maquinista Arthur Bryan, el cuarto maquinista James Bonar y los ayudantes de máquinas Pablo Arias y Manuel Salas; se transfirió a la *Unión* a los fogoneros Thomas Mathewman y Eduard Mc Goven. Bonar fue contratado el 17 de abril para servir por un año en la Escuadra.

En la lista de revista del 12 de abril de 1879 la Plana Menor del *Manco Cápac* era la siguiente: 11 oficiales de mar, 9 artilleros de preferencia, 8 artilleros ordinarios, 26 marineros, 10 grumetes, 1 primer maquinista, 1 segundo maquinista, 3 terceros maquinistas, 2 cabos de fogoneros, 11 fogoneros, 4 carboneros, 13 clases y soldados del Ejército y 20 soldados de la columna Constitución. El total era de 119 hombres. Existe aquí una divergencia con respecto a los maquinistas que según López Martínez (1988) consigna la lista de revista del 1 al 12 de abril: primer maquinista Thomas Colquhoum, segundo maquinista Aníbal Alayza, tercer maquinista Manuel Hidalgo, cuarto maquinista Richard Treneman, cuarto maquinista Charles Thomas (este último firmó contrato el 7 de abril para servir por un año). Es decir, Carvajal (2004) menciona 3 terceros maquinistas mientras López Martínez señala 1 tercer maquinista y 2 cuartos maquinistas. Llama la atención que Treneman, habiendo combatido en Abtao como primer maquinista figure trece años después como cuarto maquinista, rango con el que ingresó al servicio en 1865. Asimismo, según López Martínez la revista del 1 al 12 de abril incluyó al farmacéutico Eustaquio del Pozo (podría ser uno de los 11 oficiales de mar de la versión de Carvajal). Poco después, el *Manco Cápac* probó su artillería (16 de abril).

Al mes siguiente, el 14 de mayo, la lista de revista registró la siguiente Plana Menor: 11 oficiales de mar, 10 artilleros de preferencia, 9 artilleros ordinarios, 22 marineros, 10 grumetes, 1 primer maquinista (Thomas Colquhoum), 1 segundo maquinista (Aníbal Alayza), 3 terceros maquinistas (Manuel Hidalgo, Richard Treneman y Carlos Tomás), 1 cuarto maquinista (James Bonar), 2 ayudantes de máquinas (Manuel Salas y Pablo Arias), 4 cabos de fogoneros , 15 fogoneros, 6 carboneros, 14 clases y soldados del Ejército y 20 soldados de la columna Constitución. Del total de 129 hombres, 37 tenían apellido anglosajón; asimismo, en la planta de máquinas un 58% y en la de artillería un 70% llevaba apellido anglosajón. No figura Arthur Bryan en la lista del 14 de mayo; su contrato venció el 19, pero se le renovó por seis meses como segundo maquinista del *Manco Cápac*. Aunque los artilleros eran más que los de su gemelo *Atahualpa*, tampoco eran suficientes. El *Manco Cápac* probó nuevamente su artillería el 4 de junio, con resultados satisfactorios, junto con su gemelo; en esta ocasión también hubo ejercicios de fusilería por parte de la marinería y guarnición del *Manco Cápac*.

A su vez, la dotación del *Atahualpa* a inicios de marzo de 1879 era de unos 39 hombres; para fines de mes seguía incompleta y no estaba entrenada. El 4 de febrero de 1879 fueron enviados al Parque General de Artillería los rifles Remington del monitor porque no contaba con un armero que los conservase; fueron reemplazados por rifles peruanos (Castañón). Esta nave, que no realizaba ejercicios de tiro desde octubre de 1877, probó su artillería en la isla San Lorenzo el 11 de marzo de 1879, con éxito. Sin embargo hubo que lamentar el accidente que sufrió al regreso el primer ingeniero Federico (o Fernando) Rondón, cuyo brazo izquierdo quedó destrozado y luego sería amputado. Para mayor desgracia, se trataba del único primer maquinista peruano. El 4 de abril se contrató como primer maquinista al escocés Roberto Reid, quien había ofrecido sus servicios; tenía experiencia en la PSNC desde 1872 y un certificado del Consejo del Almirantazgo Británico de dicho año. Por una sentencia del Tribunal Anglo Chileno de 1884 se sabe que Reid había nacido en Ayr, Escocia, el 29 de junio de 1845. Lo extraño es que manifestara que del 16 de abril de 1879 al 20 de marzo de 1881 había sido superintendente de la fábrica de gas de Chorrillos, pueblo en que vivía con su esposa, pues ello parece contradecirse con su incorporación a la

Marina. También durante la primera quincena de abril de 1879 fueron incorporados al *Atahualpa* José Federico López (cuarto maquinista) y Antonio Martínez (ayudante de máquinas).

En la revista del 12 de abril consta la siguiente Plana Menor del *Atahualpa*: 12 oficiales de mar, 3 artilleros de preferencia, 4 artilleros ordinarios, 17 marineros, 5 grumetes, 1 primer maquinista (Roberto Reid), 1 segundo maquinista (Fidel "Larriva"), 1 tercer maquinista (Clodomiro González), 1 cuarto maquinista (Santiago Castillo), 8 fogoneros, 5 carboneros, 13 clases y soldados del Ejército y 17 soldados de la Columna Constitución. En total sumaban 88 hombres. En realidad, el segundo maquinista era Fidel de la Riva Herrera, veterano combate del 2 de mayo de 1866 según se vio en el capítulo 2. El 16 de abril el *Atahualpa* probó satisfactoriamente su artillería y el 4 de junio la volvería a probar juntamente con su gemelo *Manco Cápac*; asimismo en mayo y junio los tripulantes de ambos monitores realizaban otros ejercicios.

En la lista de revista del *Atahualpa* del 14 de mayo de 1879 figuran 12 oficiales de mar, 3 artilleros de preferencia, 3 artilleros ordinarios, 28 marineros, 2 grumetes, inspector de máquinas Fernando Rondón (a pesar de la amputación), primer maquinista Roberto Reid, segundo maquinista Fidel "Larriva", tercer maquinista Clodomiro González, cuartos maquinistas Santiago Castillo y José F. López, ayudante de máquina José Martínez, caldereros Carlos Carranza, Néstor Larriva y Erasmo Fuentes, 11 fogoneros, 9 carboneros, 13 clases y soldados del Ejército y 15 clases y soldados de la Columna Constitución. Sumaban 106 hombres de la Plana Menor, de los que solamente 7 tenían apellido anglosajón, y en la planta de máquinas apenas 1; era un caso excepcional. En un momento no bien precisado por Carvajal, al parecer en la primera quincena de mayo, se incorporó el condestable Samuel Albeth [*Ablett*], contratado en Inglaterra. Los artilleros no bastaban, para el 14 de mayo eran solamente 6 más un condestable, cuando cada monitor requería de 36 a 54 hombres para operar la torre de artillería; calcula Carvajal que marineros y soldados suplirían los puestos.

En cuanto a los transportes, según la lista de revista del 15 de enero de 1879, referida por Carvajal, el vapor *Chalaco* contaba con 13 oficiales de mar, 7 artilleros de preferencia, 5 artilleros ordinarios, 8 marineros, 9 grumetes, 1 primer maquinista (Benjamín Botsford), 1 segundo

maquinista (Tomás Colquhoum), 1 tercer maquinista (John Driscol), 2 cuartos maquinistas (Benjamín Barraza y Domingo Quiroga, este último del *Huáscar*), 4 cabos de fogoneros, 14 fogoneros, 7 carboneros y 12 clases y soldados de guarnición. En todo, 84 hombres de la Plana Menor. Algunos de los oficiales de mar son nombrados por López Martínez (1988): segundo contramaestre Juan Hundido, primer guardián Domingo Bermúdez, segundo carpintero Felipe Scholmory, farmacéutico Julián Mejía. Según Carvajal en la lista de revista del 11 de abril el *Chalaco* contaba con 14 oficiales de mar, 9 artilleros de preferencia, 2 artilleros ordinarios, 12 marineros, 12 grumetes, 1 primer maquinista (Benjamín Botsford), 1 segundo maquinista (John Randall), 1 tercer maquinista (John Driscoll), 1 cuarto maquinista (Benjamín Barraza), 4 cabos de fogoneros, 13 fogoneros, 9 carboneros y 12 clases y soldados de guarnición. Ello sumaba 91 hombres. El mismo autor refiere la siguiente Plana Menor para la lista de revista del 14 de mayo: 15 oficiales de mar, 8 artilleros de preferencia, 4 artilleros ordinarios, 10 marineros, 23 grumetes, 1 primer maquinista (Benjamín Botsford), 1 segundo maquinista (John Randall), 1 tercer maquinista (John Driscoll), 1 tercer maquinista (Santiago Fulton), 1 cuarto maquinista (Domingo Quiroga), 4 cabos de fogoneros, 13 fogoneros, 6 carboneros y 11 clases y soldados de guarnición. En total, 99 hombres. Afirma Carvajal que en la dotación del *Chalaco* había 25 hombres con apellido anglosajón, de los que 23 estaban en la planta de máquinas. Uno de ellos, James Fulton, había sido contratado el 13 de abril como tercer maquinista. Otro, el primer maquinista Botsford, era veterano de Abtao y del largo remolque de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* desde Estados Unidos, según se ha visto.

En la lista de revista del 12 de abril de 1879, según Carvajal, el vapor *Limeña* contaba con 12 oficiales de mar, 7 artilleros de preferencia, 4 artilleros ordinarios, 19 marineros, 14 grumetes, 1 primer maquinista (William Walker), 1 segundo maquinista (James Lancie), 1 tercer maquinista (Peter Mills), 1 cuarto maquinista (Gabriel Portal), 3 cabos de fogoneros, 15 fogoneros, 11 carboneros y 12 clases y soldados de guarnición. En total, 101 hombres de la Plana Menor. López Martínez (1988) menciona al farmacéutico Abel Oliveira en la lista de revista del 1 al 12 de abril, seguramente uno de los 12 oficiales de mar que refiere

Carvajal. Para la revista del 14 de mayo contaba el *Limeña* con 14 oficiales de mar, 8 artilleros de preferencia, 4 artilleros ordinarios, 23 marineros, 23 grumetes, 1 primer maquinista (William Walker), 1 segundo maquinista (James Lancie), 1 tercer maquinista (Peter Mills), 1 cuarto maquinista (Gabriel Portal), 2 cabos de fogoneros, 12 fogoneros, 13 carboneros y 12 clases y soldados de guarnición. Al total de 115 hombres de la Plana Menor cabría agregarle 18 marineros que, conforme consigna Carvajal, se hallaban "depositados".

Asimismo, en la lista de revista del vapor *Talismán* del 15 de enero de 1879 consultada por Carvajal (2004) aparece la siguiente Plana Menor: 7 oficiales de mar, 4 artilleros de preferencia, 3 artilleros ordinarios, 10 marineros, 3 grumetes, 1 primer maquinista 1 cuarto maquinista, 1 ayudante de máquinas, 1 cabo de fogoneros, 6 fogoneros, 3 carboneros, 9 clases y soldados del Ejército y 11 soldados de la columna Constitución. En suma, 60 hombres. Según López Martínez (1988) en la lista de revista del 1 al 12 de abril de 1879 figuran los maquinistas Samuel Mac Mahon (primer maquinista, luego combatiría en Angamos), Emilio Agreda (cuarto maquinista) y Francisco Sifuentes (ayudante de maquinista, de la *Independencia*). De sus oficiales de mar menciona al primer guardián José Garibaldi, el segundo guardián Cayetano Soriano y el despensero Guillermo Higginson. Este último debe de ser Guillermo Higginson Drinot, hermano del Alférez de Fragata Elías Higginson Drinot que hemos mencionado al hablar de su participación en la rebelión del *Huáscar* cuando se desempeñaba como profesor de la Escuela de Aprendices. Conforme vimos en el capítulo 2, Guillermo Higginson había combatido en el 2 de mayo como Cadete de infantería; aunque su presencia en el *Talismán* como despensero aclara por qué no continuó su carrera militar, surgen las dudas acerca de por qué optaría por entrar a la Armada y por qué no lo hizo en condición de Aspirante o de Guardiamarina. Se inmolaría en la batalla de Miraflores como Subteniente del Guarnición de Marina. En la lista de revista del 15 de mayo, según refiere Carvajal, aparecen 11 oficiales de mar, 4 artilleros de preferencia, 4 artilleros ordinarios, 12 marineros, 4 grumetes, 1 primer maquinista (Santiago Pizarro), 1 cuarto maquinista (Emilio Agreda), 2 ayudantes de máquinas (Francisco Sifuentes y Luis Nemesio Burga), 2 cabos de fogoneros, 5 fogoneros, 4 carboneros, 9 clases y soldados del Ejército y 11 soldados

de la columna Constitución. En total, 70 hombres, llamando la atención que en este caso ningún maquinista era anglosajón.

Por último en cuanto a transportes, el vapor *Oroya* se adquirió el 26 de marzo de 1879 e izó la bandera peruana el 22 de abril. En la lista de revista de mayo de dicho año contaba con 17 oficiales de mar, 6 artilleros de preferencia, 6 artilleros ordinarios, 14 marineros, 14 grumetes, 1 primer maquinista (Jaime Mac Kenne), 1 segundo maquinista (Jorge W. Stevens; también alude Carvajal a un segundo maquinista "Williams G. L. Stevens" contratado el 5 de mayo sin especificar el buque, debe de ser el mismo), 1 tercer maquinista (Guillermo Stokes, también referido como "Guillermo L. Stocks", contratado el 15 de mayo), 1 cuarto maquinista (Alejandro Guillespie), 4 cabos de fogoneros, 13 fogoneros, 10 carboneros y 17 soldados de la columna Constitución. En total 105 hombres de la Plana Menor, aunque hay que anotar que en este como en otros casos Carvajal consigna al personal de la columna Constitución sin especificar si algunos eran oficiales o clases, por lo que en tales ocasiones usamos el término "soldados" de modo genérico.

Respecto a los buques auxiliares brinda algunos datos López Martínez. En la lista de revista del 14 de enero de 1879 del vapor *Luisa* además de su comandante figura el maestre Teodoro Cárdenas. Refieren Ortiz y Castañeda (2007) que Teodoro Cárdenas Noblecilla había nacido en Paita en 1849 y que se embarcó como maestre de víveres del *Limeña* al estallar la contienda, así como que pasaría después a la *Pilcomayo*; agregaran que estuvo casado con Elisa Alzamora Villajuan y que una calle de la urbanización Santa Beatriz (en Lima) fue nombrada en su honor. En la lista de revista del 1 al 12 de abril el *Luisa* contaba con dos oficiales y dos marineros, además del comandante. El pontón *Pachitea* figura en la lista de revista del 14 de enero de 1879 con la siguiente Plana Menor: primer guardián Feliciano Rovira, cocinero de equipaje José Octavio Gálvez, artillero de preferencia Juan Nicolás, artillero de preferencia Jorge Yape, marinero José Mariano Delgado, sargento segundo Manuel Corrales, cabo primero Lucas Palomino, cabo segundo Juan García, cabo segundo Blas Morris, corneta Luis Zegarra y 14 soldados. En tanto que, también en enero, en el pontón Nro. 2 todo el personal se reducía al primer guardián Santiago R. Ferreyra, el fogonero José Soto y el marinero Tomás Ormeño. En el pontón *Meteoro*, donde funcionaba la Escuela Preparatoria Naval,

aparte de los alumnos y personal de dicho plantel el 14 de enero de 1879 había 2 oficiales de mar, 6 artilleros de preferencia, 1 artillero ordinario, 8 marineros y 3 grumetes.

El *Marañón*, aparte del plantel de la Escuela Naval, contaba en la lista de revista del 1 al 12 de abril de 1879 con 4 oficiales de mar, 2 artilleros ordinarios y 6 marineros; dentro del plantel eran empleados subalternos el farmacéutico Manuel Valderrama, el mayordomo Antonio López, el cocinero Antonio Zuloaga, el ayudante de cocina José La Rosa, el sirviente Manuel Mendoza y el sirviente José Manuel.

Acerca de la *Apurímac*, anota Carvajal (2004) que del 22 al 26 de enero de 1879 se realizaron los exámenes de la Escuela de Grumetes, aunque en privado porque los alumnos aún no habían recibido el vestuario que debía de llegarles de Europa, lo que impedía que se presentaran en público. Culminaron el 26 y se realizaron ante el jurado presidido por el Capitán de Navío Miguel Ríos, quien aseguró en su informe que el número de alumnos no pasaba de 196 y que los resultados fueron satisfactorios. En especial destacó el desempeño de los 15 alumnos de la sección o Escuela de Condestables; no obstante, no todos cumplían los requisitos para incorporarse como tales. Doce de ellos conformaron la primera promoción de condestables, que se distribuyó así a mediados de febrero por indicación verbal del propio presidente Prado: 4 a la *Independencia*, 3 al *Huáscar*, 2 a la *Unión* y 1 a la *Pilcomayo*, mientras 2 quedarían en la Escuela de Grumetes. Durante el año escolar de 1878 habían pasado a la Escuadra 54 grumetes. Según la lista de revista del 1 al 12 de abril de 1879, referida por López Martínez (1988), la *Apurímac* tenía 151 alumnos. Carvajal comenta que en enero eran 425 alumnos y que la diferencia de dicho mes al de abril se debió sobre todo a su embarque en los buques. Pero incluso así en marzo de 1879 faltaban unos 600 hombres para completar dotaciones: oficiales de mar, artilleros de preferencia y ordinarios, marineros, carboneros y fogoneros. Así lo afirma el último autor citado, quien agrega que en cada buque había "entre un 30 a 40 % de gente de habla inglesa y de otras nacionalidades". Para concluir con las unidades auxiliares, cabe agregar a la lancha *Urcos* (cisterna), que según López Martínez (1988) contaba en la primera quincena de abril con 1 patrón, 1 cuarto maquinista y 1 fogonero.

En tierra, según la lista de revista del 1 al 15 de abril de 1879 referida

por López Martínez (1988), el Arsenal contaba con 1 constructor naval, 1 inspector de máquina (Samuel Cock), 1 maquinista auxiliar, 1 primer contramaestre, 1 segundo contramaestre, 1 segundo condestable, 1 primer carpintero, 1 segundo carpintero, 1 segundo calafate, 1 herrero, 1 primer guardián, 1 segundo guardián, 1 patrón de lancha, 1 bocafragua, 1 cocinero de equipaje, 1 artillero ordinario y varios marineros. Asimismo, entre el personal de la Factoría de Bellavista ubicamos a Jorge B. Soulsby como director de obras; recuérdese que venía sirviendo desde la década de 1860. Aparte de estas dependencias, había también personal de la Plana Menor en las distintas capitanías del litoral y en las baterías del Callao.

Ya estallada la guerra, el 7 de abril se acuarteló la columna Constitución, que si bien pertenecía a la Guardia Nacional, estaba integrada por gente de mar que trabajaba en el puerto del Callao. Sus jefes, oficiales y soldados ofrecían sus servicios en el mar, donde podían servir ya como guarnición, ya como marineros. Así lo expuso Sánchez en un oficio de dicha fecha dirigido al Ministro de Guerra y Marina, en el que también proponía reemplazar a las tropas de línea embarcadas, "las mismas que inaparentes para servicios a bordo, son importantes hoy para engrosar las filas del Ejército". Se confirma pues que la tropa embarcada no tenía mayor diferencia con el resto de tropas regulares, sin ninguna preparación especial para el medio marino. Y aunque se dirigía en tal misiva al Ministro de Guerra y Marina, acuarteló su unidad en el Arsenal y el 14 escribió directamente al Mayor de Órdenes para pedir 140 rifles con municiones, se entendía con la Caja Fiscal del Callao para sus gastos. Anteriormente, en 1877, se reportó al Prefecto del Callao para indicar que había conseguido alojamiento para la tropa, según refiere López Martínez. Esto muestra que tal unidad dependía de distintos funcionarios. Por un par de oficios del Comandante José Sánchez Lagomarsino que recoge Carvajal se sabe además que los voluntarios de esta columna tenían una situación distinta a la del resto de marineros de la Escuadra pues al embarcarse dejaban "abandonados fuertes salarios y algunas propiedades", como también pequeños negocios.

Asimismo, el 19 de abril de 1879 el gremio de calafates y carpinteros de la maestranza del Callao ofreció sus servicios y vidas en un memorial firmado por 37 hombres. Pero no fue hasta el 5 de julio que se ordenó la formación de una columna de artillería naval para los cañones de grueso

calibre que defendían el Callao, integrada por carpinteros, calafates, ingenieros mecánicos y otros, que dependería de la Comandancia General de Marina. También con motivo de la declaratoria de guerra, ofrecieron sus servicios el primer maquinista Emilio Rosel; los maquinistas Manuel Secas y Manuel A. Olave; Juan A. Barrera (alumno de la Escuela de Artes y Oficios, como ayudante de máquinas); y 25 matriculados de Ica remitidos como voluntarios para la Escuadra por el Prefecto de dicho departamento. Todos estos datos los aporta Carvajal. El primer maquinista mencionado era en realidad Emilio García Rosell Orué, que combatió el 2 de mayo de 1866 como segundo maquinista del *Sachaca*, según vimos; Ortiz y Castañeda refieren que había embarcado en el *Limeña* en 1877 y que al estallar la contienda de 1879 fue nombrado ingeniero general de las baterías del Callao. El Prefecto que remitió a los voluntarios era el doctor José Mariano Martínez, según se desprende de la lista de prefectos de Ica que consigna Carlos Áureo Velarde (1905).

Los primeros fuegos: Chipana, Mollendo y Pisagua

Chile rompió oficialmente sus relaciones con el Perú el 3 de abril de 1879, le declaró la guerra al día siguiente y la hizo publicar por bando el 5 de abril de 1879. Este mismo día comenzó el bloqueo de Iquique por la escuadra chilena. La escuadra peruana, como hemos visto, se alistaba en el Callao. La *Unión* y la *Pilcomayo* zarparon pronto.

El diario del maquinista italiano Storace nos permite aproximarnos a la perspectiva de la Plana Menor. Según Ortiz y Castañeda (2007), Pedro Luis Andrea Storace nació en Battesino, Italia, el 8 de diciembre de 1854, hijo de Juan Bautista Storace di Pietro y de Marina Rotondo. Juan Bautista Storace fue calderero de la Factoría Naval. Pedro Luis ingresó a la Marina en noviembre de 1878 como tercer maquinista de la *Unión*. Quizá el precedente de su padre influyera en tal decisión. En su anotación del 8 de abril Storace (1971) afirma que llegó "de improviso la orden de partir". Añade lo siguiente: "El objeto de este viaje nadie lo sabe a bordo, sino el Comandante; sin embargo, se sospecha que sea con el objeto de atacar algún buque chileno que haga de transporte entre ese punto y Antofagasta, pues ya la escuadra chilena se encuentra frente a Iquique, bloqueándolo". Asimismo anota que la orden de preparar la máquina

se dio el 7 de abril y a las 11 de la noche de dicho día se encendieron los fuegos, quedando la máquina a pleno vapor a las 3 de la mañana del 8; zarparon a las 3:30. En la anotación del 12 de abril yerra al nombrar *Abtao* al buque chileno avistado.

En realidad, el 12 de abril de 1879 la división naval compuesta por la *Unión* y la *Pilcomayo* se enfrentó en Chipana, al sur del litoral tarapaqueño, con la cañonera chilena *Magallanes*. La caza fue infructuosa y la nave chilena enrumbó hacia Iquique, a reunirse con la flota bloqueadora. Aunque en su diario apuntó Storace (1971) que "después de cambiar algunos disparos, se dijo que uno de los nuestros hizo blanco", no hubo bajas ni daños de consideración. Pese a ello, por tratarse del primer combate naval de la contienda, cabe destacar que le cupo a la *Pilcomayo* abrir los primeros fuegos. Así lo hizo a las 11:30 por orden del capitán de navío Aurelio García y García, quien izaba su insignia a bordo de la *Unión*. Comandaba la corbeta el Capitán de Navío Nicolás Portal y la *Pilcomayo* el Capitán de Fragata Antonio de la Guerra. La arenga de García y García a la tripulación de la corbeta a las 11 de la mañana fue la siguiente:

> Tripulantes de la división: Nos ha cabido la suerte de formar la avanzada con que la República inicia su defensa contra la injustificable agresión chilena. Fieles a nuestras tradiciones de cuerpo, correspondiendo a las vehementes aspiraciones de nuestros compatriotas y llenando el más sagrado de nuestros deberes, nos toca hoy, si los enemigos se presentan, hacer algo que enriquezca la Historia Patria, con una página gloriosa. Para conseguirlo, solo os exijo que cada cual, en su puesto, desempeñe, como peruano, la labor que le está encomendada. Así lo espera de vuestra disciplina, coraje y patriotismo vuestro Jefe. ¡¡Viva el Perú!! ¡¡Viva la Armada Nacional!!

Esta arenga fue transmitida por señales a la *Pilcomayo*, afirma Carvajal. A su vez, el relato del corresponsal de *El Comercio* José Rodolfo del Campo (1920), embarcado en la *Unión*, nos adentra en la vivencia de aquel momento:

> En tal disposición, y habiéndonos aproximado a toda andar, se izaron a bordo en el tope del mayor la insignia de comandante de la división y en el pico de

mesana el pabellón de combate, el mismo que tremoló en Abtao, afianzándolo con un tiro en blanco y saludándolo con los entusiastas y estrepitosos hurras de la tripulación, que acababa de oír las elocuentes palabras con que el Comandante García la arengó: eran las 11 de la mañana. Indescriptible es la solemnidad de tales momentos.

Cada cual fue en su puesto. Los comandantes García y Portal estaban en el puente; el Capitán Salaverry, segundo de *La Unión*, mandando las baterías de proa y el Capitán Aguirre las de popa; los oficiales en las piezas al frente de los sirvientes de cada una y distribuidos los pasa cartuchos y portabombas. Todos animosos y serenos, esperando ansiosos el instante de dar expansión al valor que los alentaba y al patriótico sentimiento que sentían.

Pero el enemigo, siguió su marcha, sin enarbolar su bandera, a lo que fue preciso obligarlo disparándole las piezas de nuestro costado de babor. Así se efectuó y la *Pilcomayo* y *La Unión* le arrojaron proyectiles de sus miras de proa.

El combate es en ese momento ineludible para la *Magallanes* e izando entonces su enseña, comenzó a contestar nuestros fuegos.

Del lado chileno, el Comandante Juan José Latorre, quien comandaba la *Pilcomayo* reconoció en su parte la buena puntería de la *Pilcomayo*, lo que nos habla bien de sus artilleros; en el caso de la *Unión* el desempeño artillero no fue del todo satisfactorio:

A las 10.50 A. M. habiéndosenos entrado hasta quedar a una distancia de 3,500 metros, se puso de través la *Pilcomayo* rompiendo sus fuegos de enfilada sobre la *Magallanes*. A pesar de la larga distancia, los disparos de aquel buque fueron muy buenos, llegando el segundo que hizo a tocar el agua a seis metros de la hélice de babor, para rebotar en seguida sobre el mismo costado levantando astillazos en una extensión de 80 centímetros. Prosiguió después su movimiento de caza, disparándonos siempre de enfilada con sus cañones de proa.

La *Unión* entre tanto, que se nos había acercado hasta una distancia de 2,300 metros, rompió los fuegos de su batería de babor, y si bien al comenzar el cañoneo sus disparos fueron buenos, inundándonos los alrededores del buque con los cascos de sus granadas, poco a poco sus tiros dejaron mucho que desear por lo cortos que caían, aunque siempre las direcciones fueron muy buenas.

Respecto al desempeño del personal, en su parte oficial, Portal encomió a la dotación de la *Unión*:

> Los jefes, oficiales del estado mayor y de la dotación, lo mismo que los marineros y soldados se han conducido con solemnidad y decisión, y sólo han manifestado el sentimiento de no haber trabado un combate más empeñoso en servicio del país.

Semejante fue el parecer de De la Guerra, también en su parte oficial:

> No terminaré, señor Comandante General, esta exposición, sin hacer constar el entusiasmo que animaba a la noble tripulación de esta cañonera, y que el único sentimiento que se notaba era el no encontrar en el enemigo una ocasión propicia para poner a prueba el patriotismo de que está poseída.

Igualmente, en su parte oficial, que como los anteriores reproduce Paz Soldán, García y García elogia a Portal y De la Guerra por la precisión y prontitud en ejecutar sus órdenes y reconoce que "los jefes, empleados del estado mayor, oficiales, voluntarios de la columna Constitución del Callao y tripulantes de ambos buques, han observado todos una actitud tan entusiasta y decidida que no me permite hacer distinciones especiales". Sin embargo, Carvajal reproduce el informe reservado de García y García, cuya lectura viene a explicar por qué no hubo mejores resultados. En la *Unión* había una serie de graves defectos en el material de artillería y la maquinaria, entre otros. García y García había asumido el comando de la división apenas el 7 de abril y Portal el de la corbeta el 4 de abril, afirma Carvajal, aunque según García y García también Portal se hizo cargo el 7. Tuvieron que improvisar soluciones literalmente sobre la marcha:

> Desde los primeros momentos en que se notaron las faltas apuntadas el buque se convirtió en un taller en el que se construía de madera las piezas de las miras que faltaban en los cañones; se cargaban bombas y se les entornillaban espoletas; se cosían saquetes de franela llenándose de pólvora; se deshilachaba cabo para estopa; se desarmaban los rifles, procurando separarlos convenientemente; se sustituían con estrobos dobles los bragueros inservibles; se cortaban hilos de lana para hacer palletes para las lanadas; se

> construían tapa-balazos con los sacos vacíos, así como se labraban otros de madera y estopa; y en una palabra, se hacía cuanto humanamente era posible para corregir tanta incuria y falta de previsión; haciéndose todo esto sin prejuicio de los ejercicios militares que ordené fuesen cotidianos, desde que en cualquier momento podíamos encontrar al enemigo.

Tocante al personal, leemos lo siguiente:

> En cuanto a la parte marinera, la dotación que tenía esta corbeta es de tan mal personal que sin el espontáneo y valioso auxilio de los 35 hombres de la columna Constitución de Nacionales del Callao, no habría sido posible ni aun mover las piezas.

En su compañera la situación era mejor: "La *Pilcomayo*, según informó su comandante Antonio de la Guerra, se hallaba expedita y lista en todos respectos, pues aun los diez hombres de auxilio que primitivamente pidió para reforzar su equipaje, dijo después que no los necesitaba". Sin embargo, al parecer por el estado de las calderas, el andar de la *Pilcomayo* resultó insuficiente.

Respecto a los 34 hombres de la columna Constitución a bordo de la *Unión* (al mando del Teniente Manuel Pejovez, por eso García y García habla de 35), Carvajal (2004) reproduce las siguientes palabras de un corresponsal de *El Comercio* (8 de abril de 1879):

> Hubo hombre que ha llorado por no resultar designado por el Jefe para figurar en ese número. Toda la columna fue en formación al muelle para acompañar a los que se embarcaban y la escena conmovía; una esposa lloraba al despedirse del marido que iba a embarcarse y otra no mucho más serena le decía: deja, no llores, ¡pronto regresará con su medalla!

Al llegar la *Unión* a Arica en la noche del 14 de abril, el Capitán de Puerto la aborda y se muestra contento de verla "con su tripulación enteramente libre de muertos y sin heridos". Les comparte un telegrama de Iquique recibido el 13 por el cual quedan "maravillados y satisfechos" de saber que "la corbeta chilena *Magallanes*, con la que habíamos combatido, había llegado penosamente a Iquique". Aquí vemos que ya se rectificaba

la identificación del buque, pero que circulaba información errónea. En tal sentido, cuando la *Unión* arribó al Callao el 17 de abril en convoy con la *Pilcomayo*, Storace (1971) anotó lo siguiente:

> Recibimos la nueva de que los chilenos para vengarse de la pérdida de la corbeta *Magallanes*, están bombardeando diversos lugares costeros donde no existe defensa alguna, salvo unos pocos habitantes dedicados al comercio.

En efecto, con ocasión de aquellos ataques los hombres de mar participaron también en la defensa de puertos. Así, el mismo día del arribo de la *Unión* y la *Pilcomayo* al Callao se presentaron en Mollendo la *Magallanes* y el blindado *Cochrane* a las 5 de la mañana. Desprendieron botes que capturaron una lancha con mercaderías de un buque francés y otra con carbón de un buque inglés. Posteriormente ocurrió lo siguiente, según el parte del Capitán de Fragata Pantaleón Fernandini, Capitán de Puerto de Mollendo, fechado el 20 de abril de 1879 y que reproduce Paz Soldán (1884):

> Así estábamos cuando principiaron a cortar las boyas y barrenar todas las embarcaciones menores hasta las más pequeñas que se hallaban en las boyas del fondeadero. El pueblo entonces que ya se había armado por si pretendieran un desembarco, puesto que no hay en este puerto ningún individuo de tropa, estando ya casi concluida su obra de destrucción y viendo muchos de ellos destruir sus propiedades, movidos por el entusiasmo e indignación, mucho tiempo reprimidos, hizo fuego sobre las embarcaciones enemigas, haciéndolas refugiar en su buque, siendo contestados primero de los botes con balas de revólver y de rifle y después con ocho cañonazos disparados por el blindado sobre la población, sobre el muelle y los almacenes fiscales, sin haber recibido felizmente ninguna avería personal en nuestra parte; y resultando en la parte contraria, según declaración del Comandante Simpson al cónsul inglés, un muerto y dos heridos en los botes; mas según los capitanes de los buques que han tenido mejor ocasión de saber, por haber estado más inmediatos, son como seis o siete entre muertos y heridos.

Según Enrique Benites (1879), las pérdidas del enemigo fueron de un muerto y varios heridos. Aunque Fernandini no menciona participación

del personal de la Capitanía, sí queda claro que al menos participaron lancheros pues afirma que entre la gente del pueblo muchos veían "destruir sus propiedades" con referencia a las embarcaciones menores.

Al día siguiente le tocó a Pisagua ser atacada por el blindado *Blanco Encalada* y la corbeta *Chacabuco*. Según el parte del Comisario B. F. Maldonado, referido por Carvajal (2004), seis botes de la última se dirigieron a capturar las lanchas de la compañía inglesa de vapores. El Capitán de Fragata Becerra, Capitán de Puerto de Pisagua, en parte fechado el mismo 18 de abril y que reproduce Paz Soldán afirma que "el pueblo armado" y la guarnición del batallón Ayacucho "repelieron heroicamente tan reprobado intento, poniéndolos en fuga". Maldonado refiere que los botes contestaron con apoyo de fuegos de los buques, y que se retiraron tras media hora pero que siguió el bombardeo con bombas incendiarias. Becerra informó que mandó izar el pabellón en su oficina, a la que ingresaron tres balas de cañón; se rompió la driza. Carvajal (2004) refiere un segundo ataque con nueve embarcaciones, de ellas dos artilladas, que se cubrieron tras los mercantes neutrales y dispararon contra las tropas a la vez que los buques reiniciaban el bombardeo incendiario. Tras media hora se retiraron los botes y el bombardeo siguió por una hora más, tras lo cual "se retiraron de la bahía, rechazados solo por fuego de fusil", explica. El recuento de bajas dado por Becerra es el siguiente:

> Hasta este momento sólo tengo conocimiento de haber salido heridos un oficial y cinco individuos de tropa de la fuerza 'Ayacucho' y varios del pueblo; muertos dos rabonas, un niño y un asiático. También dos lanchas incendiadas y cinco a pique.

Al final, Becerra encomia

> el valeroso comportamiento de los jefes, oficiales y tropa de la columna 'Ayacucho', gendarmes que guarnecen esta plaza, así como el arrojo con que rechazaron a los enemigos los nacionales a cuya cabeza se encontraban los valientes señores don Nicanor González, don Gaspar Ureta y don Manuel Zavala.

Nótese que nada se dice del personal de la Capitanía ni de los matriculados, aunque quizá entre los guardias nacionales o "el pueblo armado" hubiera también gente de mar. José Antonio del Busto (1992) recoge el siguiente telegrama enviado de Iquique a Lima a las 5:10 de la tarde y publicado esa noche en *El Peruano*: "Pisagua bombardeado y destruido. Tropa rechazó heroicamente desembarque. Chilenos muertos y heridos. Ningún peruano muerto, algunos heridos. Trabajan para cortar cable". Ya que el telegrama es inexacto en cuanto a las bajas peruanas, podría serlo también respecto a las chilenas. Según Benites (1879) los chilenos tuvieron un muerto y cinco heridos.

En todo caso, Pisagua quedó arrasada por las llamas y posteriormente sufriría nuevas incursiones chilenas el 21 y 29 de abril, y el 9 y 23 de junio. No hubo resistencia semejante a la de la primera ocasión, pero respecto a la penúltima incursión (en que participaron el blindado *Cochrane* y el vapor *Loa*) cabe referir las acciones que fueron reportadas por Becerra en su parte fechado el 10 de junio, según narra Carvajal:

> Becerra relata que fue informado de que la intención era destruir lanchas o aprovecharse de ellas, y si se repelía bombardearía la población. Becerra comunicó al Prefecto del departamento sobre la presencia de los buques y su objeto, pero antes de recibir respuesta, el Coronel Augusto Moreno jefe de la plaza hizo incendiar las tres lanchas fondeadas cerca del muelle del ferrocarril, pero sin éxito. Las llevó a la playa con los matriculados y otros más, echándolas a pique. El enemigo creyéndolas inutilizadas se retiró.
>
> El salvataje de las lanchas se realizó después, aunque una que ya estaba rota se perdió, quedando 5 en servicio. Comentaba que los periódicos habían dado cuenta de la incursión con errores.

Nótese que en este caso sí son mencionados explícitamente los matriculados del puerto. En realidad, el aporte de la gente de mar de los puertos para el esfuerzo de la guerra había comenzado desde antes del estallido formal de la misma. Así, cuando el *Limeña* embarcó dos batallones en el Callao el 7 de marzo de 1879 para conducirlos a Iquique, según una nota de *El Comercio* citada por Carvajal (2004), pugnaban entre sí los fleteros por el remolque de las lanchas. Apenas producida la declaratoria, el *Chalaco* contó con el apoyo de playeros y lancheros

en Arica para armar una cabría con la que desembarcó dos cañones de grueso calibre y pertrechos (6 de abril de 1879). El autor referido agrega que al día siguiente este mismo transporte desembarcó tropas y cañones en Pisagua durante 40 minutos con apoyo "de autoridades y población".

Combates de Iquique y Punta Grueso

Aunque la *Unión* y la *Pilcomayo* zarparon a poco de la declaración de guerra, no fue hasta el 16 de mayo que partieron el *Huáscar* y la *Independencia*, juntamente con los transportes *Oroya*, *Limeña* y *Chalaco* (estos dos últimos ya habían participado en misiones para el esfuerzo de la guerra, como acaba de verse). Según Carvajal (2004) llevaban en total 946 hombres incluyendo oficiales de guerra, oficiales mayores, oficiales de guarnición, maquinistas, tripulación y guarniciones (del ejército y de la columna Constitución), quedando en el Callao unos 664 hombres de las dotaciones de la *Unión*, la *Pilcomayo* y los monitores. A ellos suma los 80 hombres que dotaban el *Talismán*, que viajaba a Panamá, para afirmar que "fueron unos 1690 hombres los que retrasaron la invasión del territorio patrio todo ese tiempo". En el detalle de los 946 que enrumbaron a Arica el 16 de mayo hallamos 29 maquinistas, 619 bajo el rótulo de "tripulación", 77 clases y soldados del Ejército y 99 hombres de la columna Constitución.

Una vez en marcha el convoy, se presentaron problemas en la maquinaria del *Oroya* que Melo atribuye al sabotaje:

> Señalada la isla Sangayán como punto próximo de reunión, hubo de perderse ahí mucho tiempo en poner expedito uno de los cilindros del *Oroya*, que funcionaba mal y del cual se extrajeron un cuchillo y trapos viejos que estorbaban la franca distribución del vapor. Era evidente que el estorbo lo puso mano criminal.

Carvajal menciona que hubo desperfectos que se volvieron a presentar y que comprendieron piezas tales como el condensador, bombas, tubos de caldera y portas de las hornillas. Agrega que después se requerirían varios días de reparaciones, mas nada dice del presunto sabotaje. Sin embargo, llama la atención que al numerar los anexos del parte elevado

por el Capitán de Navío Toribio Raygada, comandante del vapor, observe lo siguiente entre paréntesis: "No. 2 a 5 (no habidos), reseña de los acontecimientos", bien que el anexo 1 es un informe del primer maquinista. Téngase en cuenta que el *Oroya* conducía al Presidente Prado además de tropas, cañones de grueso calibre (para la defensa de Arica, con útiles, municiones y pólvora), rifles, carbón, bultos del parque del Ejército, vestuario, calzado y otros. Recuérdese también el precedente de la *Independencia*.

Con todo, tras tocar en Mollendo el 19 de mayo, el convoy arribó a Arica el 20 en la tarde. El Capitán de Navío Aurelio García y García, quien tuvo el comando táctico de todo el convoy, "elogió el comportamiento de todo el personal y el éxito de la misión, que no era para menos", según Carvajal. Esa misma noche el *Huáscar* y la *Independencia* zarparon rumbo a Iquique. Dejemos a la pluma del corresponsal Julio Octavio Reyes (2015) describir lo vivido en el primero al amanecer del 21 de mayo:

> Son las 6 de la mañana menos 25 minutos.
>
> Señor director, reina a bordo grande excitación. El Comandante sobre la cubierta dirige la palabra con enérgico entusiasmo a la dotación formada en dos filas. Sus sencillos pensamientos impregnados de verdadero patriotismo, conmueven y entusiasman a sus subordinados. Un solo sentimiento, una sola idea los domina: la defensa de la Patria.
>
> Los recuerdos de los actos vandálicos practicados en nuestros indefensos puertos por los enemigos, retemplan los espíritus y algo de majestuoso y solemne se nota, en los que escuchan con atención la corta, pero valiente proclama del Comandante.
>
> ¡Tripulantes del *Huáscar*! –les dijo al concluir–. Ha llegado la hora de castigar al enemigo de la Patria y espero que lo sabréis hacer, cosechando nuevos laurales y nuevas glorias dignas de brillar al lado de Junín, Ayacucho, Abtao y 2 de Mayo. ¡Viva el Perú!
>
> Los jefes, oficiales, tripulantes y guarnición repitieron las últimas palabras con febril entusiasmo, gritando:
>
> ¡Viva el comandante del *Huáscar*!

> La banda de guerra toca por un instante diana y en seguida se deja oír el terrible zafarrancho de combate, volando todos a sus respectivos puestos.
>
> Impotente es nuestra pluma, señor director, para poder describir el cuadro que ofrecía en este momento el *Huáscar*.
>
> Los oficiales, marineros, grumetes, soldados, todos en fin, hasta los guardia marinas de 15 a 16 años, casi niños, se abrazaban llenos de entusiasmo y corrían a sus puestos con una entereza espartana.

A las 6:50 Grau ordenó zafarrancho de combate para ambos blindados. Se hallaban en Iquique tres naves chilenas: corbeta *Esmeralda*, cañonera *Covadonga* y transporte *Lamar*. Este último huyó, por lo que no participó en el combate que se empeñó a partir de las 8:30. Hacia las 11 de la mañana, en vista de la ineficacia de la artillería del *Huáscar* contra la *Esmeralda*, Grau decidió recurrir al espolón; tras tres embestidas, la corbeta chilena se hundió a las 12:10. En los tres espolonazos se combatió a quemarropa con intenso fuego de artillería, ametralladora, fusilería y granadas de mano.

Mientras tanto, la *Covadonga*, bordeando la isla de Iquique, salió de la bahía y enrumbó al Sur. Aprovechó para ello, según Del Campo (1920), que el *Huáscar* había detenido la máquina para que pudieran abordarlo el Capitán de Puerto (Salomé Porras) y "el corresponsal de *El Comercio* de Lima en Iquique". Se trató en realidad de Porras y el práctico Guillermo Checle, quienes "se encontraban a bordo desde el principio del combate" según apuntó Grau en su parte a Prado. Aclara Reyes que los corresponsales de *El Comercio* y *La Patria* abordaron el *Huáscar* tras el hundimiento de la *Esmeralda*. Asimismo, Reyes (2015) refiere lo siguiente:

> Durante lo más fuerte del combate, el señor Manuel Loayza, antiguo y respetable vecino de Iquique y jefe de uno de sus cuerpos de la guardia nacional, vino a bordo con otros valientes, entre ellos un caballero inglés, y entraron a prestar sus servicios en la torre. A bordo se aplaudió a estos caballeros.

Pero en la lista de la dotación del *Huáscar* durante el combate de Iquique hallada dentro de la correspondencia de la primera división naval se lee al final lo siguiente:

> Venidos a bordo en el principio del combate Capitán de Corbeta y del puerto de Iquique don Salomé Porras
>
> Don Manuel Loayza
>
> ” Guillermo Checle.

Desde la bahía, el corresponsal de *La Patria*, el uruguayo Benito Neto, presencia

> la llegada al *Huáscar* de la lancha que conduce al capitán de puerto señor Salomé Porras, acompañado del patriota sargento mayor del batallón de G. G. N. N. ‘Iquique número 1’ señor Manuel A. Loayza, y de la otra que lleva a su bordo al inteligente práctico Mr. Chekly.

Agrega que las dos cruzaron bajo los fuegos de artillería y fusilería del enemigo, y que en vista de ellos varios quisieron repetir la hazaña; así Neto, su colega Salvador Gómez Córdova (corresponsal de *El Comercio*) y el Comandante Mariano Tirado, del *Resguardo*, se acercaron en una embarcación y desde ella presenciaron el combate.

En cualquier caso, el *Huáscar* se detuvo, ya fuera para embarcar a Loayza y Checle solamente o para que lo abordaran más personas, lo que sirvió a la *Covadonga*. Perseguida por la *Independencia*, la situación fue parecida a la del *Huáscar* y la *Esmeralda*, pues la artillería de la fragata no conseguía impactarla, a pesar de que las distancias se estrecharon a veces al punto de combatirse con ametralladoras y fusilería. Ante ello y tras cerca de tres horas de combate More también decidió espolonear, pero en dos ocasiones debió de suspender la maniobra ya que podía varar pues la *Covadonga* se pegaba a la costa gracias a su menor calado. En la tercera arremetida encalló la fragata contra una roca no registrada en las cartas de navegación a las 12:35 cerca de Punta Grueso. Dice More lo siguiente en su parte dirigido a Grau, que reproduce Paz Soldán (1884):

> Resolví por tercera vez embestirle con el ariete, pegándome a la Punta Gruesa [*sic*], para impedirle la salida de la bahía, estrechándola en la última caleta, cuando los sondajes repetidos marcaban de ocho a nueve 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 poder 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 de ametralladoras y fusilería, que el enemigo nos hacía desde las cofas; mandé dar atrás con toda la fuerza de la máquina contando durante todo este tiempo los timoneles el mismo sondaje anterior: es decir de nueve brazas de agua.

En este 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 Norte del último bajo que aparece en ella.

Más adelante More (en Paz Soldán, 1879) refiere que, varada de costado, la nave continuó su defensa mientras pudo:

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; continué el fuego con las ametralladoras de las cofas y con la tripulación que mandé subir a cubierta armada de rifles y revólveres, hasta que se agotaron las municiones que no podían ser repuestas, porque el buque estaba inundado casi por completo, como lo digo anteriormente.

La *Covadonga* seguía haciendo fuego de cañón ya a mansalva y una de cuyas bombas rompió el pico de mesana donde estaba izado el pabellón. Inmediatamente mandé poner otro en otra driza.

Líneas abajo confiesa la falta de preparación de su tripulación:

Siendo casi toda la tripulación de hombres que no están acostumbrados al servicio de los buques de guerra, embarcados pocos días antes de nuestra salida del Callao, fue imposible evitar que se arrojasen al agua, corriendo el riesgo de perecer ahogados: mandé arriar todas las embarcaciones para mandar la gente a tierra, haciendo colocar en la primera a todos los heridos, yendo cada bote a cargo de dos oficiales para que regresaran por el resto de la gente. En el último, mande al segundo jefe Comandante Raygada para que organizara la gente en tierra, e hiciera regresar algunas embarcaciones que hubieran llegado a tierra, lo que no pudo verificar, pues las rompientes las

> destruyeron todas al llegar a la costa. Sin embargo casi toda la tripulación estaba ya salvada, quedando sólo conmigo a bordo cerca de 20 personas, entre ellas los Teniente Primeros graduados don Pedro Gárezon y don Melchor Ulloa, el id 2º Don Alfredo de la Haza, el Alférez de Fragata don Ricardo Herrera, el Guardiamarina don Carlos Eléspuru, el corresponsal de "*El Comercio*" don José Rodolfo del Campo, el doctor don Enrique Basadre y el primer maquinista don Tomás Wilkins con su segundo. Más tarde se aproximó a nosotros el buque del mando de U. S. y mandó tres embarcaciones para trasbordarnos a los que aún quedábamos en la fragata, lo que no hice hasta no prender fuego al buque, inutilizar los cañones y arrojar al agua las armas que no podían servir.

No obstante tal carencia, casi al fin de su parte, More asegura "que todos los jefes, oficiales y tripulación del buque se han comportado dignamente, mostrando valor y serenidad en todo el combate, y sin separarse un solo instante de los puestos que tenían señalados". Sin embargo, según una carta privada de Grau a Prado que Carvajal toma de Basadre, la causa de fondo del desastre fue la falta de disciplina y de ejercicios de fuego y por tanto le sugería informarse de lo ocurrido a bordo de la *Independencia* "desde antes del combate y después de él". Melo (1911) señala que la impericia de los artilleros faltos de instrucción fue suplida en lo posible por los oficiales pero que "su corto número no permitía evitar todas las torpezas"; tras ello agrega lo siguiente:

> Se añade también como probado, que cerca del jefe de la *Independencia* hubo iniciativas indiscretas, autorizadas por el patriotismo pero discordes con la disciplina, las cuales turbaban la necesaria serenidad de dicho jefe; que en el puente se oían voces que no eran las del comandante y manifestaciones impacientes, que no es posible hayan ocurrido.

Pero más adelante se muestra convencido de que así sucedió, pues afirma que debió haber "algo menos de *espontaneidad* en los que pudieron llamarse subordinados espontáneos del valiente mártir" (con lo último alude a More, que moriría en la batalla de Arica) a fin de no darle un triunfo a Condell, y agrega que "¡ocurría lo que ocurrirá mientras prive en primer término la opinión desautorizada!"

A su vez, el Teniente 2º Fortunato Salaverry, citado por Muñiz (1908), indica lo siguiente sobre lo acaecido tras el impacto con la roca:

> Al vernos encallados, es cierto que tomaron una posición conveniente, es decir, se colocaron fuera de las punterías de nuestros cañones y a mansalva, y de allí nos cañonearon impunemente por más de 40 minutos; y con las ametralladoras de sus cofas fusilaban a nuestros náufragos que procuraban salvar, unos en botes y otros a nado, después que cesaron los fuegos de nuestros cañones cubiertos ya por el agua. Mientras tanto se ocupaba nuestro *Huáscar* en salvar a toda costa a los tripulantes de la *Esmeralda* que después de haber luchado, no eran ya sino náufragos hermanos.

Más adelante, Salaverry plantea interrogantes:

> ¿cómo es que continuó haciendo fuego por más de 40 minutos, sobre los tripulantes de la nave encallada que ya no se los contestaba, porque ya no tenían con qué, sobre los náufragos, cuya sangre hemos visto en el agua por varias partes y aun sobre los [*que*] ya salvos, se refugiaban en tierra y donde fue herido por una bala de rifle, el practicante de medicina don Manuel Ugarte? ¿Qué puede contestar a estos hechos el señor Condell, ante su conciencia y a la humanidad?

Respecto al caso del practicante Ugarte, existe la versión de Francisco Mostajo, reproducida por Guillermo Ugarte y Chamorro (1965):

> Ugarte señalóse por su decisión para incendiar el navío, al cual la *Covadonga*, vuelta de su huida y de su derrota, cañoneaba villanamente. Preparó las substancias inflamables, ya que, por hallarse inundada la *Santa Bárbara*, no pudo cumplirse la orden de More para aplicarle el bota fuego; pero, por circunstancias imprevistas, hubo de embarcarse en un "cachucho" bajo la metralla del enemigo, con seis o siete compañeros de nave respectivamente armados y municionados. Una lancha chilena se encarnizó entonces en su persecución pero ellos, en rápida retirada, dos daban impulso a los remos y los demás sostenían nutrido tiroteo, pudieron burlar a su perseguidora, que parecía haber quedado al fin sin tripulación, pues vagaba incierta.

El diminuto puñado de valientes varó su cáscara marinera en las playas de Iquique y alcanzó tierra con el agua a la cintura, Ugarte herido en un muslo iba cargando a uno de sus esforzados compañeros que tenía el pie destrozado por un proyectil. En ese momento, las llamas de la *Independencia* incendiada por orden de Grau después que acudió el *Huáscar*, alumbraban el horizonte, y Ugarte pudo contemplar la realización de su deseo.

Aquí se habla de ametrallamiento y tiroteo, pero también de respuesta desde el bote peruano. Lo que presenta dificultades en este relato es tanto la persecución por parte del bote chileno y que tuviera bajas (nada de lo cual reportan otras fuentes), como el que el arribo del bote peruano a la playa coincidiera con el incendio de la *Independencia* por orden de Grau, pues pasó un tiempo considerable hasta la llegada del *Huáscar* y todavía hubo que esperar más para su regreso, cuando finalmente se procedió a incendiar la *Independencia*.

Por su parte, el médico Enrique Basadre Stevenson (quien iba como voluntario en la fragata, sin constar por ello en la lista de revista) refirió lo siguiente dentro de su carta al redactor de *El Granel* fechada el 9 de julio de 1879, que tomamos de Ahumada Moreno (1982):

> Nuestra fragata encalló poco más o menos a las doce del día. Los generosos y nobles tripulantes del *Covadonga* se entretuvieron en asesinar a los náufragos hasta cerca de las doce y media, huyendo después temerosos sin duda de que regresara el *Huáscar*, el cual no vino en nuestro socorro sino hasta más de las tres de la tarde. La mayor parte de la tripulación del buque se fue a tierra y quedamos sólo a bordo cerca de veinte personas. Ninguno de nosotros sabía dónde estaba la escuadra chilena y creíamos que indudablemente debería regresar a Iquique de un momento a otro […]
>
> Respecto a los estragos causados por los fuegos chilenos, la verdad es que antes del encallamiento sólo había un muerto y seis heridos; dos de estos infelices habían perdido un brazo al cargar un cañón. Después del naufragio, cuando el *Covadonga* se puso casi al habla con nosotros, era natural que sus fuegos destrozaran a nuestra pobre gente agrupada sobre la cubierta. ¡Brillante hazaña! ¡Inmensa gloria para Chile! Nuestras pérdidas fueron entonces de cinco marineros y cerca de veinte heridos. Los chilenos hacían fuego también sobre los botes en que estos desgraciados eran conducidos a tierra. ¡Otra gloria para Chile!

El testimonio de Andrés A. Cáceres (1924), por entonces Coronel y quien se hallaba en tierra al mando de la segunda división del Ejército del Sur (con puesto de comando en el Alto del Molle y con avanzadas en las caletas del Sur de Iquique), concurre con los anteriores:

> La *Covadonga*, al darse cuenta de lo que sucedía a su enemigo, volvió rumbo al Norte, y colocándose a la altura de la *Independencia*, descargaba sobre ella recias andanadas de proyectiles. La *Independencia* contestó con algunos tiros de sus cañones medio sumergidos, sin tocar la nave enemiga. En este trance, los marineros de la *Independencia* comenzaron a arrojarse al agua para salvarse a nado, y al mismo tiempo se descolgaban botes, para el resto de la tripulación. La *Covadonga* comenzó a hacer fuego nutrido sobre los náufragos, a los que protegía yo con descargas, desde las playas próximas, logrando salvar a gran número de ellos. Mandé en seguida que fueran trasladados a mi campamento, y les proporcioné los auxilios del caso, dándoles después algún dinero, vestidos y hasta caballos, para su viaje a Iquique. Entre los náufragos se encontraba mi cuñado, el doctor Dianderas, médico del buque, que salió semidesnudo, con sólo el pantalón.

Asimismo, en la crónica de Modesto Molina, corresponsal de *El Comercio* de Iquique, fechada el 22 de mayo de 1879 y que reproduce Benjamín Vicuña Mackenna (1879), leemos lo siguiente:

> A pesar de su mal estado, la *Covadonga* hacía fuego de cañón y rifle. Entonces el Comandante Moore [*sic*] resolvió pasarlo por ojo, e hizo que su buque orzara para verificar la operación. Desgraciadamente, cuando esta maniobra tenía lugar, el blindado chocó por el costado de babor en una roca, abriéndolo e inclinándolo de ese lado. En el acto se esparció el desaliento y la confusión. Se echaron botes para salvar la gente, y la que no tuvo embarcaciones se arrojó a nado para ganar la playa.
>
> Debemos hacer constar para la historia un hecho que habla muy alto a favor de nuestra proverbial generosidad y que será un nuevo baldón para Chile. Mientras que en nuestra bahía el *Huáscar* arrió todas sus embarcaciones para socorrer a los naúfragos de la *Esmeralda* que, a gritos, pedían auxilio, del *Covadonga* se hacía fuego de rifle y ametralladoras sobre los botes y la gente que nadando tomaba la playa, después de abandonar la *Independencia*.

> Luego que el *Huáscar* tomó a los prisioneros que, en número de cerca de cuarenta, pudieron salvarse, se dirigió al sur en persecución de la *Covadonga* y en auxilio del blindado. Cuando esta vio a nuestro monitor, cesó en la infame tarea de asesinar náufragos, y tomó la fuga.

Igualmente, Benito Neto, basado sin duda en testigos pues él se halló en Iquique, ofrece la siguiente relación dentro de su crónica ya referida, fechada el 23 de mayo de 1879:

> La *Covadonga* salvó milagrosamente de los arrecifes, pero la *Independencia* encalló, destrozándose los fondos, a tal extremo, que el mar invadió sus compartimentos inutilizando por completo todos sus pertrechos de guerra.
>
> Apercibida por el buque chileno la situación del nuestro, se detiene en su fuga, y en seguida retrocede.
>
> ¿Acaso qué? Preguntarán ustedes. ¿Por ventura a auxiliarlo? ¡Oh! no; ¡¡todo lo contrario!! ¡¡A cañonear, a ametrallar a la tripulación que se encontraba imposibilitada para toda defensa!!
>
> Hubiera concluido con aquella sin la presencia oportuna del *Huáscar*, a la vista del cual emprendió de nuevo su fuga la *Covadonga*.

Según Del Campo (1920), quien iba a bordo de la *Independencia*, el cañón de popa de la fragata se desmontó al segundo tiro y el de proa se inutilizó al undécimo; Reyes (2015) sostiene que por ello la *Independencia* solamente podía emplear los dos cañones delanteros de babor y que tal fue la causa de que More optara por el espolón. Carvajal (2004), a su vez, conjetura que al ignorarse en la escuadra peruana el paradero del resto de la chilena tal vez ello motivara tanto a Grau como a More a querer definir el encuentro con rapidez mediante el ariete, ya que cabía suponer que arribaría en cualquier momento el resto de la escuadra enemiga.

Aclara Del Campo (1920) que hasta entonces habían caído en la fragata ocho tiros de cañón, de los que uno que cayó al lado del portalón "mató al centinela, destrozó completamente un bote y astilló la batallola". Agrega que More "mandó bajar a toda la gente de sobre cubierta y alistarse para clavarle el espolón a la *Covadonga*". Igualmente recuenta las bajas habidas hasta ese punto del combate:

> dos sirvientes del primer cañón de popa del lado de babor a cada uno de los cuales hubo que amputarles un brazo; el Subteniente de la columna Constitución del Callao, don Luis Ballesteros, herido en el ojo izquierdo y en un brazo; y el segundo cabo del cañón de proa, de la columna Constitución, Manuel Carrillo que murió en su puesto, despedazado por un casco de bomba.

En esas críticas circunstancias no faltaron los auxilios espirituales, según la pluma del escritor Víctor Mantilla (1902):

> En la fragata peruana el cura Sotil, atiende a los moribundos, los ayuda a bien morir, circula entre ellos, ajeno al tumulto y al peligro del combate, y cuando cree que ha cumplido su misión como religioso, se prepara para llenarla como ciudadano. Empuña un rifle y lo descarga sobre el enemigo, al par de los demás, con el ardor de un valiente.

Respecto al choque con la roca, el relato de Del Campo (1920) es como sigue:

> Cuando el Comandante, para conservar la proa clara de la punta sur de la ensenada y tomar al buque enemigo por la misma popa, mandó toda la caña a babor, los timoneles los peores que teníamos, pues los tres mejores estaban ya fuera de combate, equivocaron la orden y giraron la rueda a babor. Notando el comandante esta falta y comprendiendo que se acercaba demasiado a tierra, mandó dar atrás con toda fuerza; pero ya era tarde.

Del Campo (1920) resaltó el desempeño del maquinista Wilkins en tan desesperada situación:

> Las hornillas se apagaron llenando las baterías de humo y el buque se inclinó sobre el lado de estribor, salvando milagrosamente su tripulación de perecer abrazada por las llamas, merced a la presteza con que el inteligente y acreditado maquinista Wilkins, abrió todas las válvulas para que escapara el vapor.

Más adelante relata el "nutrido fuego de ametralladora y de rifle" que la *Covadonga* descargó "a boca de jarro". Por ser de gran interés, leamos

en extenso la narración sobre la respuesta de la *Independencia* y lo que ocurrió finalmente con sus náufragos:

> Nuestros bravos artilleros, seguían entre tanto haciendo fuego a la voz de ¡Viva el Perú! hasta que el agua cubrió las piezas. Entonces subieron a la cubierta y de allí y de las cofas continuaron haciendo tiros de ametralladoras y de rifle, hasta agotar completamente sus municiones.
>
> Como esperábamos de un momento a otro que nuestros enemigos nos abordaran, lo que parecían dispuestos a intentar, se dispuso que se inutilizaran los cañones y se arrojaran al agua las armas de fuego, conservando todos las armas blancas y los oficiales sus revólveres.
>
> Viendo que el buque se hundía, parte de la tripulación comenzó a arrojarse al agua, ahogándose algunos marineros. Ya se hizo necesario, puesto que se había retirado el enemigo, bastante averiado, y el agua subía sobre la cubierta, que se arriaran las embarcaciones, colocando primero en ellas a todos los heridos a cargo de un oficial y dos guardiamarinas, para que los dejaran en tierra y regresaran por los otros heridos y tripulantes; pero desgraciadamente, los botes se hicieron pedazos al llegar a la playa en terribles rompientes.
>
> No quedaban, pues, en la fragata sino oficiales y muy pocos individuos de la tripulación, que junto con este corresponsal, habíamos decidido desembarcarnos con el comandante y sólo después de haber prendido fuego al buque.
>
> Estos oficiales eran: el Teniente 1º Pedro Gárezon; id. Melchor Ulloa; id. 2º Alfredo de la Haza; Alférez de Fragata Ricardo Herrera; Guardiamarina Carlos Eléspuru; doctor Enrique Basadre; el primer ingeniero Tomás Wilkins, su segundo y algunos fogoneros.
>
> […]
>
> Resignados con nuestra suerte, esperábamos tranquilos que regresara de tierra alguna embarcación para desembarcarnos, cuando divisamos al *Huáscar* que venía de echar a pique a la *Esmeralda*, y que perseguía a la *Covadonga*.
>
> Alguien indicó que debían hacerse señales al *Huáscar* pidiéndole auxilios; pero el comandante Moore se opuso a ello, manifestando que el *Huáscar* debía continuar persiguiendo a la *Covadonga* y que después pensaríamos en salvarnos. Así se hizo en efecto. El *Huáscar* nos reconoció y envió en nuestro socorro un bote, en el que venía el segundo comandante Ezequiel

> Otoya, a quien se le refirió todo lo que había sucedido; y entonces en su falúa, condujo a los dos últimos heridos que aún había a bordo y a una parte de la tripulación, ofreciendo mandarnos otros botes. Así lo hizo y en el último de estos se embarcaron el Comandante Moore y los oficiales arriba mencionados.
>
> A nuestra partida de a bordo incendiamos el buque a proa y popa, y poco después las llamas devoraban a la desgraciada fragata que había tenido un fin tan inesperado y trágico.
>
> No concluiré esta correspondencia, sin manifestar el digno comportamiento de todos los jefes, oficiales y tripulación del buque, que han hecho gala de gran tranquilidad y valor.
>
> Todos en su puesto, no lo abandonaron hasta el último instante.

El relato de Reyes, que estuvo en el *Huáscar* pero recogió testimonios en el mismo lugar de los hechos (su crónica está fechada el propio 21 de mayo durante el retorno de Punta Grueso a Iquique), es en esencia coincidente. Pero hay algunos detalles que conviene revisar. Dice Reyes (2015) lo siguiente: "No abandonaron sus cañones, sino cuando ya los cubría el agua completamente; entonces la gente subió a cubierta y seguía haciendo fuego desde allí y desde las jarcias y cofas, con los rifles y las ametralladoras". También señala que la *Covadonga* atacó a la *Independencia* ya inerme:

> Perdido el buque e imposibilitada ya la gente para defenderlo, y sin que se pudiera hacer un solo tiro de arma alguna, los chilenos, pegados al costado de estribor, hicieron un vivo fuego de fusilería y metralla causando en la tripulación inerme agrupada sobre la cubierta terribles estragos. Antes del encallamiento del buque sólo había dos muertos y 5 heridos.

Vemos que en lo último difiere algo de Del Campo (1920) (que mencionaba 1 muerto y 3 heridos, a los que habría que sumar los 3 timoneles heridos). A juicio de Reyes (2015), es probable que la *Covadonga* se alejara al ver la aproximación del *Huáscar*. Después explica lo ocurrido con los náufragos, acerca de lo cual casi coincide en todo con Del Campo. Revisemos, no obstante, algunos párrafos:

> Una vez convencidos de que los chilenos los abandonaban a su propia suerte, los náufragos decidieron desembarcar no obstante las terribles rompientes de la costa.
>
> Con este objeto arriaron los botes que había disponibles, embarcándose en los primeros a los heridos y el cadáver del valiente Alférez de Fragata don Guillermo García y García, que recibió una bala de rifle cerca de la boca. Los cadáveres chilenos fueron sepultados en el mar.
>
> Por medio de estos botes, se pudo desembarcar a gran mayoría de la tripulación, partiendo en el último bote el segundo jefe del buque, Capitán de Fragata don José Sánchez Lagomarsino y el tercer jefe del buque, Capitán de Corbeta Ruperto Gutiérrez, que estaba ligeramente herido en la cabeza, en la cara y en el brazo izquierdo.
>
> No quedaban ya en el buque sino el primer comandante señor Juan G. More, los tenientes primeros señores Pedro Gárezon, Melchor Ulloa, Teniente 2º Alfredo de la Haza, Alférez de Fragata Ricardo Herrera, Guardiamarina Carlos Eléspuru, primer maquinista Tomas Wilkins, el señor José Rodolfo del Campo, corresponsal de nuestros colegas de *El Comercio*, el doctor don Enrique Basadre y como 20 hombres más, entre ellos el segundo maquinista que había jurado no dejar el buque sino en compañía del Comandante y después de haberle prendido fuego.

Por la revista del 14 de mayo se sabe que el segundo maquinista aludido aquí (al igual que en el parte de More) era John Darward. Respecto a Wilkins, cabe resaltar que, según informa Zanutelli (2002), había logrado una situación económica respetable con su trabajo en las máquinas de una hacienda norteña, pero que con el estallido bélico de 1879 "quiso afirmar su identificación con el Perú y abandonó las comodidades que con su esfuerzo supo crearse y solicitó plaza de maquinista en la *Independencia*, su antigua nave". Pensamos que quizá Wilkins y otros extranjeros fueron conscientes de que su buena fortuna no era fruto exclusivo de su esfuerzo individual pues además el país les había brindado oportunidades que merecían gratitud. A su vez, del ayudante de máquinas Juan C. Buendía se sabe que ya había servido en tal destino en la misma fragata de junio de 1874 a setiembre de 1875; esto lo afirman Ortiz y Castañeda (2007), quienes agregan que su regreso se produjo con motivo de la contienda de 1879.

Llama la atención la alusión por parte de Reyes (2015) a "cadáveres chilenos" sepultados en el mar. ¿Por qué los había a bordo de la *Independencia*? Por otra parte, nótese que tanto Del Campo (1920) como Reyes sitúan el movimiento de los botes con los náufragos después del alejamiento de la *Covadonga*. Ninguno de los dos refiere el repase de los náufragos que nadaban en el mar a pesar de que Del Campo afirma que su relación, fechada el 22 de mayo, es "exacta y detallada". Aunque este último escribiría lo siguiente en una crónica posterior (fechada el 25 de julio): "Está visto, que los chilenos sólo tienen valor para atacar plazas indefensas, bombardear ferrocarriles con mujeres y niños y abalear náufragos". El testimonio de Fortunato Salaverry está fechado el 11 de junio de 1879, el de Enrique Basadre es del mes siguiente, como se ha visto, y el de Andrés A. Cáceres es mucho más tardío, ya del siglo XX. Pero la crónica de Molina (1920) es del 22 de mayo de 1879; ciertamente no estuvo en Punta Grueso sino en Iquique, mas declara haber recogido testimonios de oficiales navales y apenas había pasado un día del combate. También autores como Caivano (1979) o Melo (1911) concuerdan en que los náufragos fueron abatidos entre las olas. El primero incluso lo califica de "hecho que no admite duda de ningún género" y cita en su apoyo el siguiente extracto de una relación aparecida en *El Mercurio* de Valparaíso del 4 de junio de 1879: "Eran las 12,45 p. m. y todo había concluido. La *Independencia* se recostaba por estribor, su gente caía al agua, sus botes se volcaban, la fusilería de la *Covadonga* hacía destrozos". En todo caso, More, Salaverry, E. Basadre, Reyes y Neto coinciden en que la cañonera atacó a la fragata varada incluso cuando ya no se podía defender.

Punto de mayor controversia, en cambio, es la muerte del comandante de la *Esmeralda*, Arturo Prat. De un lado, tenemos que Reyes (2015) afirmó que hubo incluso un intento previo y luego el abordaje de Prat. Sobre el primero dice así:

> Una vez, después del primer espolonazo, intentaron los enemigos abordar el *Huáscar*, pero les fue imposible a pesar de su mucha dotación. Unos pocos soldados cayeron muertos a nuestra cubierta y otros al mar a causa del fuego que les hizo nuestra guarnición y marinería por las portas de los cañones y cubichetes.

Sobre el segundo, narra lo siguiente:

> Al tercer espolonazo cayeron de la *Esmeralda* sobre la cubierta del *Huáscar*, por la cara de popa de la torre, el comandante de la *Esmeralda* señor Prat, el Teniente 1º Serrano, un sargento 1º de la guarnición, un soldado y uno o dos marineros, con el objeto de abordarlo.
>
> El Comandante recibió un balazo en la frente y un hachazo y murió casi instantáneamente, lo mismo que el soldado y marinero, quedando herido en el estómago el Teniente Serrano, un marinero y el sargento de la guarnición.

También afirmaría Reyes (2015) en una crónica posterior (fechada el 8 de junio) que el Capitán Arellano dio el grito de "¡Arriba mis buitres! ¡Llegó nuestra vez!" a sus hombres de la columna Constitución cuando supo "que los chilenos estaban en la cubierta del *Huáscar*". El apelativo se debía al color de piel de aquellos. En tales circunstancias, según el Coronel José Luis Torres en su semblanza de Juan Francisco Retes, este intervino: "Más tarde temiendo un abordaje, fue uno de los primeros en subir sobre cubierta, logrando de este modo impedir una carnicería inútil, salvando la vida a varios chilenos con riesgo de la suya propia".

Asimismo, en su parte dirigido a Prado sostuvo Grau que Prat y sus compañeros abordaron el *Huáscar* por el castillo y "en la defensa de este abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo"; en similares términos se expresaría en correspondencias privadas. Del otro lado, Caivano (quien escribe en 1882) asegura que este y un sargento cayeron por el choque de la segunda embestida y "fueron muertos por los marineros cerca de los cuales cayeran, antes que el comandante del *Huáscar* pudiera impedirlo". Pone como fuente a una persona de iniciales A. Y. de C. y afirma que esta escuchó a Grau tal relato. Melo (1911), a su vez, afirma que cayó en el tercer espolonazo y que tras la embestida su cadáver fue hallado en el castillo de proa por un testigo (cuyo nombre no da) que acababa de salir de la torre:

> Ordenó levantarlo y venía con los que por su mandato traían el cadáver a la cámara, cuando al pasar delante de la torre de mando se oyó la voz nerviosa de Grau ordenándole apresurar el salvamento de los náufragos, por lo que dejando el cuerpo que conducían sobre la cubierta, delante de la torre de

> mando, corrieron todos a los botes. Grau, que tenía toda su atención en el salvamento de los tripulantes de la *Esmeralda*, que nadaban alrededor, no había notado la traslación referida y estuvo persuadido sinceramente de que Prat había muerto cuando llegaba a entregar su espada al comandante del *Huáscar*. Hasta indicaron o se indicó a sí mismo un negro como el victimador del jefe chileno; pero si en realidad lo hirió ahí hería a un cadáver. Quienes trajeron este desde proa no hubieran desamparado al jefe prisionero vivo, pues su persona era sagrada a la sombra del pabellón peruano.

Hemos visto que Grau habla de abordaje y no de rendición de espada. Sin embargo, sí se menciona en el testimonio del Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison (en la guerra un joven Aspirante de 14 años), dado a la revista *Mundial* en 1921. Cuando el entrevistador aludió a la insistencia chilena sobre el abordaje intencional de Prat, respondió lo siguiente:

> Prat en ningún momento, me parece que tuvo esa intención. El puente de la *Esmeralda* era demasiado elevado y el choque hizo saltar a Prat sobre la cubierta del *Huáscar*. Entonces la brigada de estribor, en la que yo me encontraba salió para defender el barco. Prat cayó cerca de la torre de combate y se dirigió con la espada en la mano pero no en actitud de ataque a la torre del Comandante Grau, lo que a este le hizo suponer siempre que iba a entregarle su espada, y yo que lo vi soy de la misma opinión. Pero antes de que llegara un marinero llamado Mariano Portales, de la brigada de estribor, le disparó casi a quemarropa un tiro que falló e inmediatamente con la misma arma, le dio un culatazo que le deshizo el cráneo.

Respecto a Portales, Zanutelli (2002) toma la siguiente frase de una nota de Reyes publicada en *La Opinión Nacional* del 8 de enero de 1880: "Fue él quien dio muerte al Comandante Arturo Prat". Ortiz y Castañeda (2007) refieren que se embarcó en marzo de 1879 como marinero del *Huáscar* y que había nacido en Tacna en 1845. Junto al marinero tacneño, sus demás compañeros la Plana Menor aparecen en la lista de asistentes al combate de Iquique a bordo del *Huáscar* publicada dentro de la correspondencia de la primera división naval:

Oficiales de mar: 1 primer contramaestre (Nicolás Dueñas), 1 primer condestable (William Leonard), 1 buzo (Hilario Morales), 2 primeros

guardianes (Federico Noguera y Tiburcio Ríos), 2 segundos guardianes (Francisco Sena y Pablo Boza), 1 primer carpintero (Luis Landa), 1 segundo carpintero (Ignacio Martínez), 1 primer calafate (José del Carmen Gómez), 1 maestre de víveres (Manuel Mejía), 1 despensero (Rafael Hurtado), 1 cocinero de equipaje (Rufino Estelo), 1 herrero (William Michel), 1 mayordomo de segunda cámara (Manuel Pineda), 1 bocafragua (Ramón Tejeda), 1 cabo de timoneles (Henry Ward), 1 cabo de luces (Juan Solari) y 1 farmacéutico (José Flores).

Artilleros de preferencia (13): James Anderson, George Petter, Atanasio Caloyeras, Tomás Proaño, Álvaro Trelles, José Gómez, Francisco Espiell, Apostolo Dimache, Gregorio Cabezudo, John Price, John Lumby, Alberto Huerta y Antonio Cucalón.

Artilleros ordinarios (7): William Norris, Eleodoro Dávila (veterano de Pacocha), Ángel Quesquén, Apolinario Salazar, Henry Smith, Faustino Colán y Tomás Salazar.

Marineros (45): Feliciano González, Aniseto Ríos, Pedro Unanue, Máximo Rentería, Nicolás Bonilla, Lorenzo Villarosa [*Villa Rosa*], Manuel Pérez, Alcides Gutiérrez, Manuel Cárdenas, Enrique Ramírez, Ruperto Siles, John Henry Hill, Mariano Portales, Henry Verguesse, Anselmo Cambas, Aparicio Robles, Manuel Beltrán, José Aniseto, Manuel Echerre, Manuel Pimonchumo [*Piminchumo*], Pedro Díaz, Francisco Cáceres, Mercedes Carrasco, José Valdivia, Andrés Gordillo, José Laiton, Juan García, José Suárez, Santos Beltrán, José Olaya, Pedro Rodríguez, Juan de Dios Marquina, Tomás Esteves, Jacinto López, José Velásquez, Ventura Díaz, Manuel Ucañán, Juan Manuel Cruz, Juan Aguirre, Félix Saavedra, Juan Francisco Martínez, José Calvo, Eulogio Gómez, Estanislao Polanco y Carlos Vásquez.

Grumetes (11): Francisco Aguilar, Dámaso León, Arturo Masías, Lizardo Eizaguirre, Francisco Arciniega, Alberto Medina, Julio Espinosa, Miguel Valcárcel, Basilio Rocavado, José Mantilla y Manuel Fienco [*Franco*].

Maquinistas (7): 1 primer maquinista (Samuel Mc Mahon), 1 segundo maquinista (Thomas W. Hughes), 1 tercer maquinista (Emilio Valladares), 2 cuartos maquinistas (Enrique Lewer y Ernesto Molina), 1 ayudante de máquinas (Augusto Mathews) y 1 calderero (Eduardo Glaspy).

Cabos de fogoneros (4): Charles Stevenson, James Mc Carthy, John Johnson y John Richardson.

Fogoneros (13): Alejandro Monroe, Eduardo Graham, José Selendon, Gregorio Alzamora, Ramón Galicia, Carmen Vásquez, Francisco Moreno, Tomas Furton, Lino Urías, Andrés Mc Call, Isidro Alcíbar, Manuel Verdesoto y Ramón Piedra.

Carboneros (9): Alejandro Herton, José Morales, Toribio Astudillo, Manuel Balvino, Cipriano Gómez, John Dinoran, Juan Dávila, Guillermo Arrarte y Nieves Espinosa.

Batallón Ayacucho: 2 sargentos primeros (Manuel F. Hurtado y Francisco Retes), 1 sargento segundo (Ernesto de la Fuente), 1 cabo primero (Silverio "Chuquiconza"), 2 cabos segundos (Gregorio Hanampa y Mariano "V. Huaman"), 1 corneta (Cornelio Zúñiga), 1 tambor (Agustín Salas) y 15 soldados (Hipólito Beltrán, Ignacio Corral, José Calderón, Vicente Ovando, Manuel Pérez, Antonio de Lama, Manuel Choquehuanca, Celestino Valdivia, Faustino Falconi, Mariango "Unga", Anacleto Alarcón, José María Esteban, Pascual Mena, Fidel Talavera y Manuel López).

Columna Constitución (18 hombres de tropa): Segundo Calderón, Basilio Chávez, Francisco Llanos, Manuel Rivas, Juan Chunga (segundo con ese nombre), José Menchola, Eusebio Gómez, José Cortez, Juan Villarreal, Manuel Ruiz, Apolinario León, Francisco Millán, Quiterio Gallado, Clemente Luna, José Estrada, Narciso López, José Rivera y José Aguilar.

En total 169 hombres, de ellos 25 con apellido anglosajón (excluyendo a Francisco Espiell, de quien ya hemos tratado), de los que a su vez 15 se hallaban en la planta de máquinas (de un subtotal de 33) y 7 en la de artillería (de un subtotal de 21). No siendo posible entrar en detalles de cada uno de los integrantes de la Plana Menor del *Huáscar*, aunque se intentará parcialmente al final del capítulo, es del caso aquí enfocar la atención en uno de ellos: el contramaestre Nicolás Dueñas, quien tenía a su cargo a los demás oficiales de mar y a la marinería. Pocos son los datos que hemos podido recoger sobre su vida, por lo que añadiremos también algunas reflexiones que surgen a partir del contexto. Juan Saturnino Nicolás Dueñas Hurtado se casó en la parroquia matriz del Callao con la ecuatoriana María Patrocinio Llerena Paredes el 23 de noviembre de 1875, ocasión en que fue registrado como natural del Callao, de 32 años, empleado e hijo de Juan Gualberto Dueñas y de Carmen Hurtado. Sin

embargo, hemos revisado el libro de bautizos de dicha parroquia para los años 1842 y 1843 y no aparece Dueñas. Se deduce que o bien no fue registrado en el Callao o bien no nació en esos años. Padrinos del matrimonio fueron Agustín Ferrera y María González; testigo, Agustín Ponce. Ofició el enlace el teniente de cura Pedro Mariano de Anitua. Acerca de ella consta en la partida de matrimonio que era natural de Quito, viuda y de 30 años, hija de José Llerena y Juana Paredes.

La primera mención a Dueñas en la *Historia Marítima del Perú* (López Martínez 1988) se halla en la lista de revista del 1 al 12 de abril de 1879, donde figura ya como primer contramaestre. Comoquiera que Miguel Grau había reasumido el comando del *Huáscar* a fines de marzo, es de suponer que entre sus primeras medidas respecto al personal debió de estar la de escoger al encargado de ocupar un puesto de tal importancia. Al parecer se hallaba vacante, pues en la lista de revista de enero de 1879 que presenta López Martínez (1988) se consigna a un segundo contramaestre (Rudecindo Luciano), pero no aparece un primero.

Según refiere el doctor De la Puente Candamo (2003), Manuel Dueñas era alumno de la Escuela de Aprendices de Marineros en 1877 y Grau personalmente lo consideraba por los buenos informes del director de esta. Cabe preguntarse si hubo algún parentesco entre Manuel y Nicolás Dueñas, pues en tal caso ¿no podría haber influido en el nombramiento de Nicolás Dueñas el buen concepto ganado por Manuel Dueñas? Repárese en que al registrarse su matrimonio a fines de 1875, Nicolás Dueñas aparece como "empleado" y no como integrante de la Plana Menor, por lo que aparecer súbitamente tres años y unos meses después como primer contramaestre del *Huáscar* requiere alguna explicación.

Ciertamente hubo casos en que un miembro de la Plana Menor dejaba por un tiempo la Armada para después reincorporarse. Podría ser el caso de Nicolás Dueñas y que su matrimonio se hubiera dado en ese lapso de alejamiento. Pero es importante tener en cuenta que desempeñarse como contramaestre requería experiencia. Por ejemplo, Juan Antonio Aguilar, grumete del *Victoria* el 2 de mayo de 1866 conforme vimos en el capítulo 2, quien según refieren Ortiz y Castañeda (2007) fue después artillero del *Meteoro* y la *Mayro* y en 1873 figuraba como segundo contramaestre del *Atahualpa*, para la Guerra con Chile alcanzaría a ocupar el puesto de primer contramaestre de la *Unión* (1880). Aunque no era contramaestre,

otro caso que puede resultar ilustrativo dentro de la misma dotación del *Huáscar* es el del primer guardián Tiburcio Ríos, quien según hemos visto era también veterano del 2 de mayo como marinero del *Tumbes*; incluso, aunque en las revistas de enero y mayo de 1879 aparece como primer guardián, en la de abril lo hace como carbonero, lo que nos habla de los altibajos que vivía el personal de la Plana Menor.

También cabe apuntar algunos comentarios acerca de su condición de "empleado" registrada en su partida matrimonial. El diccionario de la Real Academia Española de 1869, entonces vigente, aporta la siguiente definición: "El destinado por el Gobierno al servicio público". Mientras que la siguiente edición del mismo, de 1884, lo define así: "Persona destinada por el gobierno al servicio público, o por un particular o corporación al despacho de los negocios de su competencia o interés". Aunque correspondientes a la sociología de Lima de los años 1900, los siguientes conceptos de David Parker nos pueden dar cierta idea al respecto:

> Debido a que el trabajo manual era considerado como una marca insuperable de inferioridad, los artesanos buscaban ocultar su profesión, negándose, por ejemplo, a salir a la calle con su uniforme de trabajo. Obreros en huelga se vestían con su mejor traje y sombrero para marchar en las plazas públicas, presentándose no como proletarios, sino como hombres dignos de respeto. Por el mismo motivo, no eran raras las personas que preferían tener un puesto de empleado –aunque mal remunerado– en lugar de un trabajo manual con mejor salario.

Por las definiciones lexicográficas hay más posibilidad de que Dueñas se desempeñara al servicio del Estado que al de particulares y a partir de la cita de Parker se deduce que su condición social era mejor que la del promedio de la Plana Menor. Hay que advertir, por cierto, que la tendencia aristocrática que describe Parker (1995) no imperaba sin más, sino que a partir de la Independencia existía también una tendencia republicana o democrática, y sabemos por tradición familiar que en el Callao esta última era más acentuada que en Lima. En las pinturas de Pancho Fierro o en los grabados de la obra de Manuel Atanasio Fuentes sobre Lima publicada en 1866 los artesanos lucen orondos sus ropas de trabajo, aunque es posible que el cambio de costumbres que

empezó a regir progresivamente desde mediados del XIX con la era del guano llevara a que inicios del XX predominase la tendencia descrita por Parker.

Otro punto conectado con su condición de empleado es que Dueñas debió de tener cierto nivel de instrucción. El Coronel Hildebrando Fuentes (1907) cita un trabajo del doctor Plácido Jiménez donde se consigna que en el Perú apenas el 20.34 % de los hombres (y el 10.64 % de las mujeres) sabía leer y escribir según el censo de 1876, pero Cosamalón (2020) especifica que en Lima el 53 % de la población mayor de 14 años era analfabeta en dicho censo. Este mismo autor informa que en el Callao el analfabetismo era de 45 % en 1877.

> La explicación al hecho de que una de cada dos personas que vivían en Lima supiera leer y escribir debe ser buscada en la oferta de escuelas de la capital (impulsada por el primer gobierno de Castilla), en los circuitos alternos de enseñanza y en la importancia de este aprendizaje para la vida cotidiana.

Afirma Ragas (2007), quien estudió los datos del censo limeño de 1860 (según el cual en Lima el 55% sabía leer y escribir y el 5% sólo leer). Más adelante añade lo siguiente:

> El interés por saber leer y escribir pudo ser más latente en ciertos sectores urbanos, debido a la necesidad de llevar la contabilidad de los negocios o realizar operaciones técnicas que incluían mediciones u operaciones aritméticas. […] De igual modo, quienes trabajaban en el servicio doméstico, al igual que los dependientes y los comerciantes (pequeños y grandes) requerían hacer cuentas.

Siendo chalaco, se entiende que el medio en que se desenvolvía Dueñas estaba dinamizado por las actividades comerciales propias del primer puerto, en el cual ciertamente había más de una escuela. Zanutelli (1993) informa que en 1846 se desempeñaban como docentes en el Callao María Bustamante de Palomino y José Luis Moreno, este a cargo de la escuela primaria de varones y aquella de la de niñas; cuando ella falleció en 1873, Moreno dirigía una escuela municipal de 137 alumnos en la calle Montezuma. Añade Zanutelli que en la calle del Acueducto (hoy Miller)

abrió su escuela Roque Unzueta (1853), que en 1858 se sumó a la labor docente el presbítero José Benavides y que en 1862 Santiago O'Connor fundó un colegio. Pero el dato más valioso que aporta es el siguiente: "También Jacobo López de Castilla llegó a ser maestro muy estimado por la colectividad porteña. Discípulo suyo fue el poeta Federico Flores Galindo". Esto parece indicar que el poeta estudió con Dueñas, pues Flores Galindo escribiría un poema en honor del contramaestre en 1897. Flores Galindo nació en 1846 en Ica según Fernando Sánchez Olivencia (1979), según Alberto Varillas (1992) el mismo año pero en Lima, y según Zanutelli (1993) en 1843 sin especificar el lugar. En todo caso, lo que aquí cuenta es que era efectivamente contemporáneo con Dueñas. Algo más: en el plantel de López de Castilla culminó sus estudios escolares Elías Aguirre, nacido en 1844 en Chiclayo, quien llegó a Lima hacia 1853 e ingresó a la Escuela Naval en 1858 (Tovar y Ramírez 1944 y Cosío 1982). Asimismo, el propio López de Castilla era profesor de Fortificación y Geometría en la Escuela Naval en 1870. Todo esto apunta a la posibilidad de que Dueñas tuviera importantes conexiones con el medio naval.

Conforme ya hemos advertido, De la Puente (2003) incide en la minuciosidad con que Grau atendía los asuntos del personal, así como el esmero que procuraba en su formación. El mismo historiador observa que tenía a bordo del *Huáscar* en 1879 allegados a su familia tales como el artillero de preferencia Faustino Colán (hijo de la sirvienta de su familia) y el farmacéutico José Flores (hijo de una allegada de su familia y al cual se refiere Grau como "barbero"). Ténganse también en cuenta lo afirmado por Carvajal (1992), según el cual el marino piurano imprimió al *Huáscar* "una mística especial, a pesar de todas las contradicciones en cuestiones de personal" durante los años 1868-1876. Todas estas consideraciones nos llevan a plantear que si Grau escogió a Nicolás Dueñas para tal puesto y lo mantuvo a lo largo de toda la campaña del *Huáscar* fue porque se supo ganar su confianza. Lejos de defraudarla, la confirmaría incontestablemente en Angamos.

Volvamos ahora de lo particular a lo general. Carvajal (2004) subraya el apuro con que fueron enganchados muchos tripulantes, así como su poco entrenamiento, y agrega que aunque en la marcha cabía practicar ejercicios intensos no era el caso en la artillería con fuego real porque

no abundaba la munición. Melo (1911) asegura que tanto Grau como More eran conscientes de la falta de alistamiento de sus tripulaciones. No obstante, en el parte oficial fechado el mismo 21 de mayo y elevado al General Juan Buendía, presente en Iquique al mando del Ejército del Sur, Grau afirmó que todos sus subordinados habían "cumplido satisfactoriamente con su deber" durante el combate. Igualmente, en el parte oficial que con fecha 23 de mayo dirigiera al Presidente Prado, aseguró con satisfacción que "todos los individuos de la dotación del *Huáscar*" habían cumplido con su deber.

Dentro de la Plana Menor del *Huáscar* no hubo muertos en Iquique el 21 de mayo de 1879, pero sí seis heridos según en el informe del médico Távara que cita Carvajal (2004): artillero de preferencia Álvaro Trelles (heridas contusas en la ceja, pecho, pierna derecha y mano izquierda), mayordomo de segunda cámara Manuel Pineda (herida contusa en el pie derecho), marinero Basilio Chávez (herida contusa leve en la frente), marinero Manuel Cárdenas (contusión en la espalda), soldado Anacleto Alarcón (herido con perdigones en la cara, cuello y costado izquierdo; según Reyes (2015), con pequeños fragmentos de bomba en la cara y espaldas), soldado José María Esteban (herida contusa superficial en el pecho izquierdo). Respecto a Trelles, Reyes precisa que un casco de la bomba que ingresó en la torre le hirió el ojo izquierdo. En una crónica posterior, del 8 de junio, agregaría que "al saber que perdería un ojo por la herida que recibió en el combate, dijo: 'Me quedará uno para apuntar al enemigo'". En esta misma crónica refirió lo sucedido con un soldado, sin duda Alarcón: "El cirujano del *Huáscar* decía a un soldado de la guarnición que su herida era de perdigones (eran fragmentos de un casco de bomba) y aquel bravo, pateando la cubierta de la cámara, exclamó añadiendo una imprecación: '¡Chilenos brutos! Han creído que yo era *Cocolí*'". El único muerto de la dotación del *Huáscar* fue el Teniente 2º graduado Jorge Velarde. Curiosamente, aunque no figura en la lista de Távara, el marinero Jacinto López también fue uno de los heridos durante el combate de Iquique el 21 de mayo de 1879 según Ortiz y Castañeda (2007), quienes precisan que su herida en la pierna derecha lo dejó inválido; recordemos que había combatido en el Callao el 2 de mayo de 1866 en el fuerte Santa Rosa.

Antonio Cucalón y Francisco Retes estuvieron a cargo de la ametralladora

del *Huáscar*, según refiere Reyes (2015), aunque agrega que posteriormente bajaron de cubierta cuando esta fue despejada por la intensificación del combate. Es de notar que los llama "señores" a pesar de su pertenencia a la Plana Menor, como artillero de preferencia y sargento respectivamente; tal vez el tratamiento que les da Del Campo se deba a que provenían de familias de extracción social elevada y también es de presumirse que por dicha razón les encomendaran la responsabilidad de la ametralladora, cuyo manejo tenía alguna complejidad. José Luis Torres, en cambio, afirma que Retes no tenía puesto activo en la guarnición y que por ello se presentó en la torre donde se encargó de colocar y guardar las espoletas de las bombas, lo que era riesgoso.

Junto con los médicos y con el ayudante Alberto Huertas [*sic*] estuvieron en la cámara de oficiales el farmacéutico José Flores y los mayordomos, maestros de víveres y mozos de cámara, apunta Reyes. Debe de tratarse del mayordomo de segunda cámara Manuel Pineda, el maestre de víveres Manuel Mejía, el despensero Rafael Hurtado y tal vez el cocinero de equipaje Rufino Estelo. Es curioso que al artillero de preferencia Alberto Huerta lo reporte como "ayudante del detall" (es decir, del estado mayor). "Desde el comandante hasta el último grumete se han portado con singular denuedo", afirmó Reyes (2015), según el cual los tiros de la torre de artillería eran saludados "con entusiastas vivas al Perú, al *Huáscar* y su comandante".

Respecto al rescate de los náufragos de la *Esmeralda*, refiere Reyes que los botes fueron enviados pronto y que al llegar aquellos al costado del *Huáscar* gritaron así: "Bravo, comandante Grau! ¡Vivan los valientes e hidalgos peruanos!", lo que fue respondido por oficiales y tripulantes de este modo: "¡Bravo, valientes chilenos de la *Esmeralda*, no hacemos sino cumplir con nuestro deber!" Añade que fueron 47 los rescatados y perecieron 156 hombres de la dotación de la *Esmeralda*, pero Carvajal precisa que hubo 49 prisioneros y 149 muertos. De los últimos, 8 murieron cañoneados por una batería de artillería de campaña que cooperó desde tierra, según anota Reyes (2015).

En el otro naufragio, el de la *Independencia*, hubo en total 5 muertos y 23 heridos, de los cuales 4 muertos y 21 heridos correspondieron a la Plana Menor, según la "razón de los heridos y muertos a bordo de la *Independencia*" firmada por Santiago Távara al ancla en el *Huáscar*

el mismo 21 de mayo y que reproducen Paz Soldán (1884), Ahumada Moreno (1982) y Carvajal (2004): sargento primero cabo de cañón Manuel Carrillo (muerto, de la columna Constitución); soldados Elías Gutiérrez, Manuel Huamán (muertos) y Manuel Silva (ahogado, de la guarnición del Ejército igual que los dos anteriores); tripulantes Federico Navarrete (herido), Jacinto Santa Cruz, José Pereira, Pablo Ballivián (contusos, el último aparece como "Polivian" en la obra de Paz Soldán y "Bolivian" en la de Ahumada), James Herly, Fabronio García y José Arias (con quemaduras); otro tripulante al que se le amputó un brazo "y un timonel francés que fue atravesado por una bala de rifle en momentos de colocar otro pabellón en el pico del palo mayor", así como "tres timoneles heridos: uno en la mano, otro en el codo y otro en la cabeza"; cabo Julio Salas, soldados Nolberto Domínguez y Antonio Urquino (heridos, de la guarnición del Ejército); soldados de la columna Constitución: Manuel Landa (herido en la pierna), Francisco Chávez (un brazo volado y herido en una pierna), Juan Cárdenas (herido en los dos pies), Domingo García (herido en la cara), Luis Betancourt (herido del brazo) y José del Carmen Heredia (contuso de un pie). Este último era veterano del combate de Abtao, en que figuró como marinero según lo visto en el capítulo 2. No debió de ser tan simple la contusión de Heredia pues Ortiz y Castañeda (2007) refieren que quedó inválido. De la oficialidad murió el Alférez de Fragata Guillermo García y García y resultaron heridos el Capitán de Corbeta Ruperto Gutiérrez y el Subteniente Luis Ballesteros (de la columna Constitución, el último figura como "Vallestras"). Acerca del sargento Manuel Carrillo, Carvajal anota que era platero y pertenecía a la Sociedad "Amiga de las Artes" de Lima, la cual efectuaría "una solemne sesión fúnebre" en su honor el 6 de junio de 1879.

Según el "Resumen nominal de los señores jefes, oficiales e individuos de tropa embarcados en la fragata *Independencia* pertenecientes a la columna Constitución" reproducido por Ahumada Moreno (1982) y fechado en el Callao el 5 de junio de 1879, aquellos pertenecieron a la tercera compañía y además del Comandante José Sánchez Lagomarsino, el Capitán Emilio Chappell y el Subteniente Ballesteros, eran los siguientes:

Sargentos primeros Manuel Carrillo y José Vargas; id. segundos Domingo Carpio, Tomás Alache, Manuel Espinosa, José Domínguez, José Córdova y Silvestre Vallejos; cabos primeros Buenaventura San Jinés,

Mariano Talavera, José Carrillo, Santos Inzueta y Tomás Mora; cabos segundos Manuel Ortega, Fernando Austria, Dionisio Alfaro, Julián Camero*, Isidro Orué; soldados: Manuel Jiménez, José Camero*, Ricardo Bejarano, Manuel Vilela, Juan Cornejo*, Juan Cárdenas, Manuel Rosas, Manuel Amunátegui, Juan González, José Mogollón, Luis Mendoza, Andrés Ucañán, Pablo Fuentes*, José del Carmen Heredia*, Eusebio Chiroque*, Francisco Vevelacua*, Martín Benítez, Juan de Dios Mantilla, Carlos Saldaño, Andrés Cobeñas, José Ramos, Matías Chopelliquen [*¿Chapilliquén?*], Santos Abramonte, Marcelino Chambes [*Chumbes*], Modesto Reudias [*Ruidías*], Manuel Águila, Valeriano Rivera, José Saldado, Carlos Molinares, Francisco Alvarado, Vicente Jiménez, Mauricio Mayta, Manuel Saavedra, Manuel Landa, Francisco Foyson, Pedro Osorio, Domingo García, Manuel Astudillo, José B. Gómez, Manuel Laja*, Pedro Medrano, Luis Betancur* [*Betancourt*], Santiago Salas, Isidro Quiroz, Belisario Gómez, Manuel Ollas, Ignacio García, José Micolta (enfermo en el Hospital 2 de Mayo), Francisco Chávez, Manuel Anicama y Darío San Jinés [los que marcamos con asterisco (*) tienen la anotación de "presentado como náufrago"]. En el oficio del Mayor de Órdenes, Capitán de Navío Amaro González Tizón, del 5 de junio de 1879, al cual se anexó dicha lista se aclara que están "anotados los individuos que se han presentado al jefe de este cuerpo así como los que han pasado al hospital" y que la relación comprende a "los jefes, oficiales e individuos de tropa embarcados en la *Independencia* a su salida para el Sur".

Un caso muy singular dentro de los náufragos de la *Independencia* lo relata Ortiz en su semblanza del arequipeño Lizardo Ruiz, quien había iniciado su carrera como grumete en la *Apurímac* en 1877 para pasar a la fragata blindada como artillero de preferencia al inicio de la contienda de 1879. Él y otros náufragos "fueron ayudados a llegar a tierra por un perro terranova llamado Cholo, que pertenecía al maestro de armas". A su vez, el Capitán de Fragata Manuel I. Vegas (1916) dedica una crónica a tal episodio, de la que extraemos estas líneas:

> Durante el combate se veía correr de un lado a otro, a "Cholo", sordo al estampido de los cañones, saltando junto a algún marinero y mordiéndole alegremente como de costumbre en todo "zafarrancho de combate".
>
> Después del choque nadie se ocupó de él, porque el salvamento de la

> colecticia tripulación era extremadamente difícil pues se acribillaba a balazos a los botes no bien desatracaban del costado. Muchos no llegaron a la playa y la gente tuvo que echarse al mar.
>
> La defensa era imposible en un buque lleno de agua, tumbado y con la munición inservible. Aun de a bordo eran muchos los que se tiraban al mar prendidos de algún remo u otro madero y trataban de ganar así la brava costa de Punta Gruesa [*sic*].
>
> En tales circunstancias los ojos atónitos de los que ya estaban en tierra vieron cómo el valiente "Cholo" con la boca fuertemente cerrada, halaba a un marinero desfallecido y llegaba con él a la playa; pero lejos de quedarse, el fiel animal se arrojó una y otra vez y repitió su hazaña hasta siete regresando en todas con algún marinero. Quedó tan rendido el noble perro que lo tuvieron que sujetar, aunque a duras penas para evitar muriese después de salvar tantas vidas a despecho de balas y otros peligros.
>
> Cuando la tripulación náufraga emprendió su triste y silenciosa caminata hacia Iquique, el "Cholo" indomable, rompió la marcha haciendo mil piruetas y siempre ganoso de escapar hacia el mar en donde veía cada vez más lejanos los despojos de su antes gallardo buque.

Ya a salvo de perecer entre las olas, los auxilios para los náufragos corrieron por cuenta del personal médico y militar. Así, leemos en el despacho del corresponsal de *La Sociedad* de seudónimo X. X., fechado en el campamento del Molle (caleta al Sur de Iquique) el 22 de mayo y reproducido por Ahumada Moreno (1982), que el 21 a las seis de la tarde bajó la ambulancia de la Cruz Roja a atender a los heridos de la *Independencia* (se entiende que no incluye a los rescatados por el *Huáscar*). Además del reconocimiento suyo y general por la labor de la Cruz Roja, tiene también expresiones muy favorables respecto al Coronel Belisario Suárez:

> No debo hacerlo yo, pero haga usted un elogio cumplido de Suárez; lo merece, se ha multiplicado con prodigiosa actividad, ha sido el todo para el buque perdido, su energía ha restablecido el orden en los tripulantes, su patriotismo ha dado una cama y auxilios a los heridos, su previsión ha servido desde aquí de guía al cuartel general.

Sin embargo, el comerciante Francisco Román, con fecha 24 de mayo, escribía lo siguiente para *El Comercio* (de Lima) en un despacho que reproduce Carvajal (2004):

> Cuando los náufragos de la *Independencia* llegaron a tierra, fueron atendidos con exquisita amabilidad por el Coronel del batallón Zepita don Andrés A. Cáceres que se hallaba en el Alto del Molle; les prodigó los auxilios que sus circunstancias requerían, proporcionándoles vestidos, alimentos, bestias para que emprendieran su viaje a Iquique, y a algunos hasta dinero para que atendieran a sus más apremiantes necesidades.
>
> ¡Cuán distinta fue la conducta observada por el recordado ex-prefecto de Arequipa Coronel Suárez, apostrofó e insultó cobardemente a los bravos oficiales de la *Independencia* que, en medio de su fatalidad, acababan de dar pruebas de un valor temerario. Vergüenza da narrar estos hechos; pero es nuestro deber dejar constancia de estos hechos, para que se marque bien en la historia contemporánea!

Salta a la vista el contraste con lo sostenido por el corresponsal de *La Sociedad* y al mismo tiempo se aprecia que coincide con el testimonio que muy posteriormente ofrecería Andrés A. Cáceres. En otra parte de su despacho, Román (en Carvajal 2004) deja constancia de la lealtad de la oficialidad y Plana Menor de la *Independencia* hacia su comandante:

> Nada más conmovedor y elocuente que el desembarco del Comandante More en Arica. Estando el pueblo prevenido contra él fue vivamente impresionado por un espectáculo de sublime elocuencia y que debe enorgullecer al valiente cuanto infortunado More. Los oficiales y parte de la tripulación que habían llegado antes, rodearon al Comandante More y le manifestaron con frenético entusiasmo que deseaban ardientemente compartir con él, en cualquier puesto, los azares de la guerra. Esos abnegados marinos estaban prácticamente convencidos de que con un jefe como el Comandante More se puede pelear y que si había sido desgraciado en la *Independencia*, no lo sería en otro buque, porque su valor lo abona. Ante una manifestación de esa naturaleza, cambió por completo la desfavorable impresión que había producido en el pueblo de Arica el siniestro de la *Independencia*. Desde entonces, todo Arica contemplaba con respeto al jefe que así se hacía admirar por sus subordinados.

Para cerrar el panorama de lo acontecido con la dotación de la *Independencia*, conviene añadir las siguientes consideraciones de Carvajal (2004):

> Por otro lado, es importante fijar aproximadamente el número de desaparecidos. A este fin, cabe recordar que a los 311 según Lista de Revista del 14 de mayo, hay que agregar 63 de la columna Constitución elevando a 374 el total que combatiera el 21, de capitán a paje. De estos, 271 viajaron en el *Chalaco* de Iquique a Arica, según parte del 24 de mayo al Director de la Guerra. Quedaron 5 heridos en el primero, y 2 oficiales y 4 maquinistas en el *Huáscar*, lo cual deja un saldo de 97. Si se le resta los 28 entre muertos y heridos, se llega a un total aproximado de 64 desaparecidos en Punta Grueso por diversas razones, es decir un 17%.

¿Cuáles serían esas razones? ¿Qué ocurriría con aquellos 64 desaparecidos? ¿Tal vez entre ellos hubo ahogados o repasados al nadar hacia la playa? Son preguntas que de momento no podemos contestar, como tampoco Carvajal se pudo responder por qué More no dispuso que los timoneles utilizaran la rueda ubicada dentro de la batería blindada, donde habrían estado a salvo del fuego enemigo, que por el detalle de las heridas (en la mano, el codo y la cabeza) podemos apreciar que fue bastante certero. Por cierto, la *Covadonga*, aunque maltrecha por los disparos que recibiera del *Huáscar* al inicio del combate y haciendo mucha agua, consiguió escapar y salvarse. Sus bajas fueron un médico y dos tripulantes, así como seis heridos no graves, refiere Carvajal. En la versión de Vicuña Mackenna (1879) fueron 2 muertos en el combate (el médico y un grumete), 2 heridos muertos después del combate (un mozo de cámara el mismo 21 de mayo y un contramaestre el 7 de junio), 1 herido grave (un marinero) y 4 heridos leves (un contador, un guardián, un soldado y un fogonero).

Por último, una curiosidad. Reyes (2015) anota lo siguiente en su crónica del combate de Iquique: "De varios de los extranjeros marineros que tripulaban la *Esmeralda*, casi en su mayoría eran griegos". Esto significa que se batieron griegos contra griegos, pues los hubo también en ambos blindados peruanos. Así por ejemplo, ubicamos en el *Huáscar* a Atanasio Caloyeras, quien moriría en Angamos. Según los datos consignados por Ortiz y Castañeda (2007), había servido anteriormente en el *Huáscar*

entre 1873 y 1875 como artillero ordinario, en 1876 fue cabo de luces de la *Unión* y luego pasó al *Manco Cápac* ya como artillero de preferencia; el estallido de la guerra lo halló en el *Huáscar*. En el caso de la *Independencia*, contamos con los datos de una carta del griego Demetrio E' Konomo a los editores de *El Comercio* publicada en dicho diario el 17 de julio de 1896 (edición de la mañana), en la que se refirió a "los servicios personales y de su propia vida, que por simpatías al Perú" prestaron muchos griegos en la campaña naval de la Guerra con Chile:

> El inmortal Grau los escogió para manejar la artillería de grueso calibre del *Huáscar*, como cabos de cañón, y aquel último náufrago que en los palos de la *Independencia*, continuaba haciendo fuego con la ametralladora, sobre la nave chilena, en los momentos en que se hundía en el fondo del mar, era también un griego, que aún vive.

Incursiones del *Huáscar* y otros episodios de la campaña marítima

El 26 de mayo el *Huáscar* arribó a Antofagasta y tras perseguir infructuosamente al vapor *Itata* en la mañana emprendió en la tarde la caza del vapor *Rímac*, que logró huir al Noroeste; indica Carvajal (2004) que el *Huáscar* lanzó tres disparos, de los que el primero cayó cerca de la popa del *Rímac* y al último le faltaron 15 metros para ser un impacto directo, estando a alrededor de 5400 metros de distancia. Luego combatió en Antofagasta contra los fuertes y la *Covadonga*. No hubo bajas. A cada disparo del blindado, sus tripulantes, al igual que jefes y oficiales, daban vivas al Perú, según la crónica de Reyes (2015). Carvajal puntualiza que en el informe de Grau no hay comentario negativo sobre el estado de entrenamiento artillero. A propósito de la artillería, José Luis Torres (1979) apunta que en tal encuentro el sargento Retes estuvo "ayudando en el manejo de la batería de cubierta a su valiente primo Carlos Heros".

A su vez, el *Chalaco* apresó a la barca mercante chilena *Anita* en *Tocopilla*. Fue dotada con dos oficiales, dos aspirantes, un guardián y diez marineros, según el corresponsal de *El Comercio* J. D. C., quien iba embarcado en el transporte y cuya crónica fechada el 31 de mayo reproduce Ahumada Moreno (1982). Según Reyes la captura ocurrió un

26 de mayo, para Muñiz (1908) fue el 27 y en la crónica citada pareciera que sucedió el 25, pues J. D. C. da a entender que el *Chalaco* partió de Iquique en la noche del 24 rumbo a Cobija. La *Anita* arribaría al Callao el 11 de junio, conforme consigna Carvajal.

El 28 el *Huáscar* represó frente a Cobija a la goleta mercante *Coqueta* y la envió a Arica con un guardián y dos marineros, informa Reyes. Añade que el mismo día también frente a Cobija capturó a la barca *Emilia* que izaba indebidamente bandera nicaragüense y cuya dotación eran casi toda chilena; Carvajal agrega que fue enviada al Callao con el Teniente Rodríguez, el Aspirante Tizón y Bueno, el guardián Ríos y ocho marineros. También iban el capitán (italiano), el carpintero y el cocinero de la dotación original, según Ortiz (2003). Reyes (2015), en una crónica fechada el 9 de junio, apunta que la *Emilia* arribó al Callao en la noche previa y revela que hubo un motín durante el viaje:

> La *Emilia* vino al mando del Teniente 2º D. José Melitón Rodríguez, trayendo, además, como oficiales a los aspirantes Tizón y Bruno Bueno y como tripulantes a ocho de los marineros del *Huáscar*. Parece que iba a tener lugar una rebelión, y que su principal autor era el inglés William Norris, quien se nos dice queda reducido a prisión.
>
> Dícese, mas no nos consta, porque no hemos tenido ocasión de ver al Teniente Rodríguez, que se querría hacer a bordo una sublevación, y aún háblase que el asesinato entraba también en el plan.
>
> Estos planes fueron denunciados por el marinero Henri Heill [*sic*].

Sin embargo, según Zanutelli (2002) tanto el marinero John Henry Hill como el Aspirante Bueno estuvieron implicados junto con Norris: "Todos fueron sometidos a juicio, cuyos resultados no fueron muy severos, a pesar de haber cometido su falta en tiempos de guerra. Norris y Hill aparecerán después como tripulantes del *Huáscar*". Según una nota de Grau fechada el 15 de junio y dirigida al Comandante General de Marina, Norris estuvo de acuerdo con el capitán de la *Emilia*, José Messina, "para sustraerla del mando del Teniente Rodríguez, y conducirla al puerto de Lota". Ortiz (2003) asegura que "Messina intentó recapturar la barca pero fue felizmente reducido por Rodríguez y los tripulantes peruanos". Bruno Bueno, quien según Ortiz y Castañeda (2007) era Guardiamarina,

continuó por un tiempo en el *Huáscar* y luego pasaría a otros buques de la Escuadra. Este incidente evidencia el acierto de Grau y de cuantos impulsaron la nacionalización de la marinería de la Escuadra en los años previos, que lamentablemente no se llegó a completar. Además del marinero Hill y del artillero ordinario Norris, dentro de la dotación de presa de la *Emilia* figuraron los marineros José Valdivia y Manuel Piminchumo, según las anotaciones de Carvajal (2006) a la lista de revista del *Huáscar* del 15 de setiembre de 1879.

Respecto a la *Coqueta*, sería recapturada por la *Magallanes* antes de poder arribar a Arica. Quedaron prisioneros el segundo guardián Francisco Sena y los marineros Manuel Pérez ("Nicolás", según una lista del contador Juan Alfaro) y Francisco Cáceres. De sus declaraciones publicadas por la prensa chilena con motivos de propaganda sicológica debemos tomar únicamente los datos personales de los tres prisioneros: Sena era natural de Cabo Verde (isla africana en el Atlántico, en aquel tiempo posesión portuguesa) y tenía 31 años; Manuel Pérez era de Iquique y tenía 36 años; y Francisco Cáceres era colombiano, tenía 23 años y llevaba dos meses embarcado. Según lo referido por Ortiz y Castañeda, Sena venía sirviendo desde al menos 8 años atrás, pues en noviembre de 1870 era marinero en el *Pachitea* y pasó al *Huáscar*, de donde fue licenciado en enero de 1871; en julio del mismo regresó a dicho blindado, en el que sirvió como artillero de preferencia hasta mayo de 1878; regresaría otra vez al *Huáscar* con motivo del estallido de la guerra, como segundo guardián. Tenía experiencia de combate, pues hemos visto que se halló en Pacocha como cabo de timoneles. Se desprende que su trayectoria le ganó la confianza necesaria para encargarle la goleta *Coqueta*.

Del 3 al 4 de junio el *Huáscar* fue perseguido desde la altura de Huanillos a la del Morro de Sama durante 18 horas por el *Blanco Encalada* y la *Magallanes*. Grau mandó formar a la dotación en la cubierta y los arengó así, según la crónica de Reyes (2015) fechada el 8 de junio:

> ¡Valientes del *Huáscar*!
>
> La suerte nos coloca por tercera vez al frente de los enemigos y dentro de breves minutos nos empeñaremos en la lucha.
>
> No exijo vuestro arrojo y serenidad, porque ya habéis probado elocuentemente, que os sobran para combatir y confundir a los enemigos.

> No importa que sus fuerzas sean superiores, porque tenéis un corazón aun mucho más fuerte, pues se halla blindado por el ardiente fuego del patriotismo; y venceréis porque nuestra causa es santa y porque defendemos no solo la honra de nuestra querida patria, sino también de una república hermana y aliada, injusta y alevosamente ofendida por los mismos enemigos. Tripulantes del *Huáscar*, ¡viva el Perú!

Agrega el corresponsal que respondieron vivando entusiasmados y pasaron a sus puestos al toque de zafarrancho. El *Huáscar* realizó siete disparos "que cayeron al parecer muy próximos a la proa del blindado" conforme reportó Grau a Prado y al Director de Marina con fecha 4 de junio. Reyes (2015) menciona que el blindado peruano abrió fuego a 4000 yardas y que uno de los disparos levantó una columna de agua en la proa del *Blanco*. Este había iniciado el intercambio artillero. La única baja fue la de Antonio Cucalón, de quien Grau expresó lo siguiente en su referido oficio del 4 de junio:

> En el momento en que cambiábamos nuestros tiros con el blindado cayó un hombre al agua sin que fuese posible hacer para salvarle más que botarle un salvavidas, acontecimiento del cual tuve noticia con mucha posterioridad debido a que solo fue apercibido por uno de los individuos de la tripulación. La persona caída es el joven Antonio Cucalón, quien se me presentó en el Callao solicitando un puesto cualquiera a bordo para prestar sus servicios en defensa de su patria y fue tanto su empeño y entusiasmo que le acepté como ayudante del Detall. Cumplo con el deber de manifestar a V. E. que durante el tiempo que ha permanecido a bordo, ha cumplido con su deber, particularmente en los lances de peligro.

Nótese que no lo consigna con el rango de artillero de preferencia con el cual aparece en la revista del mes de mayo. También figura, por cierto, en otra lista del mes de mayo: la de donativos para la guerra que reproduce Paz Soldán, pues aportó 2409 soles. Reyes (2015) se lamentó profundamente de la pérdida y se explayó al respecto:

> Recién principió [*sic*] el combate, se oyó decir que un guardián había caído al mar y que un marinero habíale tirado una tabla, a la que se tomó

inmediatamente y se alejaba por la popa arrastrado por la corriente.

Como, durante el combate, la cubierta del *Huáscar* queda completamente vacía y nadie debe subir, sólo después de hora y media o dos, que terminó aquel. Se abrieron las escotillas y dieron paso a la dotación. Lo primero que hicimos, pues nos ligaba una amistad íntima y sincera a Cucalón, fue buscarlo e hicieron lo mismo los jefes y oficiales del buque, de quienes merced a su noble y caballeresco trato se había granjeado singular aprecio.

No quedó un solo rincón del buque que no se buscara y pudimos convencernos que el que había caído al mar era el infortunado Cucalón, copartícipe de los azares de la campaña y con quien minutos antes habíamos estado juntos.

El marinero lo confundió con uno de los guardianes por usar como ellos una gorra sencilla y sin placa.

Como el buque llevaba en esos instantes grandes balances y el agua corría de un lado a otro en abundancia, al pasar del castillo de proa, por el lado de babor resbaló probablemente y fue arrebatado por las olas.

La desgracia quiso que no hubiese pasado en esos momentos por la cubierta ninguno de los oficiales, ni otro que el marinero que le arrojó la tabla pues, en caso contrario, se hubiese parado el buque o al menos se habrían mandado embarcaciones pequeñas a salvarlo.

Animado Cucalón de un espíritu eminentemente patriótico, vino a bordo del *Huáscar* abandonando las comodidades de la familia a pedir un puesto por humilde que fuese y sin remuneración de ningún género para combatir en defensa de la patria.

Cuando el *Huáscar* nos dejó en Iquique y tuvimos que hacer una campaña por tierra hasta Pisagua para alcanzarlo allí, fue el más entusiasta para llevarla a cabo, cuanto antes. Aún no había descansado de las fatigas del viaje, pues siete horas antes habíamos llegado a Pisagua después de haber recorrido en menos de 16 horas, 54 millas a caballo, 25 en ferrocarril y 27 en un carro de mano.

Su pérdida es muy sensible y al recordarla tiemblan nuestras manos, y el dolor más intenso contrista nuestra alma.

[…]

El marinero Lorenzo Villarosa (manila) que fue el único que lo vio hacia la popa del buque, le arrojó inmediatamente un cajón vacío. Díjonos también, que se había quitado ya el saco, pues se le veía sentado en un palo grueso y negro en forma de tangón. Llevaba medio cuerpo fuera.

> Cucalón, según nos refiere el mismo marinero, a pesar de ir sentado sobre el palo, tomó también el cajón vacío.

La anotación entre paréntesis nos indica que hubo un marinero de las islas Filipinas (por entonces bajo dominio de España), quien como hemos visto figura en la dotación del *Huáscar* tanto en la revista de abril como en la de mayo de 1879. Así como Cucalón simboliza el entusiasmo del ciudadano al servicio de la Marina, una gran muestra de la admiración que la Armada y en especial la dotación del *Huáscar* iba ganando en la población peruana se halla en otro párrafo de la misma crónica de Reyes (2015), cuando describe la acogida dada en Mollendo al personal del blindado peruano el 4 de junio de 1879:

> El bicolor nacional flameaba en todos los edificios y Mollendo en una palabra, celebraba con entusiasmo el arribo del *Huáscar*.
>
> Ovaciones de este género, tan entusiastas como abnegadas, hablan muy a favor de los pueblos que las practican sirviendo a la vez de recompensa a los que cumplen con su deber.
>
> Muchas personas vinieron también a bordo a saludar y felicitar al comandante y dotación del *Huáscar*.
>
> Una de las falúas que destacó a tierra fue espléndidamente recibida. Sus tripulantes llegaron al pueblo en medio de las más espléndidas ovaciones

El *Huáscar* arribó de regreso al Callao el 7 de junio y permaneció en dicho puerto hasta el 6 del siguiente mes, lapso que se utilizó en repararlo. El mismo 7 de junio Grau pidió quince alumnos de la Escuela de Grumetes para limpiar las calderas y personal de la Factoría de Bellavista para reparar tanto las falcas como la maquinaria de la torre de artillería. A partir del 9 acudió diariamente personal de la maestranza, que trabajó con actividad; el 20 de junio, por ejemplo, asistieron 20 carpinteros, 9 calafates y 1 ayudante, 6 maquinistas y 1 ayudante, 8 caldereros y 7 ayudantes. La Factoría Naval de Bellavista, a su vez, enviaba con regularidad diversos artículos, por lo que el trabajo de sus operarios debe destacarse. Tanto el Inspector de Máquinas Samuel Cock como el Director de Obras Jorge B. Soulsby participaron en el examen del buque y determinación de los trabajos por realizar y posteriormente darían el

visto bueno para el zarpe del buque en cuanto a lo material.

Con respecto al personal, Grau efectuó algunos cambios y solicitó diversos artículos para la Plana Menor. Así, apenas a tres días del arribo, pidió 150 vestuarios completos para la tripulación. El 14 de junio, Grau escribía a De la Haza acerca del personal de la Plana Menor proveniente de la *Independencia* que venía sirviendo en el *Huáscar* tras el combate del 21 de mayo, quienes habían perdido su equipaje en el naufragio y que se hallaba sin recursos para reponerlo puesto que se les debía los meses de marzo, abril y mayo (en un caso solamente los dos últimos y en la mayoría solamente mayo), por lo que pedía que gestionara la orden para que al menos recibieran el pago de un mes. Se trataba del segundo maquinista Juan Dorward, tercer maquinista Santiago Mc Carley (Mc Carthy), cuarto maquinista Archibald Mc Collum (Mc Callum), armero Manuel Ordinola, cocinero de segunda cámara José Salas, artilleros de preferencia Julio Felippe, Julio Pablo y Samuel Varnish, marinero José Félix Torres, cabos de fogoneros Adolfo Mayer y Samuel Carlson, fogoneros Thomas Ray, Juan Mc Rines y Joseph Chambers y carboneros John Boom y William Martin. Volvería a insistir sobre este asunto el 18 y el 30 de junio. Además, el 17 de junio, Grau envió a De la Haza otra relación de tripulantes del *Huáscar* a los que se les adeudaba sueldos, por lo que solicitaba que se tramitaran los pagos.

También el 14 de junio, el General Manuel de Mendiburu, Ministro de Guerra y Marina, le oficiaba al Contralmirante Antonio de la Haza, Comandante General de Marina, que el Vicepresidente Luis La Puerta había ordenado el enganche de 30 artilleros con experiencia en buques de guerra extranjeros. Si bien en Iquique hubo problemas con la puntería, hemos visto que tanto en la persecución del *Huáscar* al *Rímac* como en la del *Blanco* y la *Magallanes* al blindado peruano tuvo este precisión a larga distancia. Del último caso dice lo siguiente Carvajal (2004): "Más aún, el tiro en la segunda persecución por el *Blanco*, fue bastante certero a gran distancia, al punto que la primera salva cayó cerca del blindado chileno, infligiéndole algunos daños leves, pero daños al fin". Tras resaltar que en dicha ocasión el oleaje era fuerte, comenta lo siguiente:

> Por eso llama la atención que Grau pidiera el cambio de muchos de los artilleros y se le permitiera contratar nuevos, que tenían que ser gente de mar

> que en algún momento sirvió en naves de guerra extranjeras. Como el buque tendría que permanecer inoperativo en Callao todo el tiempo que durasen las reparaciones, lo más probable es que al salir a campaña en cuanto ellas terminasen, sería con dotación desentrenada y sin haber realizado ejercicios de tiro real.

Agréguese que había problemas técnicos que complicaban la eficacia artillera, como Grau lo señaló en nota a De la Haza del 13 de junio de 1879 (en Prado, 1880):

> Me refiero a los estopines de fricción de que se ha hecho uso en los cañones de a 300, generalmente acontece que después de haber estallado el mixto de fricción, transcurre un intervalo hasta de un segundo, antes de que se comunique el fuego a la carga y salga el tiro, defecto que grava directamente sobre las punterías por el movimiento que tiene el buque en ese intervalo.

En cuanto a los nuevos artilleros, se trató de 25 artilleros de preferencia contratados para el *Huáscar* con intervención del Capitán de Puerto del Callao. Además fueron contratados algunos otros artilleros de preferencia que no tuvieron el sueldo preferente de aquellos 25, señala Carvajal (2006), quien precisa que entre los 25 "hubo británicos, norteamericanos, dinamarqueses, franceses y griegos". Dicho autor coteja las listas de revista del blindado y concluye que los 25 artilleros no reemplazaron a nadie sino que fueron un "incremento neto"; de ellos un 68 % llevaba apellido anglosajón (17 artilleros de preferencia contratados). En cambio, advierte un descenso en el número de marineros, que pasó de 47 (mayo) a 44 (junio) y 30 (julio), que "no fueron reemplazados ni sustituidos con mejores".

El 26 de junio Grau (en Prado, 1880) envió una nota a De la Haza en que pedía chaquetas y chaquetones de tela gruesa para las faenas militares y marineras de la gente de mar de su buque, especialmente necesarios en la costa Sur durante el invierno. Al día siguiente pidió una serie de artículos tanto para reponer lo consumido en el servicio del buque como para reemplazar lo que se había averiado o inutilizado por el fuego enemigo en Iquique; dentro del último caso figuraban, entre otros, coys (hamacas), frazadas y colchones.

También el 27 de junio ofició a De la Haza sobre el caso del cuarto maquinista Henry Lewer, a quien no se le abonaba el haber correspondiente por faltar una resolución. Al día siguiente le comunicó al mismo haber licenciado por inaptos para el servicio al fogonero Ramón Piedra (ecuatoriano nacido en 1848, moriría en el Callao en 1887), al cocinero de equipaje Rufino Estelo y a los marineros Félix Saavedra y Manuel Cadenas, siendo Estelo de la columna Constitución, Saavedra integrante de un grupo remitido por el Capitán de Puerto de Paita y los otros dos embarcados voluntarios.

El 3 de julio Grau le informaba a De la Haza que por las reparaciones no se había podido ejercitar a la tripulación ni practicar tiro de cañón. Un día después pidió al mismo un reemplazo para el segundo carpintero Ignacio Martínez, cuyos servicios eran necesarios pero había sufrido una grave contusión. Ya en las islas de Chincha, el mismo día de su partida (6 de julio), escribió un oficio para De la Haza para pedir una serie de artículos que no se habían embarcado por la premura del viaje y para que también le fueran remitidos, por los servicios que tenían que prestar, el tercer maquinista Santiago Mc Carley (Mac Carthy) y el calderero Eduardo Glaspy, que se habían quedado en el Callao. Al 26 de julio Glaspy seguía ausente, por lo que Grau oficiaba nuevamente en dicha fecha a De la Haza para que lo ubicaran y lo remitieran en la primera ocasión. Aunque aparece en el estado general fechado en Arica el 31 de julio, en las listas de revista de agosto y setiembre ya no figura su nombre.

Llegado el *Huáscar* a Arica en la noche del 8 de julio, Grau pidió al Prefecto de Tacna dos caldereros, dos ayudantes y cuatro carpinteros. Ese mismo día y el anterior, había practicado ejercicios de rifle y con la torre. El 9 de julio, día en que dejaron Arica rumbo a Iquique, los tripulantes efectuaron ejercicios de abordaje y se prepararon para combatir, según una carta del doctor Távara que cita Carvajal (2006). En la madrugada del 10 de julio el *Huáscar* enfrentó al transporte *Matías Cousiño*, la *Magallanes* y el *Cochrane* en el segundo combate de Iquique, sin mayores consecuencias. Según el parte elevado a Prado el mismo día, Grau quedó satisfecho con toda su dotación por haber cumplido con su deber. Por el testimonio de Reyes (2015) se sabe que a bordo hubo mucho entusiasmo por batirse: "La torre cubierta de proyectiles, daba cabida a los artilleros, que con rabiza en mano, estaban impacientes por entrar

en combate; y lo mismo pasaba en la batería de popa, sobre la toldilla y en la ametralladora de la cofa". Hubo gran emoción al avistarse el *Matías Cousiño*. Además del empleo de la artillería, dada la cercanía en que se empeñó el combate, la guarnición del *Huáscar* abrió fuego de fusilería tanto contra el transporte como contra la *Magallanes*; esta contestó con fuego de fusilería y ametralladora (el blindado peruano también usó la suya contra la cañonera chilena). Los daños reportados por el citado periodista fueron pequeños y en cuanto a las bajas anotó lo siguiente: "No hemos tenido ningún muerto, sino un solo herido, el marinero Manuel Panay con fragmentos de bala de ametralladora en la mejilla. Hay un herido más, un gato del sollado de marineros". Según versiones chilenas que recoge Carvajal (2006), la *Magallanes* tuvo de tres a cinco heridos y el *Matías Cousiño* un herido grave.

Mientras tanto, en el Callao otras unidades realizaban preparativos. Así, el 6 de julio el monitor *Atahualpa* probó su máquina y artillería en las cercanías del puerto y el 8 navegó hacia Chorrillos para efectuar ejercicios de artillería con marejada, ocasión en que realizó ocho disparos con buena puntería, según el Capitán de Navío graduado Gregorio Miró Quesada, quien en su carta a Prado del 9 de julio, que cita Carvajal (2006), aludió a "la buena voluntad" suya y "de los jefes, oficiales y adiestrada tripulación" a sus órdenes "por tomar una parte más activa en la guerra".

A su vez, la *Unión* se alistaba para zarpar. Por ello, el 9 y el 11 de julio realizó ejercicios de artillería y en esta última fecha, con presencia del inspector de máquinas Samuel Cock, probó su maquinaria. El 12 el General Mendiburu ofició al Ministro de Hacienda para reiterarle el pedido para adquirir chaquetones y pantalones de abrigo para las tripulaciones del *Huáscar* y la *Pilcomayo*, que para entonces ya habían zarpado al Sur; la idea era que la *Unión*, que iba a zarpar ese día, llevara dichas prendas tanto para las tripulaciones de los buques citados como para su propia tripulación. Según Carvajal, el pedido de pago fue atendido ese día. Sin embargo, dicho autor consigna los artículos navales conducidos finalmente por la corbeta y figuran zapatos y vestuario de verano para el *Huáscar*, para la *Pilcomayo* no figura vestuario. La *Unión* por su parte recibió el 10 de julio 300 pares de zapatos de la Comisión de Donativos en Especies presidida por monseñor Roca y Boloña. En cuanto a personal, el 12 de julio el Capitán de Navío Nicolás Portal solicitó que se expidiera la

orden para poder llevar un maquinista más como reemplazo para el caso de que alguno de los maquinistas muriera o enfermara durante el servicio de campaña; proponía a Jonathan Pim, quien pedía la plaza de tercer maquinista y contaba con el aval del primer maquinista James Wallace, según una nota que transcribe Elías (en Storace, 1971).

A propósito de los maquinistas de la corbeta, cabe mencionar un triste suceso ocurrido el mismo día del zarpe (efectuado en la madrugada del 13 de julio):

> como esa noche casi todos los fogoneros se habían emborrachado y también mi engrasador Macoklen, hombre de edad y débil, mientras aceitaba la cabeza de la biela (caballo), fue atrapado por esta en el estómago y arrojado contra el cilindro donde la biela lo prensó, dejándolo muerto al instante.

Así lo anotó Storace (1971), y agregó que en la noche del mismo 13 de julio fue bajado el cadáver a la isla San Gallán para su entierro; Elías advierte que en la versión del periodista Del Campo (1920) el entierro se realizó en Paracas y precisa que según el parte de Portal la víctima fue el fogonero James Mac Longhling. Además hubo un incendio en una caldera, que se logró apagar.

Mientras tanto, en Arica, Grau le pidió al comandante del *Chalaco*, Capitán de Fragata Manuel Villaviscencio, que le remitiese para el *Huáscar* a "dos de los fogoneros de su dotación y de los más expertos". Esto ocurría un 15 de julio, el mismo día en que se destinó al blindado un grupo de tripulantes que habían servido en la *Independencia*; según lo cotejado por Carvajal (2006), fueron los siguientes: primer condestable Samuel Lockett, artilleros de preferencia Samuel Varnish, José del Carmen Hernández, Julio Pablo y Julio Felipe, cocinero de segunda cámara José Salas, cocinero de equipaje Adolfo Mayer, grumete Juan Sifuentes, primer maquinista Tomás Juan Wilkins, segundo maquinista John Dorward, cuarto maquinista Archibald Mc Collum, fogonero Joseph Chambers y carbonero Williams Martin.

Pese a iniciar de modo nada auspicioso, la expedición de la *Unión* conseguiría magníficos resultados. El 19 de julio al sur de Mejillones fue capturada por la *Unión* la fragata mercante *Adelaida Rojas*, que sería remitida al Callao con personal de la corbeta (los de la Plana Menor fueron

un alumno mecánico y marineros, según Storace, 1971). Lo mismo ocurrió al día siguiente frente a Chañaral con el bergantín *Saucy Jack*. Asimismo el 20, pero en Caldera, la *Unión* trasbordó a un vapor de la compañía inglesa a los marineros chilenos apresados en ambos buques y se quedó solamente con los de otras nacionalidades, según apunta Storace (1971). También estando en Chañaral, el 22 de julio, el *Huáscar* capturó la barca *Adriana Lucía* y la remitió al Callao al mando del Alférez de Fragata Ricardo Herrera, acompañado por dos aspirantes, el primer guardián Andrés Romano, cinco marineros (Ventura Díaz, Anselmo Cambas, Manuel Ucañán, Feliciano Gonzales y el filipino Lorenzo Villa Rosa), el grumete Manuel Fienco [*Franco*] y el carbonero Manuel Huamanchumo (¿será este último el marinero del mismo nombre que luchó el 2 de mayo de 1866 en el fuerte Santa Rosa?). Dichas capturas preludiaron la del transporte *Rímac*, efectuada el 23 por el *Huáscar* y la *Unión* cerca de Antofagasta; del lado chileno hubo un soldado muerto y cuatro heridos. La dotación del *Rímac* fue trasbordada a la corbeta; los soldados de caballería (243) que iban en el transporte quedaron encerrados a la bodega de la *Unión*, custodiados por la guarnición, anotó Storace (1971). Según Carvajal, dados los resultados del *Huáscar* en la campaña, el 1 de agosto de 1879 se admitió a debate en el Congreso una propuesta para ascender a Grau a Contralmirante y conceder a toda su dotación una medalla de honor por ambos combates de Iquique.

El *Rímac* fue dotado con personal tanto del blindado como de la corbeta; Storace detalla que el segundo maquinista Alfred Ravis y el tercer maquinista Jonathan Pims pasaron de la *Unión* al transporte, quedando él (Storace, tercer maquinista), el primer maquinista James Wallace, el cuarto maquinista (probablemente Federico Bullack) y el ayudante de máquinas Manuel A. Olave en la corbeta. Según Carvajal, de la Plana Menor de la *Unión* pasaron Ravis y Pim (no menciona otro maquinista), 6 fogoneros, 10 marineros y 10 hombres de tropa, y de la Plana Menor del *Huáscar* pasaron el segundo maquinista John Dorward, el tercer maquinista Emilio Valladares, el sargento Retes, 12 tripulantes y 15 hombres de tropa. Según Melo pasó el sargento Retes con 15 individuos de tropa. Posteriormente, en Arica, el *Rímac* recibiría también personal proveniente de la *Pilcomayo*. Esta cañonera estuvo de regreso en el Callao el 29 de julio; dos días después, en vista de que la dotación había

quedado disminuida, el Ministro de Guerra y Marina disponía contratar un maquinista y un contramaestre, reemplazar marineros, personal de la planta de máquinas y soldados de la columna Constitución, y que la Escuela de Grumetes aportara algunos.

El 27 de julio se reincorporaron a la *Unión* los maquinistas Ravis y Pims y al siguiente día se incorporaron a la corbeta algunos extranjeros provenientes de la dotación original del *Rímac*: segundo maquinista Robert With, cabo de luces James Cooper y artillero de preferencia Harry Helley. Elías, quien aporta estos datos, agrega que fueron transbordados de la *Unión* al *Huáscar* el primer carpintero Diego Trinidad y el tercer maquinista Richard Treneman. Zanutelli (2002) precisa que la incorporación del último se produjo el 16 de julio; era veterano de Abtao, según vimos. Respecto al segundo maquinista With, Storace (1971) apuntó lo siguiente: "No siendo chileno dicho segundo maquinista sino extranjero, se acordó emplearlo por hacer falta en la Marina peruana y embarcarlo aquí en la *Unión* como segundo, pero sin hacer guardia". Del 31 de julio al 14 de setiembre la *Unión* realizaría la expedición al Estrecho de Magallanes; en ella participó el siguiente personal de la Plana Menor, según Elías (en Storace, 1971): 22 oficiales de mar, 9 artilleros de preferencia, 8 artilleros ordinarios, 30 marineros, 39 grumetes, 6 maquinistas, 1 ayudante de máquinas, 4 cabos de fogoneros, 16 fogoneros, 15 carboneros, 24 plazas del batallón Callao y 64 plazas de la columna Constitución. Una declaración dada en 1880 por García y García que cita Carvajal, admite que la *Unión* tenía varias limitaciones, una de las cuales era que la tripulación carecía de "la ropa de abrigo y de agua indispensable para navegar en esas latitudes glaciales" (entiéndase "impermeable" cuando dice "de agua"). "Ninguno de tan graves inconvenientes fue obstáculo para llevar a término la comisión", apunta García y García (1880). Carvajal precisa que la dotación solamente se enteró del destino del buque estando en alta mar. De regreso en Arica el 14 de setiembre, la corbeta zarparía cuatro días después al Callao, al que arribaría el 20 de dicho mes. Tras una semana, partió en convoy con el *Rímac* rumbo a Arica (27 de setiembre).

Respecto a este transporte, cabe mencionar que tras haber participado inicialmente en una nueva expedición del *Huáscar* tuvo que enrumbar al Callao por una avería en las máquinas. Llegado al primer puerto el 8 de agosto, su dotación pasaría revista una semana después. Del consolidado

que presenta Carvajal apreciamos que su Plana Menor estaba integrada por 10 oficiales de mar, 4 artilleros de preferencia, 5 artilleros ordinarios, 9 marineros, 32 grumetes, 1 segundo maquinista (John Dorward), 1 tercer maquinista (Emilio Valladares), 1 cuarto maquinista (F. Otero), 3 ayudantes de máquinas (D. Macedo, F. Figueroa y J. M. Fuentes), 4 cabos de fogoneros, 4 fogoneros, 8 carboneros, 5 hombres de la columna Constitución y 30 entre clases y soldados del batallón Nacionales de Tacna Nº 1.

A su vez, el *Huáscar* recibía en Arica un cajón con zapatos y otro con pantalones remitidos por la Comandancia General de Marina para su tripulación (12 de agosto). El 18 Grau envió a De la Haza una relación de jefes, oficiales y tripulación presentes en el *Huáscar* al momento de la captura de la barca *Emilia*. Sin duda se trataba de darles a todos la parte que legalmente les correspondía por la presa. El mismo día le remitió también las relaciones correspondientes a los jefes, oficiales y tripulantes presentes en ambos combates de Iquique y en el primero de Antofagasta. Asimismo, el 21 de agosto Grau ofició al Contralmirante Lizardo Montero, Comandante General de las Baterías de Arica, para que obtuviese la orden para abonar a los tripulantes provenientes de la *Independencia* incorporados a la dotación del *Huáscar* en julio y que se hallaban impagos.

En una nueva incursión, el blindado peruano ingresó a Antofagasta en la madrugada del 25 de agosto con el objetivo de aplicar torpedos. Aunque no estaba el *Blanco Encalada*, que había sido el objetivo inicial, se lanzó un torpedo contra el *Abtao*, pero tuvo algún desperfecto mecánico. Hay varias versiones que cotejan tanto Carvajal como Yábar, pero queda claro que el Teniente 2º graduado Fermín Diez Canseco tuvo una heroica actuación al arrojarse al agua para acercarse al torpedo e impedir que impactara contra el *Huáscar*. En la versión de Rosendo Melo (1911), quien según conjetura Yábar (2001) "seguramente tuvo oportunidad de preguntar a los sobrevivientes del *Huáscar* sobre lo sucedido", se menciona que el Teniente 2º Carlos de los Heros, el Aspirante Manuel Elías Bonnemaison y el guardián Federico Noguera salvaron de la muerte a Diez Canseco pues le lanzaron un cabo cuando ya se hundía con las botas llenas de agua. Nótese la intervención del guardián Noguera, que sumaba a su participación en Pacocha y en Iquique dicho rescate en Antofagasta.

Nuevamente en dicho puerto, el 28 de agosto el *Huáscar* combatió contra las baterías de tierra y los buques *Abtao* y *Magallanes*. Además se rompió el cable submarino, de gran importancia para las comunicaciones del enemigo. Respecto a lo último, Reyes (2015) anota que pasado el mediodía "se preparaba por los contramaestres el rejón para rastrear el cable submarino". Por lo visto para los meses de abril y mayo y por lo que se verá para el combate de Angamos en octubre, se deduce que no había otro contramaestre que Nicolás Dueñas; si Reyes emplea el plural lo hace seguramente de modo genérico, comprendiendo quizá a los primeros guardianes Federico Noguera y Tiburcio Ríos, que estuvieron en Iquique el 21 de mayo y morirían en Angamos, al igual que Dueñas (el primer guardián Andrés Romano se fue en la *Adriana Lucía* en julio; el segundo guardián Francisco Sena fue capturado en la *Coqueta* hacia junio; y aunque el 21 de mayo hubo otro segundo guardián, Pablo Boza, no hay rastro posterior de él).

Cuando a la 1:30 de la tarde del 28 de agosto se inició el segundo combate de Antofagasta con el estallido de alrededor de una docena de proyectiles cerca al blindado peruano, su dotación gritó entusiasmada "¡viva el Perú!", "¡viva el *Huáscar*!", conforme a lo anotado por Reyes. A la orden de Grau cada cual tomó su puesto, hubo nuevos vivas al Perú y al *Huáscar* y además al departamento de La Libertad y a su capital Trujillo, dado que las damas de aquella ciudad habían obsequiado el nuevo pabellón. La emoción del momento vibra en la pluma de Reyes (2015): "El ardor y entusiasmo de sus tripulantes para entrar en lucha es grande, extraordinario, y los minutos que pasan parecen siglos. Los instantes de combate, señor director, son solemnes, imponentes, como debe usted suponerlos". Cuando al décimo disparo se logró impactar en el *Abtao*, la tripulación del *Huáscar* vivó al Perú. Lo mismo ocurrió cuando estalló en el blindado un proyectil que causó dos bajas.

Según el parte elevado por Grau a Montero tres días después, todos los presentes en el combate se habían "distinguido en el cumplimiento de sus deberes". El marino piurano adjuntó la relación de asistentes y precisó que las dos bajas en el *Huáscar* durante el segundo combate de Antofagasta fueron el Teniente 2º Carlos de los Heros, muerto, y "el marinero alumno de la Escuela de Condestables" Alcides Gutiérrez, herido por astillas; ambas bajas fueron ocasionadas por la explosión

de un proyectil de 300 libras arrojado desde tierra. (Paz Soldán 1884). Como se ha visto, Gutiérrez era alumno de la Escuela de Grumetes en 1877 y en abril y mayo de 1879 figuraba como marinero del *Huáscar*; se deduce que no llegó a egresar de la Escuela de Condestables, sino que por la guerra debió de embarcarse antes de haber concluido sus estudios en ella. Reyes (2015) lo calificó de "muchacho simpático y valiente de 17 años de edad" y anotó lo siguiente sobre su atención médica:

> Otra escena terrible ofrecía al mismo tiempo la cámara de oficiales, convertida en hospital de sangre.
>
> Los desgarradores quejidos del alumno de condestable, Gutiérrez, eran para partir el alma. Tenía cuatro o seis heridas en su cuerpo, ocasionadas por las astillas levantadas por la bomba.
>
> El cirujano mayor Dr. Santiago Távara lo mismo que el primer cirujano Dr. Felipe Rotalde, y el practicante Dr. José Ignacio Canales, estuvieron como siempre a la altura de su augusta misión. Lo atendieron con solícito empeño y merced a sus cuidados, salvará de sus heridas Gutiérrez. El farmacéutico José Flores prestó también sus oportunos servicios.

Incluso el Presidente Prado, aunque sin nombrarlo, aludió a Alcides Gutiérrez en su carta al Vicepresidente La Puerta fechada en Arica el 1 de setiembre, cuando al reseñar el segundo combate de Antofagasta le informó que "resultó también herido un alumno de la Escuela de Condestables". El historiador Félix Denegri Luna (1979-80) anotó al pie del documento extensos comentarios, de donde extraemos lo siguiente:

> Grau y la Marina combatieron el cuartelazo que proclamó la dictadura de Tomás Gutiérrez. En esos hechos luctuosos murió asesinado por el populacho el Coronel Silvestre (26-jul-1872). No obstante, la defensa de la patria juntó al hijo de este y a Grau en el monitor inmortal.

Al parecer logró sobrevivir, pues Ortiz (1996) refiere en sus *Apuntes sobre la batalla de Miraflores* que hubo un subteniente Alcides Gutiérrez en el batallón Guarnición de Marina, creado en 1880.

En cuanto a la muerte de De los Heros, Reyes narra que desató "escenas conmovedoras, entre sus compañeros y tripulantes", pues lo

querían mucho sus jefes y también "sus compañeros y tripulantes que lo respetaban mucho". Al respecto, Denegri (1979-80) cita una carta de un compañero de De los Heros, publicada en *El Peruano* del 12 de setiembre de 1879, de la que toma esta frase: "El comandante ha llorado como un muchacho". Dicho autor añade lo siguiente:

> Suponemos que los tripulantes del glorioso monitor debieron estar sobrecogidos por la emoción no sólo de la temprana desaparición del camarada querido y apreciado por todos, sino también, por las lágrimas que corrieron por las atezadas mejillas de ese marino ejemplar que fue nuestro Gran Almirante, donde el coraje extraordinario se juntaba con la sensibilidad más delicada.

La crónica de Reyes (2015) recoge además unas palabras de De los Heros vertidas momentos antes de su deceso:

> Con plácida sonrisa, nos decía señalando el cañón de estribor:
> -Julio, este es el Cañón del Pueblo; lo sirven los muchachos del Callao y de la Escuela de Grumetes, pero por desgracia, no he hecho hasta ahora, sino un solo tiro, me recuerda el del Callao, el 2 de mayo, es decir, al Cañón del Pueblo.

Como se ha señalado, José Luis Torres (1979) afirma que Retes era primo de Carlos de los Heros. Por ello es comprensible lo que relata dicho autor:

> Después de cuatro horas de combate y un instante antes de terminado, cuando las baterías y buques enemigos apagaron lentamente sus fuegos, circuló la triste voz: ¡¡¡el Teniente Heros ha volado!!!... Oír Retes estas palabras y lanzarse como un león, fuera de las escotillas, fue acto de un solo segundo. Desgraciadamente la voz era cierta; permanece un instante sombrío y notando que no se arriaba un bote, sin considerar por las huellas que dejaba en la cubierta y en el mar, que el heroico Heros no existía, quiso arrojarse al agua, mas por felicidad fue detenido por dos marineros que lo bajaron a la cámara.

Del lado chileno hubo 9 muertos y 12 heridos, todos del *Abtao*, que recibió daños significativos; en la noche morirían dos de los heridos. Carvajal (2006) añade a esto que el total de proyectiles chilenos fue de 113 y que el *Huáscar* por su parte arrojó 32; Grau explicó en su parte que la mar picada dificultaba poder apuntar. A pesar de ello el citado autor califica de excelente el régimen de tiro con los cañones principales del *Huáscar* (cada 8 minutos) y afirma que "la operación de la torre, cañones, alimentación de munición y pólvora y otros, representaba el funcionamiento coordinado y eficiente de peruanos y 'mercenarios', logrado en dos meses, por el buen liderazgo de su comandante". El 2 de setiembre, desde Iquique, Grau envió a De la Haza el siguiente oficio que muestra cómo valoraba los servicios del personal de la Plana Menor:

> En la barca *Adriana Lucía* que remití como presa a ese puerto al mando del Alférez de Fragata don Ricardo Herrera, fueron de tripulantes los individuos de la dotación de este buque, que constan en la relación adjunta y que aún permanecen en ella.
>
> Como esta gente es necesaria a bordo de este buque cuyo servicio y disciplina ya conocen y no es posible reemplazarlos debidamente en estos puertos, me dirijo a US. suplicándole se digne remitirlos, para que se incorporen nuevamente en esta dotación.– *Miguel Grau*.

Tres días después ofició a Montero para pedir nueve hombres para completar su personal:

> Existen medicinándose en el hospital de esta plaza, tres individuos de la "Columna Constitución" pertenecientes a la dotación de este buque, del mismo modo que en el puerto del Callao algunos otros, que fueron conduciendo la presa *Adriana Lucía*. Como esta gente es necesaria en el servicio del buque, me permito solicitar de US. que se reemplace a los tres primeros y se remitan a bordo además de estos, seis individuos que son de necesidad para el completo de la gente.– *Miguel Grau*.

El 11 de setiembre ofició al mismo para que la tripulación y guarnición recibiera 200 frazadas, además de jabón para lavar sus coys (hamacas) y ropa. El mismo día le remitió un oficio a Montero para recabar la

orden a fin de pagarle lo adeudado a la guarnición por los meses de mayo a agosto inclusive y para que se les proveyera de algunas prendas de vestuario. La situación en cuanto a deudas y falta de vestuario era semejante en la guarnición del *Chalaco*, según otro oficio de Grau a Montero del 13 de setiembre.

Al día siguiente ocurrió que el maquinista William Griffiths, que estaba en el *Huáscar* pero había pertenecido a la dotación original del *Rímac*, pidió permiso para ir a la *Unión* pero luego de dejar la corbeta no apareció. Grau ofició a Montero el 16 de setiembre para que ordenara su captura. Según Carvajal (2006), dicho tercer maquinista aparece en la revista del 15 de agosto y también en la del 15 de setiembre, mas no asistió al combate de Angamos. Probablemente su aparición en la del 15 de setiembre fue puramente nominal, pues el autor citado refiere que entre el 15 y el 30 de setiembre Griffiths fue dado de baja "por abandono de destino". En cuanto al contexto de la fuga, cabe advertir que como medida de seguridad por la guerra y la necesidad de zarpar con prontitud, quienes estaban de franco no podían desembarcar sino que en grupos visitaban otros buques fondeados en Arica, a modo de distracción, según anota Carvajal. Pero al menos en este caso, la medida no fue suficiente.

También entre el 15 y el 30 de setiembre se registraron los siguientes acontecimientos en el personal del *Huáscar*, conforme a Carvajal: fue internado en el hospital el marinero Juan García; quedó en Arica el grumete Lizardo Eizaguirre; fueron dados de baja los grumetes Manuel Ramay y Melchor Cangas; se dirigieron al Callao el grumete Francisco Arciniega y el soldado Eusebio Gómez de la columna Constitución, destacados a la *Emilia*; regresó del Callao el marinero Nicolás Bonilla, que había estado destacado en la *Adriana Lucía*; y fueron dados de alta en la columna Constitución Isidro Orué, Isidro Quiroz y Manuel Águila (Carvajal menciona a los tres como soldados, pero hemos visto que Orué era cabo segundo). Estos tres últimos habían servido en la *Independencia* y probablemente fueron parte de los nueve solicitados a Montero el 5 de setiembre. También se quedaron internados en el hospital el marinero Alcides Gutiérrez y los cabos de fogoneros Charles Stevenson y John Richardson.

Por aquellos días, Grau insistió sobre el asunto de la ropa para su tripulación en un oficio a De la Haza, en especial por pantalones que eran la prenda que más se gastaba (18 de setiembre). En cuanto a pagos, apunta

Carvajal que el 26 de setiembre el personal del *Huáscar* recibió el sueldo de julio. El 30 de setiembre, última fecha en que escribió correspondencia oficial, Grau cursó un oficio a De la Haza en el cual adjuntaba las listas de presentes el 19, 20, 22 y 23 de julio tanto en el *Huáscar* como en la *Unión* durante las capturas de la *Adelaida Rojas*, el *E. Saucy Jack*, la *Adriana Lucía* y el *Rímac* para los efectos de los juicios de dichas presas. Ello supone que hasta el último mantuvo preocupación por los intereses de sus subordinados, entre ellos los de la Plana Menor, a quienes correspondía legalmente una parte del valor de cada presa.

Un día antes, el 29, hubo festejo a bordo del blindado. "Un recuerdo. El último cumpleaños de Grau" es el título de un artículo del escritor Abelardo Gamarra (Ministerio de Marina 1984) sobre tal episodio. Sin embargo, no era el cumpleaños sino el santo, pues eran el día de San Miguel; el cumpleaños de Grau era el 27 de julio. Aquel escritor era ya un probado patriota al estallar la contienda de 1879, pues según sus biógrafos Justo Fernández (1954) y Julio Galarreta (1974) había colaborado en la fortificación del Callao y asistido al combate del 2 de mayo de 1866. Sin duda en aquella jornada, desde los fuertes Ayacucho y Santa Rosa, debió de apreciar el arrojo de la escuadrilla peruana. En lo que concierne al presente estudio, son destacables un par de conceptos que vierte Gamarra en el artículo citado. Así, afirma que el *Huáscar* se hallaba "gallardamente acondicionado […] como sarcófago artísticamente preparado para conservar las cenizas del marinero más grande que ha tenido la América". También asegura que

> Grau era hombre sencillo, bondadoso, sin afectación ni apariencia; formado en el trabajo, hecho en el mar, como Cincinato en el campo; nunca pareció otra cosa que el más bueno de los corazones y el más humilde de los hombres. A su lado, los pobres estaban a sus anchas; de modo que hasta los marineros que hacían el servicio, aunque respetuosos y exactos, todos formaban un conjunto de amigos que bufoneaban y reían, brindaban y se complació en jugar con las frases, dirigiendo a porfía sus cumplimientos al hombre que encarnaba todo el orgullo de la patria.

Cabe advertir que según López Martínez (1988) fue Abelardo Gamarra ("El Tunante") quien impulsó con éxito el cambio de nombre del baile

popular conocido hasta entonces como "chilena"; dicho historiador atribuye a Gamarra la siguiente nota anónima aparecida en *El Nacional* del 8 de marzo de 1879 donde justificaba el nuevo nombre:

> Tal título tiene su explicación. Primero: la época de su nacimiento será conmemorativa de la toma de Antofagasta por los buques chilenos: cuestión marina. Tendrá la alegría de la Marina peruana al marchar al combate: cuestión marina. Su fuga será arrebatadora, llena de brío, endiablada como el combate de dos escuadras, si llega a realizarse: cuestión marina. Por todas estas razones los nuevos bailes se llamarán, pues, marineras, en vez de chilenas.

También "El Tunante" marchó al combate nuevamente, pues tomaría las armas para la defensa de Lima en 1881, e incluso desde el Congreso de Arequipa defendería la integridad del Perú en 1883. Pasando el tiempo, en 1899 Gamarra (en López Martínez, 1988) evoca aquel rebautizo:

> El baile popular de nuestro tiempo se conoce con diferentes nombres: se le llama tondero, moza mala, resbalosa, baile de tierra, sajuriana y hasta el año 79 era más generalizado llamarlo chilena: fuimos nosotros los que una vez declarada la guerra entre el Perú y Chile creímos impropio mantener en boca del pueblo y en sus momentos de expansión semejante título; y sin acuerdo de ningún Consejo de Ministros, y después de meditar en el presente título, resolvimos sustituir el nombre de chilena por el de marinera; tanto porque en aquel entonces la Marina peruana llamaba la atención del mundo entero, y el pueblo se hallaba vivamente preocupado por las heroicidades del *Huáscar*; cuanto porque el balance, movimiento de popa, etc. etc., de una nave gallarda, dice mucho con el contoneo y lisura de quien sabe bailar, como se debe, el baile nacional.

De la semejanza de conceptos y del hecho de que Gamarra era redactor habitual en *El Nacional*, deduce López Martínez (1988) que fue tal escritor el autor de la nota del 8 de marzo de 1879, y que por tanto equivocó los recuerdos al afirmar que tras la declaración de guerra acuñó el nuevo nombre, habiendo sucedido casi un mes antes. Importa en todo caso por un lado apreciar cuánto caló en el alma popular, cuyas vibraciones conocía

el Tunante como el que más, ya que era un genuino escritor costumbrista, el heroísmo del personal naval peruano y por otro lado constatar que Gamarra predijo con acierto que la primera línea de fuego estaría en el mar y que nuestra Armada acudiría con entusiasmo y brío a la lid.

Combate de Angamos y pérdida de la *Pilcomayo*

Al día siguiente del festejo a Grau en el *Huáscar*, el 30 de setiembre, arribó a Arica procedente del Callao, con escalas en Islay, Mollendo e Ilo, la corbeta *Unión*, cuya Plana Menor, que tomamos de las anotaciones de Elías (en Storace 1971), estuvo integrada así: 21 oficiales de mar, 10 artilleros de preferencia, 8 artilleros ordinarios, 35 marineros, 41 grumetes, 1 primer maquinista (James Wallace), 1 segundo maquinista (Robert White), 3 terceros maquinistas (Emilio Valladares, Pedro L. Storace y Jonathan Pim), dos ayudantes de máquinas (Manuel A. Olave y Guillermo Zavaleta), 3 cabos de fogoneros, 16 fogoneros, 16 carboneros, 24 hombres de tropa del batallón Callao y 63 de la columna Constitución. Respecto a Valladares, que como vimos estuvo en el *Huáscar* en Iquique el 21 de mayo y posteriormente fue transferido al *Rímac*, Ortiz y Castañeda (2007) apuntan que en 1886 sería segundo maquinista del *Perú* y que alcanzaría el rango de Capitán de Fragata Ingeniero; añaden que casó con Vitalina Napurí Sosa y falleció en 1962. Le tocó vivir el proceso de la incorporación definitiva de los maquinistas a la Plana Mayor, ya en el siglo XX.

El mismo 30 de setiembre de 1879 zarparon de Arica el *Huáscar*, la *Unión* y el *Rímac* (que había llegado escoltado por la corbeta) rumbo a Iquique; se iniciaba la que sería la última expedición del blindado. Según una versión periodística chilena recogida por Ahumada Moreno (1982) y basada en una conversación con el primer maquinista del *Huáscar*, Samuel Mac Mahon, antes de dejar Arica este y varios oficiales pidieron que el blindado enrumbara al Callao para limpiar fondos y realizar reparaciones, pero prevalecieron las órdenes superiores. Aquel zarpe bien puede evocarse con esta fuga de la marinera arequipeña conocida como "la marinera del *Huáscar*", que según José Durand (1979), de quien la tomamos, "pudiera venir de tiempos del conflicto":

Por las alturas de Arica,
vide al *Huáscar* navegar,
con su pabellón peruano
que batía las olas del mar.

Tras dejar su carga en Iquique, el *Rímac* regresó a Arica el 1 de octubre; el *Huáscar* y la corbeta prosiguieron al Sur. El 4 de octubre, en la caleta Sarco, al sur de Huasco, fue capturado por ambos buques el bergantín-goleta *Coquimbo*, que usaba indebidamente la bandera británica. Fue despachado al Callao a cargo del Teniente Arnaldo Larrea (de la *Unión*); como Plana Menor llevaba 3 tripulantes del *Huáscar* (los artilleros de preferencia Gregorio Cabezudo y James Ward y el marinero Williams Mac Carthy) y 4 de la *Unión*. Cabe preguntarse por qué Grau se desprendía de dos artilleros de preferencia, que no debían precisamente de sobrar, para tripular una presa que no era de gran valor. En la madrugada del siguiente día, el blindado y la corbeta ingresaron audazmente a *Coquimbo*, puerto artillado, para practicar un reconocimiento; el Contralmirante Rodgers, de los Estados Unidos, quedó bien impresionado por la maniobra de ambos buques, que a su entender indicaba buena disciplina, según un oficio de dicho jefe naval al Secretario de Marina de su país que transcribe Carvajal (2006).

Mientras tanto en Arica, también el 5 de octubre, se presentó la escuadra chilena (*Cochrane*, *Blanco Encalada*, *O'Higgins*, *Covadonga*, *Loa*, *Matías Cousiño* y lanchas torpederas). Se hallaban el *Manco Cápac*, la *Pilcomayo* y el *Rímac*, que no eran el objetivo buscado por aquella, por lo que se retiró; pero la *Pilcomayo* salió a su encuentro e intercambió disparos con la *O'Higgins*, con buena puntería de ambos aunque sin mayores consecuencias. Al regresar a puerto, la *Pilcomayo* fue recibida con hurras y toques de diana por los tripulantes del *Rímac* y el *Manco Cápac*. Ya anteriormente, el 12 de setiembre, también la *Pilcomayo* había intercambiado algunos disparos en las cercanías de Arica, en aquella ocasión con el transporte *Itata*.

Tanto el 6 como el 7 de octubre, el *Huáscar* realizó ejercicios de artillería. Al día siguiente ya no hubo más pruebas sino un combate real, término de su brillante campaña, en Angamos. Acompañado de la *Unión*, el blindado peruano se vio atrapado por la escuadra chilena integrada por los

buques citados al inicio del párrafo previo. A decir del Aspirante Federico Sotomayor y Vigil, de la dotación del *Huáscar*, para dicho encuentro estaban dispuestos a perecer antes que rendirse y contaban "únicamente con la Providencia y el heroísmo de los valientes jefes y tripulantes del *Huáscar*". Así lo recordaría en una carta a su padre desde el cautiverio en San Bernardo, Chile, citada por Carvajal.

Alrededor de las 9:50 de la mañana una granada del *Cochrane* dejó fuera de combate a doce hombres que operaban el mecanismo de movimiento de la torre del *Huáscar*. A las 10:10 de la mañana, habiendo ya sucumbido el Contralmirante Grau y su ayudante el Teniente 1º Diego Ferré, se cayó el pabellón nacional, pero fue pronto repuesto, según el parte del Comandante Juan José Latorre, del *Cochrane*. Carvajal (2006) dice lo siguiente:

> Además, hay varias versiones al respecto, como que fue arriada por un tripulante; que los disparos rompieron la driza; que la izó un cargador de cañón, o que fue el Teniente Palacios y, por último, un soldado de la guarnición. Este autor concurre con la versión Latorre de que el pabellón no fue arriado sino que cayó. Habiendo sido izado de nuevo, hay que aplaudir a quien lo hiciera, visto el peligro que corrió de ser aniquilado por el fuego de ametralladoras y fusiles.

Hacia las 10:22 el *Blanco Encalada* se incorporó a la lucha y abrió fuego contra el *Huáscar* a 200 metros de distancia. El *Huáscar* intentó espolonearlo, el blindado lo esquivó pero le lanzó un proyectil que estalló dentro de la torre. Quedó herido y fuera de combate el Comandante Melitón Carbajal y muertos la mayoría de sirvientes de los dos cañones, inclusive ambos cabos de cañón. Como relevo se envió personal inexperto. Melo afirma que fue en aquel momento que cayó el pabellón; refiere que el Teniente 1º graduado José Melitón Rodríguez sacó la cabeza por una tronera de la torre y al ver aquello dijo lo siguiente al Comandante Elías Aguirre: "Creen que nos hemos rendido y han suspendido los fuegos", y luego gritó así a los tripulantes de la torre: "¡Un valiente que salga a reponer el pabellón!". Atribuye Melo al artillero francés Mazé el izar de nuevo el pabellón y agrega que "al volver a la torre lo vivaron con grandísimo entusiasmo". El Comandante Galvarino Riveros, jefe de la

escuadra enemiga y que comandaba el *Blanco Encalada*, afirmó en su parte lo siguiente tras referir que el *Huáscar* había dirigido sus tiros hacia dicho blindado chileno: "Hubo un instante en que dejó de verse izada la bandera del *Huáscar*, y se creyó concluido el combate; pero la bandera peruano volvió a levantarse en la nave enemiga, y la lucha continuó". Esto en cierto modo coincidiría con el momento que asigna Melo (1911), pues sitúa el hecho cuando ya el *Blanco* se había incorporado a la acción. En un discurso dado en 1935, el Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison señaló también a Mazé pero atribuyó la orden al Comandante Aguirre:

> Cesa breves instantes el cañoneo y el segundo comandante advierte que el pabellón del barco ha caído por efecto de la rotura de las drizas.
>
> Pide un voluntario para reponerlo y el marinero Massé [*sic*] cumple la orden restaurando el pabellón y arrancando con este acto, el más sonoro "Viva el Perú".

A su vez, una granada del *Cochrane* mató a la gente que operaba los aparejos de gobierno del *Huáscar*, por lo que empezó a girar, y también destrozó la cámara de oficiales (que servía de enfermería) de modo que los oficiales y tripulantes heridos tuvieron que ser llevados a los pañoles de máquinas y carboneras, donde también se refugiaban otros del fuego de ametralladoras y fusiles. Posteriormente otro proyectil entró a la torre y nuevamente mató o hirió mortalmente a sus ocupantes, que servían el único cañón que seguía operativo; se cree que el Comandante Aguirre, que relevó al Contralmirante Grau, murió en aquella ocasión, aunque también existe la versión de que murió en la cámara de oficiales. Asimismo murió en la torre el Teniente 1º graduado José Melitón Rodríguez. El mando recaería finalmente en el Teniente 1º graduado Pedro Gárezon.

Mientras tanto en el departamento de máquinas los estallidos de cuatro granadas causaron destrozos, y en el caso de la cuarta hubo además algunos muertos y heridos, detalla Carvajal. Mason (1883) precisa que entre los últimos estuvieron el cirujano Távara y el señor Griffiths, capitán de la presa *Coquimbo*, cuya tripulación fue forzada a prestar servicio durante la acción; no tenemos más datos que confirmen tal denuncia. Nos surge la pregunta, además, acerca de si tal capitán sería el mismo William Griffiths que había pertenecido al vapor chileno *Rímac* y que fugó del

Huáscar a mediados de setiembre. Según el parte del Teniente Gárezon, el personal de la planta de máquinas despejó pronto los escombros que estorbaban el funcionamiento de los caballos (bielas o manivelas). Tras detallar los destrozos en diversas secciones del buque, agregó lo siguiente:

> En este estado se me dio parte de que una bomba había roto la driza de nuestro pabellón; pasé entonces a popa, y ayudado por el artillero de preferencia Julio Pablo, la icé personalmente, entre los vivas entusiastas de la gente.
>
> Los blindados hacían entonces fuego nutrido de artillería y ametralladora, el uno a veinte metros de distancia por la aleta de estribor, el otro por la cuadra de babor, y la *Covadonga* por la popa, más o menos a igual distancia.
>
> La torre se encontraba ya completamente inutilizada […]
>
> Otras dos bombas penetraron por las portas, y dieron muerte a todos los sirvientes de los cañones, quedando solo el marinero Manuel Proaño que acababa de reemplazar a los sirvientes puestos fuera de combate, por los proyectiles recibidos anteriormente.

Julio Pablo quedó herido, y posteriormente moriría. Proaño, egresado de la Escuela de Grumetes, era en realidad artillero de preferencia, al igual que el anterior. El escritor Nicanor Castro y Luna Victoria dice lo siguiente en sus *Revelaciones históricas sobre la guerra y la paz en el Perú* (1884):

> Una bomba del *Cochrane* había incendiado la cámara de oficiales, incendio que se comunicó a la sala y depósito de armas; y la ametralladora de la cofa no pudo seguir haciendo fuego, por falta de municiones habiendo muerto tres de los cuatro que la dirigían.
>
> Faltaban estopines para los cañones de la torre, faltaban municiones para los restos de la guarnición que seguía heroicamente combatiendo. El 2º condestable (muerto el primero) pretendió en vano querer entrar al depósito de armas que era una hoguera, la resistencia del monitor era en consecuencia cada vez más débil…

Según Carvajal (2006), el cuarto hombre de la ametralladora cayó de la cofa a la cubierta. En cuanto al segundo condestable, el único con tal graduación era José Celedón. El primer condestable "muerto" era William Leonard, en realidad herido de gravedad, pero cabe advertir que había

otro primer condestable, Charles Mc Carthy. A su vez, el historiador naval Rosendo Melo (1911) esboza el dramático cuadro:

> No era obra humana mantener disciplina severa, después de los inllenables claros hechos por las balas enemigas en la plana mayor del *Huáscar*, que sin haber sido antes numerosa, estaba mermada además, por los oficiales destacados en las comisiones de llevar presas al Callao. Luego, el buque era un horroroso caos. En todos los compartimentos del monitor, espesas capas de humo dificultaban la visión y las quejas lastimeras de los heridos, cuya necesidad de servicio excedía al que podía prestarse, máxime cuando los mismos médicos estaban también heridos, faltos de lugar indemne a donde trasportarlos y de gente sana que hiciera los trasportes; los gritos de noticias, de reclamos, de órdenes, de desesperación; el estrago que causaban los proyectiles que caían en los diversos compartimientos produciendo destrozos e incendios que era preciso combatir; las protestas, los juramentos, las tiernas despedidas dichas en voces lúgubres a personas ausentes; todo eso formaba una batahola infernal, una confusión insuperable, que la falta de oficiales suficientes impedía ordenar. El mismo equipaje reclamaba la presencia de sus oficiales, heridos, agonizantes o muertos.
>
> Santillana salió de la torre a la cubierta por una de las troneras. A proa de la torre estaba Palacios con algunos aspirantes y marineros desarmados, pues las balas enemigas habían destrozado las armas menores y las municiones estaban mojadas por el agua que penetraba en el pañol de popa. La torre los defendía parcialmente del nutrido fuego enemigo, que dominaba la cubierta. El monitor había detenido su marcha entre los buques chilenos y empezaba a hundirse, pero despacio. Una providencia prevista se había hecho irrealizable por determinada previsión personal, según lo expresa con toda claridad en carta escrita de Mollendo, el Capitán de Navío Gervasio Santillana.
>
> Todos los buques enemigos hacían fuego sobre el *Huáscar*, que por la anotada falta de armas había enmudecido: hasta el *Cousiño* hacía fuego. En la cofa del monitor continuaba el Aspirante Tizón con su ametralladora, agotada la munición y uno de los cañones de a 40, cargado y con el estopín puesto, no hizo fuego por haber caído todos sus artilleros.

Según esto el cuarto hombre de la cofa sería el Aspirante Tizón. Dada la situación, Gárezon ordenó hundir el buque. El Alférez de Fragata Ricardo

Herrera transmitió la orden al primer maquinista Samuel Mac Mahon, quien para proceder a ejecutarla retiró a los heridos de abajo y paró la máquina. La orden se estaba ejecutando cuando el blindado peruano fue abordado por personal chileno, al que no fue posible rechazar por estar inutilizadas las armas menores; ya había 1.20 metros de agua en los fondos del buque. Eran las 11:10 cuando los buques chilenos callaron su artillería. Mac Mahon y el segundo maquinista fueron amenazados de muerte con revólver en el pecho para que movieran la máquina y achicaran el agua, a pesar de haber alegado que eran prisioneros de guerra, pues les replicaron que sus colegas del *Rímac* habían sido forzados a entregar la máquina bien. Mac Mahon se había disfrazado de marinero para pasar desapercibido, pero por no haberse quitado la gorra fue reconocido por el Teniente Simpson quien lo tomó con fuerza del cuello y le dijo: "Mira gringo: vas a cerrar las válvulas sobre la marcha; si no, te disparo los seis tiros", según un periodista chileno que conversó con el "robusto y membrudo" maquinista al que equivocadamente señala como inglés (era estadounidense). Por su parte, el sargento primero Retes comentó lo siguiente en carta a su madre fechada en San Bernardo el 15 de octubre: "Amenazando a los maquinistas, que como no son peruanos no podían tener el interés que nosotros, consiguieron cerrar las válvulas y sacar el agua con bombas que llevaron del *Blanco*". Aunque en realidad no se trató de cerrar válvulas sino de tapar condensadores, lo importante es el comentario sobre los extranjeros.

Concurre con el testimonio de Retes el del Teniente 2º Enrique Palacios, quien moriría pocos días después del combate. Refiere lo siguiente el Capitán de Fragata Manuel I. Vegas (1916):

> Tuvo aún fuerzas para escribir a su hermano Samuel una larga carta describiéndole el combate; lleno de amargo sentimiento, no por la dirección de él, ni por sus inverosímiles heridas, sino, como entendido marino, por la desgraciada necesidad de llevar tripulaciones heterogéneas que habían impedido el hundimiento del buque.

Carvajal (2006) cita al escritor naval británico Laird Clowes, según el cual Grau tenía acordado con Mac Mahon y los otros maquinistas avisarles con media hora de anticipación para realizar la inundación del *Huáscar*, ya que la operación tomaba tiempo. Esto podría explicar a qué

se refiere Melo cuando alude a una "providencia prevista" que "se había hecho irrealizable por determinada previsión personal". Lamentablemente no reproduce la carta de Santillana en la que dice basarse. La providencia podría ser entonces el hundimiento por inundación. Pero, ¿cuál sería la "determinada previsión personal"? Al respecto leamos lo informado por el Capitán de Navío británico P. W. Stephens al Almirantazgo Británico y publicado en 1880, según los extractos que reproduce Félix Denegri (1979-80) acerca de lo ocurrido cuando ya era inminente el final del encuentro:

> Un número de los tripulantes saltaron al mar, y 25 fueron recogidos por los buques chilenos. La mayor parte eran ingleses.
>
> El oficial que tomó posesión del *Huáscar* supo que una orden de volar la santabárbara fue la razón para el acto de aquellos. No obstante, el artillero encargado de la santabárbara, que parece era un inglés, cuando recibió la orden, cerró con llave la santabárbara y escondió lejos la llave.
>
> Igualmente el maquinista rehusó abrir las válvulas y hundir el buque.

Esto último no solamente se contradice con la versión de Mac Mahon sino con el parte de Gárezon (en Carvajal, 2006), quien confirma que hubo amenaza. Más creíble parece el planteamiento de Retes (en Linares 2008-2009), en el sentido de que un peruano habría actuado de otro modo incluso con la amenaza, siendo comprensible que un extranjero no tuviese la misma disposición a inmolarse. Lo que afirma Stephens (en Carvajal, 2006) respecto a los que se arrojaron al agua resulta a su vez contradicho por las versiones de los prisioneros peruanos, quienes negaron que algunos se tiraran al mar, según datos de *El Peruano* del 30 de octubre de 1879 que recoge Carvajal. Pero queda en pie lo de la voladura de la santabárbara. Ello conduce a otra interpretación respecto a la "providencia prevista" de que habla Melo: sería más bien tal voladura. En tal supuesto, quedaría averiguar cuál fue la "determinada previsión personal" que la impidió. Contamos al respecto con lo consignado por José Luis Torres (1979) en su semblanza del mayordomo de segunda cámara Manuel Pineda:

> Se confunde entre este y el artillero de preferencia Eduardo Terry, el hecho de haber corrido a la Santa Bárbara con el objeto de hacer volar el casco del *Huáscar* el día del combate en la rada de Mejillones, caso que no se efectuó

> por haberlo impedido un marinero extranjero significándole que ya había peleado como valiente y que era inútil todo lo demás.

Cabe señalar que no apellidaba Terry sino Perry, y que fallecería días después del combate; Pineda sí murió en él. Pero, ¿quién sería el "marinero extranjero"? Probablemente el mismo aludido por Stephens como "el artillero encargado de la santabárbara, que parece era un inglés". Si ello fue así, herido de gravedad el primer condestable Leonard y siendo peruano el segundo condestable Celedón, las sospechas apuntarían al primer condestable Charles Mac Carthy, inglés.

Un hecho que no aparece en los relatos de los historiadores ni en los partes del combate figura sin embargo en el expediente del marinero José Félix Torres, citado por Zanutelli (2002). Aunque es un registro tardío, fechado en 1934, es importante consignarlo pues se trata del testimonio del Subteniente Francisco Espiell (artillero de preferencia en el *Huáscar*) y el grumete Alberto Medina, quienes refiriéndose al marinero Torres dicen lo siguiente: "Nuestro compañero… salió herido en una pierna y en el pie, y en el repase ya lo iban a matar o ultimar, pero debido a nuestra pronta intervención conseguimos salvarlo". Que sepamos, no hay más menciones al repase en Angamos.

Si lo narrado por Espiell y Medina ocurrió de tal modo, tendríamos que fue una intervención doblemente providencial, puesto que al salvar la vida de Torres permitieron que este socorriera al cirujano Santiago Távara. Leamos lo que dice Santiago Mould Távara (1951) acerca de su abuelo:

> Estaba privado del conocimiento cuando fue abordado el *Huáscar*, que se hundía en esos momentos por haberse abierto sus válvulas en cumplimiento de la orden impartida, ante la imposibilidad de continuar el combate. Los pocos peruanos que sobrevivían carecían de armas y no se habían rendido.
>
> Trasbordado a un lanchón porque se le creía muerto, fue conducido al *Cochrane* cuando su ordenanza José Félix Torres hizo notar que estaba solamente herido.

Carvajal sostiene que Torres era asistente y mayordomo del Teniente Palacios; en todo caso, lo que resalta es la oportuna ayuda a favor de Távara, quien estando herido durante el combate había seguido sin

tregua "atendiendo a los contusos, vendando a los heridos y haciendo oír a los agonizantes la última aliviadora palabra de gratitud en nombre de la Patria", según un discurso dado por Ricardo Ríos en 1897, citado por Mould Távara (1951) acerca del abuelo de este: "Fue pues el acto de Torres no sólo uno de humanidad sino de lealtad y gratitud".

TTanto los partes del Comandante Carbajal y del Teniente 1º Gárezon como el del primer maquinista Mac Mahon coinciden en encomiar el desempeño de la dotación del blindado peruano. El último dice lo siguiente en su parte dirigido al Teniente Gárezon con fecha 10 de octubre de 1879 (Carvajal 2006):

> No concluiré sin manifestarle, que he tenido gran placer de ver el entusiasmo, valor y disciplina de mi gente: todos han cumplido con su deber hasta el último momento, particularmente el segundo ingeniero señor Thomas Hughes, a quien había encargado del cuidado de todos los maquinistas y de la gente de la parte de abajo, y no subió hasta que vio que el agua estaba cerca de las hornillas.

El Comandante Carbajal advirtió el "profundo sentimiento" que las muertes del Contralmirante Grau, el Comandante Aguirre y los tenientes Ferré y Rodríguez ocasionaron "en los oficiales y demás tripulantes del monitor *Huáscar*". También recomendó al Contralmirante Montero, a quien elevó su parte fechado el 16 de octubre de 1879, "el valor, entusiasmo y serenidad que durante este desigual combate ha distinguido a los oficiales y demás tripulantes del *Huáscar*". A su turno, el Teniente Gárezon considera su "deber manifestar que todos los oficiales y tripulantes del buque se han distinguido por su entusiasmo, valor y serenidad en el cumplimiento de sus deberes", según se lee en su parte fechado el 10 de octubre de 1879. Igualmente, en 1935 el Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison (en Revista de Marina, 2011) sostiene que

> cabe, no hacer un elogio, que bastantes han sido hechos con estricta justicia, sino rendir homenaje respetuoso a todos los que cayeron en la acción, alcanzando la inmortalidad por el valor de su patriotismo. Cabe, también, afirmar que no hubo un momento de indecisión, un rasgo de debilidad a bordo del *Huáscar*. Todos sus tripulantes fueron dignos del ejemplo de su comandante y oficiales.

> Recojamos en el recuerdo la bravura de estos hombres que es la de todos los marinos y soldados del Perú, pues soy de los que creen que en cada uno de nuestros marinos hay un Grau, y en cada soldado un Bolognesi.

Los sobrevivientes fueron trasladados a los blindados chilenos. Estos eran más modernos, de mayor porte y mejor protegidos y artillados que el *Huáscar*, por lo cual no debe extrañar que no tuvieran víctimas mortales durante el combate y que solamente dos granadas del *Huáscar* perforaran al *Cochrane*, quedando indemne el *Blanco Encalada*. A bordo del *Cochrane* hubo 10 heridos, de los que uno falleció posteriormente, según Riveros en su parte fechado el 10 de octubre; en cambio Latorre había reportado 6 heridos graves y 1 leve en su parte datado el mismo 8 de octubre (Carvajal 2006). El *Huáscar* tuvo 32 muertos en combate de una dotación total de 204 hombres, sin contar los prisioneros de la dotación original del *Coquimbo* (el capitán y cuatro tripulantes), que Grau había trasbordado al blindado peruano por precaución. De dichos 32 muertos, 28 corresponden a la Plana Menor. Tras el combate fallecerían en el cautiverio otros 8 miembros de la Plana Menor del *Huáscar*. Posteriormente en el Perú fallecería otro más, según veremos.

Mientras tanto, ¿qué ocurría con la *Unión*? Hacia las 9 de la mañana emprendió rumbo Norte, visto que el *Huáscar* no podía salir de la trampa mortal de las dos divisiones chilenas, pero la corbeta sí por su mayor andar. Comandaba la *Unión* el Capitán de Navío Nicolás Portal, a su vez subordinado al Capitán de Navío Aurelio García y García, quien se hallaba a bordo como jefe de la segunda división naval. En el parte de García y García no se menciona que recibiera orden de Grau, y según una carta del Comandante Juan Salaverry (segundo comandante de la *Unión* en Angamos) a *El Comercio* de junio de 1907, que cita Elías (en Storace, 1971), no se recibió orden de Grau en ningún momento, ni siquiera cuando la corbeta pasó junto al blindado peruano. Sin embargo, el maquinista Storace (1971) en las anotaciones de su diario consigna que al apreciar Grau que tres naves chilenas se aproximan

> nos hace señales de aumentar la velocidad de la máquina y seguir la retirada hacia Arica, porque viendo que por su poco andar iba a una pérdida segura ya que frente a tantos buques enemigos lo rodearían, comprendiendo no ser

posible su salvación y tanto más por cuanto por la dirección NO. aparecieron otras dos naves, sin duda alguna contraria. Estábamos en una emboscada de enemigos, donde todas las salidas se habían cerrado, menos hacia el Norte, en cuya dirección pusimos la proa y seguimos sin ansiedad por nosotros.

La afirmación respecto a las señales merece rectificarse, pues el propio Storace admitiría en el juicio abierto a pedido del propio Capitán de Navío Aurelio García y García que supo de ellas solamente de oídas. Leamos parte de la vista fiscal expedida por Teodoro La Rosa (en García y García 1880):

En la misma información, el Fiscal encargado de recibirla ha preguntado a todos los testigos si vieron que el *Huáscar* hizo señales a la *Unión* antes o después de empeñado el combate con el enemigo. Veinte y nueve declarantes entre los cuales se hallan los jefes, oficiales de marina y de la guarnición de la corbeta y el oficial encargado especialmente de la vigilancia de las señales, contestan que el *Huáscar* no hizo señal alguna ni antes, ni durante el combate ni después de él.

Pero el tercer maquinista Luis Storace (f. 82) y el contramaestre Francisco Jesús (f. 90) declaran respecto de este hecho:– que más tarde, después del combate, oyeron decir a diversos individuos del equipaje, que se había hecho señales por el *Huáscar* a la *Unión*, asegurando unos que eran en el sentido de que este buque siguiese su viaje hasta Arica, y otros en el de dejarlo en libertad de acción; Storace (1971) afirma que él no pudo ver las señales porque su puesto era abajo en la máquina.

El guardián García (f. 92) declara que el *Huáscar* hizo señales con bandera en el tope del palo mayor, pero que no sabe lo que significaban.

El grumete Rosas (f. 106) asegura que el *Huáscar* hizo señales a la "*Unión*" media hora antes de empezar el combate.

El cabo 1.º Castro (f. 110) confirma que vio las señales que con bandera hizo el *Huáscar*, pero que no sabe lo que significaban.

El artillero ordinario Vargas (f. 10) expone: que en cuanto aclaró el día vio que el *Huáscar* hizo señales a la *Unión* con banderas que el declarante no sabe lo que significaban.

Aun cuando se tratase de la calificación judicial de las pruebas que arroja la información para que el respectivo consejo de guerra pronunciase su fallo, las declaraciones antedichas no tendrían fuerza para destruir la que presta

unánime que le es contraria sostenida por veinte y cinco testigos, que por sus colocaciones en el *Huáscar* [debe decir en la *Unión*] y por su condición de jefes y oficiales, que tuvieron motivo, y algunos la obligación de observar las señales que aquel buque impartiera y cuyo valor no puede ser menor que las afirmaciones de dos testigos de oídos, de otro que asegura que la señal se puso en el palo mayor de un buque que no tenía, de dos que no saben lo que las señales significaban, y de otro que dice que la señal fue puesta media hora antes del combate y que tampoco sabe su significado.

Como el propósito del Gobierno se ha concretado a descubrir por medio de la información indagatoria los hechos que tuvieron lugar en la jornada del 8 de octubre, para calificar la conducta que en ella hubiese observado el comandante de la *Unión*;– cree el Fiscal que lo actuado en este expediente con dicho propósito, no presta mérito para que esa calificación sea adversa para aquel jefe, pues lejos de manifestar que hubiese faltado a sus deberes como militar o como comandante del buque, con su pérdida, que los informantes JUZGAN INEVITABLE, si se hubiese empeñado en el combate, no se habría evitado la del *Huáscar*.

No puede fundarse un cargo sobre las declaraciones de cuatro individuos que refieren al hecho de haberse puesto las señales, porque esas declaraciones indeterminadas y no uniformes se presentan como inverosímiles ante las numerosas y autorizadas que han rendido a este respecto los jefes, oficiales y gente de la marinería y guarnición de la *Unión*, que afirman que no se pusieron tales señales, a pesar de que como se ha dicho, entre ellos se encuentran los mismos que estuvieron en sus puestos con el encargo de observarlas, descifrarlas, transmitirlas al jefe del buque e inscribirlas en el respectivo libro, y porque aun cuando fuere cierto el hecho de haberse puesto señales, él no dañaría al jefe, sino cuando se probase que le fueron comunicadas y que no procedió sujetándose a ellas.

No sería ciertamente de más que se oyese sobre este punto a los jefes del *Huáscar* que sobrevivieron a la pérdida de este buque, y que no han declarado en la información como opina el Fiscal encargado de recibirla; pero esos jefes se hallan prisioneros en territorio enemigo, y no puede contarse con facilidades para actuar sus declaraciones. Esos mismos comandantes, además por las colocaciones que desempeñaron en el *Huáscar*, no es presumible que faltando a un deber de grave responsabilidad para ellos, hubiesen dejado de comunicar al Comandante General de las fuerzas de Arica un hecho tan

importante; y con más razón si la falta de ejecución de lo que se ordenaba o prevenía con las señales, hubiese contribuido al trágico fin de la expedición.

En este estado, y ante el mérito que presta la información, no se presenta como justo que la posición militar y la honra del jefe, que ha sometido sus procedimientos en la jornada del 8 de octubre a la calificación del Gobierno, sufran menoscabo o aparezcan como tachables, cuando no aparece cargo alguno contra él, y cuando según el juicio de los jefes y oficiales que han declarado no faltó a sus deberes ni podía haber procedido de otro modo sin la inútil y segura pérdida de su buque.

El Fiscal repite que si la información se hubiese recibido en un juicio a que se sometiera al expresado jefe, opinaría en el sentido del Fiscal militar, y contraería su doctrina sujetándolo al estado en que se hallase el expediente; pero habiéndose actuado esa información con el fin expresado en el supremo decreto de f. 3, cree el que suscribe que V. E. puede servirse declarar que dicha información no presta mérito para que se califique desfavorablemente la conducta del Capitán de Navío D. Aurelio García y García en la jornada del 8 de octubre, en la cual según la misma información cumplió con sus deberes salvando la corbeta *Unión* que se hallaba a su mando.

Lima, diciembre 8 de 1879.

La–Rosa.

Posteriormente, ya ascendidos y de regreso en el Perú, tanto el Comandante Carbajal como el Capitán de Corbeta Gárezon y el Teniente Herrera declararían que el 8 de octubre el *Huáscar* no hizo señales ni antes del combate ni durante el mismo, con el agregado de que Gárezon era oficial de señales. Ramón Ribeyro, antiguo Guardiamarina que como abogado realizó la defensa del Comandante García y García, recibió del Comandante General de Marina el libro de bitácora y el cuaderno de señales de la *Unión*, en los que pudo comprobar que no se había registrado señal ni orden alguna luego de avisarse la presencia de buques enemigos. Por lo demás, las instrucciones del Presidente Prado al Contralmirante Grau, que también le fueron entregadas a García y García, eran claras en el sentido de que se debía evitar el encuentro con fuerzas superiores.

Antes de las 9:30 la corbeta pasó a apenas 400 metros del *Cochrane*, que iba directamente a interceptar al *Huáscar*; 9 minutos después la *Unión* se

hallaba a 3700 metros de la *O'Higgins* y posteriormente el *Loa* se uniría a esta en la persecución de la corbeta. A las 9:50 la *O'Higgins* lanzó un cañonazo a la *Unión* a 6000 metros, según el corresponsal de *El Mercurio* citado por Carvajal (2006), pero la corbeta no hizo caso; Salaverry (en Storace 1971) en su testimonio dice que no hubo disparos de la *O'Higgins* y lamenta que la *Unión* no aprovechara para virar y cañonearla. A las tres de la tarde una junta de guerra de los jefes de la corbeta convocada por García y García decidió que se combatiría si alguno de los buques enemigos llegaba a estrechar la distancia al punto de poder ofender con sus tiros a la nave peruana, o también se combatiría en detalle a los buques enemigos si rompían el convoy, pero que fuera de ambos supuestos la *Unión* seguiría su marcha. Sin embargo dos tenientes segundos, tres alféreces de fragata, tres oficiales de la guarnición, dos guardiamarinas, cinco aspirantes, un cirujano, un contador y dos practicantes de medicina (en total 19) firmaron otra acta a las 3 de la tarde en que pedían suplicar por conducto regular a García y García para ir al combate a vengar al *Huáscar* sin importar la disparidad de fuerzas, pues estimaban casi segura su pérdida (al romperse el contacto visual lo habían dejado aún batiéndose). No se llegó a presentar esta extraña acta. Posteriormente, en la vista fiscal de José Martín de Cárdenas fechada el 29 de diciembre de 1879 (reproducida por García y García en su opúsculo *La corbeta "Unión" el 8 de octubre de 1879*, al igual que la del fiscal La Rosa), sobre la base de las declaraciones vertidas en el juicio sumario queda en claro para aquel magistrado, entre otras cosas

> Que calculadas las distancias, sobre la base del mayor horizonte visible y el tiempo necesario para que la *Unión* retrocediera hasta ponerse a tiro del buque más cercano de los que le daban caza, está fuera de duda que empeñando el combate, se habría batido cuando menos contra dos buques, cuya fuerza era superior, corriendo además el riesgo de que aún llegasen a tiempo alguno o algunos más:– Que la opinión casi unánime de todos los jefes y oficiales declarantes, inclusive las de los muy pocos subalternos en cuyo concepto debió librarse combate, es terminante que la "*Unión*" se habría perdido estérilmente si hubiera combatido.

Según Salaverry, citado por Elías (en Storace), mientras los jefes se hallaban en junta llegó la noticia de que un tiro chileno había caído

a 300 metros. Según Del Campo (1920), el *Loa* disparó cuatro tiros a más de 7000 metros, pero no llegaron ni a la mitad; agrega que la *Unión* maniobraba para procurar que alguno de los buques chilenos se separara a fin de atacarlo. Para el periodista portugués M. F. Horta (en Carvajal 2006), también presente en la *Unión*, los tiros del *Loa* quedaron cortos. En cambio, Salaverry afirma que caían cada uno más cercano, y que el mismo oficial que había alertado del primer tiro del *Loa*, Alférez de Fragata Pedro Roel, avisó entonces "¡buques por la amura de estribor!", por lo que temiendo una nueva emboscada se decidió pasar del supuesto nuevo enemigo "sin cuidarnos más del *Loa*, mientras sus fuegos no nos alcanzaran"; Salaverry llevó a popa el cañoncito Malcriado (de largo alcance) que con tres tiros consiguió detener al *Loa*. Según Horta, fueron dos tiros efectuados a las 4 de la tarde. A su vez, el corresponsal Del Campo (1920) comentó en su crónica que no era prudente que la corbeta se batiera con sus perseguidoras porque pronto habrían acudido más buques chilenos. Según el periodista de *El Mercurio*, los buques chilenos torcieron al Sur a las 7 de la noche a la altura de Huanillos (en la costa de Tarapacá), cuando ya la *Unión* casi se perdía de vista.

Para el propósito de esta obra debe resaltarse el testimonio del maquinista Storace (1971):

> Pese a que nosotros continuábamos alejándonos, sin embargo pudimos distinguir todavía cómo el *Huáscar* se lanzaba para espolonear al *Blanco Encalada* (léase *Cochrane*), el cual gracias a sus dos hélices pudo burlar el espolonazo; aún más, vimos al *Huáscar* girar la proa sobre el otro acorazado, el que ya le hacía fuego por el otro costado. La distancia en aumento y el humo de la pólvora, nos impidieron apreciar la continuación del drama; lo último capaz de distinguirse fue el *Huáscar* combatiendo contra y metido entre los dos poderosos acorazados enemigos, heroicamente, y que los otros cuatro buques a vapor se iban encima del monitor. Al fin, a las dos de la tarde, todo se perdió de vista, excepto los dos buques a vapor que asomaron antes del mediodía del NO. acercándose relativamente a la *Unión*, para quedar a alguna distancia detrás de nuestra popa, persiguiéndonos siempre. Nosotros navegamos rumbo al Norte a toda fuerza, pero sin forzar la máquina. Uno de los buques enemigos, que era una corbeta, quedó sensiblemente atrás, mientras que el otro, un transporte, principió a tomarnos ventaja y ya a tiro

> de cañón nos provocó con algunos disparos; mas el Comandante General, Sr. Aurelio García y García, no quiso comprometer nuestro barco aceptando el combate, pese al gran entusiasmo de la tripulación, a la gran distancia que estaba la corbeta enemiga (la *O'Higgins*) y la debilidad del adversario que tan impertinentemente nos perseguía. En esa situación que navegábamos, sobreviene la noche y se pierden de vista los enemigos. Al amanecer del día que sigue, llegamos a Arica.

Lo afirmado por Storace sobre el ánimo de la tripulación coincide con lo apuntado por el periodista Horta, según cita Carvajal (2006):

> Todo el mundo sin excepción de clase hubiera querido batirse y auxiliar al *Huáscar*, pero era de todo punto imposible hacerlo. El amor propio y la dignidad nos inducía al combate; el deber, la conveniencia y la prudencia, nos aconsejaban lo contrario.

En cambio es menos creíble lo que afirma Storace (1971) respecto a que a las 2 de la tarde todo se perdiera de vista, pues Del Campo (1920) escribió que a las 10:38 de la mañana "apenas se distinguía el humo de los buques y se veían los fogonazos, sin percibirse de cuál salían". Esto viene a coincidir con lo que reportó García y García en su parte, acerca de que pudieron "distinguir únicamente durante poco más de una hora el vigor y ligereza con que nuestro monitor estrechado por fuerzas tan superiores, acometía al enemigo". Para el periodista uruguayo Benito Neto (en Carvajal 2006), también embarcado en la *Unión*, fue cerca de las 11:30 de la mañana cuando se perdió de vista a los blindados.

Probablemente pese al ánimo de la tripulación y a haber quedado aislado el *Loa* respecto a la *O'Higgins* rezagada, primó en el comando de la *Unión* la observación que anota Del Campo (1920) en el sentido de que podrían acudir más buques chilenos, tanto más en cuanto que según Salaverry hubo un (falso) avistamiento de nuevos buques enemigos. Aunque ni Storace ni García y García refieren nada de tal avistamiento. Además los proyectiles de la *Unión* seguían con el defecto de reventar en las bocas de los cañones, con lo cual trabar combate habría resultado desventajoso. Tampoco Del Campo menciona nada respecto al supuesto avistamiento, pero en cambio, tras calificar de "gran espectáculo" la

indescriptible escena que tuvo ante sus ojos y contrastar el desbalance de fuerzas entre el blindado peruano y los blindados chilenos, volcó estas expresiones de admiración por la dotación del *Huáscar*, sin duda compartidas por la tripulación de la corbeta:

> Varias veces se vio al *Huáscar* irse encima a uno de los blindados y a estos rehuir el golpe.
>
> ¡Qué combate tan asombroso! Era el primero en su género.
>
> ¡Gloria a los héroes del *Huáscar*! Es la palabra con que debemos aclamar todos los peruanos a sus valientes tripulantes.
>
> El valor, energía y patriotismo del bravo Contralmirante Grau y su digna oficialidad y tripulación, es sin igual; no tiene ejemplo.

Dejemos a la *Unión* rumbo a Arica y, a propósito de la dotación del *Huáscar*, pasemos revista a su Plana Menor de aquel 8 de octubre. Según la lista de Carvajal, fue la siguiente: 1 primer contramaestre (Nicolás Dueñas), 2 primeros condestables (Charles Mac Carthy y William Leonard), 1 segundo condestable (José Celedón), 1 buzo (Hilario Morales), 2 primeros guardianes (Tiburcio Ríos y Federico Noguera), 1 primer carpintero (Luis Landa), 2 segundos carpinteros (Ignacio Martínez y Estesse Leves –"Etienne Jeves", según una lista de prisioneros chilena–), 1 primer calafate (José del Carmen Gómez), 1 herrero ("Williams" Michel), 1 maestro de víveres (Manuel Mejía), 1 despensero (Rafael Hurtado), 1 cocinero de segunda cámara (José Salas), 1 cocinero de equipaje (Eduardo Ford), 1 mayordomo de segunda cámara (Manuel Pineda), 1 bocafragua (Ramón Tejeda), 1 cabo de luces (Andrés Riglos), 1 farmacéutico (José Flórez), 26 artilleros de preferencia contratados (James Anderson, George Mathison, Robert Rundle, Francisco M. Mazé, Eduard Perry, Michel Murphy, Henry Otto, John Baker, Manuel Panay, Eduard Price, George Harris, Daniel Mac Carthy, Albert Avenell, John Devine, George Smith, James Dovins, Alfred Strand, Atanasio Basayópolos, Manuel Georgiades, "Williams" Burns, John Grand, Federico Meiggs, Charles Box, John Dunnett, Alberto Huerta y Daniel Varnish -lo llama "Samuel"-), 12 artilleros de preferencia (Atanasio Caloyeras, Tomás Proaño, Álvaro Trelles, José Gómez, Francisco Espiell, Enrique Verguesse, John Lumby, José del Carmen Hernández, Julio Felippe, Julio Pablo, John Henry Hill

y John Price), 6 artilleros ordinarios (Eleodoro Dávila, Ángel Quesquén, Henry Smith, Tomás Salazar, Faustino Colán y Juan Chunga "primero"), 20 marineros (Juan M. Cruz, Aniceto Rivas, Pedro Pablo Unanue, José Calvo, Tomás Godos, José Suárez, Santos Beltrán, Pedro Rodríguez, [¿José?] Mercedes Carrasco, Jacinto Medina, Tomás Esteves, Máximo Rentería, José Velásquez, Mariano Portales, Aparicio Robles, José Aniceto, José Félix Torres, Manuel Maldonado, Andrés Araujo y Nicolás Bonilla), 13 grumetes (Francisco Aguilar, Dámaso León, Arturo Masías, Saturnino Mejía, Alberto Medina, Miguel Valcárcel, Basilio Rocavado, José Mantilla, Manuel Franco, Williams Norris, José Santos Contreras, Juan Sifuentes y Enrique Ramírez), 2 primeros maquinistas (Samuel Mac Mahon y Thomas Wilkins), 1 segundo maquinista (Thomas W. Hughes), 1 tercer maquinista (Ricardo Trenemann), 3 cuartos maquinistas (Henry Lewer, Ernesto Molina y Archibald Mac Collum), 1 ayudante de máquinas (Augusto Matheus), 3 cabos de fogoneros (John Johnson, Adolfo Mayer y James Mac Carthy), 19 fogoneros (Alejandro Monroe, Gregorio Alzamora, Ramón Galicia, Carmen Vásquez, Joseph Chambers, John Donovan, John Boom, Apolinario Salazar, Jorge Williamson, Eduardo Graham, Thomas Fulton, Andrés Mac Call, Isidro Alcíbar, Manuel Verdesoto, Bruno Gómez, John Keley, Manuel Balvino, José A. Guerra y Lino Urías), 9 carboneros (Alejandro Henton, José Morales, Cipriano Gómez, Williams Marthin -*William Martin*-, Toribio Astudillo, Juan Dávila, Nieves Espinoza, José Vallecillas y Gabino Noé), 16 hombres de tropa de la columna Constitución (Segundo Calderón, Basilio Chávez, José Cortez, Juan Chunga "segundo", José Menchola, Modesto Ruidías, Vicente Jiménez, Isidro Quiroz, Clemente Luna, José Estrada, José Rivera, Juan Villarreal, Darío Sanjinez, Quiterio Gallardo, Isidro Orué y Manuel Águila), 1 sargento primero (Francisco Retes), 3 sargentos segundos (Miguel Salazar, Apolinario Galiano y Silverio Chuquiconsa), 2 cabos primeros (Justo Payva y Manuel López), 3 cabos segundos (José María Esteban, Anacleto Alarcón y Fidel Calvo), 1 corneta (José Vargas), 1 tambor (Agustín Salas) y 18 soldados del batallón Ayacucho Nº 3 (Faustino Falconí, Celestino Valdivia, Mariano Unga -*Inga*-, Tomás Flórez, Fidel Talavera, Mariano Zegarra, Pedro Zeballos, Pablo Soto, Benito Fernández, Mariano Vilcahuamán, Hipólito Beltrán, Guillermo Barrios, José Calderón, Narciso Castillo, Manuel Borja, Víctor Vargas, Ambrosio Fernández y Francisco Gutiérrez).

Los fallecidos de la Plana Menor durante el combate fueron los siguientes:

Primer contramaestre Nicolás Dueñas.
Segundo condestable José Celedón.
Primer guardián Federico Noguera.
Cocinero de segunda cámara José Salas.
Mayordomo de segunda cámara Manuel Pineda.
Artillero de preferencia contratado Albert Avenell.
Id. John Dunnett.
Id. Samuel Varnish.
Artillero de preferencia Atanasio Caloyeras.
Id. Álvaro Trelles (en la lista de Alfaro figura como enfermo).
Id. Enrique Berguesse.
Id. Julio Felippe.
Marinero Aparicio Robles.
Id. José Calvo (en la lista de Alfaro aparece como enfermo).
Id. Tomás Godos (en la lista de Alfaro aparece como enfermo).
Id. José Aniceto (en la lista de Alfaro aparece como enfermo).
Grumete Saturnino Mejía.
Id. José Mantilla.
Fogonero Isidro Alcíbar.
Sargento segundo Miguel Salazar (batallón Ayacucho).
Cabo segundo Anacleto Alarcón (batallón Ayacucho).
Soldado Mariano Zegarra (batallón Ayacucho).
Id. Mariano Vilcahuamán (batallón Ayacucho).
Id. Guillermo Barrios (batallón Ayacucho).
Id. Ambrosio Fernández (batallón Ayacucho).
Id. Vicente Jiménez (columna Constitución).
Id. Juan Villarreal (columna Constitución).
Id. Quiterio Gallardo (columna Constitución).

Nos basamos en Carvajal (2006) con la excepción de que en el anexo respectivo marca también como muertos en combate al marinero Pedro Pablo Unanue y al soldado Víctor Vargas del batallón Ayacucho. Este último aparece en la lista del contador Juan Alfaro (en Paz Soldán, 1884 y Zanutelli 2002) sin indicación alguna de estado de salud, por lo que

vendría a ser un ileso. Sin embargo, la confusión la aclara Zanutelli, que señala que Víctor Vargas moriría en el Callao el 27 de enero de 1880 de resultas de sus heridas del combate de Angamos, ya con el grado de cabo segundo. Aunque Ortiz y Castañeda (2007) refieren que en este combate fue cabo segundo, quizá fuera soldado como lo registran Alfaro y Carvajal y su ascenso se diera como consecuencia del combate. Alfaro también registró como muerto a Pedro Pablo Unanue, pero igualmente Ortiz y Castañeda aclaran que murió en Valparaíso el 11 de octubre de 1879 a consecuencia de las heridas recibidas en Angamos. El sargento segundo Miguel Salazar y el cabo segundo Anacleto Alarcón constan como heridos en la lista de Alfaro, mas no están en la lista chilena de prisioneros del 10 de octubre y según José Luis Torres (1979) murieron en Angamos. También los soldados Zegarra, Vilcahuamán, Barrios y Ambrosio Fernández figuran como heridos en la lista de Alfaro, pero no están en la lista de prisioneros chilena del 10 de octubre; José Luis Torres afirma que tanto Barrios como Zegarra murieron en Angamos.

Cabe mencionar que aunque los marineros José Calvo, José Aniceto y Tomás Godos murieron a bordo del *Huáscar* durante la acción de Angamos el 8 de octubre, no combatieron pues se hallaban enfermos, según afirma Carvajal (y en la lista de Alfaro constan como tales). Probablemente el caso de Trelles fuera el mismo, pues Alfaro lo consigna también como enfermo (no así Carvajal). Los heridos de gravedad según Carvajal fueron el primer condestable William Leonard, el primer guardián Tiburcio Ríos, el cocinero de equipaje Eduardo Ford, los artilleros de preferencia contratados James Anderson, George Mathison, Eduard Perry, Michel Murphy, Henry Otto, James Dovins (ileso para Alfaro), Federico Meiggs y Charles Box, los artilleros de preferencia John Lumby (contuso, según Alfaro) y Julio Pablo, el artillero ordinario Juan Chunga "primero", el marinero Santos Beltrán, el grumete Arturo Masías, el carbonero Juan Dávila y los soldados del batallón Ayacucho Nº 3 Fidel Talavera, Benito Fernández (ileso en la lista de Alfaro), Hipólito Beltrán y Francisco Gutiérrez. Tal sería la gravedad de Ríos y Perry que figuran como muertos en la lista del contador Alfaro fechada el mismo 8 de octubre en el mar. Esta última lista menciona además como heridos al primer carpintero Luis Landa, al bocafragua Ramón Tejeda, a los artilleros de preferencia John Devine, Manuel Georgiades y Manuel

Panay, al marinero José Félix Torres, al grumete Miguel Valcárcel, al sargento primero Francisco Retes (del batallón Ayacucho) y al soldado del mismo Celestino Valdivia; y como contusos, al segundo carpintero Etesse Leves, al primer calafate José del Carmen Gómez, al herrero William Michel, al farmacéutico José Flores, a los artilleros de preferencia contratados George Harris, y George Smith, a los artilleros ordinarios Tomás Salazar y Faustino Colán, a los marineros Pedro Rodríguez y José Velásquez, al cabo segundo de la columna Constitución Isidro Orué (lo registra como soldado), al soldado de la misma Modesto Ruidías, al cabo segundo del batallón Ayacucho Fidel Calvo, y a los soldados del mismo José Santos Calderón y Manuel Borja. Habría que agregar entre los heridos a Víctor Vargas y Pedro Pablo Unanue, según se ha visto, así como al cabo de fogoneros Adolfo Mayer (que se hallaba herido según un informe fechado en Valparaíso el 20 de diciembre de 1879 que cita Carvajal) y al segundo carpintero Ignacio Martínez (herido en el pie izquierdo, según Zanutelli). En total suman 49 entre heridos y contusos de la Plana Menor, pero el cálculo debe tomarse con cierta reserva, pues en 1935 el Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison afirmó que al ser abordado el *Huáscar* sólo había 35 ilesos en toda su dotación de 204 hombres. Además está el caso del señor Griffiths, capitán de la presa *Coquimbo*, que según Mason resultó herido.

En cuanto a los extranjeros, lo fueron de por lo menos ocho nacionalidades. Alemanes (4): artilleros de preferencia contratados Federico Meiggs, Henry Otto y Julio Pablo; y cabo de fogoneros Adolfo Mayer. Danés (1): cabo de fogoneros John Johnson. Ecuatoriano (1): maestro de víveres Manuel Mejía. Estadounidenses (3): primer maquinista Samuel Mac Mahon, cocinero de equipaje Eduardo Ford y artillero de preferencia contratado Michel Murphy. Franceses (2): segundo carpintero Etienne Jeves ("Estesse Leves" según Carvajal y "Chesse Lewes" según Melo; y Ortiz y Castañeda) y artillero de preferencia contratado Francisco M. Mazé. Griegos (4): artilleros de preferencia contratados Atanasio Basayópolos ("Naisópulos", según Anastasio Tamis), Manuel Georgiades ("Georgiadis", según Anastasio Tamis) y Manuel Panay; y artillero de preferencia Atanasio Caloyeras. Ingleses (42): primeros condestables Charles Mac Carthy y William Leonard; herrero William Michel; artilleros de preferencia contratados James Anderson, Albert

Avenell, John Baker, Charles Box, Williams Burns, John Devine, James Dovins, John Dunett, John Grand, George Harris, Daniel Mac Carthy, George Mathison, Eduard Perry, Eduard Price, Robert Rundle y George Smith; artilleros de preferencia John Henry Hill, John Lumby y John Price; grumete William Norris; artillero ordinario Henry Smith; primer maquinista Tomás Wilkins; segundo maquinista Thomas W. Hughes; tercer maquinista Ricardo Treneman; cuartos maquinistas Henry Lewer y Archibald Mac Collum; ayudante de máquinas Augusto Matheus; cabo de fogoneros James Mac Carthy; fogoneros John Boom, Joseph Chambers, John Donovan, Thomas Furton, Eduardo Graham, John Keley, Andrés Mac Call, Alexander Monroe y Jorge Williamson; y carboneros Alexander Henton (o Flenton) y William Martin. Noruego (1): artillero de preferencia contratado Alfred Strand. De nacionalidad incierta (3): artillero de preferencia contratado Samuel Varnish; y artilleros de preferencia Julio Felippe y Enrique Berguesse. En total suman 61 (sin contar a los del *Coquimbo*). Carvajal considera asimismo de nacionalidad incierta al fogonero Manuel Balvino, pero una lista chilena fechada el 10 de octubre aclara que fue peruano; también registra como inciertos a John Dunett, a Albert Avenell y a Henry Lewer, pero José Luis Torres aclara que el primero era inglés y lo propio aclaran Castañeda y Ortiz sobre los últimos. De todos modos hay que tener reservas, pues la misma lista chilena (al igual que Carvajal) considera como peruano a Manuel Mejía, siendo que era ecuatoriano, conforme lo consignan Ortiz y Castañeda. Asimismo, tanto Carvajal como la lista chilena del 10 de octubre firmada por Luis A. Castillo consideran a Matheus como peruano, pero Zanutelli precisa que era inglés, en lo que coinciden Ortiz y Castañeda (2007).

El 9 de octubre los 31 cadáveres hallados en el *Huáscar* fueron sepultados en Mejillones. Cinco días después el vapor *Copiapó* arribaba a Valparaíso con los prisioneros peruanos, acompañado por el *Blanco Encalada*; luego los prisioneros serían llevados por tren, a Santiago los de la Plana Menor y a San Bernardo los de la Plana Mayor. El trato a los prisioneros fue digno y podían escribir a sus familiares, según Carvajal, quien puntualiza que los peruanos fueron a un cuartel de artillería y los 43 extranjeros al de granaderos. Zanutelli (2002) cita el siguiente testimonio de un periodista chileno:

> Paseaban a la sombra de los árboles hablando con los soldados de artillería o con las personas que habían ido a verlos; otros descansaban en sus lechos o formaban grupos alrededor de los que leían en los diarios de la mañana la relación del combate; unos cuantos, en su mayor parte norteamericanos o ingleses, se encontraban sentados cerca de las mesas conversando en su lengua natal o leyendo; más allá se veían a cuatro o cinco soldados del batallón Ayacucho, que se ocupaban en reparar sus uniformes.

De esto podemos deducir que aunque no todos leían, gracias a la lectura a viva voz de los que sí eran alfabetos (entre ellos sin duda los provenientes de la Escuela de Grumetes) los demás podían conectarse a la esfera de la opinión pública letrada. También cabe advertir que si en el mismo cuartel se hallaban presentes prisioneros anglosajones la separación que señala Carvajal no fue inmediata o total. A propósito de estos, del ayudante de máquinas Augusto Matheus dice un testimonio chileno que "por sus modales y estilo demuestra una no escasa instrucción", según Zanutelli. Asimismo, un reporte periodístico chileno que recoge Ahumada Moreno (1982) menciona que, preguntado el primer maquinista Samuel Mac Mahon si estaría dispuesto a seguir en el *Huáscar* al servicio de Chile, dijo que jamás lo haría por su cariño al Perú. De modo semejante se expresó Tomás Wilkins, a decir de Zanutelli.

Para el 15 de octubre según una fuente chilena citada por Carvajal se hallaban en las ambulancias de Antofagasta los heridos graves Perry, Murphy, Meiggs, Masías y Gutiérrez. Había fallecido para entonces el guardián Tiburcio Ríos. En el lapso del 15 de octubre al 15 de noviembre fallecerían Perry, Gutiérrez y Meiggs, mientras Murphy y Masías pasaron a San Bernardo; esto según Carvajal, aunque veremos que otra fuente refiere que Masías llegó de Antofagasta a Valparaíso a fines de noviembre, quizá la orden de su traslado sí coincida con el lapso anotado. Gutiérrez, puneño, había quedado con el cráneo destrozado por un casco de bomba, según Ortiz y Castañeda (2007). También durante el mismo periodo murieron el artillero de preferencia Julio Pablo, el artillero ordinario Juan Chunga "primero", y el marinero Santos Beltrán, y se fugó del hospital el grumete William Norris. Nótese que Norris había encabezado el intento de motín de la barca *Emilia* cuando era artillero ordinario, se aprecia pues que era bastante inquieto; que aparezca como grumete en Angamos (el

único grumete extranjero) no es casualidad, aunque fue reincorporado y si bien en la bitácora aparece en agosto aún como artillero ordinario, su degradación a grumete fue sin duda un castigo. Por contraste, John Henry Hill, el denunciante de lo que se tramaba en la *Emilia*, aparece en Angamos ya no como marinero sino como artillero de preferencia, sin duda como premio. Las muertes de Pablo, Chunga y Beltrán en el hospital acongojaron a los prisioneros del *Huáscar*, sostiene Zanutelli (2002). Según este autor el artillero de preferencia contratado Mathison se fugó del hospital de Santiago por temor a que le amputaran un brazo; pero figura en la lista de repatriados, lo que significaría que fue reapresado tras su fuga.

El primero en retornar al Perú fue el marinero José Félix Torres, liberado para acompañar al Teniente 2º Enrique Palacios, que fue embarcado en el vapor *Coquimbo* pero falleció al llegar esta nave a Iquique el 22 de octubre; Torres arribó al Callao el 28 de octubre.

Con intermediación de la diplomacia británica, se efectuó el canje de los prisioneros del *Huáscar*, de la *Pilcomayo*, de la *Coqueta* y de otras procedencias (incluyendo al General Villegas, boliviano) por los de la *Esmeralda*, parte de los del *Rímac* y de otra procedencia. Zarparon de Valparaíso en el vapor Ilo de la PSNC el 20 de diciembre y arribaron al Callao el 30. Se conoce que iban los tres prisioneros de la *Coqueta*: primer guardián Francisco Sena y marineros Manuel (o Nicolás) Pérez y Francisco Cáceres. Carvajal también presenta la lista de los repatriados del *Huáscar*, de los que extraemos los de la Plana Menor:

2 primeros condestables (Charles Mc Carthy y William Leonard); 1 buzo (José Hilario Morales); 1 primer carpintero (Luis Landa); 2 segundos carpinteros (Ignacio Martínez y Etesse Leves -*Etienne Jeves*-); 1 primer calafate (José del Carmen Gómez); 1 herrero (William Michel); 1 maestro de víveres (Manuel Mejía); 1 despensero (Rafael Hurtado); 1 cocinero de equipaje (Eduardo Ford); 1 bocafragua (Ramón Tejeda); 1 cabo de luces (Andrés Riglos); 1 farmacéutico (José Flórez); 21 artilleros de preferencia contratados (James Anderson, George Mathison, Eduard Price, Francisco M. Mazé, Michel Murphy, John Baker, Charles Box, Manuel Panay, George Harris, Robert Rundle, Daniel Mac Carthy, John Devine, James Dovins, Manuel Georgiades, George Smith, Atanasio Basayópolos, Henry Otto, Alfred Strand, William Burns, Alberto Huerta y John Grand); 7

artilleros de preferencia (Tomás Proaño, José Gómez, John Price, John Lumby, Francisco Espiell, José del Carmen Hernández y John Henry Hill); 5 artilleros ordinarios (Eleodoro Dávila, Faustino Colán, Tomás Salazar, Henry Smith, Ángel Quesquén); 13 marineros (Juan M. Cruz, Manuel Maldonado, Mariano Portales, Mercedes Carrasco, Jacinto Medina, Aniceto Rivas, Nicolás Bonilla, José Suárez, Andrés Araujo, Máximo Rentería, José Velásquez, Pedro Rodríguez y Tomás Esteves); 10 grumetes (Francisco Aguilar, Arturo Masías, Juan Sifuentes, Basilio Rocavado, Dámaso León, José Santos Contreras, Miguel Valcárcel, Manuel Fianco [*Franco*], Alberto Medina y Enrique Ramírez); 2 primeros maquinistas (Juan Tomás Wilkins y Samuel Mac Mahon); 1 segundo maquinista (Thomas W. Hughes), 1 tercer maquinista (Ricardo Treneman); 3 cuartos maquinistas (Henry Lewer, Ernesto Molina y Archibald Mac Collum); 1 ayudante de máquinas (Augusto Matheus); 3 cabos de fogoneros (John Johnson, James Mac Carthy y Adolfo Meyer); 18 fogoneros (Alejandro Monroe, Lino Urías, Ramón Galicia, Joseph Chambers, John Keley, Apolinario Salazar, Thomas Furton, Gregorio Alzamora, Carmen Vásquez, Bruno Gómez, John Boom, José A. Guerra, Eduardo Graham, Andrés Mac Call, Manuel Verdesoto, John Donovan, Manuel Balvino y Jorge Williamson); 9 carboneros (Alejandro Henton, William Martin, Juan Dávila, Cipriano Gómez, Toribio Astudillo, Gabino Noé, José Morales, José Vallecillas y Nieves Espinoza); 13 hombres de tropa de la columna Constitución (Segundo Calderón, José Estrada, Juan Chunga "segundo", Darío Sanjinez, Manuel Águila, Clemente Luna, José Cortez, Isidro Orué, Modesto Ruidías, Basilio Chávez, José Rivera, José Menchola e Isidro Quiroz); y 22 hombres de tropa del batallón Ayacucho (sargento primero Francisco Retes, sargentos segundos Silverio Chuquiconsa y Apolinario Galiano, cabos primeros Justo Payva y Manuel López, cabos segundos José María Esteban y Fidel Calvo, corneta José Vargas, tambor Agustín Salas, y soldados Faustino Falconí, Tomás Flórez, Pablo Soto, Manuel Borja, Narciso Castillo, Celestino Valdivia, Fidel Talavera, Benito Fernández, Víctor Vargas, Mariano Unga -*Inga*-, Pedro Zevallos, Hipólito Beltrán y José Calderón).

Cotejando esta lista, se ve que regresaron todos los miembros de la Plana Menor del *Huáscar* que sobrevivieron al combate (incluyendo a José Félix Torres, liberado primero), excepto los 8 que murieron en el cautiverio y el

grumete Norris que fugó. Pero esto debe tomarse con reservas porque según el acta fechada en Valparaíso el 20 de diciembre de 1879 (que reproduce el propio Carvajal (2006)), firmada por el intendente de Valparaíso Eulogio Altamirano, el diplomático británico Joseph Drumomond Hay y los comandantes peruanos Carlos Ferreyros y Manuel Melitón Carbajal, se lee lo siguiente: "Quedan heridos, en libertad y a disposición del mismo representante inglés, Eduardo Ford y Adolfo Meyer, cocinero el primero y cabo de fogoneros el segundo, del citado monitor *Huáscar*".

También se precisó en el acta que quedó en libertad (y a cargo del representante británico en Valparaíso) Miguel Mac Keffery, que iba licenciado a bordo de la *Pilcomayo* al momento de su captura. Esta había sido realizada el 18 de noviembre de 1879 a la altura de la quebrada de Tambo (costa arequipeña) por el *Blanco Encalada*. Según el parte del Comandante Carlos Ferreyros fechado el 22 de noviembre en Pisagua (ocupado por el invasor desde el 2) y dirigido al Ministro de Guerra y Marina, que cita Carvajal, vista la imposibilidad de escapar por falta de velocidad se procuró incendiar e inundar el buque, y mientras tanto se efectuaron 19 disparos que si bien en muchos casos llegaron a impactar al blindado no le causaron daño alguno; el *Blanco* disparó también, tres de sus tiros causaron daño y el resto cayó al costado. Comenta Ferreyros (en Carvajal, 2006) que le hicieron falta la ametralladora y las armas menores dejadas en Arica. Al momento de abordar los chilenos la cañonera sucedió lo siguiente:

> El señor Teniente Goñi, que comandaba la gente que nos abordó, se acercó al puente donde me encontraba con toda la oficialidad y me notificó que iba a hacer regresar a toda nuestra gente a bordo, y que si no tratábamos de hacer apagar el incendio, nos iríamos a pique o volaríamos todos, a lo que contesté que habíamos cumplido con nuestro deber y aceptábamos las consecuencias.
>
> A las 5 p.m., próximamente, fui trasladado al *Blanco* junto con la oficialidad, habiendo sido ya trasbordada anteriormente de las embarcaciones menores toda nuestra tripulación.
>
> En el encuentro con el *Blanco* no hemos tenido felizmente ningún muerto, habiendo resultado herido ligeramente el marinero Pedro Álvarez, y el cabo primero de la guarnición Rufino Chuquihuanca con un balazo en la cara y otro en la muñeca derecha.

> Los esfuerzos hechos por la tripulación del *Blanco* para salvar a la *Pilcomayo*, han sido grandes, trabajándose constantemente día y noche, atracándola al costado del blindado para aplicarle las poderosas bombas a vapor de este, habiendo estado a punto de ser abandonada varias veces por la enorme cantidad de agua que hacía. Desgraciadamente, el buen estado del tiempo y del mar favoreció estos esfuerzos, lográndose remolcarla navegando tan solo a razón de una o dos millas por hora y aguantándose el blindado constantemente sobre su máquina, para evitar que se hundiera este en los pequeños balanceos que daba.

Líneas más abajo se muestra satisfecho sobre el desempeño de sus subordinados: "Cábeme la satisfacción de mencionar a US. que la dotación de la cañonera, durante todo el conflicto, cumplió con su deber, conservándose hasta el último momento inalterables el orden y la disciplina". No se crea que se trató de un mero formulismo: que no hubiera ahogados ni quemados es de por sí un indicio de que se procedió en orden; recuérdese además el precedente de la actuación de los grumetes en su gemela *Chanchamayo* con motivo de su varadura y pérdida. El parte de Galvarino Riveros (en Carvajal 2006), confirma que fue sumamente trabajoso para el personal del *Blanco Encalada* salvar a la *Pilcomayo* y que "hubo un momento en que se creyó imposible la salvación de aquella nave".

Ahumada Moreno (1982) y Carvajal (2006) presentan la lista de prisioneros de la *Pilcomayo*, de la que extraemos a los integrantes de su Plana Menor:

1 primer contramaestre (Nicolás Kriache); 1 primer guardián (Antonio Morro); 1 segundo guardián (Constantino Macrin); 1 primer condestable (Manuel Guerrero); 1 primer carpintero (Antonio Venegas); 1 farmacéutico (Lorenzo Samamí -*Samamé*-); 1 maestro de víveres (Juan F. Raronhill); 1 herrero (Manuel Rivadeneira); 1 primer calafate (Juan Chanavá); cabo de timoneles (Andrés Petrayo); 1 mayordomo de primera cámara (Eugenio Ríos); 1 mayordomo de segunda cámara (Ignacio Herrada); 1 cocinero de cámara (Antonio Montalva); 1 cocinero de equipaje (Manuel Romero); 6 artilleros de preferencia (Charles Herbline, Santiago Vivanco, George Babusso, Carlos Hoyos, William Brown y Celedonio Salas); 7 artilleros ordinarios (Charles Wilson, Thomas Croford, George Sajanio, Eugenio

Nodon, Daniel Burns, Lucio Oben y Sixto Cayetano); 14 marineros (Ricardo Gutren, Federico Adolfo, Benito Manoguin, Manuel Ferro, Lucas Hernández, Santiago Chanavá, Manuel Espinoza, Manuel Morales, Samuel Díaz, Pedro Álvarez, Francisco González, Juan Chinga, Juan Ortiz, José Ramírez); 70 grumetes (Germán Belaochaga, Lizardo Vallejo, Manuel Velásquez, Manuel Dueñas, Leonidas Araos, Daniel Goytezalo, Teodoro Farfán, Manuel C. Iturrizaga, Manuel Montes, Demetrio Huapaya, José Vargas, Casimiro Zúñiga, Manuel Aguilar, Francisco Villalba, Luis Guadaras, Luciano González, Juan Trucios, Juan Catalán, Aurelio Montes, Simón Aguirre, Alejo Reinaza [*Reynaga*], Primitivo Campos, José Chaves, Vicente Ponce, Lázaro González, José Silva, Silvestre Benitez, Meldías Cardenal, Santiago Calisaya, Raimundo Alvarado, Juan Campos, José Zapata, Isidro Espíritu, Juan Mollineas, Manuel Pachingo, Claro Salazar, José Sosa, Carlos Denegri, Teófilo Cevallos, Florentino Aguilar, José Guzmán, Juan de la Cruz, Manuel Bermeo, Damián Quirós, Martín Reina, Jesús Bernal, Enrique Morán, Patricio Avilés, Aureliano Céspedes, Pedro Rivera, Anacleto Orellana, Mariano García, Manuel Siote, Toribio Sánchez, Hilario Bautista, Paulino Rojas, Mateo Evangelista, Vicente González, Moisés Villalba, Bernabé Gil, Mariano Quispe, Guillermo A. Manríquez, Antonio Torres, Manuel Quiner, Carlos Johnson, José Pérez, Juan Mores -*Moore*-, Manuel Valdez, Mariano Torres y César Alipa); 1 primer maquinista (John Gregory); 1 segundo maquinista (Alfred Ward); 1 tercer maquinista (Benjamín Portal); 1 cuarto maquinista (Pedro Falcón); 4 cabos de fogoneros (John Walters, Eduardo Marem, Frank Exter y William Cowan); 10 fogoneros (Arturo Subauste, John Power, Manuel Calderón, Félix González, Herman J. Berthilson, Catalino Cortés, John Anderson, Eulogio Medina, Olof Larzon y Jorge Osborne); 4 carboneros (Melchor López, Inocencio Apasa, Hugh Pape y Antonio Apasa); 5 hombres de tropa de la columna Constitución (Eduardo Igreda, Manuel Herrada, Agustín Durán, Luis Camaná y Antonio Gutiérrez); y 13 hombres de tropa del batallón Callao Nº 4 (sargento primero Rosendo Noriega, cabo primero Cayetano Valenzuela, cabo segundo Rufino Chuquihuanca, corneta Manuel Politano, y soldados Manuel Lara, Prudencio Tijero, Francisco Charuro, Lázaro Andrade, Mariano Flores, Narciso Castillo, Manuel Quispe, Juan Pérez e Isidro Choque). Además, el referido Mac Keffery que iba como pasajero. Excepto el anterior, los demás fueron repatriados junto con los sobrevivientes del *Huáscar* en diciembre.

En el *Diario oficial de la República de Chile* del 6 de diciembre de 1879 consta una relación similar a la transcrita en el párrafo previo con la diferencia de que luego de Miguel Mc Kaffery aparecen el grumete Arturo Mesías y el artillero de preferencia Miguel Murphy y al pie dice lo siguiente: "En la mar, noviembre 18 de noviembre de 1879. Es copia conforme con el apunte pasado por el comandante del crucero *Loa*.- J. Bustillos". Los prisioneros de la *Pilcomayo* y los de la batalla de San Francisco arribaron a Valparaíso a bordo del *Loa* el 28 de noviembre de 1879, procedente de Pisagua y con escalas en Iquique y Antofagasta. Aunque la fecha 18 de noviembre corresponde a la captura de la *Pilcomayo*, deducimos que Arturo Masías (equivocadamente consignado como "Mesías") y Miguel Murphy fueron embarcados en Antofagasta y añadidos a la lista, pues conforme fue consignado líneas arriba eran prisioneros del *Huáscar* que habían quedado heridos en dicho puerto.

A varios de los que figuran en la lista de prisioneros de la *Pilcomayo* los hemos visto como alumnos de la Escuela de Grumetes en los años anteriores a la guerra: los marineros Ricardo Gutren y Manuel Espinoza, y los grumetes Carlos Denegri, Juan Trucios, Juan Moore, Carlos Johnson, Manuel Valdez y Manuel Dueñas. Igualmente, Ortiz y Castañeda (2007) refieren que Alejo Reynaga había ingresado a la Escuela de Grumetes en 1873 y que en 1877 pasó a la *Pilcomayo*. Dado el abultado número de grumetes de la cañonera, sin duda debió de contar con más personal egresado de dicho plantel. La dotación de la *Pilcomayo* pasaría poco más de un mes en cautiverio.

Aquí deberíamos cerrar el capítulo, con la pérdida de la disputa por el control del mar. Sin embargo, daremos por último algunos datos sobre el personal de la Plana Menor del *Huáscar* presente en Angamos, sin incluir la participación de sobrevivientes en las restantes etapas de la guerra pues vamos a tratarla en los capítulos siguientes.

Encabeza la Plana Menor el primer contramaestre Nicolás Dueñas Hurtado. Sobre su gloriosa muerte en Angamos dice José Luis Torres Rivero en su obra *Catecismo Patriótico y los Mártires* (publicada en 1885, escrita ya en 1884) que "aún cubierto de heridas seguía combatiendo, hasta que cayó exánime". Torres publicó en el Callao el periódico *La Juventud* a mediados de la década de 1860; es posible que lo conociera, dado que Dueñas era chalaco. A su vez Federico Flores Galindo le dedicó un

poema a Dueñas en su folleto *Miguel Grau* (1897), poema que reproduce Zanutelli (2002). Añade este último que la viuda de Dueñas recibía un montepío de 50 soles mensuales en agosto 1887. El 25 de octubre de 1893 el Congreso declaró que "D.ª Patrocinia Llerena" tenía "derecho a la pensión mensual de cincuenta soles que le fue reconocida en su primitiva cédula"; esta resolución legislativa fue rubricada el 30 de octubre de 1893 por el Presidente Morales Bermúdez y el Ministro Ruiz de Somocurcio. Figura en los presupuestos de 1895, 1898 y 1902 (600 soles al año, pensión de gracia por ley especial del 16 de noviembre de 1893) y en el escalafón de pensionistas de 1905 (con 5 libras mensuales), siempre en la tesorería de Loreto. En el presupuesto de 1922 del Ministerio de Marina en la partida de Gastos Imprevistos aparece una "Petronila Llerena", en la tesorería de Loreto, con un montepío de 50 libras peruanas mensuales y líneas después una "Vda. de Dueñas" (en este caso únicamente para el mes de setiembre, que lo cobra en diciembre; mientras "Petronila Llerena" aparece para varios meses, incluso aparece que en octubre le dieron 10 a cuenta de la pensión de setiembre). Este sería el último registro que tenemos de ella; como hemos referido antes, según la partida de matrimonio se llamaba María Patrocinio Llerena Paredes. Su cédula de montepío es Patrimonio Cultural de la Nación desde el 19 de agosto de 2019.

Más de una unidad naval ha sido nombrada *Contramaestre Dueñas*. Así, la barca alemana *Hebe* de acero y cuatro mástiles incautada en la Primera Guerra Mundial y transferida a la Marina en 1922 recibió dicho nombre; inicialmente nombrada *Vortigern*, fue construida en 1891. En el mensaje presidencial dado en 1925 por Augusto B. Leguía, leemos: "La barca *Contramaestre Dueñas*, depósito de carbón de la escuadra, podrá muy pronto almacenar petróleo en los tanques que se le colocan con este objeto". Sirvió hasta 1929. También un remolcador adquirido en Estados Unidos en 1943 se nombraría *Dueñas*, así como otro remolcador que sirvió de 1985 a 2015. Una avenida y un puente en Lima llevan también su nombre, al igual que el club de técnicos y oficiales de mar en San Miguel. Tiene un busto en el paseo de los Héroes Navales en Lima.

Del primer condestable Charles Mac Carthy, inglés, hemos visto que venía sirviendo en el *Huáscar* desde 1865. En 1869 el estado peruano le dio dinero para el traslado de su familia desde Liverpool al Callao, según consignan Ortiz y Castañeda (2007). Por ello se comprende el dato que

aporta Zanutelli acerca de que tras la guerra siguió viviendo en el Perú.

En cuanto al segundo condestable José F. Celedón, peruano, anotan Ortiz y Castañeda (que lo registran como "Selendón") que se embarcó en el *Huáscar* en marzo de 1879 como fogonero y que en junio ascendió a segundo condestable. José Luis Torres apunta que "se encontró en todos los combates" del *Huáscar* y que "la hora de mayor gloria para él era la de zafarrancho de combate". Concluye afirmando que murió cuando quedó inerme el blindado peruano. Cuatro unidades navales han sido nombradas en su honor: *Condestable Celendón* (la primera de dicho nombre sirvió aproximadamente en 1931-1936 para aprovisionamiento de faros y la segunda fue un remolcador en servicio en 1947-1965) y *Selendón* (el primer remolcador con tal nombre fue incorporado en 1967 y el segundo en 2012). Existen una calle "José Celendón" en Lima y un pasaje de igual nombre en La Perla.

Respecto a Tiburcio Ríos, quien ya hemos visto que era veterano del 2 de mayo de 1866, afirman Ortiz y Castañeda que en 1878 era fogonero del *Huáscar* y en julio de dicho año pasó a ser primer guardián. Con este grado muere en Angamos. Ha habido tres unidades navales nombradas *Guardián Ríos*: un remolcador adquirido en el gobierno del General Óscar R. Benavides y que sirvió en la Armada hasta 1951 (año en que fue transferido al Ministerio de Hacienda y Comercio; rebautizado como *Misti*, serviría hasta 1954); un buque de rescate de submarinos que sirvió de 1951 a 1958 y un remolcador que sirvió de 1961 a 2015. Una calle en San Martín de Porres y otra en La Perla llevan su nombre.

A su vez, el primer guardián Federico Noguera, veterano de Pacocha, se embarcó en el *Huáscar* al iniciar la guerra con Chile, conforme consignan Ortiz y Castañeda (2007), aunque hemos visto que en la revista de abril no figura, por lo que debió de ser en algún momento entre abril y mayo, antes del zarpe de la escuadra. "¿Quién era?", se pregunta José Luis Torres (1979). "Un pobre, pero bravo, primer guardián del legendario *Huáscar* que cubierto de heridas y expirante se hundió en las aguas de la rada de Mejillones, al costado de su buque, el 8 de Octubre del 79", se responde. No es imposible que así ocurriese, pues en el *Boletín de la Guerra del Pacífico* (facsímil, Chile, 1979) se halla un documento firmado por Galvarino Riveros el 10 de octubre en que menciona que hallaron 31 cadáveres en el *Huáscar*, lo que dejaría 1 muerto no hallado. Una

relación de muertos firmada por Luis A. Castillo y publicada en la misma fuente incluye a los cuatro oficiales (Grau, Aguirre, Rodríguez y Ferré) y además bajo el rubro de "tripulación" indica lo siguiente: "Veinte y siete cadáveres encontrados en el *Huáscar*". Esto último es señal de que el faltante corresponde a la Plana Menor, un punto más sobre la posibilidad de que fuese Noguera. Un buque cisterna de petróleo ha sido nombrado en honor suyo. Hay calles con su nombre en San Martín de Porres y Bellavista y también lo recuerda un pasaje en La Perla.

El primer carpintero Luis Landa se embarcó en el *Huáscar* como primer calafate en 1878, refieren Ortiz y Castañeda, y agregan que en 1902 estaba embarcado en el transporte *Chalaco* como segundo carpintero y que después pasó al transporte *Iquitos*. Ignoramos por qué en vez de ascender bajó de grado. Según Zanutelli (2002) aún vivía en 1905.

Paiteño, nacido en 1833, el segundo carpintero Ignacio Martínez quedó inválido de la pierna derecha por su herida del combate de Angamos. Así lo consignan Ortiz y Castañeda (2007), que además informan que obtuvo cédula de invalidez en 1886. Murió de arterioesclerosis el 25 de octubre de 1908 en el Callao, según Zanutelli.

José del Carmen Gómez, el primer calafate del *Huáscar* en Angamos, seguía vivo en Lima en 1902, según Ortiz y Castañeda. Según su partida de matrimonio, se había casado en la parroquia Santa Rosa del Callao el 17 de julio de 1872 con Dolores Calvo, siendo ambos paiteños. Él figura como soltero, calafate, de 41 años de edad e hijo legítimo de los finados Martín Gomes [*sic*] y Flora Rosado. Ella tenía 31 años y era hija natural de Juan Calvo y Francisca Ferrer. Fueron los padrinos Francisco Morante y doña Trinidad Ordinola y testigos Félix Salón, Andrés Infantas y Manuel H. Barrenechea. Ofició el enlace el teniente de cura Manuel Arrunátegui. Como vimos en el primer capítulo, Dolores Calvo había tenido hacia 1860 una hija con el carpintero Juan Cárcamo del Castillo (hijo a su vez de Victoriano Cárcamo Franco, quien capturara el *Sacramento*). Dicha hija, Tomasa Cárcamo, se casó el 12 de setiembre de 1897 en la parroquia Matriz del Callao con Juan Francisco Espantoso, y uno de los dos testigos fue precisamente José del Carmen Gómez, es decir, su padrastro.

El herrero William Michell, según hemos visto, participó en Pacocha como fogonero del *Huáscar* pese a ser inglés; lejos de salir de servicio, en

julio del mismo 1877 ya era cabo de fogoneros según Ortiz y Castañeda (2007). Para enero de 1879 figura ya como herrero.

El maestro de víveres Manuel Mejía Medina era ecuatoriano, nacido en 1836, hijo de Joaquín Mejía y Natividad Medina. En 1878 se embarcó en el *Huáscar* como despensero y después ascendió a maestro de víveres. Ortiz y Castañeda brindan estos datos, pero llama la atención que pese a ser veterano de Abtao, donde se había batido como primer condestable (según vimos en el capítulo 2), retornara a la escuadra como despensero. Zanutelli informa que casó con Mercedes Mendoza en el Callao el 23 de setiembre de 1901 estando en riesgo de muerte. Lo que superó, pues muere en dicho puerto el 27 de junio de 1921.

Del despensero Rafael Hurtado se tiene el dato anotado en la bitácora del *Huáscar* de que fue dado de alta del 18 al 19 de abril de 1879.

Con respecto al cocinero de segunda cámara José Salas, apuntan Castañeda y Ortiz que se embarcó como tal en el *Huáscar* en agosto de 1878. Para el primer combate de Iquique estaba en la *Independencia*, pero hemos visto que luego pasó al *Huáscar*, es decir, retornó. Su alta se registró en la bitácora el 23 de mayo de 1879. A decir de José Luis Torres (1979) "murió sobre la cubierta de este buque peleando con rifle en mano" el 8 de octubre. Un jirón en San Martín de Porres lleva su nombre.

Junto con el alta de Salas se registró la del cocinero de equipaje Eduardo Ford, estadounidense. Acerca de Manuel Pineda, Ortiz y Castañeda (2007) refieren que servía en el *Huáscar* como mayordomo de segunda cámara desde julio de 1878. Ya vimos lo que dice José Luis Torres respecto al intento de voladura de la santabárbara del *Huáscar* atribuido ya a él, ya al artillero ordinario Eduardo Perry. "Pero Manuel Pineda, como Eduardo Terry, murieron a bordo del *Huáscar* peleando como leones", concluye el autor. Aunque el apellido correcto es Perry, existe en Lima una calle "Eduardo Terry" junto a otras con nombres de héroes de Angamos.

En cuanto al bocafragua Ramón Tejeda Villarroel, había nacido en Trujillo en 1862, hijo de Camilo Tejeda y Fernanda Villarroel; se embarcó en el *Huáscar* como bocafragua al inicio de la guerra. Así lo informan Ortiz y Castañeda. Según Zanutelli (quien lo llama "Román"), tras la contienda vive en Lima, donde se casa el 26 de mayo de 1901 con Zenobia Álvarez; tuvieron varios hijos y se mudaron al Callao, puerto en que falleció el 12 de julio de 1919.

Los artilleros de preferencia contratados fueron casi todos extranjeros. Del inglés Albert Avenell se sabe que se embarcó en el *Huáscar* en julio de 1879 como artillero de preferencia, dato este último que refieren Castañeda y Ortiz. De su paisano John Dunett afirma José Luis Torres que "con toda la serenidad de un alma bien templada, murió en su puesto". Hay una calle con su nombre en San Martín de Porres junto a otra equivocadamente nombrada "Alberto Aberd"; en cambio, en Lima hay un pasaje -casi- correctamente llamado "Alberto Abenel". Del también inglés Eduardo Price escriben Ortiz y Castañeda que tras la guerra navegó en buques mercantes y en 1903 en la barca inglesa *British Isles*, así como que en 1912 vivía en Lima. Eduardo Perry, igualmente inglés, era de Manchester, mientras el alemán Federico Meiggs era de Nebel y el estadounidense Michel Murphy era neoyorquino, según una fuente chilena citada por Carvajal (2006). Además del error de la calle "Eduardo Terry" hay una calle "Edmundo Piny" en San Martín de Porres junto a otras calles con nombres de caídos en Angamos. Samuel Varnish, de nacionalidad incierta y originalmente de la *Independencia*, pasó al *Huáscar* tras la pérdida de la fragata. Una calle lleva su nombre también en San Martín de Porres. El inglés George Mathison, de regreso en el Perú se volvió a escapar, esta vez de una ambulancia en Lima, por temor a que le amputan el brazo; detenido en el Callao el 11 de enero de 1880, fue enviado al hospital de Guadalupe en dicho puerto. Así lo refiere Zanutelli (2002), que agrega que seguía internado el 13 de febrero y que el 22 de marzo ya estaba pasando revista en el Callao, como inválido. Según Ortiz y Castañeda, fue devuelto pronto al Perú por la gravedad de su estado y en febrero de 1880 le amputaron el brazo. En cuanto al griego Manuel Panay, cuya alta está registrada en la bitácora del *Huáscar* el 27 de junio de 1879, hemos visto que fue el único herido peruano en el segundo combate de Iquique (10 de julio de 1879). Es posible que se trate del mismo personaje al que se refiere el escritor ecuatoriano Nicolás A. González (1903) en la siguiente anécdota sobre "el cholo Castilla" (Juan Castilla, el hijo del Mariscal Ramón Castilla), ocurrida antes de la guerra de 1879, y que va acompañada de un dibujo de Narváez:

> Sabido es cómo hizo desafiar a Panay por el flaco Méndez. Panay, *el hombre de hierro*, era un griego corpulento, que se exhibía en los teatros haciendo

> pruebas de fuerza, y capaz de matar de un puñetazo a veinte Méndez juntos. Este se atrevió a todo, creyendo que tenía guardadas las espaldas por Castilla, cuyo valor conocía. Panay lo cogió por el pescuezo y le hizo rodar una escalera en medio de la hilaridad general.
>
> El *cholo* era un excelente amigo, pero sabía vengarse de quienes le hacían alguna mala pasada, y parece que en esos días Méndez había logrado sacarlo de sus casillas.

Que no fue un mero personaje literario emanado de la pluma de González se comprueba por este fragmento de la entrevista de Max Martín Martínez al vendedor de pájaros Antonio Herrada, conocido como "Antonio Panay":

> –¿Me dicen que el apellido de usted no es Panay?
> –Es verdad. Mi padre –¡que en gloria esté!– se llamaba Juan Herrada. Yo soy Antonio Herrada. Pero, desde hace veinte años me apellido Panay.
> –¿Por qué ese cambio de apellido?
> –¡Ah, señor! Yo vi a un griego que se apellidaba Panay. Vino a Lima hacen veinte años. Era muy fuerte, señor. Levantaba "cosas" bien pesada en los hombros. Él tenía la fuerza brutal. Yo tengo la fuerza de la voluntad.

Si bien la entrevista se publicó en la revista limeña *Sudamérica* el 12 de enero de 1918 y ello nos retrotraería a 1898, Herrada debió de confundir (probablemente disminuir a la mitad) el lapso transcurrido, algo que es muy común en especial cuando las personas tienen edad avanzada. No es admisible en cambio que González errara en situar su anécdota antes de la Guerra con Chile, pues Juan Castilla murió en la batalla de San Juan el 13 de enero de 1881; a más tardar habrá ocurrido durante la guerra. En su condición de hombre corpulento y proveniente de una nación eminentemente marítima como Grecia, y siendo que en Lima y su puerto difícilmente coincidirían dos griegos con el apellido Panay, todo calza para que se trate del mismo que se embarcó en el *Huáscar* y sirvió como artillero.

Caso aparte es el de Alberto Huerta, el único peruano entre los artilleros de preferencia contratados. Al comenzar la campaña era artillero de preferencia, de modo que subió un grado. Además, hemos visto que el periodista Reyes (2015) lo ubica como "ayudante del detall" en el combate

de Iquique el 21 de mayo, lo que indica que debía tener cierto nivel de ilustración. Un remolcador nombrado *Huertas* [*sic*] estuvo en servicio en años recientes.

El griego Atanasio Caloyeras sirvió en el *Huáscar* de noviembre de 1873 a abril de 1875 como artillero ordinario. En junio de 1876 fue embarcado en la *Unión* como cabo de luces, paso después al *Manco Cápac* como artillero de preferencia. Estos datos los ofrecen Ortiz y Castañeda (2007), quienes también apuntan que era artillero de preferencia en el *Huáscar* cuando estalló la guerra. Anastasios Tamis en *Los griegos de América Latina* lo registra como "Atanasio Katojera". El buque cisterna de agua *Caloyeras* (ACA-111) entró en servicio en la Escuadra en 1981. En San Martín de Porres una calle lleva el nombre de "Atanacio Catojeras". De modo semejante, un pasaje en La Perla lleva el nombre de "Artillero Julio Felippe"; se ignora la nacionalidad de este artillero de preferencia caído en Angamos.

Francisco Espiell Ramos se embarcó como artillero de preferencia en el *Huáscar* en marzo de 1879. Como quedó referido, provenía de la Escuela de Grumetes, al igual que el también artillero de preferencia José del Carmen Hernández y que los artilleros ordinarios Tomás Proaño y Tomás Salazar. Igualmente se ha visto que Hernández estuvo primero en la fragata *Independencia* y tras su pérdida pasó al *Huáscar*; Ortiz y Castañeda (2007) afirman que en 1903 era sargento primero de los gendarmes de Lima. Según los mismos, tras la guerra Proaño fue cabo de matrícula en la Capitanía del Callao; seguía en tal puesto en marzo de 1903.

Los autores recién citados informan que Enrique Berguesse (otras veces aparece como "Henry Verguesse" o "Enrique Vergnesse") sirvió en el *Huáscar* como marinero de 1872 a 1874, volvió en abril de 1875 como carbonero al mismo pero por poco tiempo debido a su salud. Al iniciarse la guerra retornaría al *Huáscar* como marinero y como tal figura en las revistas de abril y mayo de 1879; su desempeño en el combate de Iquique debió de ser satisfactorio, pues para Angamos había ascendido a artillero de preferencia. Su nacionalidad es incierta. En San Martín de Porres existe una calle erróneamente nominada "Enrique Bergussen" adyacente a otras que recuerdan a los caídos en Angamos.

Juan del Carmen Chunga Venegas (Juan Chunga "primero") nació en Paita el 16 de agosto de 1847, hijo de Juan Chunga y Petrona Venegas. Así

lo anotan Ortiz y Castañeda (2007), y además afirman que era artillero del *Huáscar* al comenzar la guerra. No habiendo dejado mujer ni hijos, su madre cobró la pensión de montepío, según Zanutelli.

El paiteño Faustino Colán se embarcó en el *Huáscar* como artillero ordinario en marzo de 1879 según Ortiz y Castañeda. No es casual que ese mismo mes Grau asumiera el comando de la legendaria nave, pues como se ha visto la madre de Colán trabajaba en la casa del insigne marino. En 1918 vivía en el Callao, tenía 63 años y era soltero según Zanutelli, quien apunta que aún seguía con vida en 1932.

Ya nos hemos referido al marinero tumbesino Andrés Araujo Morán. Cabe agregar aquí que según el periodista y profesor tumbesino Eriberto Panta Chunes, su incorporación al *Huáscar* después del combate de Iquique tras haber servido en la *Independencia* fue bien acogida por Grau debido al paisanaje (téngase en cuenta que Tumbes era una provincia de Piura). El mismo investigador informa que su regreso a la tierra natal fue lento pues debió caletear por nuestro dilatado litoral. Al llegar halló disuelto el hogar que había formado con Felipa Narváez, casadas ya sus hijas Primitiva y Juana; ante ello se unió con Laura Panta. Recuérdese que había dejado Tumbes años antes de la guerra, para ingresar a la Escuela de Grumetes. Según Zanutelli se dedicó nuevamente a la agricultura y murió asesinado el 8 de noviembre de 1892; en 1978 se levantó un monumento a su nombre en San Juan de la Virgen, su pueblo natal. Actualmente una institución educativa en el distrito tumbesino de La Cruz lleva su nombre, así como un centro poblado menor (que a su vez incluye una urbanización de igual nombre) en el distrito de Tumbes.

En cuanto al marinero Nicolás Bonilla, Ortiz y Castañeda (2007) lo refieren como marinero del *Chalaco* en 1876; pasó al *Huáscar*, en el que sirvió hasta Angamos. Añaden que en 1901 vivía en Salaverry y era soltero. Cabe precisar que por un lapso corto estuvo asignado a la dotación de la presa *Adriana Lucía*.

Del marinero Tomás de Aquino Esteves escribe Zanutelli que trabajó desde niño para su madre. Hemos visto en el capítulo 2 que combatió en Abtao; en la Guerra con Chile lo hallamos en el *Huáscar* ya en la revista de abril. Tras la contienda fue comerciante en Lima, donde según Zanutelli tuvo dos hijos con Teresa Teves: Cristina Raquel y Nataniel; murió en esta capital el 18 de febrero de 1919.

Aparicio Robles Sagástegui, hijo de Manuela Sagástegui, se embarcó como marinero en el *Huáscar* al estallar la guerra, conforme refieren Ortiz y Castañeda. Según Zanutelli, su madre cobró su pensión; ella vivía en Trujillo, donde falleció en 1903. Un remolcador adquirido durante el gobierno del General Óscar R. Benavides se llamó *Marinero Robles*; estuvo destinado además a reparar e instalar faros. Posteriormente llevaría tal nombre un remolcador incorporado en 1962. Lo recuerda una calle de San Martín de Porres y han sido nombrados como "Marinero Robles" un parque en San Miguel, un equipo de fútbol en Ancón y sendas calles en Lima, San Miguel y Santa Rosa.

Sobre el marinero Pedro Rodríguez afirma Zanutelli que en noviembre de 1902 gestionaba su cédula (para cobrar pensión), que consiguió obtener. Probablemente sea el mismo que aparece como "M. V. Rodríguez" en el presupuesto de 1910: el 9 de mayo de dicho año, el Ministerio de Guerra y Marina registró dentro de sus gastos extraordinarios el de "Rodríguez, M. V., sobreviviente de Angamos" por 3 libras peruanas y 2 soles para atender a su sepelio. No hubo otro Rodríguez sobreviviente de Angamos aparte del citado marinero, según apreciamos en la lista; el único otro Rodríguez en el *Huáscar* fue el Teniente 1º graduado José Melitón Rodríguez, caído en la acción.

Apuntan Ortiz y Castañeda (2007) que el marinero José Félix Torres nació en 1846 y se embarcó como marinero en la *Independencia* al inicio de la guerra; después pasaría al *Huáscar*. En Angamos fue sirviente del cañón de popa y resultó herido en una pierna. Debió de tener instrucción, pues Carvajal refiere que el 10 de octubre desde Mejillones escribió una carta a la madre del Teniente 2º Enrique Palacios que fue publicada en el *El Peruano* siete días después. Zanutelli informa que se desempeñó fielmente como ordenanza del Teniente 2º Enrique Palacios y que desde 1894 trabajó en el Ferrocarril Central. Según el citado investigador, sus antiguos compañeros Francisco Espiell y Alberto Medina declaran en 1934 a favor de que Torres reciba una pensión "pues durante muchos años que ha podido trabajar y luchar por la vida no ha necesitado, pero ahora enfermo de la vista es humano y lógico que la Patria por quien se ha sacrificado lo ayude".

Se ha visto que el marinero José del Carmen Velásquez Solís figura ya en el *Huáscar* en la revista de abril de 1879. Según los datos de Zanutelli

(2002) nació en Lima en 1850, hijo de Saturnino Velásquez y Elisa Solís.

Acerca del grumete Francisco Aguilar refiere el autor recién citado que en 1901 vivía en Salaverry y en 1912 en el Callao. Una grúa flotante fue nombrada *Aguilar* en su honor.

Nacido en San José de Lambayeque el 30 de marzo de 1861, hijo de Teodoro Mantilla y Petronila Gamarra, José de la Encarnación Mantilla se embarcó como grumete del *Huáscar* en mayo de 1879 y al morir en Angamos era cabo de cañón. Su madre consiguió una pensión de 16 soles en 1903. Todo esto lo consignan Ortiz y Castañeda (2007). A su vez, José Luis Torres (1979) lo calificó como "el mismo pie de Judas" y agregó que

> al saber que zarpaba el *Huáscar* del Callao a abrir la campaña naval contra la poderosa escuadra chilena, cedió a la tentación de darse de alta y se embarcó como grumete y peleó y murió como un héroe a bordo de dicha nave, el 8 de octubre (en Angamos).

Lo recuerda una calle de San Martín de Porres.

Con respecto al grumete Arturo Masías se sabe que era arequipeño, según consta en una fuente chilena que cita Carvajal. Provenía de la Escuela de Grumetes.

Mucho más se conoce, en cambio, de Alberto Medina Cecilia, quien se alistó como grumete en 1877 en la *Apurímac*. Al iniciarse la guerra se embarcó en el *Huáscar*. En Angamos fue pasacartuchos. En enero de 1880 fue trasladado al *Chalaco* donde estuvo hasta el fin de la escuadra. Así lo informan Ortiz y Castañeda (2007). Por su parte, Zanutelli halló la partida de matrimonio de Medina en el Callao, donde figura como limeño, negro, de 27 años, vecino de dicho puerto, jornalero, hijo natural de José Medina y Rafaela Cecilia (14 de abril de 1889). El mismo autor refiere que contrajo segundas nupcias el 27 de octubre de 1936, a los 74 años. Esto significa que en Angamos tenía escasos 17 años y que había ingresado a la Armada a los 15. Falleció en el Hospital Naval el 10 de abril de 1948 y su entierro contó con la presencia de importantes autoridades y personalidades, entre ellas el Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison, igualmente veterano de Angamos. Zanutelli señala esto y también que en 1943 Medina había sido nombrado caballero de la Orden Militar de Ayacucho. En 2012 entró en servicio el remolcador *Medina*. Hay un busto suyo en el cementerio

Baquíjano, y llevan su nombre sendas calles en el Callao, Bellavista, La Punta, Santiago de Surco y Paita, sendos colegios en Ate y el Callao, y un parque en Ate.

Asimismo, en Bellavista hay un pasaje "Saturnino Mejía", al igual que una calle "Grumete Saturnino Mejía" en San Martín de Porres. Un remolcador adquirido en el gobierno del General Óscar R. Benavides se llamó *Grumete Mejía*. Sirvió en la Armada hasta 1951, en que fue transferido al Ministerio de Hacienda y Comercio para ser empleado en Matarani y cambió de nombre a *Don Ricardo*; se dispuso que otra unidad auxiliar de la Marina tomaría el nombre *Grumete Mejía*.

Según Zanutelli, Enrique Ramírez Cáceres fue bautizado en Arica el 16 de julio de 1861 por Sebastián Ramón Sors, siendo hijo natural de Mariano Ramírez y Manuela Cáceres. Figura como marinero del *Huáscar* en abril y mayo de 1879; no sabemos por qué en Angamos era grumete. El autor citado afirma que tras la guerra fue jornalero en Arica, donde muere de neumonía el 25 de diciembre de 1889 siendo soltero, por lo que su pensión la cobrarían sus hermanas Carmen y Julia Elena Ramírez.

Nos hemos referido antes al grumete Pedro Pablo Unanue Carrillo. Al estallar la guerra se embarcó en el *Huáscar* como primer cargador de un cañón de cubierta, murió en Valparaíso el 11 de octubre de 1879; así lo apuntan Ortiz y Castañeda (2007). Zanutelli consultó su expediente, en el cual con fecha 1 de febrero de 1880 consta el testimonio del Teniente 1º Pedro Gárezon sobre las palabras pronunciadas por el grumete cañetano en su agonía: "Muero con gusto porque muero por mi patria, qué importa que yo muera cuando quedan tanos valientes". No en vano José Luis Torres lo califica de "bravo como pocos". También cita Zanutelli este comentario de Gárezon: "Hacía honor a la Escuela de Grumetes, donde fue educado". En 1961 entró en servicio el remolcador *Unanue* que sucesivamente sería buque oceanográfico y buque nodriza de buzos tácticos y fuerzas especiales. En el Callao un CETPRO lleva el nombre "Marinero Pedro Pablo Unanue" y en San Martín de Porres lo recuerdan una avenida y un jirón.

Registra el diario de bitácora que Miguel Valcárcel se dio de alta como grumete en el *Huáscar* del 18 al 19 de abril de 1879. Herido en Angamos, quedó inválido según Castañeda y Ortiz. Zanutelli informa que en 1912 vivía en el Callao.

Imaginariamente, bajemos de cubierta a la planta de máquinas. Hallamos como primer maquinista al estadounidense Samuel Mac Mahon, quien según vimos se incorporó a la Armada con el viaje de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* desde los Estados Unidos. Ortiz y Castañeda refieren que al inicio de la guerra tornó al *Huáscar*. Cabe anotar que al retornar al Callao tras haber estado prisionero en Chile "fue coronado por un numeroso grupo de damas chalacas, que así querían demostrarle su admiración y el agradecimiento del pueblo peruano por su actuación a lo largo de la contienda", mientras en Lima le obsequiaron un reloj de oro esmaltado con piedras preciosas, según Zanutelli (2002).

El cuarto maquinista Henry Lewer, inglés, se embarcó en mayo de 1870 como fogonero del *Huáscar*. En marzo de 1877 pasó a la *Pilcomayo* como cabo de fogoneros, pero volvió al *Huáscar* en agosto. Esto según lo consignado por Ortiz y Castañeda.

Marcos Ernesto Molina fue el único maquinista peruano en el inmortal *Huáscar*. Nacido en 1853, entra a la Factoría Naval como operario en setiembre de 1872 y al estallar la guerra pasa al *Huáscar* como cuarto maquinista; son datos que refieren los autores recién citados.

También nacido en 1853, el ayudante de máquinas Augusto Matheus, inglés, falleció en Lima el 7 de julio de 1909; dejó esposa, hermano y hermanas políticas, según Zanutelli, quien agrega que antes de la contienda había sido alumno de la Escuela de Artes y Oficios. Este autor cita a la revista *Variedades* (1909), que afirmó que fue el último en encargarse de la maquinaria del *Huáscar* cuando "ya habían sido inutilizados sus dos compañeros", dato que nos parece dudoso porque no se registran mayores bajas en el personal de la planta de máquinas. Esta diferencia con respecto a las otras secciones la explica Carvajal, en el sentido de que por estar bajo la línea de flotación fue poco tocada por los impactos, al contrario de la cubierta, la torre de artillería y el área donde se controlaba el gobierno del buque, que fueron intensamente dañadas por el fuego enemigo y donde en consecuencia hubo más bajas. Respecto a Matheus existe el siguiente documento en la compilación de vistas fiscales del doctor Juan José Calle (1918):

> Excmo. Señor:
> En el expediente que el Ayudante de Máquinas del Monitor *Huáscar* tiene

organizado pidiendo a VE. que se le otorgue gratificación idéntica a la que en este solicita don Marcos E. Molina 4º maquinista del *Huáscar* en el combate de Angamos, este Ministerio ha expresado su opinión en los términos siguientes:

"*Equipaje*" en Náutica significa tripulación, y tripulación es la gente de mar que lleva una nave para su maniobra y servicio. Que los maquinistas forman parte de la tripulación o equipaje de los barcos a vapor es indudable, y no se concibe cómo estos pudieran emplear sus máquinas si no tuvieran personas competentes, técnicos que las manejaran. Cualquier que sea la definición que el Diccionario citado por la Comisión que ha expedido el informe de fs. 1 vta. dé a la palabra equipaje es, pues, evidente, que los maquinistas que sirvieron en el monitor *Huáscar*, de imperecedera memoria, formaron parte de su equipaje o tripulación y por tanto están comprendidos en el artículo 18 de la ley de 28 de octubre de 1879. Tan cierto es esto que ya la ley de 1 de mayo del mismo año, les había declarado su derecho a los goces y premios concedidos a los demás empleados de la Armada, en los casos de muerte, invalidez o retiro. No es pues, fundada la exclusión que se ha hecho del Ayudante de Máquinas don Augusto Matheus, quien tiene perfecto derecho para que se le acuerde el goce que reclama por el combate de Angamos; goce acordado como se deja insinuado por la ley de octubre de 1879.

Por consiguiente y encontrándose en el mismo caso y con igual derecho el recurrente Molina, el Fiscal es de dictamen que VE. se sirva acceder a su solicitud.

Lima, 4 de marzo de 1901

Calle.

La resolución a favor de la solicitud de Molina sería finalmente expedida el 15 de junio de 1901. Nótese en la argumentación a favor de Matheus que había cierta discusión respecto a si los maquinistas debían ser incluidos o no en el concepto de "equipaje" o "tripulación", a pesar de que en los partes del 2 de mayo de 1866 que transcribe Urrea (1866) aparecen junto a los oficiales de guerra, y en los estados generales de la *Unión* y del *Huáscar* (de abril y julio de 1879 respectivamente) reproducidos por Carvajal se los ve junto a los médicos y contadores en el rubro de "oficiales mayores y maquinistas". Tómese en cuenta que la oficialidad y el equipaje estaban diferenciados incluso en la documentación emanada

de las autoridades, tal como se ve por ejemplo en el artículo 25 de unas instrucciones dadas el 10 de febrero de 1866 a los comandantes de los buques de guerra y corsarios, citadas por Carvajal (2006): "El comandante, oficiales, guarnición y equipaje de buques corsarios, bajo la protección del gobierno y leyes de la República y gozarán, aun cuando sean extranjeros, de todos los derechos a la ciudadanía peruana". Se entendía usualmente por "equipaje" a la Plana Menor desde contramaestres hasta grumetes y carboneros. La indefinición sobre dónde ubicar a los maquinistas no se resolvería del todo hasta el siglo XX con su asimilación a la Plana Mayor, que mencionamos al hablar del maquinista Emilio Valladares, ulteriormente Capitán de Fragata Ingeniero.

El fogonero Isidro Alcíbar ya tenía experiencia tanto en el tiempo como en los puestos, pues embarcó en el *Huáscar* en marzo de 1868 como primer carpintero, sirvió en él hasta setiembre de 1876 como segundo guardián, segundo calafate, segundo cocinero y cabo de fogoneros. Al estallar la guerra se reembarcó como fogonero y participó en toda la campaña. Estos datos, que aportan Ortiz y Castañeda (2007), explican por qué Grau le tenía especial confianza, es evidente que habían coincidido en el *Huáscar* durante varios años. Carvajal transcribe un testimonio dado por Gárezon en 1890 en el que se lee lo siguiente respecto al Almirante en Angamos: "La espada se la llevó a la torre su mayordomo Alcíbar, poco antes de entrar en combate". Una calle en San Martín de Porres cuenta con su nombre, mientras en San Miguel hay un pasaje "Fogonero Isidro Alcíbar" junto al parque Fogoneros. Es de notarse que Alcíbar fue el único muerto dentro del personal de la planta de máquinas, como si hubiera querido deliberada y fielmente acompañar a Grau en su destino final.

También era experimentado el fogonero Gregorio Alzamora, pues conforme anotamos combatió como marinero el 2 de mayo de 1866. Fogonero del *Huáscar* de noviembre de 1876 a julio de 1878, volvió a dicho blindado en marzo de 1879 según Ortiz y Castañeda.

En cuanto al fogonero Ramón Galicia, que había comenzado a servir como grumete en 1868 según vimos en el capítulo 2, volvió a embarcarse en el *Huáscar* en marzo de 1879 como fogonero, según los autores recién citados; esto último, pese a haber alcanzado anteriormente el rango de artillero ordinario. En 1928 fue uno de los sobrevivientes beneficiados con el derecho a llevar una medalla de oro, según Zanutelli (2002). Nos queda

la curiosidad sobre el por qué Alcíbar, Alzamora y Galicia terminaron en la planta de máquinas pese a su experiencia en cubierta y en artillería.

Respecto a los carboneros, se sabe que Justo Nieves Espinoza vivía en 1912, cuando tramitaba su pensión de cesantía, según Zanutelli. El mismo autor consigna que el carbonero Cipriano Gómez Céspedes nació en Ica en 1855, hijo de Pedro Gómez y María Céspedes. Según Ortiz y Castañeda (2007) "estuvo embarcado en el *Huáscar* como fogonero y eventual ayudante del cirujano Felipe Rotalde". Refiere Zanutelli que tras la guerra radicó en Santiago de Chile, donde trabajaba como peluquero; murió el 7 de febrero de 1905 de congestión cerebral. Tuvo una hija en Lima llamada María Celinda Gómez Iglesias. Siguiendo con Zanutelli, obtenemos un dato sobre el carbonero Toribio Asudillo: vivía en Lima en 1902. Por cierto, el único herido en la planta de máquinas fue el carbonero Juan Dávila, peruano al igual que Alcíbar, el único muerto.

Para finalizar, retornemos a cubierta a fin de revistar a la tropa de guarnición. A la cabeza estuvo el sargento primero Juan Francisco Retes, quien a decir de Zanutelli se alistó en abril de 1879 como soldado voluntario del batallón Ayacucho Nº 3 y poseía considerable fortuna, así como un carácter noble. Tras la muerte de su primo Carlos de los Heros en el segundo combate de Antofagasta además de querer pelear por la patria deseó y juró vengarse, según José Luis Torres (1979), quien también afirma que quedó triste y sombrío y que

> animándose al toque de zafarrancho, se le vio siempre en la cubierta del monitor hasta el 8 de octubre, en que tuvo lugar el combate de Angamos, donde peleó con furor acudiendo a los sitios de mayor peligro, a pesar de estar herido en la sien derecha.

Agustín Salas, nacido en Moro (en la costa de Ancash) en 1866, tenía apenas 13 años y era analfabeto cuando se alistó de tambor en el batallón Ayacucho y se embarcó en el *Huáscar* al iniciarse la guerra. De Anacleto Alarcón dice lo siguiente José Luis Torres (1979):

> Magnífico muchacho, aprendía el oficio de carpintero y al iniciarse la guerra con Chile, sentó plaza de soldado en el batallón "Ayacucho" Nro. 3. Por su contracción en el servicio y buena conducta, le ascendieron a cabo 2do. Pocos

> días después de esto, su compañía se embarcaba de guarnición en el *Huáscar*, y juraba por el santo de su nombre, ¡vencer o morir! Por desgracia, lo último fue lo que sucedió en la rada de Mejillones, echándole bala al enemigo.

Una calle de Lima honra su memoria. Lo propio ocurre en San Martín de Porres con el soldado Guillermo Barrios. José Luis Torres (1979) es más breve respecto al último:

> De pocos años de edad, buscaba el sitio de mayor peligro para defender su patria, y se dio de alta en la fuerza del batallón "Ayacucho" Nro. 3, que se encontraba de guarnición en el *Huáscar*. Murió a la misma hora que el inmortal Grau.

Sobre Hipólito Beltrán, también soldado de dicho batallón, dice Zanutelli (2002) que nació en 1849 y murió en Lima de tuberculosis el 31 de octubre de 1889, cuando servía en el batallón de policía. El mismo autor afirma que el soldado del batallón Ayacucho José Santos Calderón vivió "rodeado de familiares y amigos" en el Callao donde murió el 20 de diciembre de 1933. Por una ley del 12 de abril de 1928 tenía derecho a usar una medalla de oro, al igual que Manuel Mejía, Francisco Espiell Ramos, Faustino Colán, Eleodoro Dávila, Ramón Galicia y Alberto Medina.

Con respecto al soldado Francisco Gutiérrez, sabemos por una fuente chilena citada por Carvajal (2006) que era de Puno. Torres (1979) da estos pocos datos de Gutiérrez: "Muchacho, también soldado voluntario, del batallón 3.º 'Ayacucho', se encontraba de guarnición en el temido *Huáscar* y un casco de bomba le destrozó el cráneo". Un jirón limeño perenniza su memoria.

Acerca del soldado Pablo Soto Castillo se cuenta con valiosos datos de su expediente personal, que fueron publicados por Luis Guzmán Palomino (Tauro del Pino et al., 1982). Nacido en Arequipa en 1857, hijo de Manuel Soto y Gerónima Castillo, ingresó el 1 de diciembre de 1872 al batallón Guardia Civil. Pasó al Ayacucho Nro. 3, cuyo jefe era el Coronel Manuel Antonio Prado (primo del Presidente), cuerpo en el que alcanzó la clase de soldado distinguido el 1 de noviembre de 1876. En dicho cuerpo integró la guarnición del *Huáscar*: concurrió a ambos combates de Iquique y a los dos de Antofagasta, así como a la captura del

Rímac. Brevemente fue transferido a este como parte de la guarnición que debía cuidar a los prisioneros de la caballería chilena, pero el 28 de agosto de 1879 retornó al blindado.

En lo que concierne al soldado Mariano Zegarra, la breve semblanza trazada por Torres (1979) lo describe así:

> Muchacho engreído, no parecía capaz de matar una hormiga, al grito de guerra dada por Chile se presentó voluntario a la guarnición del *Huáscar* en el "Ayacucho" Nro. 3. El día del combate en la rada de Mejillones, se le veía capaz de luchar con un león, ¡peleó y cayó exánime sin un cartucho en su canana!

De la tropa de la columna Constitución cayeron Quiterio Gallardo, Vicente Jiménez y Juan Villarreal. Un pasaje limeño honra la memoria del primero. Torres le dedica estas líneas: "soldado voluntario de la columna 'Constitución' vertió toda su sangre juvenil por la patria sobre la cubierta del monitor *Huáscar* el 8 de octubre de 1879, en la fatal rada de Mejillones". Respecto a Jiménez, también traza su semblanza Torres, aunque yerra al llamarlo "Vicente Mejía" (es indudable que se trata de Jiménez, pues no hubo otro Vicente en la guarnición de dicha columna, que sólo tuvo tres muertos): "Fue un hombre honrado, trabajador y de buenas costumbres. Declarada la guerra por Chile al Perú, este buen peruano se presentó voluntario en la columna 'Constitución' y murió por la patria a bordo del *Huáscar*". De Villarreal existe el dato de que estuvo casado con Rita Gutiérrez, según refieren Ortiz y Castañeda (2007). Una calle de San Martín de Porras, adyacente a otras que recuerdan a héroes de Angamos, lleva el nombre de "Julio Villarreal", probablemente por equívoco.

Según un "Resumen nominal" del 5 de junio de 1879 que hemos reproducido antes en este capítulo, Vicente Jiménez había estado embarcado en la *Independencia* como soldado de la columna Constitución. Conforme a dicho rol, también habían servido en aquella fragata y como parte de dicha columna el cabo segundo Isidro Orué y los soldados Modesto Ruidías, Manuel Águila, Isidro Quiroz y Darío San Ginés, que figuran en la lista de combatientes de Angamos preparada por Alfaro (en Paz Soldán, 1884; y Zanutelli, 2002). Aunque en esta todos aparecen bajo el subtítulo de "soldados", es probable que no se especificara sus graduaciones y figure tal rótulo de modo genérico, pues

no es concebible que en el personal embarcado de dicha columna no hubiera clases, sino solamente un oficial y soldados.

Acerca del cabo segundo Isidro Orué Velásquez, afirma su tataranieto Carlos Fidel Borjas Díaz (2011b) que fue decimista y compositor, y que vivió en el Callao. De su matrimonio con Mariana Pérez nacieron Carlota, Felícita y Victoria Orué Pérez. Sus nietos Ruperto e Isidro Reyes Orué fueron boxeadores, el primero de los cuales se alzó como campeón sudamericano; su nieto Carlos Reyes Orué fue compositor y pionero en establecer un restaurante de comida peruana en Chile; su nieto Alejandro Tovar Orué, fue futbolista, compositor y guitarrista; sus nietos Carlos Boggiano Orué y Carlos Suárez Orué fueron toreros; su bisnieto Francisco Tomás Borjas Tovar fue compositor y guitarrista. Su tataranieto Carlos Fidel Borjas (2011a), a su vez escritor y compositor, a quien debemos los datos que venimos anotado, ha recogido esta notable tradición familiar:

> Mi padre, siempre me contaba que su mamá Ana Eugenia Tovar Orué, recordaba del abuelo Isidro Orué Velásquez, expresar que dentro de los valores que deberían sobresalir en el ser humano, por muy pobre que este fuera; se encontraban la humildad, la honradez y la valentía.

En cuanto al paiteño Modesto Ruidías Llamosa, nació en 1847, hijo de Santos Ruidías y Asunción Llamosa; trabajaba como jornalero en el Callao cuando estalló la guerra. Se alistó como soldado en la columna Constitución y sirvió a bordo del *Huáscar*. Así lo registran Ortiz y Castañeda (2007). Según Zanutelli (2002) vivía en el Callao desde 1878 y siguió en dicho puerto tras la guerra, como jornalero del muelle dársena. Casó con Catalina Sánchez Machuca en dicho puerto el 21 de agosto de 1920, donde moriría apenas siete días después de hemorragia cerebral (28 de agosto de 1920); su viuda no recibió montepío porque él se casó de más de 60 años de edad. El último autor citado le asigna 1845 como año de nacimiento. Modesto Ruidías tiene una calle dedicada a su memoria en la provincia de Paita, región Piura.

En fin, cerramos la revista con Darío San Ginés. Al inicio de la campaña había pertenecido a la guarnición de la columna Constitución destacada en la *Independencia*; tras el naufragio de la fragata, San Ginés pasaría al

Huáscar. Después de la guerra se fue a Eten; aún vivía en 1912, cuando realizó una gestión acerca de su pensión, según Zanutelli (2002).

El sacrificio de este conjunto de hombres de mar caló ciertamente en el alma popular. No sabemos si Orué habrá compuesto algunas décimas sobre su experiencia en el *Huáscar*, aunque es probable, pues José Durand alcanzó a recoger ya avanzado el siglo XX décimas que rememoraban episodios de la Guerra con Chile. Dicho autor reproduce una composición de Santiago Villanueva, nacido en el barrio de Malambo en 1854 y fallecido en 1946, albañil y jaranista, en la cual se exalta a Grau y a "esa gran tripulación" que dotaba al *Huáscar*.

La exaltación de los caídos en Angamos llegaría a su ápice con la repatriación de sus restos, pero tuvo que esperarse hasta 1890 para ello. Pero los sobrevivientes del *Huáscar* y sus compañeros de las demás unidades y dependencias tenían aún otras campañas que librar tras la de 1879.

CAPÍTULO 4

LA GUERRA *con* CHILE
BLOQUEOS DE ARICA Y EL CALLAO

Combate de Arica del 27 de febrero de 1880

Desde el 28 de noviembre de 1879 Arica quedó bloqueada por la escuadra chilena. De ello fue notificado el Contralmirante Montero en un documento de dicha fecha firmado a bordo de la *Chacabuco*, cuyo comandante, Óscar Viel, comandaba al mismo tiempo la división bloqueadora integrada por dicha corbeta y su gemela *O'Higgins*. Junto con la notificación, reproduce Carvajal (2013) la altiva respuesta de Montero.

El *Huáscar* chileno llegó a Arica el 25 de febrero de 1880 para relevar al *Cochrane* en el bloqueo del puerto. Tres días después tanto el *Huáscar* como la *Magallanes* combatieron con las fortificaciones y con el *Manco Cápac*. En este memorable encuentro el monitor peruano estuvo comandado por el Capitán de Fragata José Sánchez Lagomarsino, por cuyo parte, fechado el mismo día del combate y dirigido al Contralmirante Montero, sabemos que los fuegos se abrieron a las 8:15 por parte de los cañones del Morro contra el *Huáscar*, mientras el *Manco Cápac* haría lo propio a las 8:40. Tras una pausa, el combate se reanudó Carvajal (2013):

> A 11 h. a. m. los dos buques situados al n. del puerto, descargaron varios tiros de su artillería sobre el tren de pasajeros que venía de Tacna, e inmediatamente preparé el monitor para salir a batir el enemigo, dando orden de activar la reparación de la caldera de estribor, que como u. s. tiene

> conocimiento, se encontraba en mal estado desde días anteriores; y cumplo con el deber de recomendar a u. s. la actividad y el interés desplegado por el primer maquinista don Tomás Colguhoun [*sic*] para dejar expedita, en el menor tiempo, la compostura de esa caldera, obra que a no ser por esta circunstancia habría demorado un tiempo más dilatado para su terminación.

Sánchez salió del fondeadero con el monitor a la 1:15 y a las 2:10 estaba contestando los fuegos del *Huáscar*. La distancia se llegó a estrechar mucho:

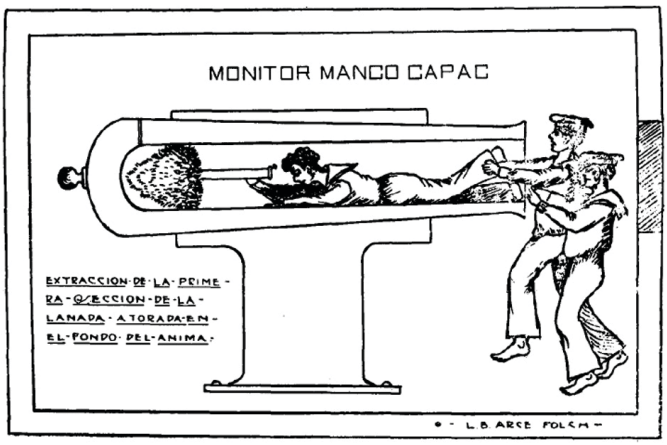
> Hubo un momento desgraciado en que se entorpeció uno de los cañones de la torre, por haberse quedado dentro de él la primera sección de la lanada; y fue entonces cuando el *Huáscar* nos ponía su proa, aproximándose rápidamente. En tal situación, goberné sobre dicho buque, que llegó a pasar por nuestro costado de babor a la distancia de cincuenta yardas, empeñándose un pequeño tiroteo de ametralladoras y fusilería del enemigo, el que era sostenido desde a bordo por la gente que me acompañaba sobre la torre.
>
> Subsanado con actividad, el inconveniente de que acabo de hacer mención, descargué sobre el *Huáscar* que estaba ya por la aleta de babor, una de las piezas de la torre, cuyo proyectil fue a herir la popa de ese buque, echándole abajo el asta en que sostenía su pabellón.
>
> A 3 h. 30 m. hice suspender los fuegos, porque el *Huáscar* aprovechando de su andar se puso fuera de los tiros de este monitor gobernando hacia fuera, lo mismo que la *Magallanes*.

Las averías en el *Manco Cápac* fueron ligeras. No tuvo bajas y acertó en 2 de 11 tiros contra el *Huáscar*. En tierra, según el parte del subprefecto Fidel Federico Sosa, fechado en Arica el 27 de febrero de 1880 y que reproduce Paz Soldán (1884) al igual que el anteriormente citado, murieron cinco civiles (entre ellos un niño y un chino) y tres militares (dos soldados y un guardia), y resultaron heridos once civiles (entre ellos dos mujeres) y cuatro militares (un capitán, un soldado y dos guardias). Del lado chileno hubo 7 muertos y 9 heridos en el *Huáscar* más un herido de gravedad en la *Magallanes*. Esto según el Capitán de Fragata Carlos Condell, quien comandaba la corbeta y cuyo parte fechado el mismo día y contenido a su vez dentro del parte de Galvarino Riveros fechado en Ilo el 28 de febrero de 1880 (que reproduce Ahumada) indica además

que entre los muertos estuvo el Capitán de Fragata Manuel Thompson, comandante del *Huáscar*, quien murió con el mismo disparo que derribó un asta ubicada hacia la popa; la *Magallanes* también fue impactada, recibió tres tiros en el casco. En cambio, Carvajal (2013) refiere 8 muertos (todos en el *Huáscar*) y 13 heridos chilenos (12 en el *Huáscar* y 1 en la *Magallanes*, entre los primeros dos heridos mortalmente); también menciona que el *Huáscar* recibió un total de 8 impactos. Según Yábar en el *Huáscar* murieron 8 y hubo además 2 heridos mortales.

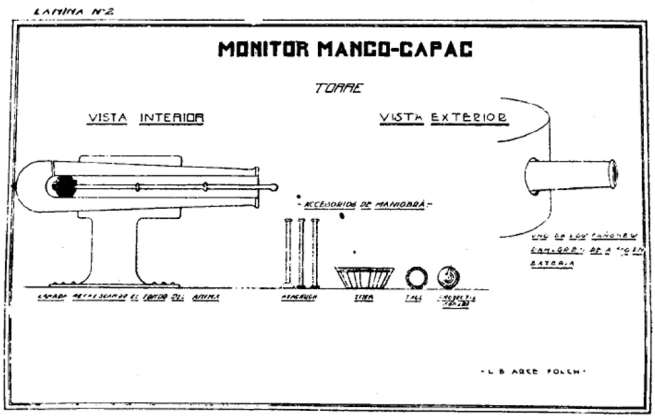
El incidente de la lanada fue descrito en 1926 por el entonces Capitán de Navío Luis Arce Folch (en Carvajal 2013), testigo de los hechos pues sirvió en el *Manco Cápac* como Guardiamarina, quien recordó que

> hubo un momento desagradable en que se entorpeció uno de los cañones de la torre, por haberse quedado dentro de él la primera sección de la lanada, incidente subsanado como muestra el croquis que se reproduce, en el cual se ve claramente cómo fue necesario que se introdujera el primer sirviente, en el ánima de la pieza, para extraer con la mano el asta de la lanada atorada en su fondo.



Monitor *Manco Cápac*.
Croquis elaborado por el capitán de navío L. B. Arce Folch, que muestra a un sirviente del cañón de a 500 pdr., dentro del ánima para extraer parte de la lanada atorada en la recámara. (Reproducida de: *Revista de Marina*, Nº 1, 1926).

Fuente: Historia Marítima del Perú, tomo IX, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1992, pp. 488-489



Vista interior y exterior de la torre y cañones del *Manco Cápac* y accesorios. (Reproducida de: *Revista de Marina*, Nº 1, 1926).

Fuente: Historia Marítima del Perú, tomo IX, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1992, pp. 488-489

Aquí se debe aclarar que ello era posible por el calibre de 15 pulgadas de dichos cañones y que la necesidad de introducir una lanada al fondo del ánima estaba determinada por el recalentamiento, que obligaba a refrescarla tras cada disparo con lana mojada. Carvajal (2013) refiere ello y agrega que la operación de estas piezas de artillería era "laboriosa y lenta".

Por el testimonio de Arce, reproducido por Carvajal (2013), se sabe asimismo que hubo un "trozo de abordaje" a cargo del Subteniente Daniel Durán (probablemente fueron ellos quienes abrieron fuego con armas menores) y además un servicio de ambulancia ubicado en la segunda cámara a cargo del Alférez de Fragata Ramón E. Bueno e integrado por el farmacéutico Eustaquio del Pozo y el personal subalterno de las cámaras (quizá se refiera al maestre de víveres Hilario Falcón, cocinero de equipaje Antonio Silva y despensero Oloff Nilsson). Los maquinistas fueron Thomas Colquhoum (primer maquinista), Manuel Hidalgo, Toribio Villalobos, Alcibíades Maldonado y James Bonard (terceros maquinistas). Arce estuvo en el cañón derecho de la torre, con el Teniente 1º Bernardo Smith, jefe de dicha pieza y de toda la torre.

Concuerda con el relato de Arce la crónica del corresponsal de *El Nacional*, Gustavo Rodríguez, reproducida por Ahumada y fechada en Arica el 9 de marzo de 1880:

El *Manco-Cápac* le salió al encuentro, y cuando ya sólo faltarían uso pocos metros para que chocaron un con otro, el *Huáscar* se desvió hacia el Oeste-Noroeste y comenzó a hacer tiros de ametralladora sobre su adversario, que le contestó con tiros de rifle.

Durante ese tiempo en que tan cerca estaban ambos contendores, permanecieron en silencio sus cañones. ¿Qué había sucedido? ¿Por qué el *Manco-Cápac* a tan corta distancia no hundió a su adversario con sus gruesos proyectiles, y por qué el *Huáscar* no disparó sus cañones de a 300 que podrían haber causado graves daños a nuestro monitor?

En los cañones del *Manco-Cápac* se quedó la primera sección de la lanada, quebrándose el atacador, y tuvo que meterse un hombre a sacarlo, perdiéndose de este modo un tiempo preciosísimo. Y en cuanto al monitor enemigo, o se le descompuso la torre, o la muerte de su comandante el impidió hacer fuego en ese instante.

Cuando ya el *Huáscar* se alejaba, entonces pudo el *Manco-Cápac* hacerle un disparo que llevó a aquel el asta y la bandera, lo cual visto por todos los que presenciamos el combate produjo un ¡viva el Perú! unísono. El monitor chileno se alejó, como decimos, siendo seguido por el *Manco-Cápac*.

Según Rodríguez (en Ahumada Moreno, 1982), testigos imparciales refirieron que "el comandante del *Huáscar* murió de los tiros de fusilería hechos del *Manco-Cápac*". Esto difiere de la versión chilena, aunque el momento es coincidente, pues como se ha visto tanto el disparo que derribó el asta como el fuego de armas menores ocurrieron cuando la distancia entre los blindados se estrechó. En todo caso, la dotación del *Manco Cápac* se hallaba llena de júbilo al término de la jornada en que pudieron "ofrendar un día de gloria a la patria", según lo rememorado por Arce (en Carvajal, 2013). No era para menos, por el simbolismo de haber batido al *Huáscar* tomado por el enemigo, por haber demostrado que el bloqueo no se podía sostener impunemente y por haberse realizado proezas de actividad y de valor. Nos referimos a la actividad del maquinista Colquhoum, sin duda con el apoyo de sus subordinados, al valor de los fusileros que acompañaban a Sánchez Lagomarsino sobre la torre, así como a la actividad y al valor del anónimo artillero que estando a quemarropa del oponente se introdujo con apoyo de sus compañeros a uno de los cañones del monitor peruano para habilitar su funcionamiento.

Según reseña Carvajal (2013), la *Magallanes* partió a Ilo y arribó en la mañana del 28 de febrero. El mismo día en la noche zarparon de dicho puerto el *Blanco Encalada*, el *Itata*, el crucero *Angamos* y la torpedera *Janequeo*. Arribaron a Arica el 29 de febrero. El *Blanco Encalada* retornó a Ilo el 1 de marzo; al día siguiente tomaría igual rumbo la torpedera. Del 29 de febrero al 6 de marzo el *Angamos* y el *Huáscar* bombardearon Arica diariamente, pero sus 152 bombas no causaron mayor daño. El autor citado afirma además lo siguiente: "Durante los 7 días del asedio, la dotación del *Manco Cápac* se mantuvo en zafarrancho de combate, día y noche, pero su artillería no llegó a entrar en acción, por estar siempre los buques chilenos fuera de su alcance". En efecto, en el parte elevado por Sánchez Lagomarsino el 5 de marzo leemos lo siguiente acerca del ataque del 29 de febrero:

> Durante el día la tripulación y oficiales se mantuvieron en sus puestos de combate. En la noche se les distribuyó convenientemente armados y municionados, al mando de sus respectivos oficiales y en condiciones para rechazar cualquier ataque, ya de abordaje o torpedos; la gente de la artillería permaneció al pie de los cañones, de los cuales uno estaba cargado a metralla y el otro a bala rasa. La lancha-torpedo enemiga se vio varias veces muy cerca del puerto.

Debido a la presencia de la *Janequeo* se explican los cuidados que relata líneas después: "Durante el resto de la noche, la lancha a vapor *Sorata*, a cargo de un guardia-marina y su respectiva dotación, hacía su ronda a una distancia conveniente del buque, mientras que en él se observaba la más rigurosa y estricta vigilancia". Al narrar los sucesos del martes 2, confirma que una fuente extranjera difundió la versión de que el fuego de fusilería del *Manco Cápac* había ocasionado la muerte de Thompson (Carvajal, 2013):

> Al mediodía fondeó la corbeta inglesa *Turquoise* procedente del Norte. Un oficial fue mandado a su bordo para efectuar la visita de estilo, sabiéndose a su regreso, por noticias adquiridas a bordo de ese buque, que en el combate habido el 27 pasado entre este monitor y el *Huáscar*, el comandante Thompson, jefe del buque enemigo, había muerto aquel mismo día por una

de las balas de rifles disparadas por la gente que ocupaba la parte superior de nuestra torre.

A su vez, el corresponsal del diario chileno *El Mercurio*, anotó en su despacho del 4 de marzo de 1880 que hubo un intento de ataque por parte de una lancha peruana en la noche del 29 de febrero (Ahumada Moreno, 1982):

Como a las 8 se avistó por la popa del *Huáscar* una lancha pintada de plomo que se acercaba sigilosamente sin contestar a las voces que se le daban de a bordo. Inmediatamente se rompió sobre ella un nutrido fuego de ametralladora que la ahuyentó al instante; pero esto no impidió que volviese de nuevo a la carga una hora más tarde.

Se le hizo el mismo saludo que en su anterior visita, y desde entonces no ha vuelto a dejarse ver.

Parece que la misma noche se acercó al *Angamos* con intenciones sospechosas; pero como de a bordo de este buque le hicieron fuego, pues estaban listos para recibirla, se decidió a abandonar su tentativa.

Doble ruptura del bloqueo de Arica

Tras el combate del 27 de febrero, el siguiente encuentro naval de importancia en Arica fue el del 17 de marzo de 1880, protagonizado por la *Unión*, con apoyo de las baterías y del *Manco Cápac*. Para entonces el personal de la corbeta peruana había sido reforzado por veteranos del *Huáscar* y de la *Pilcomayo*. Así consta en un oficio del 19 de enero de 1880 (del Comandante General de Marina al Secretario de Marina, Capitán de Navío Manuel Villar) que refiere Carvajal (2013). La distribución del personal proveniente de dichos buques benefició a la *Unión* pero además al *Atahualpa*, el *Chalaco*, el *Oroya*, el *Rímac*, el *Limeña*, el *Talismán* y el Arsenal.

En el caso de la *Unión* fueron 50: 21 del *Huáscar* y 29 de la *Pilcomayo*. Los primeros eran los siguientes; Francisco Sena (segundo guardián), Andrés Riglos (cabo de luces), Francisco Espiell, José Gómez, John Price, John Grand, William Burns (artilleros de preferencia), Eleodoro Dávila (artillero ordinario, veterano de Pacocha), José Velásquez, Manuel Pérez, Máximo Rentería, Francisco Cáceres, Mariano Portales (marineros), Enrique Ramírez, Juan Sifuentes (grumetes), Apolinario Salazar, Manuel

Balvino, José Chambers, Gabino Noé (fogoneros, el último aparece como carbonero en la lista del combate de Angamos), Toribio Astudillo y Cipriano Gómez (carboneros). Mientras los procedentes de la *Pilcomayo* fueron Antonio Montalvo (cocinero de segunda cámara, aparece como "Montalva" en la lista de prisioneros vista en el capítulo 3), José Sagarro, Eugenio Nodon (artilleros ordinarios, el primero como "George Sajanio" en la lista de prisioneros), Ricardo Gutres -*Gutren*-, Manuel Espinoza, Benito Marroquier -"Manoguin" en la lista de prisioneros, debe de ser Marroquín-, Manuel Ferro, Samuel Díaz, Francisco Gonzales (marineros), Teófilo Zevallos, Patricio Avilés, Florentino Aguilar, Lizardo Vallejos, Teodoro Farfán, Juan Catalán, Manuel Velásquez, Claro Salazar, José Sosa, Manuel C. Iturrizaga, Aureliano Céspedes, Manuel Montes, Manuel Aguilar, Manuel Dueñas, Silvestre Benites, Toribio Sánchez, Daniel Goytizolo (grumetes), Catalino Cortés, Manuel Calderón y Arturo Subauste (fogoneros).

A su vez, el *Atahualpa* recibió del *Huáscar* a los fogoneros Ramón Galicia, Lino Uria Urías , [¿José del?] Carmen Vásquez, Alejandro Monroe, al artillero ordinario Faustino Colán, al marinero Pedro Rodríguez y al carbonero José Morales. De la *Pilcomayo*, al herrero Manuel Ribadeneira, a los marineros Juan Ortiz y Lucas Hernández, a los grumetes Francisco Villalba y Lázaro González, al fogonero John Porver -Power- y al marinero de la columna Constitución Eduardo Igredas.

En el transporte *Chalaco* recibieron del *Huáscar* al carpintero Ignacio Martínez, los marineros Andrés Araujo y Juan M. de la Cruz, y los grumetes Alberto Medina y Manuel Valcárcel. Mientras de la *Pilcomayo* pasaron Martín Guerrero (primer condestable), Constantino Macrí (segundo guardián, "Macrin" en la lista de prisioneros), Charles Herbline, Daniel Boumes (artilleros de preferencia, el último debe de ser Daniel Burns, que en la lista de prisioneros del capítulo 3 aparece como artillero ordinario), José Ramírez (marinero), Mariano García, Germán Belaochaga, Luciano Gonzales, Paulino Rojas, Luis Guajardo "Guadaras" en la lista de prisioneros-, Simón Aguirre, Juan Mollinedo "Mollineas" en la lista de prisioneros-, José Vargas, Mariano Quispe, Manuel Panchingo -"Pachingo" en la lista de prisioneros-, Demetrio Huapaya, José Guzmán, Manuel Siete -"Siote" en la lista de prisioneros-, Damián Quiroz, Jesús Bernales -"Bernal" en la lista de prisioneros-, Juan

de la Cruz, Vicente Gonzales (grumetes) y Eulogio Medina (fogonero).

Para el transporte *Oroya* fueron asignados el segundo condestable Williams [*sic*] Leonard y el carbonero José Vallecillas, provenientes del *Huáscar*. De la *Pilcomayo* se incorporaron Nicolás Bonilla (marinero), Juan Trucios, Martín Reyna, Carlos Denegri, Raymundo Alvarado, José Chávez, Moisés Villalba, Anacleto Orellana, Guillermo Manrique, Juan Campos, Vicente Ponce, Pedro Rivera, Bernabé Gil, Antonio Torres, Hilario Bautista, Manuel Valdez, José Zapata, Santiago Calisaya, Carlos Jonson, César Alipa (grumetes) y Félix Gonzales (fogonero).

En cuanto al transporte *Rímac*, recibió el siguiente personal proveniente del *Huáscar*: John H. Hill (artillero de preferencia) y Dámaso León (grumetes). También esta lista referida por Carvajal (2013) coloca a Federico Adolfo y Manuel Morales como grumetes que habían servido en el *Huáscar* y pasaron al *Rímac*, pero en el capítulo 3 se ha visto que estuvieron entre los prisioneros de la *Pilcomayo* con el rango de marineros. Procedentes de la *Pilcomayo* se embarcaron en el *Rímac*, según la lista referida por Carvajal, el artillero de preferencia Carlos Hoyos, el marinero Pedro Álvarez y los grumetes Alejo Reynaga, Primitivo Campos y Casimiro Zúñiga.

A su vez, el *Limeña* acogió al segundo carpintero Esteoso Ives (Etienne Jeves, según vimos en el capítulo 3), al artillero de preferencia George Harris, a los marineros José Suárez y Aniceto Rivas, y al fogonero Manuel Verdesoto. Todos ellos procedentes del *Huáscar*. De la *Pilcomayo* únicamente pasó el mayordomo Eugenio de los Ríos.

En el caso del *Talismán* solamente se recibió personal de la *Pilcomayo*: el marinero Juan Chinga y los grumetes José Silva, Leonidas Araoz, Mateo Evangelista, Meldías Cárdenas ("Cardenal" en la lista de prisioneros) y Manuel Bermeo.

Además de los buques, también una dependencia, el Arsenal, recibió personal de los dos buques citados. Del *Huáscar* figuraban en la revista del 17 de enero de 1880 Charles MacCarthy (primer condestable), Williams [*sic*] Leonard (primer condestable), José Hilario Morales (buzo), Luis Landa (primer carpintero), José del Carmen Gómez (primer calafate), Tomás Juan Wilkins (primer maquinista), Samuel MacMahon (primer maquinista), Tomás W. Hughes (segundo maquinista), Ricardo Treneman (tercer maquinista), Henry Lewer (cuarto maquinista) y José Flores

(farmacéutico). De la *Pilcomayo* provenían Nicolás Kriamche (primer contramaestre), Antonio Morro (primer guardián), Constantino Macri (segundo guardián), Antonio Venegas (primer carpintero), Lorenzo Samamé (farmacéutico) y Andrés Petroyo (cabo de timoneles, "Petrayo" en la lista de prisioneros). Pero hemos visto que Macri para el 19 de enero ya había pasado al *Chalaco* y que Leonard había pasado al *Oroya*. Adviértase que el grado del último bajó de primer a segundo condestable. Un mes después, el 20 de febrero, tanto Mac Mahon como Hugues serían destacados del Arsenal al *Oroya*.

Siguiendo a Carvajal (2013), se cuenta con los nombres de los tripulantes del *Huáscar* y la *Pilcomayo* que al 19 de enero habían sido licenciados debido al término de sus contratos. Ocho eran del *Huáscar*: Williams [*sic*] Michell (herrero), Nery [*Henry*] Smith (artillero ordinario), Alejandro Henderson (carbonero, que aparece en las listas de 1879 como "Herton", "Erton" o "Hendon"), James MacCarthy (cabo de fogoneros), Jorge Williamson, Eduardo Graham, Tomás Furton -¿Fulton?- y Bruno Gómez (fogoneros). Otros ocho, de la *Pilcomayo*: Charles Wilson, Tomás Croford (artilleros ordinarios), Francisco [*Frank*] Exter, Eduardo Marconi (cabos de fogoneros, el último aparece como "Eduardo Marem" en la lista de prisioneros), John Anderson, James Berthilson (fogoneros, el último aparece como "Herman J. Berthilson" en la lista de prisioneros), Hugh Popa [*Pape*] y Melchor López (carboneros).

Finalmente, apunta Carvajal que el Capitán de Navío José María García (Comandante General de Marina) expresó que los que no se hallaban en esos documentos no se habían presentado ni habían sido ubicados por la policía de la capital ni del primer puerto, pero que tenía la convicción de que lo serían cuando se pagaran las deudas al personal del *Huáscar* y la *Pilcomayo*.

Por su parte, Elías (en Storace, 1971) reflexiona sobre la participación de los veteranos el *Huáscar* embarcados en la *Unión*:

> Nos quedamos sorprendidos de que todos estos hombres, que al lado de Grau habían conquistado la inmortalidad, casi ignoren esa condición de héroes y con toda modestia, sin ascenso alguno, regresen a la lucha y vuelvan a cosechar nuevos laureles en Arica. Son los más dignos, después de los muertos en combate, de que la Marina recuerde su nombre,

> colocándolo en las naves que se adquieran. Quizá en pocas Armadas del mundo, un grupo de hombres que ya había penetrado en la Historia, repitan sus hazañas a fin de ser doblemente ilustres; y que no obstante tales hechos, se les vaya olvidando. Claro que modestos servidores, pero peones que construyeron la base para que quienes mandaban, pudiesen cumplir sus grandes actos.

Carvajal consigna que en enero de 1880 se cambió el armamento menor de la corbeta: el 12 de dicho mes se remitieron 130 rifles peruanos (Castañón) al Parque General de Artillería, con sus bayonetas y 18 500 tiros, que fueron cambiados por 76 Peabody-Martini con sus bayonetas (sin vaina) y 100 tiros por rifle. El Capitán de Fragata Manuel Villavisencio, comandante de la *Unión*, pidió completar lo faltante con carabinas Evans (de repetición). Asimismo, se recibieron dos cañones Armstrong de 12 libras el 31 de diciembre de 1879 y 2 cañones Parrot de 30 libras el 25 de febrero de 1880; además, una ametralladora se instaló en la cofa del trinquete el 5 de marzo de 1880.

Por el diario de Storace (1971) sabemos que justamente un día antes del cambio del armamento menor se habían realizado ejercicios de artillería y fusilería y zafarranchos en la *Unión* (11 de enero de 1880). Un mes después, el italiano anotaba que se habían efectuado nuevamente ejercicios de tiro con la artillería.

En cuanto al personal, refiere Elías (en Storace, 1971) que en enero dejaron la corbeta 60 tripulantes por diversas razones, además del ayudante de máquinas Manuel A. Olave. Carvajal (2013) agrega que el 24 de enero falleció el contramaestre Francisco de Jesús (que había sido atacado por el grumete Gregorio Roca), el 18 de febrero el marinero Manuel Ferro hirió al grumete José Sosa y el 17 de marzo fueron embarcados 32 hombres del batallón Mirave Nro. 69 a la vez que desembarcaban 31 hombres del Jauja Nro. 23 y 28 hombres de la columna Constitución. A su vez, Elías afirma que en febrero fueron dados de alta el cuarto maquinista Henry Lewer (hemos visto que según Carvajal ya había sido transferido en enero), el primer contramaestre Juan Antonio Aguilar, dos marineros y tres carboneros; y que en cuanto a las bajas, dejaron la *Unión* el cuarto maquinista Francisco Peneck, el primer guardián Espiro Tumbo (griego, sin duda) y 16 miembros de la

tripulación. Respecto a la tropa de guarnición, consigna Elías que el 24 de enero desembarcaron 28 hombres de la columna América y que el mismo día los reemplazaron 30 del Jauja Nro. 23.

Refiere Carvajal que la herida de Sosa, acuchillado en el muslo izquierdo, careció de gravedad; Ferro fue arrestado. Sobre el caso del contramaestre asesinado, Elías comenta que llevaba muchos años sirviendo en la *Unión* y que Roca también dotaba la corbeta. Mientras Carvajal le asigna la fecha 24 de enero al fallecimiento del contramaestre Francisco Jesús por ataque con arma cortante, Elías (en Storace, 1971) apunta que el asesinato ocurrió el 23 de enero. Carvajal (2013) resume así el proceso:

> El occiso recibió los honores de Ordenanza y cristiana sepultura. El grumete Roca quedó detenido a bordo y con centinela de vista. Al día siguiente se iniciaron las investigaciones del caso. El 10 de febrero sesionó a bordo durante varias horas, el Consejo de Guerra Ordinario. El 20 de febrero a la 1.30 p. m. se dio lectura a la sentencia del reo G. Roca, condenándolo a la pena capital. En el acto quedó en capilla. A las 4:15 a.m. del 21 se celebró una misa y el reo comulgó. A las 11 a.m. en el castillo de proa se cumplió la sentencia, del modo y manera como prescribían las Ordenanzas navales, asistiendo 4 jefes del ejército. El reo estuvo acompañado por el capellán de la Escuela de Aspirantes de Marina. Luego, la gente formó a popa y el comandante Villavisencio, según el Libro de Guardia, les dirigió las palabras siguientes:
>
> Acabamos de presenciar el cumplimiento de la pena que las Ordenanzas imponen al homicida. La conservación de la moral militar exige la ejecución de sus servicios, prescripciones sin las cuales no puede existir aquella. Yo, en cumplimiento del deber y de la ley os llevaré a la Gloria en honra y provecho para la patria.

El mismo 21 Villavisencio (en Carvajal, 2013) informaba al comandante general de Marina del cumplimiento de la sentencia: "Dicho individuo, decía, ha cumplido con los deberes espirituales y hecho su disposición testamentaria ante el escribano don Alejandro O. Deustua". En la misma fecha el comandante general informó al secretario de Estado en el Despacho de Marina haberse cumplido con el Decreto

Supremo del 19 de marzo que aprobase la sentencia del 9 por el Consejo de Guerra Ordinario. Daba cuenta de haber recibido del juez fiscal todo el expediente, a ser archivado en esa Secretaría.

Elías (en Storace, 1971) concuerda con la fecha de la ejecución, 21 de febrero, y precisa que se trató de un fusilamiento. Storace (1971) nada menciona al respecto; de su anotación del 11 de enero salta a la del 9 de febrero, y de la del 11 de febrero salta a la del 10 de marzo. Al día siguiente, apuntó lo siguiente: "Recibimos la orden de encender los fuegos con el objeto de tener vapor para las dos de la mañana. Procedemos a hacerlo a las 10 h. 30m. P.M."

Según Elías (en Storace, 1971), la dotación total de la *Unión* era de 284 hombres. De ella corresponden a la Plana Menor 262 hombres distribuidos así: 1 primer contramaestre (Juan Antonio Aguilar, veterano del 2 de mayo de 1866), 1 primer condestable (José Urquiza), 1 segundo condestable (Francisco Espiell, veterano del *Huáscar* en el que estuvo como artillero de preferencia), 1 primer guardián (el portugués Francisco Sena, veterano del *Huáscar*, presente en Pacocha e Iquique mas no en Angamos), segundo guardián (Andrés Riglos, veterano del *Huáscar* en el que estuvo como cabo de luces), armero (Ignacio R. Livia), 1 herrero (Joseph Pryce), 1 primer carpintero (Schelmory), 1 primer carpintero (Luis Landa, veterano del *Huáscar*), 1 segundo carpintero (José Dávalos), 1 primer calafate (Juan Apóstol), 1 segundo calafate (Leandro Pantoja), 1 maestre de víveres (Ramón Nafarrate), 1 despensero (Enrique Brunelli), 1 farmacéutico (Máximo Oliva), 1 cocinero de equipaje (Manuel Herrera), 1 cocinero de primera cámara (Francisco Calderón), 1 cocinero de segunda cámara (Antonio Montalvo), 1 mayordomo (Ignacio Herrada), 1 cabo de timoneles (Manuel Mariño), 1 bocafragua (Arturo Subauste), 18 artilleros (entre ellos dos llamados John Brown y los veteranos del *Huáscar* artilleros de preferencia Atanasio Basayópolos, John Price, John Grand y José Gómez y artillero ordinario Eleodoro Dávila), 76 marineros (entre ellos los veteranos del *Huáscar* José Velásquez, Juan Sifuentes y Mariano Portales), 45 grumetes (entre ellos el veterano del *Huáscar* Enrique Ramírez), 1 primer maquinista (Benjamín Botsford, veterano de Abtao y del remolque de los monitores), 1 segundo maquinista (James Laurie), 1 tercer maquinista (Pedro Luis Storace), 2 cuartos maquinistas (Gabriel A. Portal y Henry Lewer, este último veterano del *Huáscar*),

1 ayudante de máquinas (Guillermo Zavaleta), 4 cabos de fogoneros, 51 fogoneros (entre ellos los veteranos del *Huáscar* Apolinario Salazar y Manuel Balvino), 13 carboneros (entre ellos el veterano del *Huáscar* Gabino Noé), y además 7 clases y 21 soldados de guarnición (del batallón Mirave Nro. 19). Menciona Elías entre los grumetes a Valentín Arteaga como veterano del *Huáscar*, mas no lo hemos ubicado en las listas mencionadas en el capítulo 3 (ni tampoco a nadie con dicho nombre ni con dicho apellido).

Ortiz y Castañeda (2007) refieren otros marineros de la corbeta *Unión* en la doble ruptura del bloqueo de Arica. El chalaco Francisco Arzola Vergara; nacido en 1856, casó con Filomena Polo y murió en el Callao el 21 de setiembre de 1924. El chalaco Bernardo Samuel Díaz Valencia, a quien en 1920 le fueron concedidos 6 soles como pensión por haber asistido a la doble ruptura del bloqueo de Arica; se casó en Valparaíso con Blanca Rosa Ligalvez Muñoz y murió en el Callao el 15 de febrero de 1922. El cuzqueño Cleto Marcelino Cazorla Araoz, egresado de la Escuela de Grumetes, quien había participado en la campaña naval en la misma corbeta. El arequipeño Lizardo Ruiz, quien había combatido en Punta Grueso. Eduardo Vásquez fue otro de los marineros de la *Unión* en aquella ocasión; no dan más datos. También, aunque sin especificar si era grumete, marinero o si tenía otro rango, registran la presencia de Manuel Vargas Carrasco. Nacido en el Callao en 1859, hijo de Hilario Vargas y Manuela Carrasco, ingresó a la Escuela de Grumetes, de la que pasó en 1877 a la *Unión*, a bordo de la cual hizo la campaña de 1879.

Respecto al tacneño Mariano Portales, veterano del *Huáscar* que había pasado a la corbeta y quien según Julio Octavio Reyes había ultimado a Prat, Zanutelli (2002) refiere que tras servir en la *Unión* enfermaría de tesis y pasaría al Hospital de San Bartolomé, en Lima. En él moriría el 3 de noviembre de 1880 a los 35 años de edad. Estaba viudo y no se sabe si dejó descendencia.

Algunos comentarios de Elías (en Storace, 1971) sobre los oficiales de mar son interesantes. Puntualiza que Juan Antonio Aguilar entró a la *Unión* el 13 de febrero de 1880 en reemplazo del finado Francisco Jesús. José Urquiza ya ocupaba el puesto de primer condestable en la corbeta desde por lo menos el 15 de noviembre de 1876: "nadie lo ha recordado hasta hoy y eso que fue el hombre para mantener siempre

lista la artillería", anota el insigne historiador naval en 1962. Al segundo condestable Francisco Espiell, lo llama "servidor cubierto de gloria que había acompañado a Grau en toda su campaña" y afirma que "no bien regresa de la prisión en San Bernardo, va en busca de más gloria rompiendo a bordo de la *Unión* dos veces el bloqueo chileno".

Si contrastamos los tripulantes de la corbeta mencionados por Elías para marzo de 1880 con la lista de transferidos del *Huáscar* a la *Unión* en enero de 1880 vemos que faltan el artillero de preferencia William Burns, los marineros Manuel Pérez, Máximo Rentería y Francisco Cáceres, el fogonero José Chambers y los carboneros Toribio Astudillo y Cipriano Gómez. Ignoramos si ellos dejaron la *Unión* o si estuvieron también en la doble ruptura del bloqueo de Arica y simplemente por equivocación u omisión no los consignó Elías. Ortiz y Castañeda (2007) no consignan a ninguno de ellos como presente en dicha acción.

El relato de Storace (1971) es sobrio respecto a los preparativos para el zarpe del Callao. Anotó brevemente lo siguiente el 11 de marzo de 1880: "Recibimos la orden de encender los fuegos con objeto de tener vapor para las dos de la mañana. Procedemos a hacerlo a las 10h. 30m. P.M." Y el 12 de marzo consigna así el zarpe: "Partimos del Callao a las 11h. 30m. A.M. en convoy con el transporte *Talismán*".

También es breve el corresponsal de *El Nacional* M. F. Horta en su artículo fechado en el Callao el 12 de marzo, reproducido por Carvajal, en el que registra la llegada del presidente Nicolás de Piérola por tren a medianoche junto con el Secretario de Guerra (Coronel Miguel Iglesias); agrega que Piérola regresó a Lima en la mañana. Sin embargo, el artículo del mismo fechado en Quilca el 14 de marzo, también transcrito por Carvajal (2013), brinda mayores detalles:

> La noticia de una expedición que debía realizar esta corbeta, me hizo abandonar la vida tranquila de tierra, para constituirme a bordo a las 2:30 de la madrugada del día 12 del mes en curso.
>
> Al embarcarme noté gran movimiento en el dársena; multitud de luces blancas y coloradas iban y venían, subían y bajaban, dejando ver un sin número de sombras que se agitaban en medio de la oscuridad de la noche, cual si fueran una procesión de los fantasmas entregados a una faena misteriosa.

Los botes de los buques de guerra de nuestra armada, se balanceaban sobre las olas dentro del recinto del muelle, mientras la tripulación, dormitando sobre las bandadas, esperaban el grito de los guardiamarinas, para atracar y conducir en seguida a bordo a los jefes y oficiales que estaban aún en tierra.

Esta animación, este bullicio sordo, presagiaban un serio movimiento en nuestras naves de guerra, precursor de alguna comisión importante a los puertos del Sur.

Hacía días que corrían en tierra rumores de salida de tropa, pero la tranquilidad habitual de los buques de guerra surtos en la bahía, había parecido querer desmentir las suposiciones de los curiosos.

A la hora que nuestro bote se encaminaba a bordo, pasaba por el costado una lancha a vapor conduciendo al Jefe Supremo, acompañado de un numeroso séquito, compuesto de sus edecanes y de jefes de alta graduación del ejército y de la marina.

Atracamos al costado de la corbeta, cuya silueta negra se destacaba entre la oscuridad de la noche, moviendo su esbelto casco al compás de las ondas y luciendo esa coquetería de formas, que solo poseen los buques construidos en los astilleros de Brest y de Nantes.

De un salto nos encontramos en la cubierta, apretando en seguida con efusión las manos que con la ruda franqueza del marino nos tendían, nuestros compañeros de viajes, estos bravos oficiales que llevan sobre sus hombros el peso de cerca de un año de campaña.

Hénos otra vez a bordo, en víspera de salir a la mar, ante la perspectiva de un peligro desconocido y la esperanza de prestar a la patria un servicio útil, en la suprema situación porque atraviesa.

[…]

A las 5 a.m. llegó a bordo el Jefe Supremo con su comitiva. Durante la noche había estado en los transportes, donde su presencia era necesaria para activar los preparativos de la salida. Tenía el secreto de la expedición y venía a dar sus últimas órdenes, a presenciar el embarque de los elementos que debíamos conducir. Hasta las 11 a.m. estuvo recostado sobre la baranda de la toldilla sin pestañear, ni dar muestras de cansancio, a pesar de haber pasado la noche en vela; solo se embarcó cuando terminadas las últimas labores, la marinería empujando las barras del cabrestante, lo hicieron rechinar con el peso del ancla que levantaban del fondo. Entonces se dirigió a tierra, lanzando una última mirada, al único buque de guerra que posee el país, cuyo

> viaje en las actuales circunstancias era de todo punto necesario, pareciéndose sin embargo al cuarto de hora del viajero que atraviesa un puente suspendido sobre el abismo que existe entre dos montañas.
>
> […]
>
> ¿A dónde vamos? A salvar la patria, a morir por ella; he ahí todo. ¡Para qué saber más!
>
> Llevamos una comisión importante que desempeñar y llegaremos a nuestro destino, aunque sea con nuestra corbeta hecha flecos, según la expresión de uno de nuestros marinos.
>
> El *Talismán*, siguió nuestras aguas hasta la entrada de la noche, en que lo perdimos de vista. Viene a desempeñar también una comisión importante en las actuales circunstancias.

Sin duda por tratarse de un asunto reservado, omite en cambio el periodista portugués el embarque de la torpedera *Alianza*. Comandada por el Teniente 2º Manuel Fernández Dávila, su personal se reducía a este, 2 guardiamarinas (David Flores y Juan de Mora), 1 tercer maquinista (Clodomiro Gonzales), 1 practicante (Carlos Carranza) y 2 fogoneros (José Montero y Aurelio Díaz). Carvajal (2013), quien consigna dicha nómina, precisa que la lancha fue transportada colgada al costado de la *Unión* en pescantes.

La *Unión* llevaba además dos ametralladoras, 100 mil tiros de rifle Rémington, calzado, loneta y botones. El *Talismán* transportaba 6 cañones de campaña, proyectiles para ellos, 2 ametralladoras, 1800 rifles Rémington, 500 mil tiros para estos rifles, 100 mil tiros para otro calibre de dicha marca, 2 mil tiros para carabinas Wínchester y bultos para la Comisaría (sección encargada de la economía militar). Conducía 112 militares, desde tropa hasta el General Manuel Beingolea, para las fuerzas que este debía organizar.

Comandando por el Capitán de Corbeta graduado Manuel María Carrasco, el *Talismán* llevaba una dotación de 81 hombres de los cuales 69 correspondían a la Plana Menor: segundo contramaestre José Garibaldi (italiano); primer carpintero Daniel Romero; herrero Manuel Murgado; primer calafate Cecilio Rojas; segundo condestable Carlos Hoyos; farmacéutico Julio G. Córdoba; maestro de víveres Manuel Mejía (ecuatoriano, veterano de Abtao y de Angamos); cocinero de

equipaje Martín Dorregaray; mayordomo de primera cámara Simón Castro; mayordomo de segunda cámara Eduardo Falledo; cocinero de cámara Alejo Laura; artilleros de preferencia Mateo Copaidiche, Aureliano Navarrete y Eugenio Nodon; artilleros ordinarios Manuel Castro, Roberto Rodríguez, Andrés Silva, Felipe Arellano y José Lucas Zapata; marineros Ramón Chunga, Miguel Panta, Manuel Flores, Mateo Evangelista, José Chunga, Manuel Rodríguez, José Silva, Doroteo Durán, Pedro P. Gómez, Fermín Chinga, Manuel Bermeo, Eusebio Agreda, Porfirio Barrera, Ramón Aguirre y Meldías Cárdenas; grumetes Delfín Vásquez, Carlos d'Ugard, Teófilo Cobos, Natalio Durand, Federico Rodríguez y Estanislao Navarrete; primer maquinista Santiago Pizarro; tercer maquinista Emilio Agreda; cuartos maquinistas Antonio Mesones Burga y Francisco Sifuentes; ayudante de máquinas Manuel Dulanto; cabo de fogoneros Daniel Morales; fogoneros Fabio Chernet, Antonio Bulens, Manuel Angeldonis, José M. Villarán, Antonio Joaquín y Petter Smith; carboneros Fernando Campos, Luis Victorio, Juan Chinga e Isidro Loayza; clases del batallón Mirave Nro. 69: sargento 2º Federico Aldón, cabo 1º Manuel Rojas, cabo 2º Alejandro Odría, y corneta Martín Rojas; y soldados Tiburcio Gonzales, Felipe Vásquez, Juan Ríos, Miguel Guerrero, José Galarza, Pedro Pascacio, Pablo Vergara, Isidro García y Manuel Vera, de dicho batallón. Además iban a bordo destacados 3 marineros del *Limeña* y 6 tripulantes ("entre fogoneros, timoneles, marineros y grumetes", dice Carvajal) del *Chalaco*.

En convoy con dicho transporte, la *Unión* zarpó del Callao a las 11:30 de la mañana del 12 de marzo de 1880. Al día siguiente perdió de vista al *Talismán*. Tras tocar en Quilca el 14, el 17 arribó la corbeta a Arica, donde ancló minutos después de las 5 de la mañana. Pero antes de ello

> se suscitó una controversia entre el 1er. Comandante Villavicencio y el 2do. Aljovín, después de no ligera discusión el 2do. Comandante pidió el parecer de la tripulación, la cual a una sola voz aceptó la opinión del 2do. Comandante quien era partidario de romper el bloqueo.

Esto según el testimonio del marinero Lizardo Ruiz, ubicado por Juan Carlos Flórez (2016b) en el Centro de Estudios Histórico Militares del Perú - CEHMP. Recordemos que Ruiz había combatido en la *Independencia* en

Punta Grueso; posteriormente pasó al *Rímac* y después se embarcaría en la *Unión*, según refiere Ortiz y Castañeda (2007). Resulta inverosímil la versión porque va totalmente contra la disciplina cuestionar al comando y someter a consulta de la tripulación una toma de decisión que compete a él. Pero tal vez se trata de una confusión, por el paso de los años, con lo sucedido antes de zarpar de regreso de Arica, según veremos.

Minutos antes de que la *Unión* fondeara, la lancha de ronda *Sorata* había tomado contacto con un bote arriado por la corbeta a cargo del Alférez de Fragata Carlos L. Rodríguez Alcorta, "cuya dotación iba armada como para resistir cualquier ataque", a decir de Carvajal (2013). Apercibidos de su presencia a bordo del monitor *Manco Cápac*, la tripulación tomó sus puestos de combate. El autor citado reproduce este fragmento de la crónica del periodista Horta: "Poco después pasábamos por el costado del monitor, enseñándole los faroles de inteligencia. Toda la tripulación del monitor estaba sobre cubierta saludándonos con entusiasmo. Al Norte había fondeados tres buques de guerra neutrales; al frente teníamos a la población". Y también este otro que describe la situación al interior de la corbeta:

> Estábamos en el puerto. Un ¡hurra! ¡Al Perú, a nuestro comandante, oficiales, tripulación y a la *Unión*! Puede ser que en su despecho al vernos adentro intenten los buques chilenos atacar la plaza para echarnos a pique. Nos encontrarán resueltos a defendernos a todo trance. Son las 6 a. m.; hemos pasado la noche en vela, y sin embargo, no estamos cansados.

Leamos ahora la narración de Storace (1971), con la aclaración del comandante Elías en el sentido de que donde dice *Blanco Encalada* debe leerse *Cochrane*, por haber confundido a dichos blindados gemelos el maquinista italiano:

> Apenas aclara el horizonte, distinguimos las siluetas de las naves bloqueadoras, las cuales como se acercaron al camino de nuestra entrada, nos permitieron el reconocerlas: se trataba del monitor *Huáscar* y el transporte *Matías Cousiño*. El primero de los nombrados, acercándose a nosotros disparaba un cañonazo de vez en cuando, a lo cual respondíamos con parsimonia, continuando con descargar cuanto habíamos llevado y con hacer carbón. Mientras

tanto el transporte *Matías Cousiño* se alejó, para regresar hacia el mediodía acompañado del *Blanco Encalada*, acercándose al *Huáscar* por el lado sur, principió a descargar su furia sobre la "corredera" *Unión*. Los dos buques enemigos disparaban sus proyectiles contra la corbeta, sin dirigir ninguno ni al morro, ni al monitor Manco-Cápac o a las Baterías. Durante lo más reñido del desigual combate, que fue alrededor de las dos de la tarde, una bomba de 300 libras disparada por el *Huáscar*, penetró a la cubierta por encima de la borda, rompiendo dicha cubierta en parte, destrozando cinco carlingas y todo cuanto encontró a su paso, destruyendo el tubo de extracción de la caldera de proa, etc. Otra bomba que disparó el acorazado *Blanco Encalada*, penetró en la parte inferior de la chimenea, quedando en ciertos sitios a tubo abierto; varios fragmentos de la bomba cayeron con fuerza sobre el carbón, delante de los hornos pasando uno de ellos a poca distancia de mis orejas. Esas bombas produjeron incendios en dos o tres partes en torno de la caldera, siniestros que fueron rápidamente apagados con ayuda de una bomba pequeña de que disponíamos y la gente de máquina. Finalmente, a las 4 de la tarde, la flota enemiga se retiró fuera de tiro de cañón, reuniéndose quizá por convenirle un acuerdo a fin de encontrar el medio de terminar con nosotros y creyendo haber averiado a la corbeta en una de las calderas, porque veían salir una gran cantidad de humo de la cubierta; esto no se debía a otra cosa sino al estar fugando el vapor por los destrozos experimentados en el tubo de escape. Mas se engañaron. Una vez fuera de tiro del enemigo, principiamos a desembarcar los heridos y muertos durante el combate, los cuales ascendieron a 20 los heridos, algunos graves, y dos muertos; a continuación, forzando vapor, zarpamos para abandonar el puerto que era quizá como salir de la tumba. Sorprendidos los chilenos al vernos escapar, se pusieron de inmediato a perseguirnos, pero ello fue en vano, porque nosotros corríamos a doce y media millas, pese al mal carbón empleado que producía llamas largas, las cuales saliendo por la caja de humo penetraban por aquellos huecos correspondientes sobre la caldera, originando un considerable incendio, el cual apagamos mediante grandes esfuerzos. Durante el incendio, por obra de la confusión de la gente y porque el agua arrojada al fuego pasaba a la caja de humo, disminuyó la presión y, consiguientemente, la velocidad; mas, esta aumenta rápido después de la extinción del fuego y aún aventajamos la distancia con nuestros enemigos; entre tanto, la noche poco clara vino a protegernos más. Navegamos durante la noche a toda fuerza y siempre con el

> mismo rumbo SO. A la mañana siguiente el horizonte se presentó despejado; notábamos la alegría en los rostros de cada uno y había razón de ello, pues escapamos de las garras de un poderoso enemigo. Seguimos todo este día navegando al oeste y al día siguiente al norte.

Debe corregirse también a Storace (1971) en cuanto a que el *Matías Cousiño* regresara con el refuerzo del blindado (*Cochrane*). Aclara Carvajal (2013) que el *Cochrane* llegó en compañía del vapor *Amazonas*, no por haber sido alertados sino porque casualmente estaba programado que el *Cochrane* relevara al *Huáscar* y que el *Amazonas* abasteciese de municiones al *Cochrane* en Arica. Según este autor, el *Amazonas* no disparó, el *Huáscar* lo hizo en la mañana y en la tarde, y el *Cochrane* en la tarde. Consigna que el *Manco Cápac* hizo 6 tiros al *Huáscar* (que cayeron cortos) y que la lancha *Alianza* (que según observó el marino británico Rudolph de Lisle quedó a flote poco antes de las 8 de mañana) solamente pasó mensajes entre ambos buques peruanos. La *Unión* lanzó 77 disparos, casi el mismo número que el *Huáscar* (78), mientras el *Cochrane* efectuó 36. El *Huáscar* recibió tres proyectiles en el casco y uno en el trinquete, que no le causaron daños mayores, mientras al *Cochrane* le impactaron seis, que tampoco infligieron grave daños. Los daños en el casco, la cubierta, velamen y embarcaciones menores de la *Unión* fueron menores; en las calderas y la chimenea sí hubo daños importantes, como se ha mencionado. Según el parte de Villavisencio (en Carvajal, 2013) del 20 de marzo, dos bombas reventaron dentro de la corbeta, cinco en el aire (y causaron daños con sus esquirlas) y varias en las cercanías. Consigna también dicho parte que los tiros de la *Unión* impactaron en el *Huáscar*. A su vez, Melo (1911) registra otros daños en la *Unión*: un boquete en la cubierta abierto por una bomba; el puente de mando partido en dos por una bomba; y el desmontaje de un cañón por efecto de un proyectil que rompió un muñón.

Sobre el incendio hay otras dos versiones que cita Carvajal (2013) y que ponen en relieve la actuación del personal de la Plana Menor: el testimonio del periodista Horta, quien dice que "fue contenido por los esfuerzos de la tripulación, que a pesar de haber pasado la noche anterior en vela y el día combatiendo no estaba cansada, ni su presencia de ánimo decaído", y la anotación del oficial de guardia, Teniente 2º Pablo A. Duffoó,

quien afirmó que se dominó en pocos minutos "debido al entusiasmo de que estaba poseída toda la tripulación del buque". Asimismo, en el parte de Villavisencio, fechado el 20 de marzo, se lee que el incendio "atendido y cortado oportunamente, fue extinguido un momento después sin manifestar la tripulación por este accidente el menor desconcierto". Esto último se contradice con la confusión que refiere Storace (1971), pero debe tenerse presente que el parte de Villavisencio del 20 de marzo era para difusión oficial; en todo caso, las distintas versiones coinciden en que la tripulación obró con esfuerzo.

De hecho, en su mencionado parte (dirigido al Comandante General de Marina), Villavisencio dice que recomienda ante Piérola "el decidido empeño y el noble patriotismo de los señores jefes, oficiales de guerra y mayores e ingenieros" de la *Unión* para cumplir con éxito "la difícil comisión con que nos ha honrado, así como su valeroso comportamiento". Añade lo siguiente: "No es menos recomendable el comportamiento de todos los demás individuos de la brava dotación, que llena de entusiasmo y estimulados con el ejemplo de sus superiores, cumplían abnegadamente con sus deberes".

En su referido parte, Villavisencio menciona la muerte del sargento segundo Luis Hidalgo y que hubo ocho heridos: siete de la Plana Menor y un lanchero. Sin embargo, hemos visto que la cifra que da Storace (1971) es mayor. Carvajal precisa que doce heridos leves quedaron a bordo de la *Unión*, y que los heridos graves fueron evacuados. Además, el parte del comandante de la torpedera, Teniente 2º Fernández Dávila, (en Carvajal, 2013) menciona la presencia de muertos, en plural:

> Terminado que fue el combate aparentemente por el enemigo, me comuniqué con tierra, por orden del señor comandante de la corbeta *Unión* con el fin de que fuesen a su bordo botes o lanchas para poner en tierra muertos y heridos que tenía a bordo, lo que efectué sin demora; pues se preparaba para zarpar en la primera oportunidad que se presentase, como US. ha visto la salida de la corbeta, del puerto sin novedad, protegida por el *Manco Cápac* y lancha *Alianza*.

Ya que no hubo bajas entra la oficialidad, el otro muerto y los otros heridos o bien fueron de la Plana Menor de la corbeta o bien personal

de tierra (del que se tratará en el capítulo 5). En los buques chilenos no hubo bajas.

A bordo de la *Unión*, según el testimonio de Horta citado por Carvajal, tanto Villavisencio como el Capitán de Corbeta graduado Emilio Benavides, tercer comandante, animaban a la tripulación (el último probablemente a los artilleros, pues Horta apunta que dirigía el paso de los proyectiles de los pañoles a la cubierta). La tripulación en efecto estuvo entusiasta, como ya hemos visto y lo comprueba también la siguiente anotación del Teniente 1º graduado Arnaldo Larrea, oficial de guardia, también reproducida por Carvajal (2013):

> Durante el combate el entusiasmo de los tripulantes del buque fue como debe esperarse a pesar de la seguridad de que nuestros proyectiles harían poco daño al enemigo. Los vivas a la Patria, dado[*s*] por todo el mundo en cubierta, se sucedían a la caída o al paso inmediato de los buenos tiros del enemigo cuya certeza nos hace lamentar la probable pérdida de valientes que dejamos encomendados a la benéfica y humanitaria institución honor de nuestro siglo: las ambulancias.

También Villavisencio en su parte del 20 de marzo afirma que pese a las averías, al zarpar a las 5 de la tarde del 17 de marzo tuvo en cuenta la intrepidez de todos sus "valerosos y decididos subordinados para hacer en la mar la defensa del buque a costa de todo sacrificio". Destacó el empeño, patriotismo y valor de los maquinistas y recomendó además "el comportamiento de todos los demás individuos de la dotación que, llena de entusiasmo y estimulados con el ejemplo de sus superiores, cumplían abnegadamente con sus deberes".

Mayores detalles sobre el escape de la *Unión* los proporciona el Coronel Néstor Gambetta (1982b), autor que refiere lo siguiente:

> El Comandante Villavisencio, que a la sazón tenía 38 años de edad, se encuentra conversando con los jefes de la plaza y del *Manco Cápac*, cuando el vigía da la voz: "Un bote pasa del *Matías Cousiño* al *Cochrane*"; y vuelve el vigía a anunciar al poco rato: "Un bote pasa del *Huáscar* al *Cochrane*… Comprendiendo Villavisencio la situación que se le presenta inesperadamente, dice a quienes lo rodean: "Los Comandantes de la Escuadra

> enemiga se reúnen en el *Cochrane*, es el momento de partir"… Los visitantes se despiden, y Villavisencio agrega… "o me friegan o salgo…", resolución muy distinta por cierto, a la de Vicuña Mackenna, que no ve en el héroe otra decisión que la de "rendirse o varar".
>
> Se producen momentos dramáticos al partir, Villavisencio sabía que todo dependía del arrojo, de la valentía de la tripulación, fatigada y falta de alimentos, a esa misma tripulación a la que reunió el Segundo Comandante de la *Unión*, Comandante don Arístides Aljovín, hombre de temple de acero, para preguntarles… "Muchachos, ¿quieren ustedes morir en tierra o en el mar…?", obteniendo esta forme contestación unánime… "¡En el mar! ¡En el mar!" "Entonces –agregó Aljovín–, nos vamos…". Los Comandantes de las naves chilenas cometieron la grave falta, frente a la calidad de un marino como Villavisencio, de reunirse en Consejo a bordo del *Cochrane* por orden del Jefe Comandante J. J. La Torre, con el propósito de resolver "sobre la mejor manera de tomar colocación en la noche para intentar un resultado definitivo respecto a la *Unión*".

Pensamos pues que esto ocasionó que pasando los años el marinero Ruiz se confundiera y situara la pregunta de Aljovín antes de la entrada a Arica, como parte de una disputa con Villavisencio, mientras en el relato de Gambetta aparece más bien como algo parecido a una arenga antes de emprender el regreso. Lo de "morir en tierra" probablemente tiene relación con el telegrama del Contralmirante Montero para varar la nave en caso de no poderla salvar, que recibió el Coronel José de la Torre, Jefe de Estado Mayor del Primer Ejército del Sur, presente en Arica el 17 de marzo de 1880. Sigamos ahora a Vegas (1973):

> 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 jugarnos 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* solo salió dando apenas 10 nudos por las averías en la máquina. Los enemigos habían cometido la torpeza de situarse a un solo lado de la bahía y nunca creyeron que el ilustre buque peruano se aventurase a salir a plena luz del día.

Por último, cabe añadir que tanto al entrar como al salir del puerto la corbeta fue ovacionada. Melo (1911) apunta que esta

> pudo llegar sin peligro al fondeadero entre los hurras estrepitosos y entusiastas de los tripulantes de los buques neutrales que, llamados por los primeros en reconocerla, subían alborozados a cubierta para convencerse por sí mismos de la realidad que se les anunciaba.

Y añade lo siguiente: "El entusiasmo que produjo este arribo, al divulgarse en la población, no es fácil de describir […] el heroísmo hace vibrar las fibras más íntimas del alma". El escritor Víctor Mantilla (1902) lo describe así:

> No quedó en tierra una bandera que no se izase cuando la gallarda nave detenía su carrera al pie del morro. Ningún hombre faltó a la cita del muelle para darle la bienvenida con un hurra gigante, formidable, como formado por todos los vientos de la tierra y grandioso como un salmo.

El dato discordante lo dio *La Opinión Nacional* del 23 de marzo de 1880 (citada por Carvajal), pues afirmó que en el buque de guerra británico *Shannon* se "recibió con cierta indiferencia la entrada de la *Unión*", por contraste con lo que sucedería en la salida, a decir de esta y otras fuentes.

En efecto, la *Unión* burló a sus perseguidores pegada a la costa y "en medio de los vivas y aclamaciones entusiastas de la multitud de gente que coronaba el morro y demás lugares cercanos", según apuntó Villavisencio (en Carvajal, 2013) en su parte ya aludido. Un editorial del periódico *La Sociedad* (rebotado en *El Peruano* del 24 de marzo de 1880 y citado por Carvajal) menciona que la corbeta salió "entre los atronadores vivas al Perú y despidiéndose de todos los habitantes de Arica". Consigna Carvajal que el 23 de marzo los periódicos *La Patria*,

La Opinión Nacional y *El Nacional*, todos de Lima, informaron del arribo al Callao del *Shanon*, procedente de Arica. Los tres coinciden en que la tripulación del *Shanon* quedó admirada por la hazaña y que subió a las jarcias para saludar a la *Unión* a su salida; tanto *La Patria* como *La Opinión Nacional* mencionan que lanzaron un hurra, mientras *El Nacional* dice que saludaron "a la intrépida oficialidad y marinería de la *Unión*". Melo agrega que "las tripulaciones de los buques neutrales aplaudían con incontenible entusiasmo, asomados los hombres a las bordas, al castillo, a las portas". Semejante es la versión de Mantilla (1902):

> Al pasar junto a los buques neutrales, las tripulaciones de estos, encaramadas en las escalas de los mástiles, cubriendo la arboladura, lanzaron hurras estrepitosos, palmoteando, al mismo tiempo que las banderas de popa saludaban, bajando y subiendo tres veces consecutivas.

Curiosamente, el relato del marino Rudolph de Lisle (2022), testigo de los hechos a bordo del *Shanon*, no consigna ello pero sí algunos datos que en parte se complementan con los ya mencionados:

> El proyectil que alcanzó su chimenea y estalló sobre el cañón mató a dos hombres, hirió peligrosamente a trece y causó heridas a otros trece. Desembarcó a sus muertos y a sus hombres gravemente heridos antes de partir. El *Cochrane* fue alcanzado cuatro o cinco veces, pero a tal rango que el daño causado fue nulo. Un proyectil entró a popa de la batería y estalló, pero no mató a nadie; otro atravesó el cuarto de cartas. El *Huáscar* fue alcanzado, pero no dañado. Su nuevo trinquete, inútil en el mejor de los tiempos, fue alcanzado por el *Manco Cápac* y ya ha sido removido.

Tras admitir la habilidad con que escapó la corbeta, añade que en la mañana del 18

> llegaron el *Angamos* y el *Blanco*, preparados para regodearse en la destrucción de la *Unión*, a la que creían atrapada como una rata en un hueco, pero, para su sorpresa, encontraron que el pájaro había volado. Se retiraron entonces de vuelta a Ilo.

La corbeta arribaría de regreso al Callao el 19 de marzo a las 11:45 de la noche, según Carvajal (2013).

En Lima la prensa elogió la valentía y el heroísmo de los tripulantes de la *Unión*, según se aprecia en las citas que presenta Carvajal. Este autor reproduce (tomada de *El Nacional* del 22 de marzo) un acta de la reunión ciudadana presidida por el Alcalde del Callao, José R. Fonseca, en la noche del 21 de marzo en cuyo primer punto se acordó solicitar a Piérola que premiara a Villavisencio, sus oficiales y tripulación; y en cuyo segundo punto se dispuso expresar su reconocimiento a los mismos por su "audaz y heroico comportamiento". Asimismo cita Carvajal la anotación del oficial de guardia, Teniente 1º graduado Arnaldo Larrea, según la cual el 28 de marzo una comisión de la Municipalidad del Callao entregó el acta a Villavisencio. Para entonces ya había habido también una felicitación oficial del gobierno, pues el 23 de marzo la Orden General del Estado Mayor General de los Ejércitos consignó que Piérola rendía homenaje al patriotismo, valor, inteligencia y "distinguido comportamiento observado por los tripulantes de la corbeta nacional *Unión*" (fue publicada al día siguiente en *El Peruano*, Carvajal reproduce una parte). Finalmente, desde el Cuzco, el 30 de abril el prefecto Mariano Jiménez escribió a Villavisencio para felicitarlo así como a la "digna y valiente oficialidad y tripulación" de la corbeta (esta carta fue publicada en *El Peruano* del 14 de mayo y la reproduce Carvajal).

También Villar volvió a expresar la satisfacción de Piérola respecto a la tripulación de la corbeta. Lo hizo en un oficio al Comandante General de Marina fechado el 7 de abril, publicado el 13 de abril por *El Peruano* y que reproduce Carvajal (2013), en el cual felicitaba en general al Cuerpo General de la Armada y en particular a la dotación de la *Oroya* que bajo el mando del Capitán de Navío Toribio Raygada había realizado una incursión del 30 de marzo al 8 de abril (esta fecha de arribo al Callao no se contradice con la del oficio, pues el 7 el transporte había recalado en Pisco y el capitán de dicho puerto había enviado un telegrama a Lima sobre el éxito de la misión). Tras haber dejado carga y pertrechos en la caleta Chira, cerca de Ocoña, el transporte había llegado hasta el puerto boliviano de *Tocopilla*, capturado en él a la lancha *Duende* y perseguido al vapor *Taltal*, que vararía para no ser apresado, como también habían varado los lanchones de aquel puerto. En dicho oficio se elogia la decisión

y patriotismo de la dotación del *Oroya* y se promete que el gobierno recompensará tales acciones:

> La conducta observada por tan buenos servidores de la nación y la de los tripulantes de la corbeta *Unión*, que rompiendo el bloqueo sostenido en Arica por las fuerzas más poderosas del enemigo, han probado de cuanto es capaz el patriotismo, no dude US. que será atendida por S. E. el Jefe Supremo.

Inicios del bloqueo del Callao

Sin embargo, los tripulantes de la *Unión* no solamente recibían felicitaciones: durante la madrugada del 10 de abril recibieron la visita sorpresiva de la torpedera chilena *Guacolda*, que falló en su intento de hundir a la corbeta gracias a la previsión de haberse colocado una palizada con redes, en la cual explotó el torpedo de botalón que llevaba la lancha. Según el oficial de guardia, Teniente 1º graduado Arnaldo Larrea, la *Unión* respondió con fuego de ametralladoras y rifles y un par de tiros de cañón, mientras el *Oroya* apoyó con fuego de rifles. El Teniente Goñi, comandante de la *Guacolda*, reportó que se le abrió fuego desde la dársena y desde dos o tres buques, y que únicamente fue impactado por balas de rifle, que no dañaron a la lancha. La versión del Almirante Petit Thouars, francés, dice que la *Unión*, el *Chalaco* y el *Oroya* dispararon con rifles, mientras el Teniente Madan, británico, afirma que respondieron con fuego de fusiles y ametralladoras la *Unión*, el *Atahualpa*, el *Chalaco* y el *Oroya*. Todas estas informaciones las recoge Carvajal (2013). Por su parte, el Teniente De Lisle (2022), testigo a bordo del *Shanon*, anotó lo siguiente:

> Justo antes de la primera luz del día, una fuerte explosión se escuchó a bordo. Inmediatamente o al minuto siguiente, fue seguida de disparos muy rápidos provenientes de la *Unión* y el *Oroya*. La explosión tuvo lugar más cerca de la *Unión* e inmediatamente luego se vio cómo se retiraba en dirección al mar una pinaza a vapor o un bote torpedero. Los disparos volaban sobre nosotros con mucha rapidez y tanto el *Hansa* como el *Decrès* fueron alcanzados. Conforme amaneció, se hizo visible el humo de buques al SO y pronto hicieron su aparición el *Blanco*, el *Huáscar*, el *Angamos*, la

Pilcomayo y el *Matías Cousiño*. Los chilenos habían enviado un torpedero para destruir a la *Unión*, pero perdieron mucho tiempo antes de distinguir cuál de los buques era la *Unión*. Estuvieron demasiado cerca de la *Alaska* una o dos veces y terminaron capturando a un pescador y, bajo la amenaza de dispararle, consiguieron que les señale a la *Unión*.

Desafortunadamente para los chilenos, la *Unión* tenía en su lado de mar una estacada defensiva. El torpedero, oyendo que se estaba tocando diana, sospechó que sería atacado y decidió apurar su ataque. Eso hizo y entró en contacto con la empalizada y, cuando el oficial a cargo apretó el disparador, solo tuvo como resultado sacudir fuertemente a la *Unión* y ser calurosamente recibido.. Si es que el torpedero no hubiera tenido una prisa tan desesperada por disparar, habría notado que la *Unión* solo estaba protegida por una banda y que estaba fondeada a cierta distancia del muelle. El torpedero escapó sin recibir daño y la *Unión* fue puesta detrás del muelle, lo mismo que el *Atahualpa*. Casi inmediatamente después, el almirante chileno envió un buque con bandera de tregua para notificar el bloqueo a las autoridades en tierra y a los buques neutrales.

El incidente con el pescador lo menciona también Carvajal (2013), quien se basa en los partes de Goñi y del Contralmirante Galvarino Riveros. Un bote pescador, de los muchos que salían a esa hora a faenar, advirtió la presencia de la *Guacolda* a las 4:15 de la mañana y se dirigió hacia el muelle, de lo que Goñi dedujo que iba a dar aviso; cuando la *Guacolda* recorría el fondeadero en busca de la *Unión*, chocó a las 5 de la mañana con un bote pesquero y lo hundió, a la vez que se le dañó un botalón. Los pescadores de este bote fueron rescatados y luego amenazados para dar la ubicación de la *Unión*, según Riveros (en Carvajal, 2013). Cita además Carvajal la declaración dada en la capitanía de puerto por el sargento del gremio de pescadores del Callao y publicada en *La Patria* el mismo 10 de abril, según la cual la embarcación hundida por la colisión con la *Guacolda* era una canoa tripulada por Julián Torres, su hijo Pablo Torres y su nieto Hilario Flores, quienes efectivamente fueron amenazados; viendo dicho apresamiento, todos los pescadores bajo el mando de Nicolás Espicha siguieron con sus canoas a la *Guacolda*, pero esta huyó a mayor velocidad y abriendo fuego. Más allá de que los Torres y Flores cedieran a la amenaza, lo que debe destacarse es el patriotismo

y solidaridad del gremio de pescadores tanto al intentar dar aviso como al procurar cazar a la torpedera enemiga.

Sin embargo, algunos pescadores extranjeros pronto entraron en comunicación con los bloqueadores. Refiere Carvajal (2013) que el 12 de abril el Comandante General de Marina ordenó al Capitán de Puerto que se redoblase la vigilancia pues el comandante del *Rímac* había capturado a algunos italianos por ello, pero que el Capitán de Puerto contestó que le faltaban doce marineros más para poder cumplir con la ronda que le ordenaba para el 13 de abril con dos embarcaciones a remo. Llegado el 13, el hecho se repitió con los fleteros italianos Francisco Salice, Vicente Avantancelo y Vicente Ditta, y el austriaco José Roca. Es interesante el oficio del Comandante General al Juez de Crimen que reproduce Carvajal (2013):

> Estos individuos violando la prohibición que les hizo el capitán de puerto, pues los notificó reuniendo a todo el gremio, fueron aprehendidos de regreso de las naves enemigas, como verá US. por el parte original del comandante del transporte *Chalaco* y elevación al Mayor de Órdenes del Departamento, que le remito adjunto a la presente comunicación.
>
> Registrados por el jefe del batallón Guarnición de Marina, bajo cuya custodia los puso durante la noche, con objeto de ver si se les encontraba algunos papeles que pudieran infundir sospechas de otro género, se les encontró los valores que constan en las dos relaciones adjuntas, los que he dispuesto sean depositados en la Comisaría de Marina, en la forma que US. verá por la adjunta relación [no ubicada].
>
> En cuanto a las dos embarcaciones Nº 18 y 24, quedan también a disposición de US.
>
> No habiendo observado los mencionados individuos la conducta que les correspondía con respecto al enemigo, cree esta Comandancia General, que se han hecho criminales y que US. debe abrirles el juicio respectivo.

El problema continuaría, pues el 26 de abril el Capitán de Puerto informaba al Comandante General que a pesar de haberse ordenado despejar la rada quedaban varios pontones de italianos que pretextando que vivían en ellos llevaban sus botes y traficaban de noche y hasta de día. Comenzado el bloqueo del Callao el 10 de abril de 1880, duraría hasta

enero de 1881. Grande fue el protagonismo que les cupo a las pequeñas embarcaciones que defendieron la bahía del Callao. Mediante oficio de fecha 19 de abril de 1880, el Comandante General de Marina solicitó a Villar que las lanchas se agrupasen en la organización denominada "Fuerzas Sutiles". La creación oficial de las Fuerzas Sutiles se dio mediante un oficio del Comandante General de Marina al Mayor de Órdenes (Capitán de Navío Emilio Díaz) de fecha 21 de abril; las componían la torpedera *República* y las lanchas a vapor *Arno*, *Urcos*, *Independencia*, *Tocopilla*, *Resguardo* y *Capitanía*, bajo el mando del Capitán de Navío graduado Ricardo Cavenecia (en realidad no asumió; en julio sería nombrado el Capitán de Fragata Patricio Iriarte). Las lanchas no tenían dotación propia, sus tripulantes venían de los buques y su tropa embarcada pertenecía al batallón Guarnición de Marina.

La tarde del 22 de abril ocurrió el primer bombardeo chileno al Callao. Storace (1971) anotó que los fuegos del enemigo prontamente recibieron respuestas de las baterías y la *Unión* "tras un ¡viva el Perú! y con el mayor entusiasmo, tanto en tierra como a bordo". Por parte de Chile participaron el *Huáscar*, el *Angamos* y la *Pilcomayo*, que resultaron ilesos. Del otro lado, según los informes peruanos citados por Carvajal (2013), hubo cuatro heridos (tres civiles, uno de ellos de gravedad, y Zenobio Noel, tripulante de la lancha *Arno*) y un muerto que lo fue por accidente, no por el fuego enemigo. El infortunado fue el artillero de preferencia John Grand, inglés que sirviera en el *Huáscar* y que posteriormente participaría en la doble ruptura del bloqueo de Arica a bordo de la *Unión*. Carvajal, basado en la anotación del libro de guardias, explica que se inflamó el saquete de pólvora al cargar el cañón de popa, Grand resultó herido y le mutilaron el brazo; por la gravedad de sus heridas fue enviado a una ambulancia en tierra, donde murió y fue llevado al cementerio Baquíjano. Extrañamente, Storace en su anotación del 22 de abril no refiere la muerte de Grand. Según las fuentes que cita Carvajal, hubo daños de poca consideración en la *Unión*, el *Rímac*, el *Marañón* y el *Meteoro*, mientras en el *Chalaco* quedó un forado en un costado que sería taponeado el "4 de mayo, gracias a la eficiencia en el trabajo del 1º maquinista Juan Randall, aunque el Comandante General de Marina recomendaba el ingreso a dique para concluir una reparación perfecta". Hubo también daños en instalaciones civiles y militares.

A su vez, Yábar (2001) reproduce el parte del comandante de la *Arno* (Teniente 1º Vicente Espinosa), fechado al ancla en el Callao el 22 de abril de 1880 y dirigido al Capitán de Navío Emilio Díaz:

> Me es honroso poner en conocimiento de VS que el día de la fecha a las 2h 5m p.m. la escuadra enemiga rompió sus fuegos sobre la población habiendo estallado la primera bomba dirigida por el monitor *Huáscar* sobre la cubierta del expresado a la parte de proa, habiendo roto una cabilla de la rueda del timón, una parte de la regala del buque e hiriendo mortalmente al carbonero Senovio Noel, el que habiendo yo pasado la voz al vapor *Oroya* para que lo recogiese por no tener como auxiliarlo a bordo de este de mi mando; lo hizo, cuyo individuo murió pocos minutos después…

Con esto los muertos peruanos del 22 de abril se elevarían a dos. En la madrugada del día siguiente, 23 de abril, las Fuerzas Sutiles y el Guarnición de Marina tuvieron su bautizo de fuego. Se enfrentaron las torpederas chilenas *Janequeo* y *Guacolda* con la lancha *Urcos*, que tuvo apoyo de fuegos (de ametralladora y fusilería) de la *Unión*, el *Atahualpa* y pontones, desde el fondeadero, y de las tropas del Guarnición de Marina y del batallón Lima Nro. 61 desplegadas en el muelle dársena. En la *Janequeo* un timonel fue levemente herido por metralla que perforó el blindaje, disparada por el cañón de la *Urcos*, y una chimenea quedó con perforaciones de balas de fusil. En la *Urcos*, una explosión ocasionó heridas a seis: Alférez de Fragata Domingo Valle Riestra (comandante de la *Urcos*), marinero Andrés Ferreros (en el brazo derecho, según Carvajal, que lo llama "Ferrero") y soldados del Guarnición de Marina Santiago Berríos (gravemente), Juan Morales ("Juan de Dios", según Ortiz y Castañeda y Silverio Flores ("Silvino", según Ortiz y Castañeda). Los tres soldados pertenecían a la cuarta compañía de dicha unidad, según Ortiz y Castañeda. No queda del todo claro si la explosión fue de una granada de mano arrojada desde la *Janequeo* o de un torpedo de botalón Mc Evoy accionado desde dicha torpedera antes de tiempo. A decir de los tripulantes de la *Urcos*, se trató de un torpedo; así lo informó Villavisencio, citado por Yábar. Por cierto, este autor presenta un cuadro con la dotación de la *Urcos* en febrero y en abril-setiembre de 1880 y puntualiza que tenía tripulación propia. En febrero, así como en abril y

mayo, su tripulación era la siguiente: José Cardoso (patrón), Juan Antonio Masay (cuarto maquinista), James Jeffris (fogonero), Camilo Chauca (marinero) y Andrés Ávalos (marinero).

A propósito de torpedos, un día después (24 de abril), hubo una doble desgracia debido a sendas explosiones en tierra por trabajos de los torpedistas: en el Callao, una donde murió el Teniente Coronel Pedro Ruiz Gallo y resultaron heridos dos de sus colaboradores; y en Ancón, otra donde murieron el Alférez de Fragata Manuel Gil Cárdenas y unos marineros. En el caso de Ancón, las víctimas fueron quienes debían operar un bote con una carga explosiva preparada por el ingeniero Manuel Cuadros Viñas, quien coordinaba directamente con Piérola y también con el Capitán de Fragata Leopoldo Sánchez Calderón, Subdirector de Marina y encargado de una sección de torpedistas. Según Carvajal (2013) y Yábar (2001), junto con Cárdenas murieron 4 marineros, Elías refiere 8 y el Alférez de Fragata Carlos Bondy, citado por Yábar, afirma que fueron 3. En cualquier caso, esto no arredraría al personal torpedista, como veremos.

Elías (en Storace, 1971) comenta que desde el 24 de abril por varios días se ocupó el personal de la *Unión* de preparar sacos de arena para defender el buque. Al día siguiente Storace (1971) pasó a la lancha *Lima* para reconocer la máquina y los hornos; fue asignado como primer maquinista y recibió a un ayudante de máquinas (él dice "practicante") como segundo. Probó la lancha fuera del puerto y supo así que su andar era de 8 millas. El 26 y el 27 volvió Storace a la *Lima* para limpiar la máquina y lavar la pintura. Asimismo, comenta Yábar (2001) que el 27 de abril el Teniente 1º Vicente Espinosa, comandante de la lancha *Arno*, contrató por seis meses a los fogoneros Thomas Smith y Edward Graham. Mientras unos se incorporaban, otros salían: el 23 se había dado licencia final a varios tripulantes de la *Unión*, entre ellos los dos marineros llamados John Brown, según refiere Elías.

El segundo bombardeo del Callao se produjo el 10 de mayo. Anota Storace (1971) que el combate empezó a la 1:30 de la tarde y duró hasta las 5, "en ocasión cuando nosotros remolcábamos hacia fuera al monitor *Atahualpa* con el vaporcito *Lima*, actitud que atemorizó a nuestros enemigos, que se retiraron". Del lado chileno participaron el *Huáscar*, el *Blanco* y la *O'Higgins*; el primero recibió tres impactos de

los que uno fue grave pues entró bajo el blindaje, el primero se retiró pronto posiblemente impactado y el último perdió una embarcación y, según la versión peruana, salió escorado. Del lado peruano se hundió el bergantín *Saucy Jack* (presa tomada por el *Huáscar* en 1879) y tanto la *Unión* como la *Oroya*, el *Rímac*, el *Limeña* y el *Marañón* recibieron daños leves, que incluyen el hundimiento de un bote del *Limeña*; también hubo destrucciones y daños en casas y establecimientos. Las bajas (peruanas) fueron 3 muertos, 7 heridos graves, 27 heridos leves y 1 contuso. Correspondieron a la Armada 1 muerto, 4 heridos graves y 6 heridos leves: marinero J. M. Carrillo (muerto, del *Limeña*), primer calafate J. Ercelles (grave, del *Oroya*), pasabalas Mariano Ferrer (del cañón de popa de la *Unión*; grave según Carvajal, 2013), cargador Avelino Mendrel (del cañón de proa de la *Unión*; grave según Carvajal), cargador Manuel Vargas (del cañón de proa de la *Unión*; grave según Carvajal), guardiamarina J. J. Arbulú (leve, del *Limeña*), cabo de cañón Eugenio Hildare (del cañón de proa de la *Unión*; leve según Carvajal), artillero ordinario J. Chamabat (leve, del *Oroya*), marinero M. Medina (leve, del *Limeña*), marinero C. Videla (leve, del *Limeña*), grumete M. Ramos (leve, del *Limeña*). Para el caso de los heridos de la *Unión* hay más detalles pues Elías (en Storace, 1971) cita el apunte del oficial de guardia, Alférez de Fragata Carlos Rodríguez; este afirmó que Hildare, Mendrel y Vargas resultaron heridos por la inflamación de un saquete de pólvora y que Ferrer resultó herido por la astilla de una bomba que entró en la toldilla.

Respecto a Carrillo, anota Carvajal (2013) lo siguiente:

> Muerto por casco de bomba. Su funeral fue el mismo día, con honores de capitán. Conducido en hombros por compañeros del *Limeña* al Cementerio de Baquíjano. Ataúd envuelto en pabellón. Tuvo la escolta de soldados de la guarnición. El cortejo fue presidido por el Mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío E. Díaz, el comandante Otoya del transporte, capellán R. P. Espinoza de la *Unión*, el cura de la iglesia Matriz, Sr. Troncoso, brigadas de marineros al mando de sus oficiales. Cerraba el cortejo la Compañía Guarnición de Marina, encabezada por su banda de músicos. Pueblo enternecido y valiente.

Los cuatro heridos del *Limeña* lo fueron por un casco de bomba, lo mismo que ambos heridos del *Oroya*. La herida del grumete Manuel Ramos, del *Limeña*, no debió de ser tan leve, pues según Ortiz y Castañeda (2007) le tuvieron que amputar la pierna derecha. El caso del marinero Manuel Vargas Carrasco efectivamente fue grave, pues perdió un brazo, conforme dichos autores.

Por otra parte, Carvajal (2013) también cita al periodista Horta, según el cual Villavisencio junto con el segundo comandante de la *Unión*, Aljovín, y el tercero, Benavides, recorría la corbeta "animando a la tripulación, a pesar de que esta por sí sola no necesitaba emulación para batirse con esa bizarría de que ha dado ya elocuentes pruebas".

Además, en tierra hubo también personal de la Plana Menor. Por ejemplo, 24 marineros sirvieron en el fuerte Ayacucho, según Carvajal.

Yábar (2001) comenta lo siguiente: "Llama la atención cómo los chilenos lograron enterarse de las averías que causaron sus disparos, signo evidente de una furtiva comunicación con tierra y de la presencia de sus espías en puerto". Agréguese que además de las averías, según los partes chilenos que cita Yábar hubo 40 bajas peruanas, por lo cual como dice este autor el número real de bajas (38) "se aproxima al mencionado por los chilenos". Todo esto muestra que las medidas dictadas desde abril respecto a los pescadores no fueron suficientes para cortar la comunicación en la bahía.

Al día siguiente (11 de mayo) moriría en el hospital de Bellavista el herido grave del *Oroya*, al que Ortiz y Castañeda (2007) registran como Juan N. Arcelles Pacheco (y no "Ercelles") con el rango o puesto de salonero; agregan que era paiteño. Una semana después, el 18 de mayo, se inauguró la batería 17 de marzo en el muelle dársena, establecida a iniciativa de Villavisencio y dotada por personal de la *Unión*. "En los días que siguieron, el personal de la corbeta se ocupó de ensacar tierra y continuar con la defensa de la nueva batería; lo mismo los carpinteros en los distintos trabajos de reparación del buque", afirma Elías (en Storace, 1971). Otras actividades eran mucho más reservadas: nos referimos al minado de la bahía del Callao, donde intervinieron ingenieros de la Secretaría de Fomento, en coordinación con la Secretaría de Marina, pues participó el personal de la Factoría Naval para fabricar piezas y partes y ensamblarlas a bordo de la barca *Adriana Lucía* (presa tomada en 1879).

En tal contexto, el 24 de mayo el Alférez de Fragata Pedro Bernales (que había dejado el servicio de la Marina de Guerra, se hallaba en la situación de indefinido) recibió órdenes de la sección especial de la Secretaría de Fomento encargada de la defensa submarina del Callao de salir esa noche con la lancha *Callao* a fondear dos minas a 6 mil metros del muelle dársena y a no menos de 26 metros de profundidad. Bernales coordinó con el Capitán de Navío Emilio Díaz, quien dispuso que la lancha *Independencia*, a cargo del Teniente 2º José Gálvez, y la lancha *Resguardo*, al mando del Teniente 2º Julio Benites, escoltaran a la *Callao* y que Gálvez tuviera el mando de la operación; les decía también que de avistar unidades enemigas suspendieran la tarea y evitaran cualquier combate. La primera tenía un cañón y una ametralladora, la segunda una ametralladora y la última no montaba ninguna pieza. Además de Gálvez, del Guardiamarina Emilio San Martín y el practicante de medicina Manuel Ugarte, en la *Independencia* había 13 tripulantes: 9 provenientes del *Atahualpa* (igual que la Plana Mayor) y 4 del *Rímac*. En la *Resguardo* había 9 tripulantes, provenientes del *Talismán*. La *Callao* contaba con cinco individuos desarmados cuya procedencia se ignora; recibieron dos rifles al salir. El personal del *Atahualpa* que se embarcó en la *Independencia* esa noche lo hizo voluntariamente, según lo hizo constar el Capitán de Navío Juan José Raygada, comandante del monitor, en un oficio al juez fiscal fechado el 14 de junio de 1880, que cita Carvajal (2013), de quien venimos tomando los datos; es interesante notar que Raygada se basaba en un "Libro Matriz" donde se registraban los datos personales de los integrantes de la dotación. Carvajal precisa que no han quedado estos libros en los archivos, "cuya consulta permitiría dilucidar muchas interrogantes sobre las tripulaciones de los buques durante la guerra".

Pasemos ahora al encuentro propiamente dicho, siguiendo a Carvajal (2013), Yábar (2001) y Zanutelli (1994). Tras haberse cumplido la misión, ya en la madrugada del 25 regresaban las tres lanchas cuando la *Independencia* advirtió luces de embarcaciones enemigas y abrió fuego de cañón. Se trataba de las lanchas *Janequeo* y *Guacolda*. Inicialmente no hubo contestación. Tras describir la *Independencia* un círculo y enrumbar hacia el dique, "avistaron dos humos de las lanchas enemigas que venían en demanda de la *Independencia*" según la declaración del marinero

Felipe Castillo, citado por Zanutelli. La *Independencia* utilizó entonces también la ametralladora y descargó además tiros de fusil y un cañonazo (tras una improvisar una reparación, pues la pieza se había desmontado) contra la *Guacolda*. La ametralladora de la *Independencia* también quedó inoperativa y el cañón se desmontó definitivamente tras aquel último disparo. Ambas lanchas chilenas alcanzaron a la *Independencia* y la *Janequeo* se dirigió con intención de abordarla (la voz de "al abordaje muchachos" fue escuchada cuando pasó a 20 metros del *Mayro*, según el testimonio de su patrón, el peruano Gil Campusano, reproducido por Zanutelli), hasta darle un proazo en la popa. Campusano sintió golpes de fierro y un "¡Viva el Perú!". Dice Zanutelli (1994):

> Lo que se armó entonces fue una lucha cuerpo a cuerpo. Para defenderse de los asaltantes, los marineros utilizaban sus rifles Remington y las carabinas Henry. Eleuterio Medina, dando vivas al Perú hacía fuego contra los chilenos, mas fue herido; cuando cayó al agua su compañero Rivera le alcanzó un pedazo de tabla para "que se ayudara a sostener".

Gálvez con apoyo de Ugarte arrojó un torpedo (una carga de pólvora) cuando la lancha enemiga tocaba la suya y para no esperar el tiempo que tardaba la mecha disparó dos veces con su carabina Wínchester, con lo que consiguió detonar la carga. A decir de Campusano, la explosión se sintió "uno o dos minutos después de estar atracadas las lanchas". El fogonazo cegó al mayordomo Ramón Caso por darle en la cara; caído al mar por la onda expansiva, lo rescató "un bote que lo llevó al *Mayro*, donde le curaron la cara con aceite" para después desembarcarlo, según cita Zanutelli (1994). Casi a la vez un torpedo de botalón fue aplicado por la *Janequeo* bajo la popa de la *Independencia*. Como consecuencia de la doble explosión se hundieron ambas embarcaciones, la chilena después de haber intentado avanzar. La *Resguardo* a 400 metros daba apoyo de fuegos de fusil y ametralladora, pero esta dejó de operar después de la desaparición de la *Independencia*; quedando poca munición de fusil, la *Resguardo* optó por pegarse a la costa, primero con intención de vararse en caso de ser perseguida, y luego permaneciendo cerca de la batería Rímac. Después se dirigió al muelle en procura de municiones y en el trayecto se encontró con la *Callao*; esta última había devuelto a

la *Independencia* sus fusiles antes de emprender el regreso. Las lanchas de ronda *Urcos* (con tripulantes de la *Limeña*) y *Arno* (con tripulantes del *Chalaco*) salieron después, a cargo de los tenientes primeros Manuel Cosme de la Haza y Alejandro Roldán respectivamente; llegaron a trabar combate con disparos de cañón, ametralladora y rifle, pero la *Guacolda* huyó favorecida por su mayor andar, llevando a remolque un botecito.

Respecto a las bajas, cotejando las listas de Carvajal (2013), Yábar (2001), Ugarte y Chamorro (1965) y Zanutelli (1994) tenemos que fueron las siguientes: tres muertos (Guardiamarina Emilio San Martín, Practicante de Medicina Manuel Ugarte y timonel de combate Andrés Gauden), un herido grave (Teniente 2º José Gálvez), tres heridos (mayordomo de segunda cámara Ramón Caso -quemado en la cara y contuso en la cabeza-, marinero Francisco Villalba -tuerto del ojo derecho, Ugarte y Chamorro lo pone como artillero- y fogonero Sebastián Herrera -herido en el ojo derecho-), dos contusos (marineros Eduardo Rivera y Felipe Castillo) y seis prisioneros (marineros Eleuterio Medina, Maximiliano Mondragón, Pablo Villanueva, maquinista Pedro Falcón, ayudante de máquinas José A. Grandall y fogonero Diego Martínez) de la *Independencia*; y dos fogoneros muertos, un soldado herido grave y un herido leve (Teniente 1º Manuel Señoret) de la *Janequeo*, comandada por el último y con una dotación total de 16 hombres. La *Independencia* contaba con igual dotación: 16 hombres, según vemos en la obra de Yábar. Además de los ya mencionados, la completaba el cabo de mar John McDonald (estadounidense, artillero según Ugarte y Chamorro). Ortiz y Castañeda (2007) señalan también la presencia en la lancha *Independencia* del cuarto maquinista Francisco Lecaros durante el combate del 25 de mayo de 1880, pero no aparece en las otras fuentes consultadas. Sobre McDonald y otros rescatados, Ugarte y Chamorro (1965) consigna lo siguiente:

> Felipe Castillo, que fue privado de un culatazo en el cráneo, volvió en él a consecuencia de la explosión del torpedo y pudo asirse de algún fragmento de su embarcación. Este marinero tras penoso esfuerzo pudo llegar hasta la goleta *Amistad* y comunicar a su capitán de lo que acababa de ocurrir. Se destacó entonces algunos botes del *Amistad* y del *Mayro*, los cuales auxiliaron a algunos náufragos peruanos. También se salvaron el marinero Eduardo Rivera y el artillero Juan Mac Donald, ambos del *Atahualpa*.

Los heridos fueron atendidos en el hospital de sangre de Baquíjano.

Asimismo, las informaciones tomadas en la misma madrugada del 25 por las lanchas *Callao*, *Urcos* y *Arno*, recogidas por Carvajal, indican que efectivamente hubo apoyo por parte de los buques mercantes *Laura* y *Mayro* y que se trató de seis náufragos peruanos. Según la versión del patrón de la goleta *Amistad*, el constructor naval español Antonio Fernández, reproducida por Zanutelli (1994), vertida durante el proceso en junio, tras la detonación se escucharon voces de la lancha chilena que había quedado sin gobierno y consiguió acercarse a las embarcaciones neutrales (antes de irse a pique). Sigue así:

> En estos momentos sintió voces de náufragos que decían "Socorro que somos del *Atahualpa*". A estas voces arrió su bote y con dos marineros recogió a John Mc Donald y Sebastián Herrera que estaba con un ojo vaciado; se puso a prodigarles los socorros que estaban a su alcance y mandó el bote a ver si encontraba más náufragos, el que después de un rato regresó con dos más cuyos nombres no recuerda y que estaban levemente heridos; que Mc Donald le avisó que habían dos en el *Mayro* gravemente heridos a los que les mandó auxilios y abrigos de los que pudo disponer; que en estas atenciones le daría las cinco y cuarto de la mañana; embarcó los dos gravemente heridos que estaban en el *Mayro* con los que se dirigió a tierra a entregarlos a las autoridades.

El testimonio del patrón de la *Mayro*, citado por Zanutelli (1994), resulta concurrente, pues tras narrar el encuentro y referir la explosión, agrega:

> Momentos después se oyó voces pidiendo auxilio a su buque, que fueron dos los que llegaron a nado y con su chalana recogió del agua a otros dos que estaban heridos gravemente a los que procuró auxiliar con todos los recursos que podían disponer; que después los entregó al patrón de la goleta *Amistad* para que los entregara a la autoridad.

A partir de la información recogida por Carvajal y Yábar, se sabe además que Medina era iqueño; Mondragón y Martínez, paiteños; y Villanueva, limeño. Recuérdese además que según se ha visto en el capítulo 3, este último había combatido en Pacocha y seguía en el *Huáscar* al estallar la contienda en abril de 1879. Igualmente debe repararse en que

el cuarto maquinista Pedro Falcón combatió en la fragata *Independencia* en Iquique y después se halló en la *Pilcomayo* cuando fue apresada. A su vez, Zanutelli (1994) revisó el sumario y extractó los datos biográficos de los tripulantes de la lancha *Independencia*:

> Timonel de combate Andrés Gouden, natural de Francia, hijo de Alfredo y de María, de 21 años, soltero. Embarcó voluntario el 13 de junio de 1879. Falleció el 25 de mayo de 1880.
>
> Marinero Maximiliano Mondragón, natural de Paita, hijo de Baltasar y Manuela, de 18 años, soltero. Trasbordado de la fragata *Apurímac* como ayudante de condestable por orden suprema el 21 de marzo de 1879. Pasó a la de marinero por haberse suprimido esa plaza el 15 de mayo de 1880. Cayó prisionero el 25 de mayo de 1880.
>
> Marinero Eleuterio Medina, natural de Ica, de 16 años, soltero, hijo de José y Leandra. Embarcó voluntariamente el 12 de setiembre de 1876. Cayó prisionero el 25 de mayo de 1880.
>
> Marinero Pablo Villanueva, natural de Lima, hijo de Pablo y Manuela, de 25 años, soltero. Embarcó voluntario el 15 de abril de 1879. Cayó prisionero 25 de mayo de 1880.
>
> Cuarto maquinista Pedro Falcón, fue embarcado en el *Rímac* por orden de la Comandancia General el 5 de enero de 1880. Estuvo antes en la cañonera *Pilcomayo*,
>
> José A. Grandall, practicante de máquinas, destinado al *Rímac* el 12 de enero de 1880 por disposición superior.
>
> Fogonero Diego Martínez, embarcado voluntariamente en Arica el 27 de julio de 1879.
>
> Fogonero Sebastián Herrera, 23 años de edad, peruano, soltero, católico. Procedente del *Rímac*. Herido.
>
> Cabo de mar John Mc. Donald, 33 años norteamericano, soltero, católico. Procedente del "*Atahualpa*".
>
> Marinero Felipe Castillo, 20 años, peruano, soltero, católico. Procedente del *Atahualpa*. Ocupación a bordo de la lancha *Independencia*: pasar saquetes y proyectiles,
>
> Marinero Eduardo Rivera, 19 años, peruano, soltero, católico. Procedente del *Atahualpa*. Ocupación a bordo de la lancha *Independencia*: soldado.
>
> Marinero Francisco Villalva, 19 años, soltero, católico. Procedente del

Atahualpa. Guarnición de la lancha.

Ayudante de cámara Ramón Caso, 24 años, peruano, soltero, católico. Ocupación a bordo de la lancha *Independencia*: servidor de la ametralladora. Procedente del *Atahualpa*. Herido y asistido en el hospital.

Los periódicos de la época revisados por Carvajal (2013) se refieren al "combate desigual sostenido por los tripulantes de la lancha *Independencia*" (*La Patria*, transcrita en *El Peruano* del 28 de mayo de 1880) y destacan el sacrificio de Gálvez, Ugarte y San Martín. Incluso, refutando al periodista Horta, que en *El Nacional* del 31 de mayo escribió que el heroísmo de Emilio San Martín había sido olvidado, *La Patria* afirma que nuestro pueblo

> siempre recuerda con entusiasmo la memoria de sus buenos hijos y que hoy solo tiene palabras de admiración para Gálvez, Ugarte, San Martín y demás tripulantes de la lancha *Independencia*, como también el Supremo Gobierno que jamás olvida a los buenos servidores de la Patria.

Observa Carvajal "que los periódicos no hicieron alusión alguna al timonel Andrés Gauden, francés, que constituyó el trío de los muertos heroicamente en el combate". Llama la atención que incluso en el diario de Storace (1971) se repita la omisión, pues afirma que "la explosión afectó a la lancha peruana, causando la muerte de los arrojados Manuel Ugarte y San Martín, quedando gravemente herido el memorable héroe José Gálvez, el maquinista y varios marineros". Esto implica que Falcón además de quedar prisionero resultó herido.

Cuatro décadas después aparecería en *El Comercio* del 2 de noviembre de 1921 el artículo "Los médicos en la campaña naval de 1879" escrito por el Teniente 1º de Sanidad Federico León y León: en él hallamos mencionado al "marinero timonel Andrés Gauden" junto con Ugarte y San Martín. Este artículo sería reproducido por Jenaro Herrera en su monografía *La Universidad Mayor de San Marcos y la Guerra del Pacífico* (1929). Pero el hecho de mayor significación para rescatar al timonel francés del olvido vendría en 1981 cuando el buque cisterna de petróleo YO-171 transferido por la Armada de los Estados Unidos a la Armada Peruana es rebautizado como BAP *Gauden* (ACP-119).

Creemos que la omisión que la prensa de 1880 hiciera de Gauden se debió a que por la confusión Gálvez no estuvo seguro de quién fue el tercer muerto así como probablemente a su condición de extranjero y por tanto sin mayores contactos locales, y no al hecho de que fuera integrante de la Plana Menor. Decimos esto puesto que sí se señaló la actuación del marinero Pablo Villanueva. Así, en *La Opinión Nacional* del 28 de mayo (citada por Ugarte y Chamorro, 1965), Manuel Nicolás Corpancho escribió lo siguiente:

> El teniente Gálvez recuerda vagamente haber tocado el fondo del mar. Una vez sobre la superficie de las aguas, se le acercó el valiente y denodado marinero Pablo Villanueva, y abrazándolo, le dijo: Señor yo debo morir a su lado. El teniente Gálvez le suplicó lo desembarazase de su sobretodo pues le impedía nadar. Esta petición fue puesta en práctica por Villanueva.

El parte elevado por el Teniente 2º José Gálvez al Capitán de Navío Emilio Díaz (publicado en *La Patria* del 2 de junio y *El Peruano* del 4 de junio de 1880, reproducido por Paz Soldán (1884), Ahumada Moreno (1982) y Ugarte y Chamorro, 1965), fechado en Lima el 29 de mayo de 1880, refiere que al asumir el primero el mando de la lancha tuvo a sus órdenes a San Martín, Ugarte "y trece hombres más, entre maquinistas, timonel y gente de mar". Esto implica una mención tácita a Gauden. Más adelante hallamos estos detalles:

> El señor Ugarte y yo fuimos lanzados con la explosión al fondo de nuestra lancha y aunque yo quedé aturdido por el golpe, sentí que los enemigos nos hacían fuego con sus ametralladoras. A los pocos minutos, el agua inundaba los fondos de la *Independencia*, y comprendiendo que yo zozobraba, intenté desembarazarme del capote y ripa de abrigo que llevaba; el marinero Pablo Villanueva, que sólo había sufrido una ligera contusión me ayudó a desembarazarme de esas prendas, pues solo me hubiese sido imposible hacerlo. La *Independencia* se sumergió arrastrándonos consigo; mas por fortuna mía luego que tocó fondo pude con grandes esfuerzos llegar a la superficie, de donde fui tomado pocos momentos después por un bote chileno.
>
> […]
>
> No puedo dar razón segura de los daños causados al enemigo, pero por

> nuestra parte tengo la triste certidumbre de que hemos perdido al intrépido señor Ugarte, al guardiamarina San Martín y algún otro más pues, en el fondo de la *Independencia* había tres cuerpos, que sentí junto a mí al zozobrar la embarcación y que no habían podido salir.
>
> Deber mío es, Señor Mayor de Órdenes, recomendar al Supremo Gobierno, por el digno órgano de Ud., el buen comportamiento de los tripulantes de la *Independencia*, pues todos ellos cumplieron con valor su obligación, distinguiéndose el practicante señor Ugarte […]. También debo recomendar al marinero Pablo Villanueva que en momentos de zozobrar la *Independencia*, arrostrando los fuegos enemigos que se hacían sobre nuestras cabezas, porque las lanchas chilenas mucho más altas que las nuestras nos dominaban por completo, ofreció sacrificarse conmigo y contribuyó a salvarme la vida.

A su vez, Melo (1900) agrega en una primera versión que Gálvez habría "muerto ahogado sin el auxilio de otro náufrago, que pudo recostarlo de momento en un madero de su misma lancha", y en una segunda que Villanueva "contribuyó al salvamento de Gálvez, ayudándolo a desprenderse de su pesada ropa de abrigo y a desenredarse de las bancadas de la lancha, que los arrastraron hasta el fondo del mar". Asimismo, el comandante Vegas (1973) afirma que "Gálvez todo quemado, sordo y ciego en esos momentos hubiera perecido a no ser por la abnegación del marinero Pedro Villanueva". Ya en nuestros días, Carvajal (2013) considera "oportuno elogiar la conducta del marinero Pedro Villanueva" y Zanutelli (1994)escribe que Gálvez "hubiera encontrado por tumba el océano si un marinero de apellido Villanueva con riesgo de su vida, olvidando su propia condición de náufrago, no se hubiese preocupado por salvarlo".

El lector se preguntará cómo estaba Gálvez en Lima el 29 de mayo si había caído prisionero. Sucedió que el 27 fue entregado por la escuadra bloqueadora para que recibiera en tierra los cuidados médicos requeridos, pero con la condición de ser considerado como canjeable. El Capitán de Corbeta Pedro Gárezon fue el encargado de recibir a Gálvez en una lancha a vapor peruana. "Este, olvidando momentáneamente sus males, preguntó vivamente preocupado, por sus demás compañeros náufragos", apuntó *La Bolsa* (diario arequipeño) del 14 de junio de 1880, citada por Ugarte y Chamorro (1995). Al parecer basado en la misma fuente,

añade este autor que Gárezon recibió del *Blanco Encalada* informe sobre cuáles eran los demás prisioneros de la lancha *Independencia*, y agrega lo siguiente: "Se confirmaba pues, que quienes habían perecido la noche del 24, eran el Practicante Señor Ugarte, el guardiamarina Emilio San Martín y el Timonel Andrés Gauden".

Pero hemos visto que en su parte del 29 de mayo Gálvez (en Paz Soldán, 1884; Ahumada Moreno, 1982; Ugarte y Chamorro, 1965) no incluyó el nombre de Gauden ¿El cotejo demoró, no se le dio toda la información a Gálvez, sus heridas influirían en su confusión...? En todo caso, en el resumen de la sumaria investigación que se realizó acerca del combate del 25 de mayo, el Teniente 2º Gervasio Santillana (en Zanutelli, 1994) sí consignó en su integridad al trío heroico, pues escribió que desaparecieron "en tan gloriosa acción el guardiamarina Emilio San Martín, practicante de medicina Manuel S. Ugarte y timonel de combate Andrés Gauden". Yábar (2001) reproduce este resumen y explica que fue redactado entre el 21 y el 28 de junio de 1880. Pero tal resumen no se difundió en su momento, ya que las operaciones con minas y torpedos se manejaban en reserva.

Cuando Santillana finalizó su sumario, con fecha 28 de junio de 1880, calificó así la acción del 25 de mayo, según transcribe Zanutelli (1994): "Concluyo declarándola Eminentemente Heroica tanto por el comportamiento de los tripulantes de la lancha *Independencia* cuanto por el triunfo material de haber hecho perder al enemigo un elemento de guerra tan importante". En consecuencia, dispuso que a los tripulantes de la lancha *Independencia* se les recompensara con la condecoración militar por mérito colectivo creada por Piérola mediante el decreto del 26 de mayo de 1880 para los que tomasen parte en una acción notable: un escudo al brazo, de hilo de oro para los oficiales de mar y de seda para la marinería, con la inscripción "La República al mérito militar de [nombre del agraciado]", al anverso, y el lugar y fecha del hecho premiado, al reverso. Y específicamente para el marinero Pablo Villanueva dispuso Santillana que se le otorgara una de las pensiones mensuales de 50 incas (nueva moneda creada por Piérola en reemplazo del sol) que estipulaba el decreto del 26 de mayo. Yábar informa que el 28 de mayo Piérola promulgó otro decreto, en el que se instituyó como hecho honroso y digno de inscribirse en el Gran Libro de la República (creado por el

Dictador dos días antes para registrar los hechos notables realizados por los peruanos) el "combate de Pacocha, donde él justamente fue el líder, y otorgó la *Cruz de Acero de tercera clase* a toda la tripulación del *Huáscar*". Por tanto, a Villanueva le correspondía tanto la condecoración por Pacocha como aquella por haber combatido el 25 de mayo de 1880 en el Callao, más la pensión de 50 incas.

También se rindieron honores a uno de los caídos en el combate. Mientras los cuerpos de Gauden y San Martín no fueron hallados, el de Ugarte sí lo fue, pues varó el 29 de mayo en Bocanegra. Según indica Carvajal, basado en un artículo de *La Patria* del 1 de junio de 1880 rebotado en *El Peruano* del día siguiente, el 31 de mayo se oficiaron las exequias en el templo de La Merced, en Lima; la nutrida concurrencia incluyó una delegación de la tripulación de los buques.

Resta añadir que según el parte del doctor Távara fechado el 23 de junio de 1880 y reproducido por Zanutelli (1994), Ramón Caso se estaba recuperando en el hospital de Baquíjano y el fogonero Sebastián Herrera mejoraba de su herida en el ojo. Pero lo más llamativo es que refiera que Villalba, que había quedado tuerto, "después de combatidos los síntomas inflamatorios ha vuelto a prestar sus servicios a bordo". Varios meses pasaría hospitalizado el primero, según afirman Ortiz y Castañeda (2007); dichos autores consignan su nombre completo (Ramón Caso Castro), que era mayordomo de segunda cámara del *Atahualpa* y que se le expediría cédula de invalidez en 1921.

Fin del bloqueo de Arica

Antes de proseguir con las operaciones del bloqueo del Callao, veamos cómo continuaron y finalizaron las operaciones en Arica. En general, la *Alianza* se dedicó a patrullar. Una avería que producía escape de vapor se presentó durante el mes de abril, pero fue examinada por el primer maquinista del *Manco Cápac* (Thomas Colquhoum) y el tubo reparado a bordo del monitor; ello permitió que la torpedera zarpase en la noche del 2 de mayo para cumplir la orden del Coronel Francisco Bolognesi, jefe de la plaza de Arica, de atacar al blindado *Cochrane*. No se halló a esta nave, sí al transporte *Itata* en la madrugada del 3; pero no siendo el objetivo y considerándolo Fernández Dávila de muy "pequeña entidad",

no fue atacado, pues además ello delataría el plan. Se había presentado ya un nuevo escape de vapor en la noche, esta vez en la caldera, detectado por "el fogonero de guardia que atizaba la hornilla", según el parte de Fernández Dávila a Bolognesi del 3 de mayo. Por ello la *Alianza* regresaba a Arica, pero antes de llegar al puerto "la caldera reventó por completo" y la torpedera quedó al garete a ocho millas del puerto. Avistada la *Sorata*, se le hicieron señales y remolcó a la *Alianza*. Colquhoum (con permiso de Sánchez Lagomarsino) y los dos maquinistas de la torpedera (segundo maquinista Clodomiro González y cuarto maquinista Carlos Carranza) se reunieron en junta por orden de Fernández Dávila (Yábar, 2001),

> resultando del prolijo reconocimiento del tubo el cambiarlo totalmente por su mal estado con uno nuevo; a lo que se procedió inmediatamente a buscar los artículos y útiles para el efecto, y no encontrándose en el puerto de Arica lo que se necesitaba, tuve que marchar personalmente a buscarlos a Tacna con el Primer Maquinista de la dotación dejando la lancha encargada a los dos oficiales subalternos de la misma dotación; y lo hice con el fin de abreviar el tiempo y emprender los trabajos, lo más pronto posible, como en efecto se hicieron a bordo del monitor *Manco Cápac*, se cambió el tubo traído de Tacna y se repararon otras pequeñas averías.

Según apunta Yábar (2001), la gestión de Fernández Dávila y el primer maquinista en Tacna fue ordenada por el Coronel Bolognesi. El 24 de mayo el turno fue del Contralmirante Montero, quien ordenó la partida de la *Alianza* hacia Sama para un reconocimiento con posibilidad de ataque; no habiendo hallado a la escuadra enemiga, retornó en la madrugada del 25 y cuando entraba al puerto a la mañana fue recibida por el *Cochrane* y la *Magallanes*, que le arrojaron "toda clase de proyectiles", a decir de Fernández Dávila. Este enfiló la torpedera contra la *Magallanes* para atacarla y la nave chilena lo evitó de modo que pudo la *Alianza* seguir hacia el fondeadero "felizmente con pequeñas averías".

Fernández Dávila (Yábar, 2001) sigue narrando en su relación de 1896 que esperó que hubiera condiciones de oscuridad favorables, y en consecuencia la torpedera realizó sendas salidas en las noches del 1, 2 y 6 de junio de 1880 (en las del 3, 4 y 5 no, pues protegió al *Manco Cápac*, que había cambiado de fondeadero). En la primera y la última

no logró avistar al *Cochrane* una vez apagada su luz eléctrica, pero en la noche del 2 de junio estuvo cerca de cumplir su objetivo. Reconocido el blindado chileno, la *Alianza* se preparó y Fernández Dávila dio al maquinista orden de que "conservase la mayor cantidad posible de vapor para el momento del ataque". Estaban ya en la popa del *Cochrane*, cuando el maquinista recibe la orden de Fernández Dávila de aumentar la velocidad, a la vez que navegaban sobre la estela del blindado para no ser descubiertos. Estando ya a corta distancia, Fernández Dávila mandó a los maquinistas "atacar a toda fuerza de máquina". Pero el oficial encargado del torpedo bajó el botalón (en cuyo extremo iba el torpedo) antes de tiempo sin que se le ordenase y "en una cabezada de la lancha en su arrancada, con mar gruesa y viento del Sur", el botalón se trozó y se zafó. El ruido advirtió al *Cochrane* de la presencia peruana: viró en redondo, pero la *Alianza* consiguió alejarse al haber ordenado Fernández Dávila "dar atrás con igual fuerza de máquina". Apenas habían faltado "pocos segundos más" para tocar la nave enemiga. Bolognesi fue informado verbalmente por Fernández Dávila.

El 5 de junio, las baterías de la artillería chilena en tierra descargaron andanadas contra los defensores de Arica; afirma Elías (1980) que muchos de los proyectiles cayeron alrededor del *Manco Cápac*, pero sin llegar a impactarlo. Al día siguiente, 6 de junio, hubo un intenso duelo artillero en el que intervinieron las fuerzas de mar y tierra de ambos contendientes. Del lado chileno combatieron el *Cochrane*, la *Covadonga*, la *Magallanes* y el *Loa*; habiendo además estado presentes sin combatir el *Itata* y el *Limarí*. Según el diario del Capitán de Corbeta Manuel Ignacio Espinosa, citado por Carvajal (2013), el *Cochrane* lanzó 19 disparos, la *Magallanes* 28, la *Covadonga* 27 y el *Loa* 12, a la vez que el *Manco Cápac* realizó 5 disparos. Elías menciona que al salir del fondeadero, el monitor dejó "la protección de lanchones que tenía". Sánchez Lagomarsino, citado por Carvajal, escribió en su parte a Bolognesi, con dicha fecha, que sus disparos se dirigieron hacia el *Cochrane*. Concluyó de este modo: "Durante la acción no ha ocurrido novedad alguna en el buque de mi mando, complaciéndome en asegurar a US. que el entusiasmo de los tripulantes del monitor ha sido digno de la noble actitud de la Plaza". Igualmente, dentro de un telegrama enviado por Bolognesi al Prefecto de Arequipa el mismo 6 de junio y reproducido por Elías, se lee lo siguiente:

"*Manco Cápac* hizo cambiar rumbo al *Cochrane*". Según Melo (1911) el *Manco Cápac* "se fue sobre el *Cochrane*, disparando a la vez sobre la artillería enemiga que cañoneaba a la plaza por tierra", aunque Sánchez Lagomarsino sólo refiere en su parte los disparos contra el blindado chileno. Fernández Dávila, en su relación de 1896 citada por Yábar (2001), dice poco sobre la participación de la *Alianza* en la acción del 6 de junio, pero afirma que estuvo en movimiento y que se halló en el "activo y vigoroso combate".

Finalmente, el 7 de junio se libró la batalla de Arica. Desde el amanecer el *Manco Cápac* se aprestó a combatir; luego se desplazó hacia la batería San José y con algunos disparos dispersó a las tropas chilenas que avanzaban por la orilla, según lo informado en su parte por Sánchez Lagomarsino (Carvajal, 2013). Juan Pedro Paz Soldán (1917), en su semblanza del Capitán de Navío Eulogio Saldías, refiere que la voladura y el hundimiento del *Manco Cápac* se produjeron "después de haber desalojado a metralla el cuerpo del ejército chileno que, en el decurso de las horas de resistencia opuesta al asaltante de la plaza, pugnaba por penetrar en esta flanqueando las baterías de la playa del Norte". No tenemos más referencias sobre el uso de metralla por el *Manco Cápac* el 7 de junio; lo estimamos poco probable pues tendría que haberse aproximado mucho a la playa para que fuera eficaz. Elías (1980) cita el informe del Teniente Coronel Eulogio Robles, jefe accidental del regimiento chileno *Lautaro*, según el cual fueron cuatro los tiros y se dirigieron contra su tropa, que se tendió al suelo y salió indemne; Elías deduce que avanzaron a rastras. Este autor también reproduce la versión del corresponsal del periódico chileno *El Mercurio*, quien afirmó que los proyectiles arrojados fueron dos y que ambos estallaron. Alguno no debió hacerlo, pues Gerardo Vargas (1980) recordaría que años después aún se veía uno de los grandes proyectiles esféricos en medio de la pampa; además, añade que el monitor lanzó otros disparos contra los regimientos chilenos que coronaban el Cerro Gordo. Esto último no aparece en el parte de Sánchez Lagomarsino, pero sí refiere este que, tras explotar los polvorines de las baterías del Norte, el *Manco Cápac* se dispuso a enrumbar al Sur, "cuando algunos tiros, al parecer de cañón, y nutrido fuego de fusilería del Morro sobre el monitor, así como el ser reemplazada la bandera peruana con la chilena", anunciaron el resultado

de la batalla. El comandante del monitor resolvió entonces poner proa a los buques enemigos y a la vez preparar todo para el hundimiento del buque, pues el estado de su maquinaria hacía imposible navegar a gran distancia. Pero los buques enemigos no se acercaron, según refiere en su parte. Agrega Melo (1911) que el *Manco Cápac* intentó embestir por dos veces al *Cochrane* pero que este lo evitó con su doble hélice; no tenemos más datos de ello.

Sánchez Lagomarsino mantuvo al personal en sus puestos de combate para, en caso de ser atacado, poder resistir hasta hundir o volar el buque. Respecto a la sumersión impartió órdenes "al entusiasta" primer maquinista Thomas Colquhoum y los demás maquinistas; se ejecutaron con precisión, pues "nadie abandonó su puesto de combate hasta que el agua hubo invadido la máquina, sollado y santabárbara". Fue en tal momento que Sánchez Lagomarsino dispuso "la salvación de los tripulantes, comenzando por la guarnición, en los botes y lancha a vapor, tomando un oficial el mando de cada bote". Cinco minutos después de que el comandante dejara la nave, esta "volaba y se hundía con sus pabellones al asta y tope de su torre". Hasta aquí seguimos el parte de Sánchez Lagomarsino fechado a bordo del *Itata* en Arica el mismo 7 de junio de 1880 y reproducido por Carvajal (2013). Leamos ahora un extracto del testimonio del Teniente 1º graduado Bernardo Smith, también de la dotación del *Manco Cápac*, que tomamos de la obra de Gerardo Vargas (1980):

> Como los cañones quedaron fuera de la torre, al llenarse de agua el buque en lugar de irse a pique se dio vuelta de campana, quedando la quilla para arriba y haciendo explosión; es probable que se hicieron pedazos los fondos. La tripulación embarcada en los botes vio con pena hundirse el buque que todos queríamos y en el cual el suscrito había pasado más de dos años.
>
> Los buques enemigos no estaban a la vista y poco a poco se fueron viendo, siendo el primero el *Itata* al cual nos dirigimos, destacándose de ese buque un bote con marineros armados y un jefe de marina. Se puso al habla con el comandante Sánchez Lagomarsino, que con otros oficiales y el que esto escribe, estaban en la lanchita *Sorata*; se les manifestó que íbamos a entregarnos prisioneros por haber sido tomada la plaza por su ejército, y hundido nuestro buque, no nos quedaba otra cosa que hacer. Nos recibieron

> en el *Itata* con la gente armada y formada en la cubierta. El *Cochrane* y el *Loa* fueron en persecución de la lanchita, *Alianza*, y después el *Itata* fondeó en el puerto; en la tarde regresó el *Cochrane*, trasbordándosenos al *Limarí*.
>
> Los buques neutrales *Thetis*, inglés, *Hansa*, alemán, y *Hussard*, francés, fondearon, también, en el puerto, dejando el fondeadero que habían tenido antes, mientras el bloqueo y bombardeo de la plaza.
>
> En los días transcurridos hasta el 13, pasamos, como se puede imaginar, en zozobra continua para la tripulación del *Manco Cápac*: hubo necesidad de traer del *Cochrane* al *Limarí* 25 marineros armados, a cargo de un oficial para resguardarnos; ¡pues de tierra los soldados ebrios querían venir a bordo para asesinarnos!
>
> De Tacna y Arica embarcaron prisioneros de guerra, jefes, oficiales y soldados al transporte *Itata*, y trasbordados nuevamente a ese buque, por fin, el 13 de junio, a las 3.15 zarpó ese trasporte al Sur, convoyado por el blindado *Cochrane*.
>
> Así dejamos Arica en condición de prisionero de guerra, en viaje a San Bernardo.

Cabe añadir que, según Gerardo Vargas (1980), los últimos en dejar el monitor fueron el Teniente 2º Juan E. Taboada y el Guardiamarina Carlos Barandiarán, a los que rescató una chalupa a cargo del Alférez de Fragata Nicanor Asín (suponemos que con personal de la Plana Menor). A su vez, Sánchez Lagomarsino cerró su parte del 7 de junio elogiando al personal del monitor *Manco Cápac*:

> En honor al patriotismo y a la justicia, me parece llegada la ocasión de recomendar a la consideración del Gobierno y de la Nación, la moral y austera conducta de la dotación que me obedece, durante la cruda campaña en que, las privaciones de todo género en las excepcionales condiciones del monitor, no aminoró jamás su decisión y empeño por cumplir del mejor modo posible el sagrado deber de defender la Patria.

En cuanto a la lancha *Alianza*, desde el amanecer se puso en movimiento para apoyar al *Manco Cápac*, por órdenes de Sánchez Lagomarsino, acompañándolo hacia las baterías del Norte. Según Fernández Dávila (Yábar, 2001) en su relación historiada fechada en

1896 y reproducida por Yábar, los tiros disparados por el *Manco Cápac* contra las tropas chilenas fueron dos. Luego, al ver que la dotación del monitor se embarcaba en los botes, la torpedera remolcó a algunos "para sacarlos fuera del peligro del costado del monitor", frase con la que Fernández Dávila debió de aludir al riesgo de ser arrastrados por el remolino del buque al hundirse. Este remolque lo consigna en su parte elevado al Coronel Manuel de la Torre con fecha 11 de junio de 1880 a bordo del *Itata*, y añade que a su solicitud le fue transferido un fogonero de la dotación del *Manco Cápac* (Franklin Spencer), pues había resuelto zarpar hacia el Callao. Admite Fernández Dávila en dicho parte que tuvo "graves inconvenientes de oposición en la dotación de la lancha". Al respecto, en una carta del mismo al Alférez de Fragata Ramón Bueno suscrita en San Bernardo el 31 de agosto de 1880 y citada por Yábar, refiere que quiso conocer el parecer e intenciones de sus subordinados respecto al zarpe que ya tenía resuelto, y que aunque algunos le dieron negativas y observaciones, tomó ciertas actitudes "en fuerza del deber y del derecho [*de*] mando". De la respuesta de Bueno a Fernández Dávila, fechada en Ite el 13 de setiembre de 1881 y que también reproduce Yábar (2001) , extraemos lo siguiente:

> Después de la pérdida del *Manco Cápac* a cuya dotación pertenecía, observé de la embarcación en que me había salvado que la Portatorpedos "*Alianza*" y la lancha a vapor *Torata* [*Sorata*], con sus respectivos pabellones en la popa, hacían diversos movimientos en auxilios de los náufragos del monitor hasta que todos los botes en que se encontraban estos se dirigían al buque de guerra francés *Hussard* por disposición del señor comandante Sánchez Lagomarsino.
>
> Una vez que llegamos al costado de este buque el comandante hizo atracar el bote que lo conducía y subió a bordo para tener una entrevista con el señor comandante francés; y mientras tanto, aproveché de este tiempo para trasladarme en una canoa a la *Alianza*; a fin de conocer la opinión de usted y la de sus subordinados los señores alférez de fragata don David Flores y guardiamarina don Juan Mora sobre la suerte que seguirían con la embarcación.
>
> Con este motivo debo también hacer mención que antes que el señor comandante Sánchez Lagomarsino subiese a bordo de la *Hussard* le dijo a usted que procediese conforme a las circunstancias, y que podía usted irse

al Callao o echar a pique a la embarcación. Quedando usted pues, de árbitro de esa situación; y en este caso no se si usted reunió a los dos oficiales que estaban a sus órdenes para conocer la opinión de ellos y marchar de acuerdo en cualquiera resolución; lo que me consta, sí, es que cuando subí a la cubierta de la *Alianza* sostenía usted con muy marcada energía sus derechos de jefe sobre los dos maquinistas Gonzáles y Carranza y uno de los fogoneros que se resistían, al parecer, a escapar al Norte del puerto, por sobre la línea de buques enemigos que cerraban el paso hasta el punto de que tuvo usted necesidad de acudir al revólver que llevaba consigo.

El señor Flores a quien interpeló usted primero para que le indicase su opinión dijo: que no le parecía conveniente el viaje al Callao porque la entrada al puerto sería imposible con la escuadra que lo bloqueaba y porque, además no deseaba ser portador de la fatal noticia de la toma de Arica.

El señor Mora, que se encontraba gobernando la embarcación le manifestó a usted que él aceptaba la disposición que usted tomase; y en este instante usted me comunicó su decisión inquebrantable de salvar la línea de buques enemigos y aprovechando el andar de la *Alianza* seguir al Norte hasta conseguir salvarla.

Ante esta actitud me separé de usted; y pocos momentos después daba avante la máquina de la *Alianza* con proa al Norte.

Media hora más tarde era perseguida por el blindado enemigo *Cochrane* y el crucero *Loa* que a distancia conveniente descargaban los fuegos de su artillería y de las ametralladoras de las cofas sobre la *Alianza*, que continuó su rumbo barajando la costa hasta dos horas después que la perdí de vista.

Por contraste con la insubordinación, antes de separarse la torpedera de los botes se había producido una muy emotiva y patriótica escena entre las tripulaciones. Está recogida en un manifiesto presentado por Fernández Dávila en 1887, que cita Elías (1980), en general muy parecido al texto de 1896 que cita Yábar. Leemos en la primera versión lo siguiente:

Con la desaparición del *Manco Cápac* fue cuando yo salí a hacer mi viaje, dándonos antes recíprocas manifestaciones de fraternidad entre las dos dotaciones del monitor y lancha *Alianza* y vítores en favor de nuestra cara y desgraciada Patria, al medio de tener nuestros corazones atravesados con un dardo, por lo experimentado, en las primeras horas del mismo día por

> nuestro desastre; y no obstante de lo que acabamos de sufrir, no se apagaba el fuego y amor patrio en nuestros corazones. Esta fue la despedida de la lancha torpedo *Alianza* de su compañero el glorioso *Manco Cápac* al zarpar del puerto de Arica con rumbo al Callao; y con la idea de tocar en los puertos que me fueran preciso hacerlo para tomar combustible; salida que ordené a todos mis subordinados a efectuarla en cumplimiento de mi deber.

Cabe asimismo anotar que Sánchez Lagomarsino (en Carvajal, 2013) no menciona en su parte el remolque por parte de la *Alianza*. Tampoco Smith lo refiere en su testimonio. Además, si bien Fernández Dávila lo anotó en su parte, no especificó en aquella oportunidad que los botes remolcados lo fueron hacia los buques de guerra neutrales, como sí lo afirmaría en 1887 y 1896. Sin embargo, hemos visto que el Alférez de Fragata Bueno sí lo consignó en 1881. Hay adicionalmente fuentes extranjeras que refieren la conducta de dichas naves. Una es una carta privada de Máximo R. Lira al Capitán de Navío Patricio Lynch, publicada en el *Boletín de la Guerra del Pacífico* (Chile, 1979). Otra es la revista *Année Maritime* de 1880, que cita Carvajal (2013), la cual se basa en el informe del Teniente de Navío francés M. Le Leon, testigo de los hechos. De la carta extractamos estas líneas referidas al personal del *Manco Cápac*:

> La tripulación ocupó una lancha a vapor y varios botes, y fue a buscar refugio en buques extranjeros, donde se lo negaron seguramente, puesto que fueron a entregarse prisioneros en el *Itata*. Ahí están el comandante señor Sánchez Lagomarsino y 120 hombres.

Leamos ahora un extracto de lo publicado por la citada revista francesa (en Carvajal, 2013):

> Un centenar de hombres se amontonaban en las embarcaciones. Más valía pasar a territorial neutral que caer en manos de los chilenos. La *Thetis*, corbeta inglesa, era la más próxima, las embarcaciones del *Manco Cápac* se dirigieron hacia ella, pero el comandante de la *Thetis* dirige su buque hacia la mar a fin de no tener que negarse al cumplimiento de una acción generosa. La misma actitud respecto de las embarcaciones la tuvo la *Hussard*, de tal

> suerte que a los refugiados no les quedó más que entregarse a sus enemigos. En este momento aparece la escuadra chilena y la lancha torpedo *Alianza* se encuentra entre los oficiales y tripulantes del *Manco Cápac*. La lancha se dirige hacia el *Cochrane* distante unos 1500 metros, para hacerle creer que lo atacará, mas no es así. La *Alianza* pone rumbo al Norte navegando a todo vapor a lo largo de la costa. Toda la escuadra chilena inicia persecución y abre fuego. Esa misma tarde, a 15 millas al Norte de Sama, con serias averías en la máquina, la lancha vara en la costa y su tripulación la destruye con uno de sus torpedos. Entonces el comandante del *Manco Cápac* decide llevar a su tripulación al transporte chileno *Itata*, que los hace prisioneros.

Respecto a dicha captura, en la correspondencia de *El Mercurio* reproducida por Elías (1980) leemos lo siguiente:

> La tripulación del *Manco Cápac* avanzó heroicamente en los botes con dirección a nuestra escuadra, llevando sendas banderas blancas, sin duda en señal de que no se rendían. Los náufragos fueron recibidos por el *Itata*, en donde están muy orondos y finchados.

Elías (1980) afirma que sobre tal "nota humillante […] no existe seguridad alguna, por lo mismo que las naves chilenas no estaban tan cerca". Piensa que "bien pudo suceder" que sólo al llegar cerca del *Itata* izara bandera blanca la lancha en la que iba Sánchez Lagomarsino (la *Sorata*):

> Algo diferente a la escena pintada por nuestros enemigos de un convoy de embarcaciones, adornado con el emblema de un miedo excesivo. Por lo pronto conocemos que la *Alianza* remolcó algunos de los botes del *Manco Cápac* durante cierto tiempo y fue entonces que las tripulaciones fraternizaron con vivas al Perú, es decir, un clima psicológico, en el cual sería inexplicable el que se ostentara signo alguna de rendición. Debemos convenir, pues, que sólo más tarde y ante el peligro de que le buque chileno hiciera fuego contra la inerme dotación náufraga, el bote de mayor jerarquía izó la tal bandera blanca.

A propósito de banderas, Elías repara en que la de la *Alianza* tomó

el relevo tras el hundimiento del monitor con la suya al tope. El mismo autor cita una carta del Contralmirante José Ernesto de Mora publicada en *La Prensa* del 25 de marzo de 1929 en la que refiere que tomada la plaza y hundido el monitor,

> cuando ya no quedaba nada a la vista de esta nave, encontrándose sola en esas aguas y sin más pabellón que el que ostentaba, hizo rumbo al norte y desde ese momento principió la persecución de los buques enemigos que disparaban su artillería para hundirla, contestando la *Alianza* con los fuegos de sus rifles.

Cabe referir que aunque José Ernesto de Mora no estuvo presente en la acción, lo estuvo su hermano Juan de Mora. A él rinde su admiración y respeto, al igual que a Fernández Dávila y a Flores, "como también a los demás tripulantes que los acompañaron en esas horas de heroísmo, en que se cumplía el mandato de Bolognesi de 'quemar el último cartucho'". Concurren con la versión de Mora (en Elías, 1980) la del Guardiamarina Carlos Barandiarán (Vargas, 1980) y la del ecuatoriano José Pérez (1880), quien estaba a cargo de las ambulancias en dicha plaza militar. El último escribió el opúsculo *Arica. Sus fortificaciones, asalto, defensa y ruina. Por un testigo y autor*, fechado en San Bernardo el 13 de junio de 1880, en el que leemos lo siguiente:

> La lancha *Alianza*, por su parte, después de haber prestado a los náufragos los auxilios que pudo, sin querer abandonarlos por más que algún jefe se lo indicara, cuando comenzó a aparecer la escuadra enemiga, cotidianamente fugitiva, se lanzó fuera de la bahía barajando la costa y burlando los tiros que a muy corta distancia se hacían. Sus valientes tripulantes, no contentos con el atrevido paso que daban para salvar su embarcación, subieron impávidos sobre la cubierta y allí de pie, soportaron ciento y tantos tiros de cañón que se les hizo e innumerables descargas de ametralladora. Orgullo daba ver a esos jóvenes hacer uso de sus armas cuando se encontraron a tiro de rifle sosteniendo combate, si se permite la expresión, con el poderoso blindado y el veloz "*Loa*".

Difícilmente pudo ser testigo de la acción en el mar quien fuera testigo y actor en tierra, por tanto deduce bien Elías (1980) que Pérez

se basó en algún testimonio. Sin embargo, esta fuente indirecta es de fecha temprana y concuerda con la versión de José Ernesto de Mora, que aunque lejana e igualmente indirecta, bebió sin duda de un testigo de primer orden como Juan de Mora. En cambio, la versión de Barandiarán (citada por Vargas, 1980) sí es la de un testigo de la acción en el mar, pues perteneció a la dotación del *Manco Cápac*:

> Y la *Alianza* con su pabellón a popa, corría delante de los enemigos, le hacían fuego el *Cochrane*, la *Magallanes* y el *Loa*, contestando ella con sus tiros de rifle, que eran la protesta a nuestra desgracia, la obediencia a la respuesta de Bolognesi, "quemar el último cartucho".

Curiosamente, aunque Fernández Dávila (Vargas, 1980; Carvajal, 2013) sí mencionó que fueron "perseguidos y atacados vivamente por el blindado *Cochrane* y el transporte de guerra *Loa* con toda clase de proyectiles", no incluyó en su parte del 11 de junio de 1880 la respuesta de la *Alianza* con fuego de fusil. Años después, en su relación de 1887, mencionó que además del *Cochrane* y el *Loa* un transporte también le procuraba cerrar el paso; pero en la de 1896 sólo mencionó a los primeros. Refirió sí en el parte del 11 de junio de 1880 que el *Cochrane* lo siguió hasta la altura del morro de Sama y el *Loa* continuó la caza; en la marcha se presentó una avería que impedía

> continuar navegando por haberse incendiado las paredes del cilindro que cubría la caldera (serpentina) y haberse puesto este en estado de fundición (por nuestra fuerza de máquina), lo que no permitía trabajar en la hornilla a los fogoneros que por varias veces salieron con sus vestidos evaporando.

Se trataba de José Montero, Aurelio Díaz y Franklin Spencer, cabos de fogoneros los primeros y fogonero el último. Disminuida por tanto la velocidad, el *Loa* se acercaba, cuando se avistó humo enemigo a proa (Carvajal, 2013, deduce que fue del *Toro*), por lo que realizó junta con Flores y De Mora en la que tuvo en cuenta lo informado por los maquinistas sobre la avería; la decisión por unanimidad fue abandonar la marcha y marchar a Moquegua. Se hallaban una milla antes del cabo Picata (al Norte de Ite y al Sur de Ilo), donde Fernández Dávila varó la

lancha y mandó volarla sobre las rocas con un torpedo. Pudieron advertir que un destacamento desembarcaba para seguirlos. A paso redoblado marcharon durante esa tarde y la noche. A la mañana del 8 tenían ya a la vista el ferrocarril Ilo-Moquegua, pero en la tarde fueron capturados por tropas chilenas y luego llevados por tren a Pacocha "menos el fogonero Aurelio Díaz que por orden del Jefe de aquella fuerza, quedó en el campamento del batallón Caupolicán que nos tomó". Embarcados en el *Itata*, fueron trasladados a Arica. Hasta aquí seguimos el parte del 11 de junio de 1880.

Veamos ahora otros fragmentos del relato de Barandiarán (Vargas, 1980):

> ¡Pero tanto hacer! .... ¡tanto obligar a la materia a obedecer al espíritu! .... La *Alianza*, quemados sus calderos, amainando su andar hasta tres millas, bogaba sobre las rompientes, buscando sobre las crestas de las olas la salvación de su bandera……
>
> **EL ÚLTIMO CARTUCHO**
>
> La tarde parece esperaba el desenlace de ese drama ignorado al cual el océano acudía como único espectador.
>
> Llega otro transporte por el norte, y la *Alianza* se ve encerrada entre dos fuegos irresistibles…. Entonces recala a Puerto "Inglés" y Mora allí cumple su promesa: toma el pabellón y le oculta bajo esa tierra…. ¡Como si inhumara un cadáver!.... preparó un torpedo… lo hizo estallar…. y la *Alianza*…[¡]fue!
>
> Después con el peso de las lágrimas comprimidas, llevando sobre su corazón el luto de Arica y el de la patria, por los escarpados flancos ascendieron a la planicie ….
>
> Cuando los enemigos llegaron a la playa, de la *Alianza*…. no encontraron más que el reflejo de la explosión y el agua que hervía aún bajo sus pies.

Al final de su exposición de 1896, incluye Fernández Dávila (Yábar, 2001) este párrafo cuya redacción no es del todo clara, pero del que se deduce que al igual que lo relatado por Smith sobre la dotación del *Manco Cápac*, el personal de la *Alianza* estuvo también en riesgo de ser ultimado:

> Evité poner las versiones que salieron en los periódicos chilenos en aquel tiempo, acerca de disputarse las diversas comisiones que salieron del

> puerto de Pacocha y del Batallón Caupolicán estacionado en las puertas de Moquegua para tomarnos y adquirirse ante su gobierno una recompensa, que no pudieron tener sus efectos desde que no ejercieron con nosotros sus ideas salvajes de exterminio, por no permitírselo la ocasión en que nos encontraron; pues sus periódicos así lo manifestaron.

Carvajal (2013) calcula que habían caminado unos 23 kilómetros a razón de 2 o 3 por hora y que probablemente su captura se debiera a un aviso dado en Ilo por el *Itata*. Por último, veamos cuál fue la dotación de la *Alianza* capturada el 8 de junio según una lista fechada a bordo del *Itata* en Arica el 12 de junio de 1880 y firmada por Flores y Fernández Dávila, que reproduce Gerardo Vargas: Teniente 2º Manuel Fernández Dávila, Alférez de Fragata David Flores, Guardiamarina Juan de Mora, segundo maquinista Clodomiro González, cuarto maquinista Carlos Carranza, cabo de fogoneros José Montero, cabo de fogoneros Aurelio Díaz y fogonero Franklin Spencer, este "tomado a última hora" del *Manco Cápac*, según nota al final del propio documento. Apreciamos, por cotejo con la lista de marzo presentada por Carvajal, que González había ascendido de tercer a segundo maquinista, Carranza de practicante (ayudante de máquinas) a cuarto maquinista, y Montero y Díaz de fogoneros a cabos de fogoneros.

Con respecto a la tripulación del *Manco Cápac*, contamos con dos listas. Una que presenta Carvajal, de los presentes "durante los combates en febrero, marzo y junio de 1880" y otra publicada en el número 12 de la *Revista del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú* y anexa a la edición de 1980 de la obra de Gerardo Vargas, firmada por el Capitán de Fragata José Sánchez Lagomarsino y el Teniente 1º graduado Bernardo Smith al ancla en Arica el 6 de junio de 1880. En general coinciden pero tienen algunas diferencias, tanto por omisiones de algunos como por escribir los apellidos de distinta manera.

Los oficiales de mar fueron 14: primer contramaestre Miguel Berna, primer guardián José B. Gómez, segundo guardián José Mairongo (omitido en la lista del CEHMP), condestable Carlos Luer (en la lista del CEHMP "José Carlos Luer", sin duda porque omitieron el apellido de Mairongo y juntaron su nombre con el de Luer), segundo carpintero Cayetano Calera ("Calero" en la lista del CEHMP), herrero Jorge Jayo,

farmacéutico Eustaquio del Pozo, armero Víctor Leroy, maestre de víveres Hilario Falcón, cabo de timoneles James Ryan, cocinero de equipaje Antonio Silva, pañolero Rufino de la Cruz, despensero Oloff Nilsson, cabo de luces Guillermo Terread ("Terrean" para el CEHMP).

Los artilleros de preferencia fueron los siguientes (11): Miguel Espinoza ("Espinosa" para Carvajal), Eulogio Carlín, Pedro Rodríguez, Ciriaco Castro, Juan B. Gosseline, Frank Pettel, Indian Gorge, Charles Sanders, Gilbrand Olsen, Henry Muller y Feliciano Bustavino. Sólo hubo un par de artilleros ordinarios: Isidro Arévalo y Salomé Oviedo. Junto al nombre de Isidro Arévalo, coloca una "H" entre paréntesis la lista del CEHMP. Sin duda ello significa que estaba en el hospital, pues Ortiz y Castañeda (2007) (que lo registran como "Cecilio Arévalo" y como artillero de preferencia) refieren lo siguiente: "Fue enviado a tierra dos días antes del combate final, por haber perdido dos dedos de la mano izquierda en una maniobra del buque".

Los marineros fueron 18: Hilario Ramos, Agustín Rafael, Pedro Beltrán, Mariano Gordillo, Eulogio Rodríguez, Manuel Mendoza, Vicente Freire, Manuel Carreño, Francisco M. Moncada, Nicolás Altamirano, Agustín Tafur, José L. Gordillo, Francisco Huamanchunga, José Díaz, Francisco Telles ("Trelles" para Carvajal, 2013), José Boza ("J. F. Boza" para Carvajal), Eleodoro Soto y Feliciano Soria. Los dos últimos están omitidos en la lista de Carvajal, que en cambio pone a D. Livingston como marinero, cuando la lista del CEHMP lo menciona como cabo de fogoneros. En la lista de Carvajal no hay cabos de fogoneros ni grumetes. Estos últimos, mencionados sólo en la lista del CEHMP, fueron 3: Pedro Ríos, Guillermo Torres y Doroteo Colquis.

Bajemos a la planta de máquinas. Hubo 8 maquinistas: primer maquinista Thomas Colquhoum ("Calquhoun" para Carvajal, "Colquhom" para el CEHMP); segundo maquinista Aníbal Alayza ("Loayza" para Carvajal); terceros maquinistas Manuel Hidalgo, Toribio Villalobos, Alcibíades Maldonado y James Bonar; ayudante de máquinas Manuel Salas; y calderero José Zavaleta. Los cabos de fogoneros fueron 3: Thomas Williams, William Elliot y Duncan Livingston. A su vez, hubo 8 fogoneros: Adolfo Arce, Fioro Mogollón, José Castro, Pedro Martínez, George Skates, William Grinishaw, José Ortega, Franklin Spencer (este último, transferido el 7 a la torpedera *Alianza*). Casi igual fue el número

de carboneros (7): Manuel Bermejo, Manuel N. Vélez, Carlos Meléndez, Vicente G. Espinoza ("Espinosa" para Carvajal), Andrés Tagle, Pedro Medrano y Juan de Dios Morán.

En cuanto a la tropa embarcada, una parte había pertenecido a la extinta columna Constitución y ahora formaba parte del batallón "Marina" según la lista del CEHMP y "de Marina" según Carvajal: sin duda, el Guarnición de Marina. Sumaron 17 los de dicha unidad: sargentos primeros Francisco Mejía y Pedro E. Osorio; sargentos segundos Enrique Garaicochea y Eusebio Pérez; cabos primeros Federico de la Cruz y Tomás Ramos (la lista del CEHMP lo menciona como "Thomas Tamos" y le da el rango de sargento segundo); cabos segundos Manuel Montúfar y José Ramírez; soldados Cipriano García, José Pérez, Juan Mendoza, Ignacio Paredes, José Aguilar, Toribio Rosado, Ignacio Rayo, Francisco Faisán y Manuel Díaz.

Además, otros 13 hombres de tropa provenían del batallón Callao Nro. 4 (erróneamente la lista del CEHMP le asigna el número 1): sargento primero Manuel Corrales, sargento segundo Tiburcio Valderrama, cabo primero tambor Melchor Ramírez, cabo primero Aurelio Pedraza, cabo primero Lucar Palomino (debe de ser "Lucas"), cabo segundo corneta Anselmo Escalante (la lista del CEHMP lo pone como cabo primero), cabo segundo Rafael Sánchez (la lista del CEHMP lo pone como cabo primero), soldado Martín Vásquez, soldado Inocencio Caso, soldado José Romaní, soldado Manuel Ramos, soldado Sanino Méndez y soldado Luis Rojas. Todo lo cual suma 104, dentro de una dotación de 119 (Carvajal, 2013,puntualiza que después del 17 de marzo de 1880 se embarcó el segundo comandante, Capitán de Corbeta Rómulo G. Tizón; antes la dotación era por tanto de 118).

Además, existe una lista de prisioneros de guerra después de la batalla de Arica publicada en *La epopeya del morro de Arica* por la Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú (CPHEP, 1980). En ella figuran un total de 113 integrantes de*l Manco Cápac*, de los cuales 15 son de la Plana Mayor. Si bien esta última cifra coincide con la que hemos visto para marzo-junio de 1880, para la Plana Menor quedan los restantes 98, cifra que no coincide con la de los 104 presentes desde febrero de 1880 hasta la batalla de Arica. Además, hay 4 soldados que aparecen como parte de la dotación del *Manco Cápac* en la lista de prisioneros, y

que no figuran en las listas del CEHMP ni de Carvajal: Rafel Arboleda, Damián Elías, Juan Esquivel y Juan Meléndez; no se detalla a qué batallón pertenecían. Asimismo, observamos que faltan en la lista de prisioneros los siguientes 10 miembros de la Plana Menor: artillero ordinario Isidro Arévalo, marinero Mariano Gordillo, marinero Francisco Telles -o Trelles-, grumete Pedro Ríos, fogonero Fioro Mogollón, carbonero Andrés Tagle, carbonero Franklin Spencer -tampoco sale en la lista de la *Alianza*-, cocinero de equipaje Antonio Silva, cabo primero Lucar -Lucas- Palomino, cabo segundo José Ramírez.

Respecto a los 4 soldados, quizá sean el personal que pasó de tierra al monitor al final de la batalla, conforme se verá después. Acerca de los 10 ausentes queda suponer que lograron escapar o que murieron antes de que se redactara la lista (no en combate ni por heridas del mismo, pues Sánchez Lagomarsino no refiere bajas en su parte). Nótese que entre los ausentes está el artillero ordinario Isidro Arévalo, que figura con una "H" en la lista del CEHMP.

Entre las diferencias que llaman más la atención por el grado o los nombres o apellidos, tenemos que en la lista de prisioneros que presenta la CEHMP figuran el primer guardián Juan B. Gómez (en vez de "José B. Gómez"); el despensero Oloff Nelson (en vez de "Nilsson"); el cabo de luces Guillermo Terrán (en vez de "Terread" -Carvajal- o "Terrean" -CEHMP-); el artillero de preferencia Franck Pettit (en vez de "Frank Pettel"); el "sargento de preferencia" Gildbram Ollsen (en vez de "Gilbrand Olsen", lo de "sargento" sin duda es un error por "artillero"); el marinero Manuel F. Moncada (en vez de "Francisco M. Moncada"); el cuarto maquinista James Bonar (le baja el grado, que en las listas de Carvajal y el CEHMP es tercer maquinista); el ayudante de máquinas Manuel D. Salas (en vez de "Manuel Salas"); los fogoneros William Grinichaw y George Skate (en vez de "Grinishaw" y "Skates"); el carbonero Manuel A. Véliz (en vez de "Manuel N. Vélez"); el sargento segundo Toribio Balderrama (en vez de "Tiburcio Valderrama"); el cabo primero Melchor Ramos (en vez de "Melchor Ramírez", probablemente un error en la lista de la CPHEP porque está ordenada alfabéticamente, y este cabo está junto a otros Ramos); y los soldados Martín Vargas (en vez de "Martín Vásquez"), Saturnino Méndez (en vez de "Sanino Méndez") y José Zavaleta (lo cambia de calderero a soldado).

También hay que notar que en la lista de prisioneros aparecen los marineros Soria y Soto (que faltan en la de Carvajal), los grumetes Torres y Collquis, y los tres cabos de fogoneros (en la lista de Carvajal no hay ni grumetes ni cabos de fogoneros). Asimismo, la lista de prisioneros incluye personal de la lancha *Alianza* (en este caso por su brevedad incluimos la Plana Mayor): Teniente 2º Manuel F. Dávila, Alférez de Fragata David Flores, Guardiamarina Juan de Mora, segundo maquinista Clodomiro Gonzales, cuarto maquinista Carlos Carranza y cabo de fogoneros José Montero. Al cotejar esta última lista con la que anotaron Fernández Dávila y Flores a bordo del *Itata* el 12 de junio de 1880, se advierten dos ausencias: la del cabo de fogoneros Aurelio Díaz y la del fogonero Franklin Spencer. La primera ausencia se comprende porque Díaz se quedó en el campamento chileno y no fue enviado en el *Itata* a Arica; probablemente la lista de prisioneros se formó en Arica, en San Bernardo o en el trayecto entre ambos puntos. El caso de Spencer es más extraño pues tampoco figura con los prisioneros del *Manco Cápac*. Probablemente era extranjero y por ello fuera incorporado a la escuadra chilena o quizá hasta dejado libre; o tal vez escapó.

Respecto a la suerte de los prisioneros del *Manco Cápac* en Chile, tenemos detalles sobre tres casos. El segundo maquinista Felipe Aníbal Alayza Mendoza murió en San Bernardo "falto de todo recurso" según una anotación en su expediente citada por Zanutelli (CPHEP, 1980). Refiere también que nació en Moquegua el 23 de octubre de 1840, hijo legítimo de Juan Andrés Alayza y Martina Mendoza, y que dejó tres hermanos: Enrique, María Grimanesa y María Clelia. Cabe anotar que Enrique era capitán de corbeta; según Carvajal (2013), durante la contienda de 1879 sirvió primero también en el *Manco Cápac*, aunque luego fue Capitán de Puerto de Mollendo. La partida de defunción de Felipe Aníbal, firmada por el cura Pablo Martín, dice así:

> En la parroquia de San Bernardo, a siete de agosto de mil ochocientos ochenta, se sepultó en el cementerio parroquial y se hizo oficio con rito mayor al cadáver de Don Aníbal Alayza, natural de Moquegua, Perú, soltero, de treinta y dos años de edad y fallecido ayer. No recibió ningún sacramento por no haber dado tiempo la enfermedad; de que doy fe.

Zanutelli, quien cita este documento, aclara que tenía 40 y no 32 años. Ortiz y Castañeda (2007) afirman que murió como consecuencia de las heridas recibidas en la batalla de Arica, pero ello parece dudoso pues Sánchez Lagomarsino no reportó daños por el fuego enemigo. Informa Zanutelli que había ingresado como aprendiz de maquinista a la Factoría de Bellavista en 1860 y que luego fue enviado por don Ramón Castilla a Londres, donde aprendió bajo la dirección de Thomas Clark. Allá preparó el material para el armado del dique y los cuatro vapores destinados al río Amazonas; en 1862 viajó a Pará y luego sirvió por diez años en Loreto, tanto en la instalación del dique y la factoría como en los vapores. Refieren Ortiz y Castañeda que en 1873 regresó al Callao; que sirvió sucesivamente en el *Manco Cápac*, el *Atahualpa*, el *Loa*, la *Pilcomayo* y el *Huáscar*; y que al iniciarse la guerra volvería al *Manco Cápac*. Zanutelli (CPHEP, 1980) destaca su labor:

> Alayza contribuyó con su excepcional calidad profesional a reparar las calderas del monitor *Manco Cápac*, que se hallaba en el Callao sin poder moverse. Después de grandes esfuerzos pudo quedar en condiciones de navegar, y fue así como el 3 de agosto de 1879 el comandante del transporte *Talismán*, capitán de fragata Leopoldo Sánchez Calderón, recibe la orden de escoltar al monitor que, remolcado por el *Oroya*, pone rumbo al puerto de Arica.

A diferencia de Alayza, el tercer maquinista Manuel Hidalgo Encalada sí sobrevivió. Zanutelli escribe que viajó en el vapor *Chile* el 13 de agosto de 1880; su destino final era Santiago. Ello significa que no todos los prisioneros fueron remitidos juntos, pues el deceso de Alayza fue anterior a dicho zarpe. Nació en Lima el 15 de abril de 1847, hijo de Miguel Hidalgo y Paula Encalada. En 1861 ingresó como aprendiz a la Factoría Naval y el 15 de octubre de 1866 pasó como practicante de máquinas a la *Unión*; tras ello, consignan Ortiz y Castañeda (2007), serviría en el *Tumbes*, el *Huáscar*, el *Marañón*, la *Urcos* y el *Manco Cápac*. Precisa Zanutelli (CPHEP, 1980) que ascendió a cuarto maquinista el 3 de julio de 1869 y a tercer maquinista el 13 de diciembre de 1875. Añade que en 1869 fue desembarcado de la *Unión* y retornado a la Factoría Naval, pero que interviene su madre quien solicita que sea embarcado

en cualquier otro buque porque en dicho establecimiento "no puede adelantar los conocimientos que posee"; tuvo éxito, pues ese mismo año fue destinado al *Tumbes*, ascendido a cuarto maquinista. Su cautiverio en Chile, prosigue Zanutelli, se extendió por tres años, un mes y veinte días. Ello nos lleva a octubre de 1883. Pasaría otros tres meses y medio como prisionero en Lima antes de ser liberado, afirma Zanutelli; ello es extraño, pues en octubre se firmó la paz. Ortiz y Castañeda (2007) lo ubican en 1887 como maquinista de la Capitanía de Puerto del Callao. Moriría el 21 de marzo de 1893 en el Callao por una afección a los pulmones, según registra Zanutelli (CPHEP, 1980).

El tercer caso es el del marinero Francisco Moncada, nacido en Casma en 1847. Refieren Ortiz y Castañeda que había ingresado a la Escuela de Grumetes en enero de 1873; en 1875 ya era marinero y en 1877 pasó a la *Independencia*, en la cual concurrió a la campaña contra el *Huáscar* rebelde (por tanto estuvo en el combate de Punta Pichalo en mayo de 1877). Combatió en Punta Grueso a bordo de la fragata blindada el 21 de mayo de 1879 y tras ello pasó al *Manco Cápac* como artillero ordinario. Enviado prisionero en San Bernardo, se mantuvo allí hasta diciembre de 1880. No mencionan que volviera a marinero, pero en algún momento debió ocurrir pues así figura en las listas de 1880 que hemos revisado líneas atrás. Fuera de ellos, sabemos que el marinero Eleodoro Soto conseguiría en 1923 una pensión de retiro, conforme apuntan Ortiz y Castañeda (2007).

Antes de cerrar lo referido a las actividades bélicas en Arica, viene al caso consignar que en el artículo "Coronel don Leoncio Lanfranco Tristán", aparecido en la revista *Suplemento* 1157 de diciembre de 1959, figuran ciertos datos acerca de una incursión torpedera a Mejillones por una lancha que partió desde Arica, en un momento no precisado pero que podemos calcular entre marzo y abril de 1880, a partir de la lectura de estos párrafos:

> Al mando de una compañía, fue embarcado en la Corbeta *Unión*, que escribió una de las páginas más hermosas de nuestra Marina de Guerra. En Arica, valerosamente, contribuyó al éxito de la ruptura del bloqueo de dicho puerto por la escuadra chilena, mereciendo por su arrojo y pericia la felicitación de sus superiores.

> Se hizo un concurso para encargar al oficial que llenase todos los requisitos exigidos, una misión secreta. El entonces Teniente Leoncio Lanfranco obtuvo el primer lugar y, en consecuencia le fue encomendada esa misión secreta que consistía en torpedear desde una lancha al buque chileno *Blanco Encalada*. Se embarcó en una frágil lancha que estaba comandada por el Comandante Carrasco, saliendo de madrugada a cumplir tan atrevida empresa. El Contralmirante don Lizardo Montero lo despidió expresándole la confianza que tenía en el éxito de su delicada misión. Viajó la lancha hacia Mejillones donde estaba fondeado el *Blanco Encalada*. La bahía estaba totalmente cerrada por la neblina, no obstante lo cual la lancha peruana que llevaba a su bordo un puñado de valientes, recorrió la bahía íntegramente. El *Blanco Encalada* seguramente tendría noticias de esto y optó por abandonar Mejillones y emprender precipitada fuga. Fue un triunfo para nuestra Marina en el cual el Teniente Lanfranco había conquistado una importante fracción.

Aquí hay varios puntos que comentar. En la Plana Mayor de la *Unión* al zarpar el 12 de marzo de 1880 que presenta Elías (1980) no figura el Teniente Leoncio Lanfranco sino el Capitán Manuel Vera a cargo de la guarnición, sin ningún otro oficial del Ejército. ¿Tal vez se halló no como parte de la guarnición sino al mando de alguna tropa que estaba siendo transportada? Además, se menciona que la lancha era frágil y que estuvo al mando del comandante Carrasco. Pues bien, había dos comandantes Carrasco, que no podían ser: Francisco, de edad avanzada, y Manuel María, que comandaba el *Talismán* y por tanto no se hallaba en Arica. Pero pudo tratarse del entonces Teniente 1º Bernabé Carrasco y que había sido comandante de la torpedera *Alianza* del 7 de octubre de 1879 al 11 de enero de 1880. Y precisamente cuando se produjo la ruptura del bloqueo por la *Unión*, llegó la *Alianza* a Arica, torpedera cuyas características encajan con la descripción de "frágil lancha", por ser "una embarcación de pino blando de una pulgada de grueso en todo su casco y cubierta, sin una línea de blindaje en ninguna parte", según recordaba en 1896 Fernández Dávila (Yábar, 2001). La única otra lancha a vapor disponible en el puerto era la *Sorata*, que no era torpedera, andaba a 10 millas por hora y había arribado el 4 de julio de 1879 procedente de Mollendo, a donde a su vez había llegado desarmada por ferrocarril, desde el Titicaca (aunque era boliviana, llegó a Arica al mando del Teniente 1º Rómulo Espinar,

peruano). No hay constancia de que Bernabé Carrasco estuviera en Arica, pero sí de que fue comisionado en el *Talismán*, que partió también el 12. Un día antes Villar dio instrucciones al comandante de dicho transporte, Capitán de Corbeta graduado Manuel María Carrasco, hermano de Bernabé, y entre otros asuntos le dijo lo siguiente (Carvajal, 2013):

> El teniente don Bernabé Carrasco ha sido nombrado por la Secretaría Comisionado Especial para ayudar a US. en el desempeño de su comisión, pues este oficial conoce perfectamente la caleta de Quilca y puede ser a US. de mucha utilidad.

En el rol nominal del *Talismán* del 12 de marzo de 1880, que reproduce Carvajal al igual que las instrucciones, no figura Bernabé Carrasco, por lo tanto su comisión no implicaba incorporación a la dotación.

¿Desembarcó del *Talismán* en las costas de Arequipa o de Ica para continuar hacia Arica? Lo cierto es que desde el 3 de mayo de 1880 estuvo a cargo de un cañón en una batería del Callao, según su foja de servicios. En consecuencia, debió de regresar del Sur entre fines de marzo y fines de abril. La misión a Mejillones, de haberse dado, debió de ser muy complicada logísticamente, pues Carvajal dice respecto a la *Alianza* que "su autonomía no alcanzaba quizá una centena de millas navegando a muy baja velocidad". De Arica a Tocopilla hay alrededor de 280 millas. La *Alianza* y su gemela *República* habían viajado en noviembre de 1879 del Callao a Pisco (128 millas) sin poder ir más allá; la *Sorata* de Mollendo a Arica (137 millas) en julio de 1879. Además, ya el 7 de abril la avería de la *Alianza* comenzaba a causar problemas; y si bien había estado rondando, no conseguía carbón apropiado (que no delatase su presencia con mucho humo negro ni con partículas encendidas). Pero, en otro aspecto, Lanfranco y Carrasco eran cercanos a Piérola, de quien el primero era familiar y a quien el segundo había acompañado en la rebelión del *Talismán*. Todo lo cual abona a favor de que fueran elegibles para una misión de absoluta confianza. Además, andando los años, Bernabé Carrasco navegaría en una chalupa sin quilla unas 300 millas de Iquique hasta Puerto Caballas para desembarcar a Piérola (1894), a 60-80 millas mar afuera, con dos remos y una vela, siendo la embarcación diseñada para uso portuario, según Palacios; ello que dice

mucho tanto de su capacidad náutica para misiones arriesgadas cuanto de su cercanía con el caudillo. En cualquier caso, de haber ocurrido el episodio, operar la maquinaria de la lancha requirió representantes de la Plana Menor dentro de aquel "puñado de valientes" que la dotaba.

Hundimiento del *Loa*

Mientras en este último caso, del que tenemos apenas una vaga versión y conjeturas, no se pasó de un amago, las actividades torpedistas en el Callao, bastante bien estudiadas, consiguieron dos rotundas victorias con los hundimientos del *Loa* y la *Covadonga*. Como dejamos dicho, la explosión del 24 de abril no fue obstáculo para que el comandante Sánchez y el ingeniero Cuadros continuaran sus empeños. El nuevo ingenio explosivo estuvo acabado a comienzos de junio y se ideó colocarlo en un bote cargado de víveres para que se activase al sacar uno de los bultos. Un primer intento el 11 de junio fue infructuoso por una descoordinación con los matriculados Manuel Arca y José Morales que habían remolcado la embarcación donde se debía montar el explosivo, quienes la dejaron más al Norte de la caleta de la Punta Doña Pancha a la que llegaron los torpedistas (playa Oquendo). Arca y Morales fueron al Callao, pero Cuadros pidió a Sánchez que los buscaran y en la noche del 14 los hizo regresar y al día siguiente estando ya varada la embarcación se procedió a prepararla para montar el explosivo; además de los ingenieros Manuel Cuadros y Daniel Desmaison participaron el mecánico Juan Bianchi, de la Factoría Naval, y el carpintero José Chumpitasi. Yábar (2001) reproduce el oficio de Cuadros a Sánchez del 17 de junio de 1880, del que extraemos lo siguiente:

> El 16 después de vencer grandes dificultades ocasionadas por la especialísima conformación de la playa, se lanzó nuevamente al mar la embarcación, no sin dejar en esta faena, de correr inminente peligro de ahogarnos; en el acto se trató de embarcar en el bote pequeño la carga, no se pudo conseguir, a pesar de trabajar con el mayor empeño auxiliados por 25 soldados del batallón Nº 75 acantonado en Márquez, el bote fue destrozado por una ola, salvando a nado los marineros Arca y Morales que los [*sic*] tripulaban y no se pudo hacer nada.

Carvajal (2013) explica que la faena que falló fue la de embarcar los bultos con los víveres, que debía hacerse con el botecito. Yábar (2001) comenta que "el carpintero Chumpitasi y el mecánico Bianchi tienen mérito al acompañar a manipular el torpedo y armarlo, con el riesgo que ello podía significar". Resalta también "que los matriculados Arca y Morales corrieron riesgo de ahogarse" y conjetura que ambos fueran "pescadores y por ende eximios nadadores", lo que explicaría cómo sobrevivieron entre las olas cuando el bote se destrozó.

Antes de continuar con el relato de las acciones torpedistas, veamos qué había pasado con el bloqueo del Callao. A raíz del encuentro del 25 de mayo hubo una serie de intentos de reflotar la *Janequeo*. El 26 (el 27 según Carvajal) fueron enviados "20 hombres, un guardián, un guardiamarina y un oficial" de la *Unión* así como la lancha *Lima* para dicha labor, según el diario de bitácora citado por Elías (en Storace, 1971) y por Yábar (2001). Refiere el último que el 27 el *Huáscar* y el *Angamos* trataron de impedir las labores en que participaban la *Lima*, la *Urcos* y la *Arno*. Respondieron las baterías del Norte y de la dársena, además de la *Unión*. Del lado peruano, Carvajal refiere que el *Chalaco* recibió un disparo en la cámara que le ocasionó tres heridos leves (el Guardiamarina Portal y dos tripulantes) y Yábar agrega que el pontón Pachitea recibió un tiro directo. Del lado chileno, el último autor menciona que el *Huáscar* recibió un tiro que le desmontó un cañón; según Storace (1971) se retiró a toda máquina y escorado. A juicio del maquinista italiano, tanto dicho monitor como el *Angamos* "al parecer recibieron algunos proyectiles". Los dos cañones de la batería "17 de marzo", ubicada en la dársena, estaban operados por personal de la *Unión*, conforme se ha visto. Elías (en Storace, 1971) cita el parte de Villavisencio, según el cual uno de los cañones de aquella batería hizo 22 tiros y el otro 8; la *Unión* hizo 10. Dicho autor transcribe este fragmento del parte:

> A fin de observar el servicio y efecto de la nueva batería, me constituí en ella desde un principio y he tenido la satisfacción de ver el buen resultado de su estreno, pues una de las bombas del Armstrong cayó y reventó sobre el *Huáscar*, causando indudablemente algunas averías; también dos tiros de la Corbeta deben haber herido al mismo buque y, en general, los tiros que se hicieron en ambos puestos sobre los enemigos fueron bien dirigidos y

demuestran el perfeccionamiento de nuestros artilleros.

Según Yábar (2001), el 28 continuaron los trabajos de reflotamiento de la *Janequeo*, sin oposición. El 29 (Elías ubica el encuentro el 28) las lanchas peruanas *Tocopilla*, *Callao* y *Capitanía* prosiguieron las labores; cuando la última regresó al muelle apareció una torpedera enemiga para atacar a las primeras. En su apoyo salieron la *Lima*, *Arno* y *Urcos*, que consiguieron alejar a la lancha enemiga, pero en su ayuda vino la *Pilcomayo*. La *Unión* y los cañones de la dársena intervinieron, y luego se sumaron del lado chileno el *Huáscar* y el *Angamos*. En el libro de guardias de la *Unión*, el Teniente 2º Juan M. Ontaneda tomó los apuntes correspondientes, que cita Elías (en Storace, 1971). Extraemos lo siguiente: "Durante el combate se enviaron embarcaciones a socorrer al Pontón Nº 2 y al *Tumbes*, los cuales se fueron a pique, salvándose sólo sus tripulantes". Carvajal (2013) puntualiza que el primero llevaba 700 toneladas de carbón y el segundo no tenía valor militar ni comercial. Según el mismo autor hubo otro encuentro el 30 de mayo cuando una torpedera enemiga atacó a nuestras lanchas pequeñas; luego se sumaron a la lucha la *Urcos* y la *Arno*, así como la *Pilcomayo*, y una batería. Este último día, según el diario de bitácora de la *Unión* citado por Yábar, fueron enviados "un oficial, un guardiamarina, un guardián y 16 hombres, con el objeto de sacar la lancha chilena a pique…".

Como encargado del reflotamiento se designó a Guillermo Checkley, a quien la Secretaría de Marina llamaba "segundo piloto" en un oficio al Comandante General del 31 de mayo de 1880, citado por Yábar. Recordemos que había estado presente en el *Huáscar* en el combate de Iquique, como práctico. Los trabajos continuaron durante junio. Según se aprecia en una anotación del diario de bitácora de la *Unión* del 4 de dicho mes, citada por Yábar, mandaron 26 hombres armados a las lanchas que trabajaban en el reflotamiento. Asimismo el 6 de junio el Comandante General ordenó pagar al buzo Leonardo Álvarez porque había impedimentos ajenos a su voluntad que no le permitían trabajar; Yábar deduce que se trataba de los disparos que el buque de guardia chileno hacía contra las lanchas peruanas. Para impedir el rescate de la lancha, en la noche del 8 de junio la escuadra bloqueadora destacó al *Huáscar*, la *Guacolda* y un bote a remos; con un buzo volaron los restos

de la *Janequeo* en la madrugada del 9. Ese día en la noche los peruanos quisieron ubicar nuevamente el casco, y no lo hallaron hasta el 12, informa Yábar (2001).

No por realizarse tales trabajos se descuidaban las actividades ofensivas. Guzmán Palomino (Tauro del Pino et al., 1982) escribe lo siguiente en su semblanza de Pablo Soto Castillo, quien había sido soldado en el *Huáscar* y tras el cautiverio en Chile pasó a la guarnición del *Oroya*, siempre como parte del batallón Ayacucho: "El 7 de junio de 1880, mientras en Arica tenía lugar la épica defensa del Morro, Soto, a bordo de la lancha *Arno*, partía hacia la bahía [*sic*] de San Lorenzo con la misión de hostilizar al enemigo". Yábar refiere que según Fuenzalida un brulote explotó el 10 de junio. A su vez, Ortiz (1996) anota que tanto el 16 como el 22 de junio de 1880 dos lanchas, una con torpedistas y otra con tropa del Guarnición de Marina, incursionaron al fondeadero de la isla San Lorenzo. Añade que en la última fecha se logró lanzar un brulote. Al día siguiente, 23 de junio, y también el 26, Storace (1971) volvió a participar en la *Lima* en los trabajos de reflotamiento de la *Janequeo*. Un oficio al Comisario de Marina del 26 de junio, citado por Yábar (2001), indicaba que Checkley trataba de colocar las cadenas para reflotar la *Janequeo*; en esta ocasión Yábar alude a Checkley como buzo. Como se encargó a la Factoría de Bellavista un tubo para usarlo con una bomba centrífuga en el reflotamiento, Yábar concluye que "el trabajo de los buzos no era sólo de pasar cadenas, debieron tratar de reparar el casco para hacerlo estanco y luego succionar el agua con ayuda de una poderosa bomba centrífuga y este tuvo", siendo el encargado el Superintendente de Máquinas. En cambio sí hubo éxito en reflotar al *Pontón Nº 2*, tal como lo anotó Storace (1971) el 28 de junio:

> Recibimos orden de dar vapor con el *Lima*, a una bomba centrífuga puesta encima de un pontón cargado de carbón, el cual fue hundido por una bala enemiga en el último bombardeo. Después de algunas horas de trabajo con la susodicha bomba, conseguimos poner el pontón a flote.

Paralelamente, ese mismo mes se desarrollaban esfuerzos en el campo humanitario, a los que no fue ajeno el personal de la Plana Menor. En este sentido, por iniciativa de monseñor Roca y Boloña y con los buenos

oficios del Encargado de Negocios del Brasil, fue posible coordinar con el Capitán de Navío Manuel Villar y con el Contralmirante Galvarino Riveros, jefe de la escuadra bloqueadora, para que zarpase el *Limeña* a traer a los heridos de Tacna y Arica. Según oficio del 18 de junio de Villar a Roca y Boloña, reproducido por Carvajal (2013), quedarían

> a bordo los empleados y marineros que elija el capitán nombrado por US. y todos los elementos útiles para la expedición y debiendo desembarcarse el comandante, oficiales y guardias marina, aspirantes y tropa así como también los artículos de guerra, con excepción del cañoncito para señales.

El 22 de junio arribó al Callao el transporte chileno *Loa*; había embarcado 510 heridos de las batallas de Tacna y Arica (murieron 4 en el trayecto) y 120 civiles de las ambulancias, según consigna Carvajal (2013). Yábar(2001) reproduce un extracto de la orden general del 18 de junio que ordena "se apresten todas las embarcaciones a vapor y del ramo que sean de alguna capacidad a fin de trasladarlos a tierra". Storace (1971) anotó el arribo del *Loa* y el remolque del *Limeña* por la lancha *Lima*:

> Después de algunos días que estamos en reposo, recibimos orden de prender la máquina del *Lima* para ir a remolcar el transporte *Limeña*, que está a cargo de la ambulancia de la Cruz Roja, sacándolo de la Dársena, a fin de que parta para Arica a tomar heridos; es posible que remolquemos a tierra las embarcaciones con los heridos que ha transportado el vapor chileno *Loa*, los cuales llegan a unos 400.

Yábar aclara que para esta operación también la *Lima* fue despojada de su ametralladora, rifles y proyectiles.

El zarpe del *Limeña* ocurrió a las 11:30 de la noche del 24 de junio; al mando del capitán Cross, llegó a Arica el 28. Enarbolaba tres banderas: una blanca, otra de la Cruz Roja y la nacional (no el pabellón). Estos datos los da Carvajal, quien añade que embarcó 27 oficiales heridos (3 bolivianos), 60 soldados heridos, 380 rabonas, 140 niños y 5 monjas de caridad (del hospital San Ramón de Tacna, según Basadre, 1968);

también los restos del Coronel Francisco Bolognesi, el Capitán de Navío Juan G. More y el Teniente Coronel Ramón Zavala, a los que Elías (en Storace) añade los del Capitán de Corbeta Abel Raygada, muerto en Arica pero en la guerra civil de 1865. El 29 de junio los periódicos de Lima reportaron el arribo al Callao del vapor chileno *Lamar* con los heridos de la batalla de Tacna, según García Naranjo (1963). En dicha fecha, refiere Elías, el oficial de guardia de la *Unión* (Teniente 2º Juan M. Ontaneda, indica Carvajal, 2013) anotó, entre otros, el siguiente hecho:

> A la una de la tarde entró al puerto un transporte enemigo, enarbolando la bandera la Cruz Roja en el palo trinquete, y conduciendo heridos, los que fueron desembarcados por nuestras lanchas a vapor, retirándose el transporte tan luego como terminó esta operación.

¿Qué personal dotaba estas lanchas? Como se ha venido apreciando, generalmente las dotaba el personal de los buques. Pero la *Urcos*, según Yábar (2001), era "en junio la única lancha que tenía dotación propia". En dicho mes era la siguiente: patrón José Cardoso; cuarto maquinista Juan Antonio Chauca; fogoneros James Jeffris y Miguel Suárez; marineros Juan Calvo, Gregorio Bravo y Simón Aguirre. En cuanto al personal de tropa embarcado, cabe referir que al finalizar el mes (30 de junio), la tropa del Tarma Nro. 7 que guarnecía la *Unión* fue relevada por tropa del batallón Marina, según Elías (en Storace, 1971).

Zarpó la *Limeña* de Arica el 1 de julio y en el trayecto al Callao realizó una escala en Mollendo, donde dejó 140 pasajeros, según afirma Carvajal (2013). Antes de que arribase este transporte al Callao se produjo la voladura del *Loa*. Visto el fracaso en Punta Doña Pancha, el nuevo plan del Capitán de Fragata Sánchez sería partir del Callao con una embarcación que luego regresaría para simular que intentaba romper el bloqueo llevando víveres, a fin de que el enemigo la capturase y al descargarla activase el explosivo. El 2 de julio llegó al Callao procedente de Infantas el tren con el personal, el aparato explosivo y las provisiones. Se decidió colocar el explosivo en una balandra, para cuyo armado tuvo Cuadros el apoyo de las siguientes personas, conforme a Yábar (2001): ingeniero Desmaison, del operario de la Factoría Naval Joaquín Sotelo y del carpintero José Chumpitasi. El autor citado reproduce el informe

de Cuadros a Sánchez, según el cual por seguridad los tripulantes y armamento de la *Adelaida Rojas*, a cuyo lado se realizó el armado del explosivo, se trasbordaron a un pontón y se apartó a las embarcaciones que llevaban los víveres, pues la operación era peligrosísima por el mal estado de la dinamita. Cuadros anotó en su informe que a las 6 de la tarde entregó "la balandra completamente lista a las personas designadas". Bondy zarpó a las 10 de la noche, apunta Yábar. Este autor reproduce el parte de Bondy a Sánchez, en el que el primero manifiesta que a las 3 de la madrugada y a 7 u 8 millas de la costa, faltó brisa y por tanto remolcaron la nave con un bote y la fondearon; luego "con la opinión unánime" de la dotación de la embarcación, pasaron a tierra por órdenes a las 9:50 de la mañana. Menciona Carvajal (2013) que la nave estaba a 4 millas al Oeste de la boca del Chillón y en unas 15 brazas de profundidad. Sánchez, en su parte a Manuel Villar del 4 de julio de 1880 que reproduce Yábar (2001), afirma que había amanecido con el horizonte nublado y que solamente a las 10 se despejó y pudo con Cuadros divisar desde el Arsenal con un telescopio que la balandra estaba estacionada. Luego dice lo siguiente:

> Viendo que la balandra permanecía estacionada dejamos ese observatorio y nos dirigimos al muelle dársena, allí vino a encontrarnos el alférez Bondy y nos manifestó que por falta de brisa y la mucha marejada no había podido avanzar más al Oeste, encontrándose además la gente cansada, que se habían quitado los seguros al aparato y pedía órdenes; se las di para que regresara y tratase de remolcar la balandra y le previne que si durante el resto del día no se dirigía el enemigo a tomarla, la llevara a fondear cerca de tierra e intentara al amanecer ponerla a la vista del buque chileno de ronda.

Leamos ahora tres párrafos del parte de Bondy a Sánchez, fechado también el 4 de julio (Yábar, 2001):

> US teniendo en consideración todo lo sucedido, me ordenó dirigirme nuevamente a la lancha apar[en]tando de ese modo la intención de remolcarla hasta tierra para aprovechar su cargamento. La maniobra mandada por US fue ejecutada por el que suscribe saliendo a las 3^{h} p.m. y obtuvo desde luego los buenos resultados que se podrían esperar de una medida tan hábilmente

> combinada. Al apercibirse el *Loa* que me dirigía a la lancha, puso proa a ella, arrió una de sus embarcaciones, la remolcó hasta su costado y a las 5^{hs} 15^{ms} p.m. principió a descargarla volando en seguida.
>
> Antes de terminar séame permitido dar las gracias a US por haberme honrado eligiéndome para llevar a cabo una comisión que ha sido coronada por el éxito más completo aunque no contaba para su buen desempeño sino con mi ardiente deseo de ser útil a mí país; pero obedecía a las órdenes y consejos de US y estaba además secundado por tres patriotas de corazón, el señor Juan Quintana de la Estación de Vigías y los matriculados José Morales y Manuel Arca y a su abnegada cooperación se debe todo el resultado obtenido.
>
> Espero que US se servirá poner en conocimiento de SE el Jefe Supremo el animoso comportamiento de las tres personas que me han acompañado en la ejecución de un proyecto que ha dado por resultado la pérdida total de un buque enemigo con todos los valiosos elementos que contenía…

A su vez, Sánchez (en Yábar, 2001) afirma en su parte que Bondy, Quintana

> y los matriculados Arca y Morales, que por tres veces han salido del Callao merecen también las consideraciones del gobierno pues han sido los que han presentado al enemigo el ingenioso torpedo que él mismo se ha aplicado siguiendo sus instintos de rapacidad y que le ha sido fatal.

Un dato adicional sobre Morales y Arca lo brinda Vegas (1973), quien los llama "marineros paiteños". Aunque estuviesen matriculados en el puerto del Callao por residir en él, es posible que fueran nacidos en Paita. Ya hemos visto en el primer capítulo el caso de los paiteños Cárcamo, que se establecieron en el Callao. Recuérdese además que un carbonero José Morales estuvo en el *Huáscar* en la campaña de 1879 y que después de canjeado pasaría al *Atahualpa*: al menos por esto se supone que estaba en el Callao durante el bloqueo. ¿Sería la misma persona? Otro personaje de la Plana Menor que, aunque no intervino fue testigo de los hechos, nos ha dejado su relato. Leamos a Storace (1971):

> El día 3 de julio, encontrándose frente al puerto a unas siete millas, el transporte chileno *Loa* apresó una balandra aparentemente sólo cargada de

víveres; pero que en realidad no era sino una trampa puesta por los peruanos. La embarcación estaba cargada con dinamita, en conexión eléctrica a los sacos de víveres, estibados estos en cubierta de modo que levantando uno de aquellos sacos, daba fuego a la dinamita. Todo fue preparado en la noche anterior, dejando a la balandra fondeada a cierta distancia al iniciarse el día. Entonces, aquella mañana, un bote con unos pocos marineros y un Alférez, salió del puerto fingiendo querer capturar la balandra llena de víveres. El *Loa* descubre al bote remolcando a la balandra, que aún no ha sido apreciada por ellos, y pone a su vez la proa hacia el bote, el cual, con intención de llamar más la atención, larga el remolque y fingiendo veloz huida se mete entre los buques neutrales, ganando la costa. Mientras tanto, el *Loa* se acerca a la balandra, que ha sido abandonada como un lazo, aprecia que está cargada de víveres, chanchos, gallinas, etc.; la hace poner abarloada al costado. En lugar de llevarla intacta a la nave almirante, se dejaron ganar por cierto de la gula y principiaron a coger las gallinas, corriendo el riesgo de levantar uno de los sacos, que sería su muerte y la pérdida del buque. En tierra, los contados marinos, quienes conocían la treta, estaban de espectadores del resultado que dudosamente se confiaba. Con la balandra ya al costado, esperábamos verla remolcar rumbo a la nave almirante, cuando repentinamente distinguimos una altísima columna de humo, agua y pedazos de material dispersos y, en seguida por la distancia oímos una gran explosión, la cual hizo trepidar la tierra y mientras se siente, desaparece el infortunado transporte. ¡Pobre gente! ¡Cuántas pérdidas! ¡Ah, la guerra! Unos minutos después de la detonación, no se veía más nada. Hacia el lado S. de la bahía se encontraba el resto de la Flota bloqueadora y ¡aún ellos fueron espectadores! En vista de la desgracia sucedida, se movieron en ayuda de los náufragos.

Retomemos ahora el parte de Sánchez (en Yábar, 2001), pues viene a coincidir con el de Storace (1971):

A las 4 p.m. establecido nuevamente con el señor Cuadros en el torreón del Arsenal, noté que el *Loa* se había desprendido del cabezo de la isla y avanzaba lentamente en demanda de la balandra y minutos después se podía distinguir claramente con el telescopio que el tope del *Loa* señalaba con la mano la embarcación y que un grupo de gente se dirigía al castillo de proa y aun se veía a la persona que iba sin duda a dar parte al Comandante. Desde

> este momento confié en que la balandra sería tomada y consideré perdido al *Loa*" cuando vi que arriaba una falúa la que se dirigió en seguida hacia la balandra. En el acto hice telegrama a SE avisándole lo que ocurría. Llegada la embarcación enemiga al costado de la nuestra dio la vuelta alrededor de ella al parecer reconociéndola y momentos después la abordaron, y orientando sus velas se encaminaron al "*Loa*". La balandra pasó por la aleta de estribor de este buque y se perdió de vista ocultada por él. Desde este instante nuestra ansiedad fue grande y las tripulaciones de nuestros buques y muchos de los vecinos del Callao que habían presenciado la caza esperaban un desenlace. Por mi parte abrigué por un momento la esperanza de que la balandra fuese llevada a *Blanco Encalada*. A las 5.30 p.m. una enorme masa de agua y negro humo se elevó del costado de estribor del *Loa* a gran altura, oyéndose algunos segundos después una fuerte detonación. El transporte herido dio un vivo balance hacia babor y reclinándose después a estribor se fue hundiendo de popa; siete minutos más tarde su casco había desaparecido por completo, quedando sólo fuera del agua la extremidad de sus palos a los que se aferraban varios de sus tripulantes.

Nótese que Storace (1971) habló de "los contados marinos, quienes conocían la treta" pero poco después refiriéndose a la nave con el explosivo afirma en plural que "esperábamos verla remolcar rumbo a la nave almirante", con lo cual se incluye entre quienes sabían del asunto, no siendo ni un alto jefe naval ni parte del cuerpo de oficiales. Por tanto Storace resulta contradictorio, ¿eran realmente contados? El parte de Sánchez (en Yábar, 2001) parece responder que no, pues afirma que "las tripulaciones de nuestros buques y muchos de los vecinos del Callao que habían presenciado la caza esperaban un desenlace".

La contrainteligencia ciertamente dejaba que desear. Conforme refieren Carvajal (2013) y Yábar (en Yábar, 2001), desde mediados de junio los chilenos tenían conocimiento de lo que se planeaba; el 22 el Contralmirante Riveros informaba al comandante de la *O'Higgins* que había recibido –del propio Guillermo Peña, comandante del *Loa*– un sobre cerrado de parte del Presidente de Chile (Aníbal Pinto) con un informe acerca de que se preparaba contra la *O'Higgins* un artefacto explosivo por parte de Cuadros, que debería ir en una embarcación a vela con víveres y que se activaría al sacar el último bulto. Carvajal explica

que según el sumario practicado tras el suceso también fue avisado el comandante del *Huáscar*, pero que Peña no llegó a ser informado por el Contralmirante Riveros.

También contamos con la versión del irlandés Paul Boyton (1892), interesante por contener detalles adicionales. Aunque no fue testigo presencial, llegó al Perú hacia fines de octubre de 1880 y estuvo luego en contacto con personal naval. Leamos (traducción propia):

> Como fue anteriormente dicho, era costumbre de los bloqueadores chilenos levar anclas y cruzar lentamente a lo largo de la costa ida y vuelta durante la noche, para mantenerse a salvo de los torpedos. Una mañana neblinosa mientras el *Loa* se desplazaba a su fondeadero tras su acostumbrado crucero nocturno, su vigía descubrió una pequeña balandra que llevaba una tripulación de cuatro hombres, quienes parecían estar en gran estado de alarma. Uno estaba en el mástil esforzándose en reparar las drizas del pico que estaban colgando cual si hubieran sido descolocadas. Un cañón fue inmediatamente apuntado hacia el bote por los chilenos y un disparo fue lanzado sobre él. Ante ello el marinero descendió precipitadamente del mástil y los cuatro hombres saltaron apuradamente a un ligero guig y comenzaron a remar vigorosamente hacia tierra. Un bote fue también arriado del buque y dio comienzo a la caza, a la vez que un tiro tras otro era lanzado hacia los fugitivos. El bote del buque no tenía posibilidades de alcanzar al guig peruano, más rápido y ligero, y cuando los chilenos llegaron a la balandra, abandonaron la caza. Al descubrir la presa que habían tomado, un viva tras otro se oía en el mar. La balandra estaba cargada con canastas de fruta, cajones con gallinas, vegetales, de hecho todas aquellas cosas que los chilenos más necesitaban. Un cabo fue rápidamente tendido a la presa y ella fue abarloada al *Loa*, y la tripulación entera se unió a los vivas de los captores cuando vio el botín. Todos fueron a la borda a mirar la presa con que la fortuna les sonreía. Poco trabajo costó empezar la descarga. Casi todo se hallaba trasbordado cuando los marineros levantaron lo que parecía ser un pesado cajón de vegetales. Al momento en que fue aclarado de la cubierta hubo una terrorífica explosión –una tremenda agitación del mar. Una enorme montaña de agua se elevó hacia el cielo, mezclada con fragmentos del buque y cuerpos humanos. Cuando largueros y maderos cayeron de regreso al agua, flotaron en la superficie como astillas donde segundos antes había

> estado el orgulloso vapor. El *Loa* y su tripulación habían sido arrastrados a la eternidad. Un "¡viva!" surgió entonces del pequeño guig muy lejos en la orilla. Un juego peligroso y audaz había sido jugado y ganado.

Aunque ninguna de las otras versiones registra los disparos mencionados en este relato, concuerda sí con Storace (1971) acerca de que hubo remolque justo antes de la captura de la balandra (no simplemente un amago de acercamiento, como en la versión de Bondy (en Yábar, 2001), así como respecto al veloz escape del botecito. Tanto el remolque como el detalle del marinero que subió al mástil y aparentó reparaciones son concordantes con las instrucciones de Sánchez en el sentido de llamar la atención del enemigo. De ser cierto que uno subió al mástil, pudo ser el matriculado José Morales o también el matriculado Manuel Arca.

Las bajas fueron 118 entre muertos y desaparecidos, entre ellos Peña; se salvaron 55 (y otros 8 más que estaban de comisión en el *Lamar*). Según Storace (1971), parte de los rescatados estaban heridos. Los sobrevivientes quedaron fuertemente impactados; quince días después estaban retraídos, con la mirada perdida y el pulso irregular, quejándose de dolores vagos, a decir del cirujano Ernesto Turenne de la *O'Higgins*, citado por Carvajal (2013). Dicho médico destacaba el caso del segundo piloto Stabell, quien había quedado mentalmente perturbado por haber escapado solo sobre una tabla. Carvajal refiere que la torpedera *Fresia* se aproximó a rescatar a los náufragos; cita asimismo al corresponsal de *La Estrella de Panamá*, según el cual los botes de los buques de guerra neutrales *Thetis*, *Penguin* (ingleses), *Alaska* (estadounidense), *Decrès* (francés) y *Garibaldi* (italiano) colaboraron en el salvataje: 30 los ingleses, 1 el estadounidense, 3 o 4 el francés y 6 el italiano. Pero a decir de Storace (1971) sus paisanos salvaron a 4. Mayor es la discrepancia respecto a la participación norteamericana, pues según el ministro británico Saint John, en un informe fechado el 15 de julio que cita Carvajal (2013), el comandante del *Alaska*, Brown, ordenó a sus hombres no participar en el rescate. La hora dificultó el rescate, puntualiza Carvajal, pues en tal época del año estaba cerca del anochecer. Cabe añadir que, según Paz Soldán (1884), el *Loa* llevaba consigo abundantes municiones y víveres, además de artillería de la que hablaremos luego.

Por último, Yábar (2001) refiere que diez años después el periodista

Carlos Paz Soldán mencionó en el periódico *El Sol* que ni el recientemente fallecido mecánico Constantino Negreiros ni el Alférez de Fragata Gil Cárdenas habían recibido reconocimientos por sus trabajos para hundir buques chilenos como tampoco sus deudos contaban con apoyo económico de parte de las autoridades. Yábar (2001) reproduce este fragmento de una entrevista a Bondy publicada en *El Sol* del 21 de mayo de 1890 y en parte rebotada en *El Comercio* nueve días después:

> Finalmente, Cuadros no cargó el torpedo con las 240 libras de dinamita, pues fueron Negreiros y el ingeniero Desmaisons, muertos ambos hoy. Esta operación se ejecutó en el Dársena el 1º de julio de 1879, y esa operación fue tan peligrosa por el estado en que se encontraba la dinamita, casi líquida, que yo mismo, oficial de marina, acostumbrado ya al fuego por un bombardeo de 9 meses, me asusté, y exigí que el torpedo cargado, se me entregaría con sus seguros a las diez de la noche, y así se hizo, y ese par de hombres que yo llamaba los dos filósofos, manejaron solos durante seis horas una preparación que hubiera podido estallar mil veces en un minuto.

Asimismo, de una carta de Bondy a Carlos Paz Soldán del 2 de junio de 1890 publicada en *El Sol* del 7 de junio de dicho año, Yábar (2001) toma estas líneas:

> Yo acepté el manejo de ese torpedo, cuando el señor Cuadros, desesperado, por el fracaso de Ancón, donde estalló el primer torpedo, con el alférez Cárdenas que lo mandaba y los tres marineros que lo tripulaban, no encontraba una persona sensata, que se prestase a subir sobre una lancha, con un aparato, que había dado como primer resultado, la muerte desastrosa de cuatro personas.
>
> Acepté la comisión contra la opinión de todo el cuerpo de Marina, y especialmente del actual Prefecto de Huánuco, capitán de fragata don Ramón Freyre, que me vaticinó el más desastroso resultado, y con razón, pues se fundaba en los antecedentes…

Además, Yábar (2001) añade que según Carlos Paz Soldán la Sección de Torpedos a cargo del Coronel Campos (en realidad Ezequiel del Campo, quien era capitán en 1880) había arreglado los inventos de Cuadros y

que correspondía mérito y reconocimiento tanto a los encargados de cargar los explosivos como a los que los aplicaron.

Al día siguiente del hundimiento del *Loa*, arribó el *Limeña* (4 de julio). Ricardo García Rosell, corresponsal de *La Patria* en el Callao, con fecha 5 de julio remitió un despacho, anexado en la segunda edición de la obra de Gerardo Vargas (1980), del que extraemos los siguientes datos: en Mollendo desembarcaron 150 personas, las falúas del *Limeña* contaron con apoyo de las falúas de la *Magallanes*; un soldado herido de los llevados por el *Limeña* falleció cuando este pasó por Tambo de Mora; llegaron al Callao 159 heridos, entre ellos 28 oficiales, asimismo "multitud de familias […] y más de 200 mujeres de la clase proletaria", las que fueron cobijadas por el Comisario Villavicencio y vecinos chalacos. El 7, García Rosell mandó otro despacho, que consta en la misma obra, en el que describió la ceremonia fúnebre con los restos de Bolognesi, More y Zavala: a las 10 de la mañana estaban vestidos de parada en la calle Constitución frente a la iglesia Matriz los batallones Libertad, Jauja, Tarma, Mirave, Guarnición de Marina y 8 de Octubre; concluida la misa el Jauja y el Guarnición de Marina formaron calles desde la Matriz hasta la estación del ferrocarril; las banderas de los fuertes, buques de la Marina y oficinas públicas estaban a media asta desde el 6 de julio; hubo una salva de 21 cañonazos al mediodía y cada cuarto de hora un disparo de cañón; el tren con los restos partió al mediodía. En Lima, según la crónica de *La Patria* reproducida en la segunda edición de la obra de Gerardo Vargas (1980), la ceremonia comenzó a las 12:30 con la llegada de los restos; hubo salva, banderas a media asta y presencia de autoridades, particulares, unidades de las tres armas. "Del Callao vinieron acompañando los cadáveres, comisiones de todos los buques de la armada nacional, de la municipalidad, del Ejército, y un gran número de personas". Nótese pues que los marineros e infantes de marina rindieron merecido homenaje al infortunado More.

Una lista fechada en el Callao el 4 de julio de 1880 y anexa a la segunda edición de la obra de Gerardo Vargas (1980) nombra a 39 heridos transportados por el *Limeña* y refiere que además hay otros 74 cuyos nombres no se han podido obtener, lo que hace un total de 113. Según Yábar (2001), el *Limeña* llegó con "los restos mortales de Bolognesi, More, los cadáveres de otros heroicos defensores de Arica, 120 heridos y algunas familias del lugar". Carvajal (2013) refiere que desembarcó

149 heridos y algunos pasajeros, cifra esta última que no parece cuadrar con las que presenta sobre el embarque, menos si se la suma con los 140 pasajeros que dice que desembarcó en Mollendo. Elías (en Storace, 1971) afirma que desembarcaron 146 heridos y que al día siguiente, 5 de julio, la lancha *Lima* remolcó al *Limeña* a la dársena. Leamos a dicho autor, respecto a las honras fúnebres:

> El 6, con honores militares por tropas de mar y tierra y asistencia oficial, fueron bajados del *Limeña* los restos mortales de los gloriosos defensores de Arica: Bolognesi, More y Zavala, llevándolos a la Iglesia Matriz del Callao; oportunamente se condujeron a Lima. El cadáver de Raygada permaneció todavía a bordo.

Después añade Elías (en Storace, 1971) lo siguiente: "El 18 mandó la *Unión* 22 hombres armados al vapor *Limeña*, con objeto de escoltar los restos del Comandante Abel Raygada".

Por su parte, los chilenos rescataban los cañones del *Loa*. Carvajal (2013) dice así:

> Los informes del 11, 18, 26 y 30 de julio de G. Riveros al ministro de Guerra y Marina, indican que el *Loa* tenía montado en su proa un cañón de 70 lb, Armstrong, de retrocarga, de largo alcance, y que había conducido al Callao otro igual para ser montado en el *Blanco*. El primer cañón rescatado fue el del *Loa* y de inmediato instalado en el castillo de proa del blindado. El segundo cañón, también fue rescatado completo. Es probable que otros cañones de menor calibre del transporte también fueran rescatados.

Yábar (2001) informa que los trabajos comenzaron el 4 de julio y que los peruanos estuvieron enterados, por lo que se elaboró un plan según el cual participarían las lanchas *Arno* (con 2 cañones, 1 ametralladora y 30 hombres), *Lima* (con 2 cañones, 1 ametralladora y 30 hombres), *Urcos* (con 2 cañones, 1 ametralladora y 20 hombres), *Oroya* (o *Tocopilla*, con 1 cañón, 1 ametralladora y 10 hombres) *Resguardo* (con 1 cañón, 1 ametralladora y 10 hombres) y *Capitanía* (con 1 ametralladora y 10 hombres), además de la *Callao*. Esta última llevaría cuatro cargas explosivas que se fondearían para volar el casco del *Loa*. La expedición, a

cargo del Teniente 2º Fermín Diez Canseco, partió el 9 de julio y tuvo un encuentro en la madrugada del 10 con dos lanchas enemigas, con disparos de cañón y fusil. No hubo bajas, pero Yábar cree que el enfrentamiento frustró la misión. Carvajal (2013) cita el apunte del oficial de guardia de la *Unión*, Alférez de Fragata Carlos L. Rodríguez, según el cual en la tarde del 9 mandaron 25 hombres armados a la lancha *Lima*, que partió en convoy con todas las lanchas de los buques (se entiende que estaban asignadas cada una a un buque, así como la *Lima* a la *Unión*) y regresó a las 7 de la mañana del 10 sin otra novedad que el tiroteo.

Conocemos, por la lista presentada por Yábar (2001), los nombres de la tripulación de la *Urcos* en dicho mes de julio: patrón José Cardoso; cuarto maquinista Juan Antonio Masay; fogoneros James Jeffris y Miguel Suárez; marineros Felipe Salazar, Gregorio Bravo e Ignacio Sambrano. Como las listas de revista se solían tomar a mediados de mes, es posible que en el mencionado encuentro del 10 de julio aún no estuvieran los marineros Salazar ni Sambrano sino que continuaran Juan Calvo y Simón Aguirre.

Asimismo, en julio prosiguieron las labores para reflotar la *Janequeo* con Checkley y el Superintendente de Máquinas, pero además figuró el buzo Hilario Morales, veterano del *Huáscar* en la campaña de 1879, quien también operaba en el reflotamiento del *Saucy Jack*. El Comandante General reconoció su "ruda tarea" en un informe fechado el 6 de julio de 1880, que cita Yábar (2001). Dicho autor refiere que cinco días después Galvarino Riveros escribía al Ministro de Guerra de Chile que había decidido emplazar 30 soldados en la isla San Lorenzo, pues estaba informado de que los peruanos intentaban atacar al *Blanco Encalada*. Dicho blindado y el otro más (¿el *Huáscar*? ¿o el *Cochrane*?) fondeaban en la isla, protegidos por el *Abtao* y la *Magallanes*, habiendo además rondas de lanchas para impedir incursiones en la isla; explica Yábar que eran medidas adoptadas el 4 de julio, a raíz del hundimiento del *Loa*.

Nótese cómo estaba de informado el enemigo. Al respecto debe referirse lo ocurrido en julio cuando la *Unión* se aprestaba para zarpar, conforme apunta Elías (en Storace, 1971):

> Durante los días finales de Julio, la tripulación arregla y cose velas, lavan los palos y rascan los masteleros, guinda el mastelero de velacho, pone

> el tangón de estribor, pasa la maniobra del mastelero de velacho, alista el mastelero de sobremesana, echa a bordo la verga mayor y, en fin, fueron bastante claras estas maniobras para los marinos chilenos, quienes no dudan en traducir una actividad tan sintomática como intención de la corbeta en fugar del puerto: el recuerdo de la escapada de Arica está muy fresco. Entonces, el enemigo redobla su vigilancia y, todavía más, decide a punta de cañón inutilizar la *Unión*. El propio celo en el desempeño de su proyecto, vendió la causa de la corbeta. Y todavía, se sumaba el notable espionaje de que disponían los chilenos, que les hacía conocer hasta los menores detalles de los planes peruanos.

Además reproduce Elías (en Storace, 1971) un oficio de Villavisencio del 15 de julio según el cual "varios individuos peruanos" que anteriormente habían servido en la *Unión* se presentaron para darse de alta en la batería 17 de marzo. Villavisencio solicitaba permiso para aceptarlos pues requería 24 hombres en dicha batería, por lo que pensaba dar de alta a 10 como artilleros y 14 como marineros. Un mes después, el 18 de agosto, las Fuerzas Sutiles fueron reforzadas con el primer guardián José Chávez, 4 marineros y 36 grumetes, todos los cuales fueron trasladados de la *Apurímac* al *Marañón* para quedar bajo el mando de Iriarte, según apunta Yábar (2001).

Continúan los bombardeos y combates en el Callao

También hubo en la dársena una batería servida por personal del *Talismán*, que entró en acción la noche del 22 de agosto, pues la *Arno*, la *Urcos* y la *Capitanía*, al mando del Teniente 1º Francisco León, sostuvieron un combate contras las torpederas *Fresia*, *Guacolda* y un buque enemigo. En esta ocasión la batería lanzó tres tiros. La *Capitanía* estaba tripulada por "cuatro marineros" a decir de León en su parte de igual fecha que reproduce Yábar (2001); este deduce que "debieron ser el maquinista, fogonero, patrón y uno más que debió ocuparse de la ametralladora, una Gardner de 2 cañones". Al día siguiente (23) en la mañana se acercó el *Toltén*, al que se le arrojaron cuatro disparos, según informó el comandante del *Talismán* al Mayor de Órdenes en un oficio fechado el mismo 23 de agosto, que cita Yábar. A su vez, Elías (en

Storace, 1971) reproduce la anotación del Alférez de Fragata Carlos L. Rodríguez en el libro de guardias de la *Unión*, en la que consta que tanto los fuertes de tierra como las baterías de la dársena abrieron fuego en la mañana del 23 de agosto.

Una semana después empezó una serie de bombardeos. Según Carvajal (2013) y Yábar (2001), el 30 de agosto el *Angamos* disparó 6 tiros en dirección a la dársena y los buques (el parte del comandante del *Talismán* al Mayor de Órdenes, citado por Yábar menciona que uno fue hacia la población). Respondieron las baterías de la dársena "17 de marzo", "*Talismán*" y "Elías Aguirre" (esta a cargo de personal del *Oroya* y el *Limeña*). No hubo daños. Al día siguiente el *Angamos* hizo 25 disparos, que esta vez sí ocasionaron daños: se fue a pique el *Tumbes*, se destruyeron dos casas y parte de un corralón y se dañaron no menos cuatro casas; hubo también un herido leve: un Alférez de Fragata británico que estaba por embarcarse y fue herido en la cabeza por fragmentos al explotar un proyectil. Además la *Apurímac* fue tocada en la popa, sin mayor daño, y a la *Unión* cayeron fragmentos de un proyectil. Respondieron los cañones de la dársena y el fuerte Ayacucho. El Capitán de Navío Luis Germán Astete, Prefecto del Callao y Comandante General de las Baterías, realizó a juicio de Yábar (2001) "una evidente intervención en la publicación de noticias para evitar que el enemigo tome conocimiento de los verdaderos resultados de su ataque, sobre todo para evitar que puedan corregir la dirección y distancia de sus tiros". Afirma esto pues Astete mandó sacar de circulación un suelto del *Porvenir* que traía "datos muy seguros para el enemigo respecto al alcance de sus piezas", según escribiera a Piérola en carta del 31 de agosto de 1880, citada por Yábar.

Acerca del hundimiento del *Tumbes*, nótese que ya había ocurrido una primera vez el 29 de mayo. Lo cual significa que en algún momento entre junio y agosto había llegado a ser reflotado. Ello nos lleva a referir que en agosto continuaron los trabajos para reflotar a la *Janequeo*. Se logró extraer el cañón de la misma, que para el 6 de agosto estaba reparándose en la Factoría de Bellavista, afirma Yábar (2001). Al día siguiente, según lo citado por dicho autor, el oficial de guardia de la *Unión* anotó que, en la lancha *Arno*, "se mandó al trabajo de sacar la *Janekeo* 8 hombres armados". Refiere Yábar que el 1 de setiembre el Comandante General

informaba a Villar que no podía reflotarse al *Tumbes* ni al *Saucy Jack* pues los dos únicos buzos (léase Álvarez y Morales) se ocupaban en reflotar la *Janequeo*.

Antes de pasar a los sucesos de setiembre, cabe dar una mirada a las anotaciones de Storace (1971). En agosto el maquinista italiano dejó la lancha *Lima* pues esta se independizó de la *Unión* y recibió nueva tripulación. Storace se puso a repasar unos textos para su examen de ascenso a segundo maquinista. Elías (en Storace, 1971) reproduce un par de oficios de Villavisencio del 12 de julio de 1880 al Mayor de Órdenes, el primero de los cuales dice así:

> Conforme dispuso el Sr. Comandante General de Marina, con fecha 6 del presente se han presentado a la Oficina del Superintendente de Máquinas, el Tercer Ingeniero Dn. Pedro L. Storace y el Cabo de Fogoneros Mariano Morales, para ser examinados; pero no ha tenido lugar el examen ese día, ni lo siguientes en que fueron citados. Con este motivo, sírvase US. citar nuevamente un día fijo a fin de dejar cumplida la Superior disposición y que los referidos individuos no falten a su trabajo.

El segundo oficio decía lo siguiente:

> En cumplimiento del informe que me pide el Sr. Comandante General de Marina con fecha 6 del presente, sobre el comportamiento del Tercer Ingeniero Dn. Pedro Luis Storace, debo hacer presente que el referido Ingeniero ha observado una conducta MUY RECOMENDABLE, tanto por su circunspección cuanto por sus aptitudes y comedimientos en todo lo concerniente a su profesión.
>
> Por lo expuesto y *por el patriótico interés con que sirve a la Nación* en las presentes circunstancias, lo considero MUY ACREEDOR a su inmediato ascenso.

Finalmente, Storace (1971) sería aprobado por los examinadores y la Comandancia General de Marina en los días 15, 20 y 23 de agosto, conforme anotó en su diario. En paralelo, continuaban durante agosto en la corbeta los trabajos para alistarla a fin de zarpar, según Elías (en Storace, 1971). Carvajal (2013) reproduce una nota de Riveros a Eusebio Lillo 5 de setiembre de 1880 en la que el Contralmirante explica que

cuando llegó el *Angamos* le ordenó bombardear la dársena como castigo por el hundimiento del *Loa* pero también "para hacerle algunas averías a la *Unión*, de quien se decía con insistencia proyectaba forzar el bloqueo". También reproduce un informe de Riveros al Ministro de Guerra y Marina en que afirma el primero que la orden para que el *Angamos* bombardeara la dio porque había "persistentes rumores de un próximo intento de romper el bloqueo por la *Unión*" y por "los preparativos que se notaban en la Dársena para dejar lista aquella corbeta para hacerse a la mar".

En tal contexto, la serie de bombardeos del *Angamos* con su cañón de largo alcance iniciada el 30 y continuada el 31 de agosto prosiguió los días 1 y 3 de setiembre. Explica Yábar (2001) que dada la distancia a la que operaba el buque enemigo y el riesgo que significaba exponer a la *Unión* con una salida para batirlo, la opción restante era enviar a las Fuerzas Sutiles. El 1 de setiembre el *Angamos*, comandado por Luis Lynch, hizo en total 32 disparos, la mayoría dirigidos hacia la *Unión*. Pero los últimos 4, con dos cañones pequeños fueron dirigidos a la *Urcos,* que al mando del Teniente 2º Santiago Torrico salió al encuentro del *Angamos* y lo puso en fuga; al final partieron también la *Lima*, la *Arno* y la *Capitanía*. Del lado peruano las baterías de la dársena realizaron 9 tiros, la de La Punta 6 y el fuerte Ayacucho 1. Storace (1971), quien anotó que los disparos del 30 y 31 de agosto estuvieron en general dirigidos contra la *Unión*, escribió lo siguiente respecto al 1 de setiembre:

> El vapor chileno *Angamos* nuevamente bombardeó, dirigiendo sus disparos contra la *Unión*, la cual fue alcanzada por dos tiros, uno de un proyectil-bomba que hizo impacto en la amurada de babor entre la cubierta con la obra muerta; la otra bomba, atravesó la parte inferior de la chimenea, explotó y un casco rompió la caldera de babor de proa, causándole dos perforaciones, una de un pie cuadrado y la otra de seis pulgadas, rompiendo dos carlingas, parte de la cubierta y obra muerta. Por ninguno de los dos proyectiles se tuvo que sufrir desgracias personales, salvo la caldera rota, la cual se encontraba con los fuegos apagados y con 10 libras de presión del vapor. La lancha *Urcos* salió de la Dársena armada con el pequeño cañón de acero Withworth y se dirigió contra el vapor enemigo, haciéndole fuego, a lo cual este se puso en retirada, y así cesa el bombardeo del día.

Según apunta Storace (1971), el 2 se empezó a reparar la caldera y la chimenea. Yábar (2001) detalla que los documentos sobre la reparación de la caldera de la corbeta muestran "que no significó mayor problema para los operarios de la Factoría Naval de Bellavista". Además de la avería a la *Unión*, el comandante del *Angamos* mencionó en su parte, publicado por Ahumada Moreno (1982), haber hundido el pontón *Callao Nº 1* que servía de depósito de torpedos. Ni Storace ni las demás fuentes peruanas que cita Yábar (2991) dicen nada respecto a tal hundimiento.

A decir del corresponsal de *El Nacional*, Leonidas Cárdenas, cuyo despacho fechado el 2 de setiembre reproduce Ahumada Moreno (1982), también entraron en combate la Torre de la Merced y la batería Pacocha; además consignó que la *Urcos* iba "con su cubierta atestada de gente" y que hubo gran expectativa por parte del pueblo aglomerado en las cercanías del muelle, que vitoreaba a la *Urcos*. ¿Quiénes tripulaban esta lancha en agosto? El patrón José Cardoso; el cuarto maquinista Juan Antonio Masay; los fogoneros James Jeffris y Miguel Suárez; y los marineros Felipe Salazar, Gregorio Bravo, Isidro Silva, Vásquez, Pacheco y Changanaqui. En setiembre (aunque dudamos que ya estuvieran los cambios para los encuentros del 1 y 3 de dicho mes) estuvo tripulada por el patrón José Cardoso; el cuarto maquinista Juan Antonio Masay; los fogoneros James Jeffris y Huertas; y los marineros López, Ruíz, Vásquez y Pacheco (Yábar, 2001).

Aunque el 2 de setiembre no hubo bombardeo, la anotación del libro de guardias de la *Unión* de dicho día, transcrita por Elías (en Storace, 1971), resulta de interés pues muestra la participación de la Plana Menor en diversos trabajos y la presencia del propio Piérola:

> La gente estuvo ocupada en levar y terciar el ancla de babor; se preparó toda la maniobra para arriar las mayores y blindajes de las cofas; se continuó el trabajo de tesar y enflechadura de las jarcias. Estuvo a bordo el Jefe Supremo y Protector de la raza indígena. Trabajaron cinco carpinteros, tres caldereros y tres ayudantes.

Finalmente, el 3 de setiembre el *Angamos* descargó 27 tiros y la *O'Higgins* 37, según el parte del Capitán de Puerto al Comandante General en dicha fecha, citado por Yábar (2001). El mismo autor cita la

correspondencia publicada en *El Nacional* del 3 de agosto, que agrega que el *Blanco Encalada* disparó 4 tiros. Conforme al parte del Capitán de Puerto, la lancha *Lima* (al mando del Teniente 2º Santiago Torrico) efectuó 30 disparos; la *Arno* (al mando del Teniente 2º Ramón Sánchez Carrión), 25; y la *Urcos* (al mando del Teniente Juan F. Otoya), 12. El corresponsal de *El Nacional*, además de referir los comandantes de cada lancha, consignó que a la cabeza de ellos estuvo el jefe de las Fuerzas Sutiles, Iriarte, embarcado en la *Lima*. Añadió que la *Capitanía* iba y venía con órdenes y que la batería de La Punta también abrió fuego.

Las lanchas consiguieron alejar al *Angamos*. Según el oficio del Comandante General a Piérola del 3 de setiembre reproducido por Yábar (2001), luego entró la *O'Higgins* en su apoyo y la lancha *Lima* recibió del último buque un impacto 3 pulgadas bajo la línea de flotación, "lo que la obligó a retirarse tumbada sobre babor". Llegada al lado de la *Oroya*, le preparaban la artillería para extraerla, cuando "cayó un proyectil que pasando por el camarote del comandante y toldilla, cayó en la lancha *Lima* y se fue a pique por la aleta de babor del *Limeña*, porque se le llevaba a vararla". Estos detalles eran muy reservados, pues al inicio del oficio decía el Comandante General que sabía que Piérola no deseaba que le comunicaran ni por telégrafo datos sobre las averías de las embarcaciones; por ello lo hacía de su puño y letra. Sigamos leyendo dicho oficio:

> Los buzos bajaron inmediatamente y han estrobado un cañón, el otro ha caído al fondo, para mañana el buzo lo encontrará, desgracias personales un fogonero muerto, dos marineros heridos levemente y dos individuos más desaparecidos mas parece se han ahogado.
>
> La *Apurímac* recibió una bomba que penetrando por la cuarta porta hizo explosión dentro y ha roto o destruido camarotes. Al *Arno* se le está poniendo un cañón de a 40 y espero quede listo para mañana.
>
> Los demás buques no han tenido avería ninguna…

El relato de Storace (1971) en general es concurrente, con alguna divergencia en las bajas:

> El *Angamos* repite el bombardeo acompañado de una corbeta; asimismo el *Blanco Encalada* hace cuatro tiros. Las tres lanchas peruanas *Lima*, *Arno*

> y *Urcos*, salieron valientemente a combatir a las naves enemigas y logran alejarlas, consiguiendo que el fuego no cayera sobre tierra. La lancha *Lima* recibió el golpe de una bomba a nivel del agua, por cuyo motivo le fue preciso retornar a puerto, donde desgraciadamente sufre otro impacto de bala del *Angamos*, cuyo proyectil le traspasa la cubierta hasta la quilla enviándola a pique; únicamente se sabe de desgracias personales que hay dos muertos y un herido, este último es el cuarto maquinista Sifuentes.

Este último es sin duda Francisco Sifuentes, quien figuró como ayudante de máquinas en la *Independencia* y el *Talismán* en 1879, según vimos en el capítulo 3; se deduce que ascendió un grado y que fue uno de los dos heridos mencionados por el Comandante General. Yábar (2001) añade que uno de los muertos fue el Teniente Juan Quintana; cita el oficio del Comandante General a Leopoldo Sánchez del 7 de setiembre según el cual, al hundirse la *Lima*, Quintana "desapareció de entre los demás náufragos arrastrado seguramente al fondo por el fuerte remolino que la *Lima* hizo al sumergirse". Lo califica como perteneciente al Ejército pues no se halla en el escalafón naval; sin embargo tampoco lo ubicamos en el escalafón del Ejército de 1878, lo que puede significar o que entró después, o que había quedado fuera del escalafón y se reincorporó, o que era de la Guardia Nacional u otro cuerpo. Concierne a la Plana Menor en tanto que al salir a flote su cadáver el 10 de setiembre fue enterrado por la Marina "con los honores de su clase militar", según Yábar, quien se basa en un oficio del Comandante General a Sánchez fechado el 11. Tales honores incluirían seguramente la presencia de personal de la Plana Menor. Fuera de las víctimas de la *Lima*, en el ataque del 3 de setiembre "también perdió la vida el cabo fogonero Aniceto Rivas de la dotación de la torpedera *República*", afirma Yábar basado en un oficio del día siguiente al Comisario de Marina. Ortiz y Castañeda (2007) lo registran como "Aniceto Arias" con el rango de cabo fogonero.

Yábar (2001) califica el hundimiento de la *Lima* de "duro golpe a las Fuerzas Sutiles pues se trataba de una buena embarcación, capaz de llevar un par de cañones y una ametralladora". Tanto esta como aquellas piezas se lograron recuperar gracias a la poca profundidad, afirman Cassaretto y Castro (2022), "como lo prueba la participación de los mencionados cañones meses después en las batallas por Lima". Se confirma que la

actividad de los buzos tuvo la eficiencia que señalaba García (en Yábar, 2001) en su oficio a Piérola del 3 de setiembre de 1880.

En los días siguientes cesaron los bombardeos, mas no paró la actividad a bordo de la *Unión*. Dice Elías (en Storace, 1971):

> El día 4 y los siguientes, prosiguió el personal de la *Unión* trabajando en la arboladura de la corbeta; asimismo, los caldereros con sus respectivos ayudantes, se dedicaron a reparar la caja de humo y la caldera de babor, ambas averiadas; por su parte, con gente del buque, activamente se estuvo ensacando tierra con objeto de aumentar el parapeto. Todas las noches era nombrada gente para tripular las lanchas de ronda.

Tampoco cesó el trabajo de los buzos, pero sí abandonaron el reflotamiento de la *Janequeo* el 9 de setiembre para dedicarse a reflotar la *Lima*, según apunta Yábar (2001).

Hundimiento de la *Covadonga*

Igualmente continuaban las actividades torpedistas. Yábar (2001) ubica al mecánico Negreiros en "trabajos reservados" con la Secretaría de Fomento desde el 12 de julio de 1880; y al ingeniero Cuadros en semejantes afanes desde el 3 de agosto, fecha en que Villar pedía al Secretario de Fomento (de quien dependía la sección torpedista comandada por el Capitán Ezequiel del Campo) 500 kilos de dinamita, pedido que se rebajaría a 350 kilos el 7 de agosto. Yábar indica que por la muerte del Teniente Juan Quintana en la *Lima*, el elegido para llevar el ingenio explosivo fue el Teniente 2º Decio Oyague. Vicuña Mackenna, en un artículo sobre el hundimiento de la *Covadonga* que reproduce Ahumada Moreno (1982), inserta el siguiente telegrama del Capitán Pedro Suárez, gobernador político y militar de Ancón: "Ancón, Setiembre 9 de 1880.– (9.17 A. M.) – Señor sub-secretario de Marina: –Teniente Oyague llegó sin novedad a Chancay.– *Suárez*.". Melo (1911) dice así:

> El bote torpedo, se había llevado del Callao a Lima y de esta ciudad a Ancón por ferrocarril. El tramo de Ancón a Chancay lo hizo a remo, con el electricista Del Campo y el alférez de fragata Decio Oyague.

Yábar (2001) corrige que el primero era capitán y el último teniente 2º. Agrega también la participación del Guardiamarina Luis Olivera, mientras Carvajal (2013) así como Ortiz y Castañeda (2007) refieren la colaboración de Bondy. A efectos de la presente obra es preciso destacar al matriculado Julio Sosa, quien condujo el bote a órdenes de Oyague.

El 13 de setiembre de 1880 la *Covadonga* disparó primero con intención de alcanzar el puente Pasamayo del ferrocarril a Chancay, lo que no consiguió pues confundió el blanco, al disparar hacia un tanque de agua; cayeron entonces tres tiros en la población de Chancay: uno en una garita, otro en el panteón y otro en un corralón. El daño fue mínimo y no hubo muertos ni heridos. Luego apuntó contra dos embarcaciones menores surtas en el puerto de Chancay, lo que era conforme a órdenes verbales dadas por Riveros. Tras varios disparos hundió una, pero la otra seguía indemne pese a habérsele disparado a 15 metros, por lo que el comandante de la cañonera, Capitán de Corbeta Pablo S. de Ferrari, decidió enviar un chinchorro para registrarla, sacar lo útil y echarla a pique, con la orden de "que tuvieran cuidado con las trampas", según declaraciones recogidas en el sumario del proceso seguido días después en la escuadra bloqueadora, que reproduce Ahumada Moreno (1982). Examinado el bote, no se halló nada sospechoso. Lo remolcaron hacia la *Covadonga*, donde Ferrari desistió de hundirlo ante lo declarado por los del chinchorro, pero igual dispuso inspeccionarlo nuevamente; uno de los del chinchorro, el calafate José Ávila, dijo: "Casi habíamos perdido un bote tan lindo por ser tan desconfiados", según el sumario, donde se apunta que el "capitán de altos" José Cacaldi (griego, oficial de mar) expresó algo similar. A decir de Paul Boyton (1892), el oficial (sería el aspirante, en todo caso) que examinó el bote le aseguró a Ferrari que no había nada sospechoso y agregó: "Será un hermoso regalo para su esposa". Y que Ferrari respondió: "Será un hermoso regalo para su esposa". A lo que Ferrari respondió: "Si está en lo cierto, tráigalo a bordo". Leamos la descripción del corresponsal de *El Mercurio*, quien entrevistó a sobrevivientes (en Ahumada Moreno, 1982):

> De formas elegantes y al parecer de reciente construcción, estaba primorosamente concluido, y era todo una linda obra de lujo. Se hallaba cuidadosamente pintado de blanco, y a lo largo de todo su fondo se extendía

> un fino enjaretado. Sus cuatro chumaceras eran de bronce y muy bien pulidas y acicaladas, del mismo modo que los bicheros y las argollas de los cáncamos, que estaban pintados de negro.
>
> Fuera de esto, había a bordo del botecito una buena vela, cuatro remos, lujosos paños, y hasta un suave y fino cuero blanco para el asiento principal, amén de un escudo peruano primorosamente tallado que servía de respaldo, y de muchos bruñidos adornos de bronce, el todo condimentado con una banderita peruana de lujoso y recién dorado escudo.

El citado corresponsal refiere que hubo tres ocasiones más en que se quiso examinar el bote: una por parte de Ferrari, que desistió porque un Guardiamarina y el calafate le repitieron que no había nada sospechoso; otra por parte del segundo comandante, Teniente 1º Enrique Gutiérrez, a quien Ferrari le dijo que no; y otra por parte del mismo Gutiérrez, que a sugerencia del Teniente González (ante una recomendación del Teniente Merino) le ordenó a este que mandara a un carpintero a un nuevo reconocimiento. Pero antes que llegara vio el contramaestre a todos en sus puestos y dio el pitazo para izar el bote, maniobra que accionó el explosivo. Apenas dos o tres minutos transcurrieron de la explosión al hundimiento. Este ocurrió a las 3:25, según el telegrama del Comisario de Chancay, Menacho, que reproduce Ahumada Moreno (1982). Vicuña Mackenna en su *Historia de la campaña de Lima* (1881) menciona que, según testimonios, al momento del izamiento tanto el mayordomo como el cirujano ya daban como un hecho que habría una explosión. Tras esta el buque comenzó a hundirse de proa y los tripulantes a arrojarse al agua y a preparar las dos embarcaciones disponibles: un chinchorro, que al bajarse se dio la vuelta, y una canoa. En la última se salvaron 29, quienes según el corresponsal de *El Mercurio*, "a costa de supremos esfuerzos" se alejaron del remolino. A su vez, el corresponsal del diario limeño *La Patria* escribió que los oficiales ocuparon la canoa y que la defendieron enérgicamente cuchillo o revólver en mano, al igual que los pocos salvavidas disponibles. Aunque hay que tener en cuenta que se libraba en paralelo la guerra de propaganda, no se puede descartar que ocurriera así pues de los 29 de la canoa eran oficiales 5 y además había 1 Aspirante, 1 cirujano y 4 maquinistas, según vemos en la relación firmada por Gutiérrez en Ancón el 14 de setiembre. Ferrari murió y el

Aspirante Melitón Guajardo llegó herido a la playa. El resto del personal de la *Covadonga*, muertos o rescatados por los peruanos, era de la Plana Menor, según se aprecia en los documentos publicados por Vicuña Mackenna (1881) y Ahumada Moreno (1982), excepto por un "oficial de marina" Pedro D. Opaso que figura en una lista de prisioneros peruana, mas no en la lista chilena fechada en el Callao el 14 de setiembre de 1880 que presenta Ahumada Moreno (1982) en la que se registró a aquellos miembros de la dotación de la *Covadonga* cuya suerte se ignoraba ¿Sería oficial de Artillería de Marina, como uno de los 29 escapados?

Respecto a la muerte de Ferrari, el corresponsal de *El Mercurio* dice que permaneció sobre la cubierta. Pero el de *La Patria* refiere que fue de los primeros en lanzarse al agua, que se asió de una batayola, que pedía auxilio pero nadie se ocupaba de los demás y que fue de los primeros en morir por el remolino. Vicuña Mackenna (en Ahumada Moreno, 1982) en su artículo inserta este telegrama del Capitán de Puerto, señor Manuel A. Benavides:

> Chancay, Setiembre 13 de 1880. – (A las 6 P. M.) – Excmo. señor Jefe Supremo.– Señor Secretario de Marina: –El buque echado a pique no es la *Pilcomayo* sino la *Covadonga*, según los náufragos que hasta este momento, 6 P. M., son 13, se continúa salvándolos. El comandante Luis [*sic*] Ferrari, según unos, se ha salvado en un bote dirigiéndose al Sur, y según otros está entre náufragos sobre un madero, y otros dicen que ha perecido. Casi todos están ebrios. – *Benavides*.

Vicuña Mackenna (1881) en su *Historia de la campaña de Lima* afirma que Ferrari se negó a embarcarse y conjetura que fue porque quizá "no quería sobrevivir a su propia responsabilidad".

Acerca de la cifra de muertos, no hay consenso, pues tampoco lo hay sobre el total de la dotación, de modo que la resta con los sobrevivientes arroja diversos resultados. El corresponsal de *La Patria* (en Ahumada Moreno, 1982) afirmó que la dotación era de 147 hombres (y registró 46 prisioneros), Vicuña Mackenna en su *Historia de la campaña de Lima* (1881) registra 140, Carvajal (2913) refiere que Bulnes da un total de 149 y Yábar (2001) cita a Fuenzalida, según el cual fueron 109, de los que 32 murieron y 48 quedaron prisioneros. De hecho, una lista de oficiales y

tripulación de la *Covadonga* cuya suerte aún se ignoraba en la escuadra chilena firmada en el Callao el 14 de setiembre que presenta Ahumada Moreno (1982) muestra una cifra de 80 en dicha condición, que sumados a los 29 de la falúa suman 109. Pero creemos que esta última cifra no es definitiva, pues cotejando la lista de los 29 y la de los 80 con una lista de prisioneros peruana, que también reproduce Ahumada Moreno tomándola del corresponsal de *La Patria*, tenemos que en esta última hay nombres que no aparecen en la lista de los 80, lo que quiere decir o bien que esta no fue completa o bien que al elaborarla tenían certeza de que algunos habían llegado a tierra y por tanto no los incluyeron. Menos creíble es la abultada cifra que da Paz Soldán (1884): 161 muertos (con 47 prisioneros y 29 escapados). Melo (2011) consigna igualmente 161, pero con 49 prisioneros, además de los 29 escapados. A su vez, Vicuña Mackenna (en Ahumada Moreno 1982) inserta en su artículo un telegrama enviado a Sánchez desde Chancay el 13 de setiembre a las 11:35 de la noche por Benavides, según el cual habían salvado a 32, entre ellos el Aspirante Guajardo (herido grave), quien informaba que la dotación total era de 136. Por último, Witt (2016) anotó en su diario con fecha 17 de setiembre de 1880 que todos los oficiales de la *Covadonga* menos el capitán (ahogado) se habían salvado en una embarcación y que los peruanos habían salvado y capturado a 43 chilenos, de los que 6 o 7 estaban heridos.

Entre los muertos, según Vicuña Mackena (1881) en su *Historia de la campaña de Lima*, estuvo "la mayor parte de los griegos que habían escapado al naufragio de la *Esmeralda*" así como el marinero Gregorio Sanhuesa, quien había estado a bordo de la *Covadonga* el 21 de mayo de 1879 en Punta Grueso. Su habilidad como nadadores permitió a los griegos eludir la muerte en Iquique, pero no los salvó en Chancay. De hecho, según el corresponsal de *El Mercurio* (en Ahumada Moreno 1982), uno de ellos se hallaba dentro del bote que explotó: "Los que entraban dentro del traidor botecito en el momento de la catástrofe, y que por cierto deben haber volado en menudos trozos, eran el capitán de altos Kakaldi de nacionalidad griega, y el grumete Rus". Griego era también el contramaestre Constantino Micalví, quien diera el pitazo fatal. Asimismo, según lo declarado en la investigación oficial por el maquinista Cipriano Encinas, con la explosión murió la mayor parte de los fogoneros o la totalidad de ellos; Ahumada Moreno (1982) reproduce

tal declaración. Vicuña Mackenna (1881) en su *Historia de la campaña de Lima* añade que el marinero Manuel Mellado, quien se hallaba de vigía en la cofa, cayó con la sacudida y se destrozó en la cubierta.

Otro telegrama, que reproduce Ahumada Moreno (1982), agregaría un rescatado más:

> Chancay, Setiembre 14 de 1880.– (9.5 A. M.)– Excmo. señor Jefe Supremo: –Antes de las 6 A. M. hice recorrer la playa por el pueblo y el teniente Monterroso y sólo se encontró un náufrago de edad de 14 años, que con dos más trataba de salvarse, pero los dos se ahogaron y sólo él salvó, el cual está asistido como los demás. Hasta esta fecha no hay novedad.– *Menacho*.

Nótese que el Comisario reporta a Piérola el haber mandado al pueblo a recorrer la playa. Tratándose de un puerto, la gente de mar no podía estar ausente en estos afanes. Leamos al corresponsal de *La Patria* (en Ahumada Moreno, 1982):

> La Capitanía del puerto, impuesta de lo que ocurría en la bahía, ordenó que los matriculados salieran a favorecer a los náufragos. Esto se hizo y con oportunidad.
>
> Recogidos los unos por las embarcaciones de dicha oficina, y salidos a tierra otros con el auxilio de sus esfuerzos natatorios o mediante un trozo de madera, fueron todos atendidos esmerada y humanitariamente por el vecindario presidido por las autoridades.
>
> Tampoco queremos narrar las escenas conmovedoras que tuvieron lugar por la presencia de los náufragos, casi desnudos, exánimes del cansancio, pronunciando frases de gratitud hacia el Perú y por los auxilios prestados en tan supremos y desesperados momentos, y maldiciendo la guerra y sus aterradoras consecuencias. Hay algunos que han expresado eso por escrito. Natural era que entre los salvados hubiera algunos heridos.
>
> Estos fueron socorridos oportunamente con todos los auxilios que requería su lastimoso estado, tanto en lo que respecta a la ciencia como en lo espiritual.
>
> Para concluir, damos a continuación la nómina de los salvados, advirtiendo que entre ellos pocos pasan de 25 años; casi todos tienen 20 o 22 años; los hay también de 12 y de 15 años. Entre estos últimos, así como entre los primeros, hay muchos que han morado entre nosotros antes de la guerra.

También debió de haber participación de los matriculados en la persecución de la canoa que huyó con 29 sobrevivientes de la *Covadonga*. No conocemos versión peruana al respecto. Leamos lo que declaró en la investigación oficial el Teniente 2º Vicente Merino:

> Estábamos solo a ocho o diez metros del costado del buque cuando este se sumergió totalmente, dejando su mastelero de gavia sobre la superficie, en donde se refugiaban los que volvían [*a*] flote, a los cuales les gritamos que íbamos a llamar en su auxilio a la *Pilcomayo* que estaba en Ancón. Pero tan luego como nos divisaron los de tierra que nos íbamos, echaron al agua un bote que tenían oculto en la playa y salieron en nuestra persecución, y cuando estaban como a 400 o 500 metros nos principiaron a hacer disparos de rifle; viendo que no parábamos, continuaron la caza, y luego que nos tuvieron como a 200 o 300 metros, pararon y volvieron a romper fuego. Nosotros continuamos huyendo, aunque avanzábamos poco por la mucha carga de la canoa y lo agitado del mar. A esto último atribuye el que el enemigo desistiera de su persecución, pues no teníamos un arma con que contestar sus fuegos. Después de esto hice rumbo a los islotes Hormigas, aunque ya con pocas esperanzas de encontrar a la *Pilcomayo* por haber sobrevenido la noche y la mar seguía engrosando y el bote hacía mucho agua. Así continuamos hasta que a las 10 P. M. avistamos a la *Pilcomayo*, a la que llamamos, y después de reconocernos le pedimos un bote para poder atracar a su costado.

Concurre el testimonio brindado en igual ocasión por el Teniente de Artillería de Marina Manuel Blanco. Ambas declaraciones, están recogidas por Ahumada Moreno (1982). Tras referir el hundimiento, Blanco dice así:

> No siendo posible admitir ninguno más a bordo, porque la canoa se habría ido a pique, y notando que en tierra se aprontaban para echar botes al agua, nos alejamos en dirección a Ancón en busca de la *Pilcomayo*. Habíamos avanzado media milla, cuando notamos que un bote enemigo se dirigía a nosotros ganando mucho terreno, haciéndonos varios disparos a fin de que parásemos.
>
> La caza duró hasta las 5.30 P. M., hora en que tanto por venir la noche como por lo recio del viento y lo afuera que nos habíamos hecho, desistieron

> y se volvieron al puerto. Desde ese momento hicimos rumbo a los islotes que hay frente a Ancón, expuestos a cada paso a irnos a pique por la mucha gente que iba en el bote y lo grueso del mar. A las 10 P. M. encontramos a la *Pilcomayo*, quien nos tomó a su bordo.

A decir del corresponsal de *La Patria* (en Ahumada Moreno, 1982), los de la canoa rechazaron a los náufragos que les pedían auxilio. A su vez, el corresponsal de *El Mercurio* (en Ahumada Moreno, 1982) escribió que desde la canoa, Gutiérrez y el contador arrojaron sus salvavidas a los náufragos y que todos les gritaban que se aferrasen a los palos y jarcias, que irían por la *Pilcomayo*. A mil metros del lugar del naufragio divisaron una rápida chalupa que se dirigía sobre ellos, a no más de 1500 metros de distancia, "impulsada por cuatro vigorosos remeros" y con "seis a ocho soldados armados con sus correspondientes rifles". La canoa hizo después un cambio de rumbo para desfavorecer a la chalupa con el viento y el oleaje, que por ser más ligera la perjudicaban más; pero tenían en la canoa el problema de no poder relevar a los también cuatro hombres que bogaban en ella, pues el moverse de lugar habría cambiado la estiba, con riesgo de zozobrar. La distancia con la chalupa se estrechaba: a 800 metros "distinguían las facciones de los ávidos cholos que la tripulaban". Después los de la chalupa abrieron fuego, lo que se repitió cuando la distancia se acortaba a 400 metros. No acertaron en el blanco, pero entre las 5:15 y las 5:30 la distancia disminuyó hasta 200 metros. Dieron voces de intimación y abrieron fuego nuevamente, pero sin suceso. A las 5:30 la chalupa cambió el rumbo y emprendió el regreso. En la noche, al acercarse a la *Pilcomayo* los de la canoa temieron que los confundieran con un torpedo enemigo y les disparasen, por lo que tomaron precauciones para ser debidamente identificados. La explosión que hundiera a la *Covadonga* había llegado a oídos de los de la *Pilcomayo*, pero la habían tomado como la detonación del nuevo cañón de retrocarga de aquella cañonera. Ambos reportes periodísticos fueron reproducidos por Ahumada Moreno (1982).

Ignoramos los nombres de los cuatro remeros y los soldados de la chalupa peruana, así como de los pobladores de Chancay que apoyaron en la playa. Pero en cambio, este documento inserto en el artículo de Vicuña Mackenna (en Ahumada Moreno, 1982) rescata el nombre del matriculado que llevara a Chancay el botecito blanco:

Gobernación Política y Militar de Ancón.

Octubre 4 de 1880.

Señor capitán de navío Secretario de estado en el despacho de Marina.

Señor Secretario:

El matriculado Julio Sosa fue el práctico que condujo a Chancay, a órdenes del teniente Oyague, el bote-torpedo que echó a pique al buque enemiga la *Covadonga*. Con tal motivo tengo el honor de hacérselo presente a V. S. para que si fuere de su agrado se le acuerde a Sosa la gratificación o premio a que se ha hecho acreedor.

Dios guarde a V. S.

Pedro G. Suárez

No sabemos si se le llegó a dar algún premio, pero al menos queda este documento. Según lo anotado por Vicuña Mackenna (1881) en su *Historia de la campaña de Lima*, Sosa era un patrón de bote del Callao. Respecto a los matriculados Arca y Morales en el caso de la voladura del *Loa*, aparte de los reconocimientos de Bondy y Sánchez en sus partes no hay noticia de que obtuvieran algún premio o recompensa. En el caso del mecánico Negreiros, fue reconocido como autor del aparato que voló a la *Covadonga* en la *Narración histórica…* de Mariano F. Paz Soldán (1884), y en 1890 por el hijo de este, Carlos Paz Soldán (en Yábar, 2001), quien agregó el dato de su participación en los trabajos que llevaron a la voladura del *Loa*, como ya vimos. Aparte, fue reconocido oficialmente por el Congreso de 1885, que lo llamó "distinguido ciudadano", lo declaró benemérito de la patria en grado heroico y eminente y le otorgó una medalla de honor. Indica Yábar (2001) que en 1899 la Cámara de Diputados otorgó una pensión a sus hijos, que en 1921 seguía vigente. Sin embargo, en 1923 el Senado acordó cambiarla por un premio de 500 libras peruanas que les fue concedido a sus hijos Francisco Néstor y María Josefa por medio de la resolución legislativa 6776 del 30 de abril de 1928.

Cabe agregar que de los prisioneros de la *Covadonga* quedaron 5 en Chancay (de ellos 1 herido grave, 2 heridos, 1 contuso y 1 ileso) y el resto (41) fue enviado a Lima, según la lista del corresponsal de *La Patria* (en

Ahumada Moreno, 1982). Pero Vicuña Mackenna (1881) en su *Historia de la campaña de Lima* afirma que fueron salvados 45 y coloca otra lista con 43 trasladados a Lima. Se les dio ropa, calzado y un sol diario para comida, a decir de una fuente periodística peruana citada por Vicuña Mackenna (1881). Después serían canjeados, menos dos heridos.

De otra parte, es preciso advertir que entre las embarcaciones menores de la *Covadonga* una de las que no se pudo usar se estaba reparando en la cubierta, de donde Vicuña Mackenna (1881) deduce que ello quizá diera "pábulo al deseo de adquirir un nuevo bote". En cambio, De Lisle (2022) apuntó en su diario que "el comandante quiso apropiárselo para su uso". Reprodujo un breve testimonio de un marinero inglés que estuvo en la *Covadonga*, según el cual el botecito era "una hermosa canoa de tingladillo con cajas cerradas, cojines, etc." De Lisle se hallaba en Valparaíso cuando el 19 de setiembre de 1880 se enteró de lo ocurrido. La noticia había llegado a Santiago por telegrama dos días antes y había arruinado los festejos por el día nacional chileno.

Aunque carecía de mayor valor militar, la *Covadonga* tenía gran carga simbólica para Chile por haber sido capturada a los españoles en 1865 y por su participación en el combate de Punta Grueso en 1879. Tenían sí valor militar su nuevo cañón de retrocarga y en menor medida la ametralladora y los demás cañones del buque. A su vez, Oyague, Del Campo y un señor Justo Cortínez (el telegrama sólo da su apellido, el nombre lo tomamos de la obra de Arturo Santos Mendoza (2003), quien lo refiere como civil) trabajaron "toda la noche con un interés digno de elogio" para dinamitar la artillería de popa de la sumergida *Covadonga*, según un telegrama sin fecha de Benavides que publica Vicuña Mackenna en su artículo (en Ahumada Moreno, 1982). Carvajal deduce que ocurrió el 15 de setiembre y añade que buzos peruanos lograrían sacar dos cañones, por lo que el 3 de enero de 1881 buzos chilenos se sumergirían para destruir el cañón de retrocarga. Ya anteriormente, el 22 de setiembre de 1880, un corresponsal de *El Mercurio* (en Ahumada Moreno, 1982) escribía desde el Callao (en la escuadra bloqueadora) que se habían recuperado armas y un accesorio. Un parte de Riveros del 2 de octubre de 1880, que al igual que el anterior documento fue publicado por Ahumada Moreno (año), lo informó oficialmente: "Se ha extraído de la *Covadonga* la ametralladora Hotchkin [*Hotchkiss*], dos

cañones de a nueve libras, el obturador del cañón de a 70 de retrocarga y algunos rifles". Según Vicuña Mackenna (1881) en su *Historia de la campaña de Lima*, estos trabajos se realizaron el 18 y 19 de setiembre y estuvieron a cargo de la *Pilcomayo*, contra cuyas lanchas abrió fuego la guarnición de Chancay.

Incursiones a la isla San Lorenzo del 16 y 17 de setiembre de 1880

Tras la exitosa operación del 13 de setiembre hubo un par de encuentros en la isla San Lorenzo. Yábar (2001) explica que las Fuerzas Sutiles planearon destruir la torpedera *Guacolda* que se hallaba en reparaciones en dicha isla. Bajo el mando del Capitán de Fragata Patricio Iriarte (según lo anotado por el Capitán de Corbeta Juan Salaverry en su legajo, citado por Yábar, 2001) o del Teniente 1º Santiago Torrico (según Carvajal, 2013), en la noche del 15 de setiembre de 1880 zarparon las lanchas *Arno* (al mando del alférez de Fragata Carlos L. Rodríguez, con 12 marineros y 10 soldados de la *Unión*), *Urcos* (al mando del Alférez de Fragata P. J. Roel, con 14 marineros de la *Unión*), *Resguardo* (al mando del Alférez Fragata Daniel Rivera, con 6 hombres de la *Unión*) y Callao (con 10 marineros armados del *Limeña*, a cargo del Guardiamarina Felipe del Campo) más una falúa (con ocho marineros armados del *Limeña*, a cargo del Guardiamarina Miguel García). La falúa iba "cargada de gente armada" a decir de Yábar 2001), entendemos que tropa de desembarco adicional a los marineros. Conforme a Elías (en Storace, 1971), se partió de la premisa de que la escuadra bloqueadora estaría ausente:

> Para dar la sorpresa se basaban, en que la Flota chilena hacía abandono del fondeadero de San Lorenzo al obscurecer, con objeto de pasar la noche sobre sus máquinas, de aquí dedujeron que sería escasa la vigilancia alrededor de la torpedera en cuestión.

Así, en la madrugada del 16 de setiembre desembarcaron 80 hombres (Ortiz, 1996, los eleva a 100 y precisa que eran del Guarnición de Marina; Elías (en Storace, 1971) dice que aparte de las tripulaciones había 60 hombres de desembarco) en la caleta Presos de la isla San Lorenzo, ayudados por la niebla que impidió que fueran avistados por

los centinelas hasta estar muy cerca a la playa. La guarnición chilena, que constaba de 30 hombres, abrió fuego cuando ya los peruanos habían desembarcado y formaban línea de batalla. A decir del jefe de la guarnición chilena, Subteniente Ramón Olave, cuyo parte reproduce Ahumada Moreno (1982), los peruanos llegaron en 7 embarcaciones mientras el corresponsal de *El Mercurio*, cuyo despacho recoge también Ahumada Moreno, anotó que fueron 3 lanchas a vapor y 4 o más de desembarco; de ser cierta la cifra de 7, tendríamos que aparte de las cuatro lanchas a vapor y la falúa hubo un par de embarcaciones más. El vaporcito chileno *Princesa Luisa* estaba de ronda cuando las lanchas peruanas le abrieron fuego de cañón (10 tiros) y rifle, al que respondió con 11 cañonazos y algunos tiros de rifle, según el parte del comandante de dicha nave, piloto primero Ramón Osorio, igualmente reproducido por Ahumada Moreno. Desde la isla, las tropas peruanas dispararon con sus rifles a la nave chilena (Yábar, 2001, considera probable que para impedir la destrucción de la falúa o falúas) y se reembarcaron. Según Elías (en Strorace, 1971), tras haber puesto en fuga a la guarnición el reembarque se produjo "ante el ataque por agua a sus embarcaciones sin defensa, salvo los fusiles de los tripulantes".

El parte del comandante de la torpedera chilena *Fresia* (Teniente R. Amengual), también recogido por Ahumada Moreno (1982), añade que las lanchas peruanas dispararon hacia la isla. Según Amengual, al llegar la *Fresia* a la isla el *Princesa Luisa* comunicó que ya las lanchas peruanas habían partido; sin embargo, Mariano Felipe Paz Soldán (1884) escribió que las embarcaciones peruanas se batieron en retirada contra el *Princesa Luisa* y la *Fresia*. En concordancia con lo anterior, Olave (en Ahumada Moreno, 1982) dijo haber oído "varios disparos de cañón por los buques de ronda", en plural. A decir del corresponsal de *El Mercurio* (en Ahumada Moreno, 1982), los peruanos dejaron algunos yataganes, municiones de rifle, "mechas y botellas de aguardiente a medio vaciar". La presencia de mechas podría ser indicio de que se pensaba volar la *Guacolda*; a decir de Elías el objetivo era "capturar o, en su defecto, destruir" la torpedera. Esta se hallaba varada, según el despacho del corresponsal de *El Nacional* en el Callao del 16 de setiembre, publicado por Ahumada Moreno (1982). Dicho corresponsal precisó que no hubo muertos ni averías; las fuentes chilenas tampoco los reportan.

Dellepiane (1965) tiene una versión distinta:

> En la noche del 16 al 17 de setiembre, las lanchas cañoneras peruanas, burlando la vigilancia de los barcos y las fuerzas sutiles chilenas, lograron transportar a la isla de San Lorenzo un grupo de soldados de infantería con la intención de capturar a la guarnición que los bloqueadores habían establecido en ella. Cuando las fuerzas de desembarco tocaron tierra, los soldados chilenos se dispersaron y ocultaron siendo imposible hallarlos en el breve tiempo en que los atacantes permanecieron en la isla.
>
> Al ruido producido por algunos disparos escapados a los fugitivos, las lanchas chilenas acudieron, y en mayor número, secundados pronto por los buques de su escuadra, forzaron a los asaltantes a reembarcarse tan pronto como vieron que la sorpresa había fracasado.
>
> Los peruanos sólo ocasionaron algunas bajas en los tripulantes de las naves enemigas y se retiraron en seguida al puerto.

Aunque es de lamentar que no se haya ubicado un parte peruano al respecto, caben algunos comentarios. Realizar un desembarco nocturno de por sí era un reto; se logró hacerlo con la debida sorpresa, que era la "única manera de realizar el desembarco" según lo anotado por Salaverry en su legajo, revisado por Yábar (2001). Quiere esto decir que no se consideraba viable un desembarco con oposición, seguramente porque la cercanía de la flota bloqueadora obligaba a hacer una incursión rápida, golpear la guarnición, destruir o tomar la *Guacolda* y retirarse sin dar tiempo a que fueran destruidas las embarcaciones para reembarcarse. A diferencia del frustrado desembarco en Iquique en 1823 que vimos en el primer capítulo, en este caso las fuerzas peruanas tuvieron de su lado el factor sorpresa; lo que frustró la misión de destruir la *Guacolda* fue la aparición del *Princesa Luisa*, en buena cuenta el factor de la superioridad naval favorable al enemigo, pero el haber contado con el factor sorpresa permitió a los peruanos desembarcar sin oposición.

Nuevamente incursionaron las Fuerzas Sutiles hacia San Lorenzo en la madrugada del 17 de setiembre de 1880, pero estando alertas y reforzadas las fuerzas enemigas con más de 50 hombres adicionales ya no hubo sorpresa ni por tanto desembarco. Sin embargo en el legajo del Alférez de Fragata Daniel Rivera, citado por Yábar (2001), se dice que estuvo en

el "primer desembarco en la isla de San Lorenzo", lo que implica que en otro momento hubo un segundo desembarco, salvo que calificaran así a la tentativa del 17 de setiembre. En esta ocasión el mando de la expedición recayó en el Capitán de Corbeta Juan Salaverry (quien en su legajo se atribuye además la "iniciativa" de la incursión del 16). La integraron la *Arno*, *Urcos*, *Tocopilla* y Callao, esta última al mando del Teniente 1º Francisco León y teniendo por maquinista a José Antonio Mesones. Según el diario de bitácora de la *Unión*, citado por Yábar, para tripular las lanchas que incursionaron a San Lorenzo ese día la *Unión* envió 16 hombres con el Teniente 2º Ontaneda y el Guardiamarina A. Santillana y 4 hombres del personal de máquinas a cargo del tercer maquinista Pedro Luis Storace (nótese que aunque había sido aprobado en su examen, no le expedían aún el ascenso a segundo maquinista).

Respecto al último, Elías (en Storace, 1971) reproduce la siguiente anotación del Teniente 2º Gervasio Santillana en el libro de guardias de la *Unión* correspondiente al lapso del 16 al 17 de setiembre de 1880:

> El Tercer Ingeniero D. Pedro Luis Storace no regresó a bordo; aparece de las investigaciones que se han practicado, que fue herido en una pierna y a la primera embestida de la lancha portatorpedos enemiga contra la que él tripulaba, cayó al agua no pudiendo saberse más de Storace, por las circunstancias difíciles en que se librara el combate con los enemigos.

Esta importante baja fue motivo del siguiente oficio del comandante de la *Unión* al Capitán de Navío Emilio Díaz Seminario, que reproduce Elías (en Storace, 1971):

> Callao, 17 de Setiembre de 1880
>
> Sr. Mayor de Órdenes del Departamento
>
> S.M.O.
>
> Como debe estar impuesto V.S. por el Jefe que salió anoche al mando de las Fuerzas Sutiles, el Tercer Ingeniero D. Pedro L. Storace de esta dotación que fue en la Lancha *Urcos*, no ha regresado, y según estoy impuesto por los Fogoneros que lo acompañaban, cayó al agua después de estar herido, cuando

dicha Lancha fue atacada por el Torpedero chileno.

Sírvase V.S. imponer de este acontecimiento desgraciado al Sr. Comandante General de Marina para los fines convenientes.

Dios guarde a VS.

S.M.O.

Manuel A. Villavisencio

También se refirió a la muerte de Storace el periodista portugués M. F. Horta, en términos muy sentidos pues habían coincidido en la *Unión* en la campaña de 1879. Leamos su crónica del combate publicada en *El Nacional* y reproducida por Ahumada Moreno (1982):

Callao, Setiembre 17 de 1880.

Las fuerzas sutiles volvieron a atracarse la noche pasada con las del enemigo.

Las balas llovieron como granizo de una y otra parte.

La ronda de noche, al mando del capitán de corbeta don Juan Salaverry, fue a dar una bordada cerca de la isla.

Una densa neblina cubría la bahía. La campana de los buques había sonado el golpe de las 12.30 A. M.

Cerca de una de las caletas, la *Urcos* que navegaba delante de las demás lanchas, se encontró con la *Guacolda* y la *Fresia* que le venían encima; el *Princesa Luisa* les seguía; uno de los dos blindados protegía a los tres barcos. Era una emboscada en orden.

La *Fresia* embistió sobre la *Urcos* con dos torpedos de botalón; pero esta lancha esquivó el golpe y los botalones se rompieron. Cero y van no sé cuántos. *Mama Pancha*, apodo de la *Urcos*, en la escuadra, está hecha contra torpedos.

La *Urcos* estaba rodeada por una nube de enemigos que atacaban duro y eran rechazados con energía. La tripulación de nuestra lancha había embicado los fusiles y hacía fuego al centro de la lancha enemiga. Dos de los marinos chilenos que estaban cerca del botalón, fueron arrojados al agua.

De la isla, en una de las maniobras que hizo la *Urcos*, se le hizo fuego de

ametralladoras, que se suponen sean las de los blindados, del calibre de una libra, que se pudo conocer por la fuerza de la detonación.

De nuestras lanchas se hacía un nutrido fuego de pelotón; los combatientes veían 30,000 luces que centelleaban en el espacio.

¡Tenía algo de fantástico la lucha!

La *Tocopilla* esquivaba los ataques de la *Guacolda*, girando como una veleta, defendiéndose con hábiles maniobras.

Como estuviesen casi atracadas la *Urcos* con la *Fresia*, el teniente 1.º don Cosme de la Haza, que mandaba nuestra lancha, ordenó guarecer los costados para defender el abordaje, voz que, oída por el comandante de la lancha chilena que la tomó, por la de al abordaje, mandó en inglés dar atrás a toda fuerza, lo que hizo la embarcación enemiga.

Una vez separadas sus lanchas de las nuestras, estas emprendieron la retirada en orden, continuando el fuego. El combate había durado más de media hora.

El *Blanco* hizo tres tiros que pasaron por alto yendo a llevar la muerte a los delfines.

Nuestra gente se portó como gente que no teme una avería en el casco, aunque sea en la obra viva.

Se cree, y con razón, que algunos de los combatientes enemigos han zarpado para la eternidad.

Por nuestra parte no hubo más que una pérdida, bastante sensible por cierto.

El maquinista de la *Urcos*, Pedro Luis Estorache, que en el momento del combate subió a la cubierta para ver cómo marchaba la lucha, recibió un balazo en una pierna cayendo al agua, en la que desapareció en seguida. Estorache era de origen italiano, pero un buen peruano de corazón.

Era tan valiente como inteligente. Hacía poco fue recibido de 2.º ingeniero después de un minucioso y severo examen, en el que demostró su competencia y brillantes aptitudes.

Desde el principio de la guerra ha hecho toda la campaña a bordo de la *Unión*.

En el combate de Arica fue uno de los que más trabajó en la reparación de las

averías sufridas por la corbeta junto al departamento de la máquina.

Su pérdida ha sido sentida en toda la escuadra, pues era apreciado por sus brillantes dotes.

Un compañero que muere en su puesto y en defensa de la patria siempre arranca una lágrima; es un recuerdo que jamás se borra.

La bahía está cubierta de neblina.

Los blindados, el *Princesa Luisa* y las dos lanchas en el cabezo.

Se balancean de babor a estribor, pero no se mueven.

Por lo tanto, aquí me amarro al punto final como a una boya.

M. F. Horta.

Horta debió de equivocar el *Princesa Luisa* y llamarlo *Guacolda*, pues esta torpedera se hallaba varada en reparaciones. Asimismo, mientras Horta refiere la participación del *Blanco*, en el legajo del maquinista José Antonio Mesones, citado por Yábar (2001), se habla de que en la expedición a San Lorenzo a cargo de Salaverry nuestras lanchas fueron rodeadas por "toda la Escuadra chilena, inclusive los blindados", lo que puede aludir a *Cochrane*, al *Huáscar* o a ambos, además del *Blanco*. A falta de un parte oficial peruano, existe la versión de Salaverry en su legajo, que reproduce Yábar (2001) y de la que tomamos este párrafo:

Llegada la expedición al Cabezo (1 a. m.) se inició el combate con las Fuerzas Sutiles y los que en tierra apostaba el enemigo y como el intento fracasado de la noche anterior, lo tuviera alerta, no pudo haber sorpresa, única manera de realizar el desembarco, siendo preciso, conforme a las instrucciones recibidas, desistir de él y batirse en retirada costeando la isla, pues la retaguardia, que era nuestro rumbo directo al Callao estaba cortada por la torpedera enemiga *Fresia* (20 millas de andar por hora) y el blindado Cochrane que acudió en su auxilio. Esta torpedera embistió varias veces con el intento de aplicar torpedos de botalón a nuestras lanchas *Urcos* y *Tocopilla*, pero siempre fue rechazada por estas y la *Arno* que acudía en su protección hasta que, después de más de una hora de combate, regresó la flotilla al Callao sin mayores pérdidas a las 3^{h} 30^{m} a.m…

Numéricamente no fueron mayores, pero sin duda la única pérdida, la de Storace, fue muy sentida, tal como lo reportara Horta (en Ahumada Moreno, 1982). Aunque lamentablemente no alcanzó a lucir su nuevo grado de segundo maquinista, el Comandante General de Marina, José María García pidió a Piérola por oficio de 1880 que se atendiera la solicitud de su padre, Juan Storace, para cobrar el sueldo de su hijo del mes de agosto y lo correspondiente a los días corridos de setiembre (en todo 12 libras esterlinas y 64 peniques). Además, con fecha 16 de diciembre de 1880 García volvía a escribir a Piérola para enviarle el expediente de Juana Merlini de Storace, la madre, quien aunque no era viuda calificaba para merecer pensión por ser indigente y porque Pedro Luis Storace se había "hecho acreedor a grandes consideraciones por su irreprochable conducta, aparte de que su desastroso y deplorable fin tuvo lugar cuando estaba desempeñando una comisión delicada y honrosa" y además porque durante la guerra se habían efectuado "concesiones análogas". Ambos documentos los reproduce Elías (en Storace, 1971), quien añade otro del 22 de noviembre de 1890 en el que el Capitán de Navío Amaro González Tizón se pronuncia a favor de conceder a su hermana Luisa Storace, soltera de 19 años, una pensión de 36.6 soles mensuales (dos tercios del sueldo de un subteniente de entonces), porque su madre ya ha fallecido y don Juan Storace pasa de 60 años y se halla enfermo, imposibilitado de trabajar; exige sí González Tizón que primero se compruebe la identidad de Luisa, pues halla sospechoso que la partida bautismal se la nombre Luisa Seráfica Francisca y dentro de un recurso en el expediente aparezca como "Luisa A." y en otro documento del mismo como "Luisa Storace". La cédula de montepío le sería expedida el 18 de marzo de 1891 con un haber de 440 soles anuales. En 1902 aún figura en una lista de "expedientes por pensiones de montepío" examinados por la Junta Revisora de la Dirección de Administración con un monto de 814.66 soles.

Retomando la narración bélica, veamos ahora las versiones chilenas. Ahumada Moreno (1982) reproduce los partes que sobre el encuentro del 17 de setiembre de 1880 elevaran los comandantes del *Princesa Luisa* (Osorio) y la *Fresia* (Amengual), así como el del jefe de la guarnición de la isla San Lorenzo, Pío Guerrero. Este último afirma que sólo sostuvo fuego con sus rifles (nada dice de las ametralladoras) durante 3 minutos, pues tras contestar los disparos se retiró la lancha peruana; añade que

consumió 200 tiros de rifle y que los tiros peruanos fueron escasos y en general cortos. También anotó que primero avistaron una lancha a vapor y luego otras dos más "al parecer remolcando botes con tropas de desembarco", cuando ya la primera intercambiaba tiros con el *Princesa Luisa* y la *Fresia*. Osorio reportó haber lanzado 21 cañonazos; añadió que hubo cuatro lanchas peruanas más otra que se retiró anteriormente al primer cañonazo que se le hizo (no hay menciones a una quinta lancha en las fuentes peruanas). Amengual refiere que el *Princesa Luisa* realizó un disparo a las 10 de la noche del 16 de setiembre porque creía haber visto un bulto, pero que fue a las 12:15 de la madrugada que avistaron tres humos a 600 metros; el combate se comenzó a librar a unos 400-500 metros de la Factoría de la isla. Amengual reportó que maniobró para impedir que las lanchas peruanas fueran hacia la Factoría y todas menos una se retiraron hacia La Punta donde la batería al parecer abrió fuego; afirma que aisló a una lancha de las demás (la *Urcos*), que le lanzó varios "torpedos de mano" en su estela. Tras esquivarlos logró aplicar un torpedo de botalón pero el mecanismo no dio fuego y luego con un viraje la lancha peruana rompió el botalón con su popa. Intentó la *Fresia* torpedear por segunda vez pero al acercarse tuvo una avería en el mecanismo del timón. Solamente Amengualreportó una baja: "Tengo el sentimiento de participar a V. S. que el soldado José L. Castillo recibió una herida grave de bala de rifle".

Al respecto, leemos lo siguiente en una crónica de *El Mercurio* que reproduce Ahumada Moreno (1982):

> Por nuestra parte ha habido dos heridos, uno leve y otro grave; una bala le atravesó el pecho por la parte anterior, sin dañarle los pulmones; pero se cree que le ha fracturado algunos huesos. En el *Blanco* se le ha hecho la primera curación, pero el herido pertenece a la guarnición del *Cochrane*.

La misma crónica (en Ahumada Moreno, 1982) permite apreciar que el blindaje de la *Fresia* la salvó de los disparos peruanos:

> En el día he averiguado que las lanchas enemigas eran cinco y también he visitado la *Fresia* y he visto que recibió varios balazos en su casco, dejando la impresión en las planchas de acero, como la que dejan en la masilla los dedos cuando se aprieta un poco, y uno solo le atravesó una de sus chimeneas.

En el legajo de Pablo Soto, quien había sido soldado de la guarnición del *Huáscar* en 1879, se menciona su participación en un combate a bordo de la *Urcos* que debe de haber sido el del 17 de setiembre de 1880, aunque Guzmán Palomino (en Tauro del Pino et al., 1982), que escribió la semblanza de Soto basado en dicho documento, consigna otra fecha: "Pasó después a la guarnición del monitor *Atahualpa*, perteneciendo a la cual y a bordo de la lancha *Urcos*, concurrió al combate librado en la bahía del Callao contra la escuadra chilena, el 23 de setiembre de 1880". Ya que no hay referencias adicionales a ningún combate con dicha fecha, creemos que se trata del combate del 17 de setiembre, que por algún error en los recuerdos de Soto terminaría con fecha cambiada en su legajo; pues si bien hubo encuentros pequeños que no han dejado mayor rastro, no es verosímil que un combate "contra la escuadra" -no con lanchas aisladas- pase desapercibido, y justamente el combate del 17 fue contra la escuadra chilena y participó la *Urcos*.

Andanzas de Paul Boyton y sus torpedistas de la *Alacrán*

Hay, en cambio, certeza de que en aquella fecha, 23 de setiembre de 1880, el agente peruano Guillermo Bogardus firmó en Nueva York un contrato para hundir buques chilenos con el célebre nadador irlandés Paul Boyton, según la documentación del Archivo Piérola consultada por Yábar (2001). En las memorias de Boyton (1892) se lee que el agente iba por encargo de Piérola y que en el contrato le ofrecían 100 mil dólares por el primer buque que hundiera, 120 mil por el segundo y 150 mil por el tercero, los que de preferencia debían ser el *Huáscar*, el *Blanco Encalada* y el *Cochrane*. En cambio el "Memorándum de acuerdo entre Daniel Raban y John Johnson" del 23 de setiembre citado por Yábar (quien cree que eran los nombres falsos de Boyton y un socio suyo, y agrega que al margen está el nombre de Bogardus), se dice que se le prometían distintos montos según la clase de buque, desde 8 mil libras esterlinas por los transportes hasta 50 mil por blindados de primera clase. Según Boyton el agente tomó precauciones para reunirse con él, pues le explicó que había "espías chilenos en Nueva York como en Lima" y le dio papeles con la falsa identidad del periodista Pablo Delaport. Bogardus le escribiría a Piérola que Boyton iba como agente del *New York Herald* con

el nombre de "O. Delaport", según carta del 9 de octubre que cita Yábar (2001); este autor cita otra carta de Bogardus a Piérola del 1 de octubre donde le comunica que ha firmado el contrato con Boyton (lo nombra en clave) quien "asociado con otros" ha convenido ir al Perú y que "quizás las personas y sus cosas" irán en el siguiente correo. En sus memorias Boyton sólo refiere a su ayudante George Kieffer, con quien zarpó el 10 de octubre hacia Colón. En la carta del 9 de octubre, en cambio, Bogardus decía que partiría el 11.

Mientras esto ocurría fuera del Perú, en la mañana del 10 de octubre estallaba un brulote en el Callao a 500 metros del *Cochrane*. Había sido avistado inicialmente desde este blindado apenas a 200 metros; el *Toro* fue despachado a cañonearlo, lo que realizó durante una hora sin éxito. Carvajal reproduce dos anotaciones al respecto que figuran en el legajo del tercer maquinista José Antonio Mesones Burga. En la primera, fechada en su natal Ferreñafe el 8 de diciembre de 1920, dice Mesones (Carvajal, 2013) lo siguiente:

> Fui comisionado por la Comandancia General de Marina para llevar a remolque a la isla de San Lorenzo la lancha cargada con dinamita, brulote, que hundimos en el fondeadero de los blindados chilenos aprovechando de que estos por temor a los torpedos, en la noche, salían mar afuera, y cuyo brulote arrastrado por la corriente explosionó por la isla de las Hormigas (de Tierra) al día siguiente a las 8 h. a. m.

En la segunda anotación, fechada en Ferreñafe el 8 de noviembre de 1881, Mesones dijo así:

> Octubre de 1880.- A las órdenes de uno de los ayudantes de la Comandancia General de Marina, comisionado para dar remolque al gran brulote que hundimos en el cabezo de la isla San Lorenzo para hacer volar a la escuadra chilena, y que fue arrastrado por las corrientes submarinas hasta la isla de Hormigas (de Tierra), donde explosionó.

Conforme se desprende de las fuentes revisadas por Yábar (2001), era un invento de don Enrique Guzmán y Valle (quien trabajaba para la Comandancia General de Marina) que constaba de una lancha que debía

navegar sumergida y que contenía una carga explosiva que debía estallar a una hora determinada por un mecanismo de relojería. El propio Piérola le había encargado la comisión. El que fuera avistado el brulote confirma que no llegó a hundirse totalmente bajo superficie, por lo que debe de ser cierto lo afirmado por Melo (1911) acerca de que faltó suficiente peso en el hierro colocado para ello. Respecto a Mesones, Ortiz y Castañeda (2007) refieren que era ingeniero de profesión y al iniciarse la contienda de 1879 se alistó como voluntario, por lo que embarcó en el *Talismán* como ayudante de máquinas; perteneciendo a la dotación de este buque participó en la defensa del Callao durante los bombardeos en 1880 (¿quizá estuvo en la batería "*Talismán*" de la dársena?).

Volvamos ahora al viaje de Boyton, quien de Colón siguió por tierra a Panamá, donde aprovechó su falsa identidad para subir al crucero chileno *Amazonas* y espiarlo, lo que tuvo cierto riesgo pues un maquinista inglés halló su rostro familiar (era una celebridad por sus exhibiciones). De Panamá zarpó hacia Guayaquil; luego procedió a Paita, donde arribó el 26 de octubre. La siguiente escala del vapor *Columbia* fue Chimbote. Todo esto según el propio Boyton (1892), quien añade que este puerto estaba ocupado por fuerzas chilenas; pero Paz Soldán (1884) dice que la expedición Lynch dejó el Norte el 26 de octubre. Al pasar frente el Callao, en medio de la escuadra bloqueadora, Boyton estuvo ansioso pues había un pasajero que le parecía ser espía chileno y temía que en cualquier momento hiciera señales a uno de los buques enemigos, pero el vapor siguió su rumbo hacia Chilca. Siguió por mula a Lurín, donde fue tomado prisionero por un destacamento militar peruano pues lo creyeron espía. Llevado a presencia de Piérola en Lima, fue liberado; se habían conocido personalmente en París. Al día siguiente fue con Piérola y altos oficiales a ver un experimento torpedista en unas islas rocosas en Ancón, donde se usaban como blanco ciertas embarcaciones. Se había desplegado tropa para impedir que se aproximaran curiosos y espías chilenos. Estas precauciones que registra Boyton muestran que se había aprendido la lección de lo ocurrido en el mismo Ancón el 24 de abril cuando volaron Cárdenas y los marineros, de lo que se enteró el espionaje chileno; así siguieron informándose hasta poder reportar al Presidente Pinto los detalles del plan del ingeniero Cuadros, antes de la voladura del *Loa* (Yábar, 2001; Carbajal, 2013).

Al día siguiente Boyton fue al Callao a presentarse ante Astete, quien tras examinar todas las embarcaciones disponibles le asignó la pequeña balandra *Alacrán*, "la única cosa capaz de ser usada en ataques torpederos; pero muy lejos de ser la poderosa lanchita a vapor que había sido prometida", a decir del aventurero irlandés. En concordancia con ello, en un oficio de Sánchez a García del 26 de noviembre de 1880 citado por Yábar (2001) el primero le solicita ordenar se abone "al sargento mayor don Luis Raybaud la cantidad de 5 libras esterlinas o sean cien soles que ha invertido en el arrendamiento de una balandra para una comisión del servicio que se le ha encomendado". Otro oficio de igual remitente, destinatario y fecha citado por Yábar, contiene la orden para "que en el ferrocarril inglés haga la traslación de ese puerto al de Chorrillos, de una balandra con todos sus útiles y personas que le indicará a US el sargento mayor don Luis Raybaud". Agrega Yábar que el 26 de noviembre Sánchez oficia a los empresarios de los ferrocarriles de Lima, Callao y Chorrillos para que en el tren de las 10 de la mañana del 27 de noviembre dispongan el transporte del Callao a Chorrillos de "una balandra con todos sus útiles, seis bultos conteniendo artículos navales y se proporcione pasaje en 2ª clase a un marinero y un soldado que marchan a cuidado de esos objetos".

Aquí hay una cierta discordancia con el relato de Boyton (1892), pues este afirma que rápidamente acondicionada y tripulada, la *Alacrán* zarpó hacia Chorrillos, antes de lo cual él ya había sido comisionado por Piérola como oficial de la Marina. No habla del viaje por ferrocarril, pero lo creemos más probable dado el bloqueo del puerto. Tampoco encaja la fecha 26 de noviembre con el hecho de que el alistamiento de la *Alianza* fuera rápido, pues por el relato de Boyton su contacto con Astete fue apenas tras dos días de estar en Lima: habiendo llegado a Paita el 26 de octubre se puede calcular que hacia fines de mes estaría en Lima, lo que daría más de 20 días entre su entrevista con Astete y la orden de remitir la *Alacrán* a Chorrillos. Yábar (2001) pone una lista de los artículos (víveres, un mapa del Perú, un pabellón, una brújula, un anclote, entre otros) llevados en los seis bultos, que constan en un oficio de Sánchez al Comisario de Marina del 26 de noviembre de 1880, y deduce lo siguiente:

> Estos artículos son típicos para una larga travesía, por el número de platos y el resto de servicio de mesa calculamos que se trataba de una expedición

> conformada por cuatro individuos, los víveres eran suficientes una semana navegando, el que se haya pedido un plano del Perú indica claramente la intención de salir fuera de Lima.

A esto debemos agregar que Raybaud figura en *El Peruano* del 15 de marzo de 1884 como intérprete del estado. Y en la carta de Bogardus a Piérola del 1 de octubre de 1880, el primero decía al último que podía entenderse en francés con Boyton. Además, Ahumada Moreno (1982) reproduce un oficio de la Dirección de Administración a Astete del 25 de noviembre de 1879 donde le anuncian que irá en comisión especial a los Estados Unidos y que tendrá por adjunto a Raybaud (era para comprar blindados). Es entendible entonces que si Astete se ocupó de buscar la *Alacrán*, delegara en alguien de confianza como Raybaud su traslado y operación. Tenemos entonces que Raybaud, sin duda de ascendencia francófona, debió de servir como intérprete para Boyton (de hecho, afirma Carvajal, 2013, que fue Raybaud quien tradujo la carta de Boyton a Piérola del 5 de enero de 1881); los otros dos hombres de la *Alacrán* serían quizá el marinero y el soldado.

Establecida su base de operaciones en una hacienda [¿Villa?], Boyton comenzó a preparar torpedos, para lo que le mandaron de Lima vagones con 100 libras de dinamita que la tripulación comenzó a estibar en envases de goma. Con los torpedos listos comenzó a cruzar para reconocer los movimientos de los buques chilenos. Pero estos se alejaban de la costa en la noche y estaban alertas pues ya habían sido advertidos de la presencia de Boyton. Este refiere que en general habían redoblado su vigilancia tras las voladuras del *Loa* y la *Covadonga*, por lo que no se acercaban a nada que flotase y más bien apuntaban sus cañones a larga distancia contra cualquier cosa que avistaran, al extremo de haber disparado en una ocasión contra un lobo de mar. Una noche Boyton se puso su traje especial y remó remolcando un torpedo de 100 libras que dejó en el rumbo de un buque chileno que pasaba frente a Chorrillos, pero tras alejarse comprobó que estaban alertas pues lo destruyeron con fuego de ametralladora. Tras ello la *Alacrán* estuvo bajo el amparo de las baterías; Boyton (1892), cuyo relato seguimos, menciona las que estaban en la cima del Morro, pero nos queda la duda de si propiamente serían las del Morro Solar o si tal vez fueran las del Salto del Fraile. Además, dice que estuvo

por dos meses bajo el amparo de las baterías, lo que sacando cuentas es imposible porque al contar dos meses a partir del 27 de noviembre de 1880 tendríamos el 27 de enero de 1881, cuando ya Lima había caído; probablemente estuvo un par de semanas, pues veremos que refiere un desplazamiento fuera del área que debió de ocurrir en diciembre.

La *Alacrán* hacía salidas cada noche, refiere Boyton, pero los chilenos estaban alertas. Una noche salió con la *Alacrán* y luego se puso su traje especial y remó hacia el *Huáscar* llevando consigo un torpedo; estuvo muy cerca de poder aplicarlo, pero justo la nave cambió de rumbo sin haber advertido su presencia. Respecto a su traje, por él diseñado, dice Yábar (2001) que era "de jebe estanco, verdadero antecesor a los trajes de buzo actuales, que le permitió hacer una serie de proezas alrededor del mundo". Dicho autor cita un impreso de Boyton publicado en los Estados Unidos y existente en el Archivo Piérola según el cual con dicho traje "un hombre puede atarse un torpedo, y destruir el más grande blindado a flote" por lo cual "la armadura de jebe está designada para ser un factor en la guerra naval del futuro", advertencia que con razón Yábar califica de premonitoria.

En ocasión posterior la *Alacrán* navegó por San Lorenzo e islas cercanas, desde donde Boyton atisbó los movimientos de los buques chilenos y dedujo que no tenían mucho carbón y que por ello en realidad de noche algunos regresaban a fondear en San Lorenzo. Planeó salir otra noche y desembarcar en tal isla para comprobarlo directamente. Así, otra noche, oscura y con niebla, dirigió la *Alacrán* al Frontón; llevaba dos torpedos de a 100 libras y su tripulación iba armada con carabinas. Estando cerca del Frontón se oyeron ruidos de remos, y la tripulación se asustó pensando en que eran enemigos que los pasarían por las armas por participar en actividades torpedistas, por lo cual Boyton impuso su autoridad tomando una carabina y amenazando con disparar a quien no obedeciera. Resultaron ser dos pescadores y al ver que ellos se arriesgaban los tripulantes se envalentonaron diciendo que estarían dispuestos a ir directamente donde la flota enemiga. Luego nadó con los torpedos hacia la isla San Lorenzo y ordenó a los de la *Alacrán* que lo esperasen hasta las 3 de la mañana y que si no llegaba partieran. Tras dejar los torpedos en la orilla para usarlos en otra incursión y sacarse su traje especial, ascendió hasta una cresta, pero al llegar a ella fue detectado por la guarnición

enemiga y recibido a balazos. Optó por descender y volver a colocarse su traje, pero estando en el agua observó que la *Alacrán* se estaba alejando; debido a los disparos habían dado por muerto a Boyton. El nadador se refugió en una cueva de lobos marinos; no salió de ella durante el día, y tras el ocaso remó contracorriente alrededor del Frontón y llegó al Callao cerca del amanecer, esperando a que aclarase para llegar a la orilla y que no le dispararan; igual estuvo en riesgo pues le apuntaron, pero gritó "¡Perú, Perú!" y el centinela bajó el rifle.

La siguiente expedición de la *Alacrán* fue a la isla Pachacámac. Varios días pasaron en ella, durante los que intentaban volar la *Pilcomayo* con torpedos flotantes, sin éxito; estas labores eran nocturnas, de día la *Alacrán* se escondía en una caleta del lado de la isla que da hacia la playa. Cuando el buque enemigo dejó de cruzar por la zona, la *Alacrán* retornó a Chorrillos. Posteriormente Boyton fue encargado de fondear minas; no hallando explosivos adecuados, decidió fabricar falsas minas: barriles pintados de rojo brillante, visibles a tres pies bajo el agua. Cuando estaban acabando la labor fueron detectados por un vapor; la *Alacrán* ya se alejaba cuando le hicieron algunos disparos, que cayeron cortos; además disparó contra el vapor la batería de La Punta. Pocos días después dos naves chilenas gastaron munición disparando contra uno de los barriles que desprendido de su anclaje había salido a flote. Desde entonces fue frecuente que los buques enemigos disparasen sus cañones de largo alcance en dirección a la *Alacrán*; en una ocasión los tiros del *Huáscar* cayeron muy cerca y la *Alacrán* cambió de fondeadero.

Afirma Boyton (1892) que antes de que las fuerzas chilenas desembarcasen para abrir campaña contra Lima, se anticipó y solicitó a Piérola mediante un emisario que lo enviase con sus torpedistas a Pisco. La respuesta de Piérola fue la siguiente: "La impaciencia es mala consejera. Espere por órdenes". Esto lo coloca Boyton en su relato después de referir su participación en el fondeado de minas y antes de contar su experiencia con un sumergible (el del ingeniero Blume). Sin embargo cronológicamente esto no pudo ocurrir en ese orden, pues cuando la *Alacrán* fue enviada a Chorrillos (27 de noviembre de 1880) ya las tropas chilenas habían desembarcado en Pisco (19 a 21 de noviembre, habiendo arribado el 18). Podría ser que a mediados de noviembre Boyton sugiriese tal idea, pero no tenía cómo llevarla a cabo pues vemos que la *Alacrán*

recién entra en operaciones a fines de mes y él dice que fue rápidamente alistada y pronto pasó a Chorrillos; salvo que no hubiera sido así, sino que mediaran dos o tres semanas de inactividad hasta que se decidió su envío a Chorrillos, lo que parece improbable.

Cuando ya las tropas enemigas marchaban hacia la capital, Piérola ordenó a Boyton que se encargase de un sumergible. Así lo relata el nadador y dice que era construido por un ingeniero suizo, pero se entiende que es un error y se trata del ingeniero Federico Blume, nacido en una isla caribeña que dependía de Dinamarca. Boyton confiaba poco en el sumergible, y menos cuando vio que el inventor no se sumergía; acaso sea esto cierto y en aquella ocasión no lo hiciera, pero veremos que Blume sí había realizado inmersiones. Igual Boyton decidió probar el sumergible y ordenó como precaución que la inmersión se hiciera con cadenas aseguradas a dos cabrías. Boyton bajó con dos hombres de su tripulación, con previo aviso de ser izados al cabo de 20 minutos. Tocaron fondo a 23 pies y Boyton dijo al maquinista: "Ahora ve a tu aire comprimido y veamos cómo le va en el fondo", pues bajo el agua el sumergible se movía con una máquina de aire comprimido, mientras en superficie usaba una de vapor.

Complementemos el relato de Boyton con un extracto del legajo del maquinista José Antonio Mesones que reproduce Yábar (2001): "Como ingeniero del Submarino *Blume* y bajo la dirección del Primer Ingeniero sr. Mac Mahon apliqué al barco un depósito de aire comprimido que debía servir para reemplazar el vapor una vez sumergido el submarino". Fue en la Factoría de Bellavista donde se realizaron estas labores, informa Yábar, y agrega que el traslado del sumergible al Callao debió de ocurrir a fines de diciembre pues el 29 de dicho mes García le escribió a Piérola sobre un accidente (del que hablaremos luego) con el sumergible que estaba a flote. En otra parte de su legajo, Mesones (en Yábar, 2001) narra que

> en compañía del Capitán americano Sr. Boyton y del Primer Ingeniero sr. Mac Mahon, en presencia de los comisionados del gobierno, Comandante de Artillería Sr. Timoteo Smith y del mayor Sr. Reidbau [*Raybaud*], nos sumergimos por primera vez en el Perú en un buque fabricado en Paita por el ingeniero sr. Federico Blume.

Se confirma pues la presencia de Boyton y que los otros dos hombres, pioneros submarinistas, eran los maquinistas Samuel Mac Mahon, estadounidense y veterano del *Huáscar*, y el ferreñafano José Antonio Mesones Burga. Según Ortiz y Castañeda este pasó del *Talismán* al *Rímac* en noviembre de 1880 y luego fue nombrado ingeniero del sumergible y la flotilla sutil. Carvajal afirma que se desempeñó como tal con el grado de tercer ingeniero (maquinista) del 1 de diciembre de 1880 al 15 de enero de 1881.

Retomando el relato de Boyton (1892) sobre la inmersión, afirma que el sumergible se movía ligeramente en el fango, pero no podían subir. A tientas con su linterna, el maquinista notó que el problema estaba en las válvulas, pues para su creciente desesperación ninguna respondía. Le dijeron que estuviera tranquilo pues no había peligro, todo estaría bien. Por cinco o seis eternos minutos trataron de poner en funcionamiento el mecanismo, sin éxito. El aire se enrareció rápido y las luces se opacaron. Cada segundo empeoraba la situación, pues ni siquiera funcionaban las válvulas para dar aire fresco para respirar. La situación dentro era desesperante conforme pasaban los segundos. Cuando la atmósfera estaba muy cargada, Boyton quiso pegarle a la válvula con un martillo, pero el maquinista le explicó que si lo hacía se ahogarían. Ya los tres se daban por muertos; sentados, se miraban las caras pálidas. Boyton vio su reloj y estimó que faltaban 12 minutos para ser izados, tiempo que le parecía imposible de aguantar pues ya comenzaban a jadear por falta de aire. Se debilitaron, pero igual trataron de nuevo de accionar las válvulas, en vano. Quedaron exhaustos por el intento. Una linterna parpadeó y la otra estaba muy opaca. En un último esfuerzo, Boyton golpeó tres o cuatro veces con un martillo la cobertura de la escotilla, con la esperanza de que oyeran afuera; tal fue el esfuerzo que cayó al piso casi inconsciente. Vagamente recordaría el ruido de las cadenas, la apertura de la escotilla y una voz que preguntó "¿qué tal?". No hubo respuesta y no la hallaron hasta ingresar al sumergible y sacar a los tres hombres inconscientes; afuera se recuperaron pronto. El inventor examinó la maquinaria y halló que las válvulas habían sido manipuladas e inutilizadas. Sin la precaución de suspender el sumergible con cadenas "habrían muerto como ratas en una trampa y permanecido en su ataúd de hierro al fondo de la bahía", a decir de Boyton.

Blume pasó a Lima a reportar lo ocurrido y esa noche Boyton recibió un mensaje que lo alertaba a mantener los ojos bien abiertos pues había un espía chileno infiltrado en la tripulación y este había sido quien había manipulado las válvulas. A medianoche dos oficiales llegaron de la capital y la tripulación fue convocada ante ellos. Teniendo una precisa descripción del espía y tras minucioso escrutinio, un oficial posó su mano sobre el hombro de uno de la tripulación y dijo: "Este es el hombre". Luego siguió una corte marcial de las más rápidas. Un pequeño grupo caminó una corta distancia por el muelle en la oscuridad. Sonó un revólver y un chileno quedaba muerto.

En la documentación reproducida y citada por Yábar (2001) no constan estos hechos narrados por Boyton, pero sí hay algunos aspectos que concuerdan. Así, reproduce el siguiente fragmento de una carta del Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison a Roberto Blume del 7 de setiembre de 1939 en que le cuenta que

> allá por el mes de diciembre de 1880 durante el bloqueo del Callao por la flota chilena, siendo entonces oficial del transporte *Rímac*, acoderado al muro interior de la Dársena, por razones de seguridad, y, hallándome cerca del lugar donde se efectuaba una prueba del referido sumergible, fui invitado a presenciarla por uno de los oficiales que la dirigían, y llevado por cierta curiosidad instructiva, accedí a ello bajando al interior del aparato. Se trataba de comprobar si el funcionamiento de la cigüeña, movida a mano por varios hombres, era suficiente para imprimir a la hélice las revoluciones necesarias para impulsar el sumergible. Debo reiterar a usted que no fue esta una inmersión libre, esta se hizo estando el sumergible sostenido por dos grúas, cada una de las cuales tenía un aparejo que lo sostenían de proa y de popa, respectivamente, y que permitían, con toda seguridad, la inmersión necesaria para efectuar la prueba, y que una vez concluida esta, satisfactoriamente, el sumergible fue izado a la superficie, sin inconveniente alguno.

El mes y el uso de las cabrías cuadra con lo descrito por Boyton. Indudablemente esta inmersión no es la de Burga, Mac Mahon y Boyton, sino otra. Lo que no concuerda es la referencia al cigüeñal para la acción manual de la hélice, pues se ha visto que en noviembre se modificó el sistema motriz para que fuese a vapor y a aire comprimido. ¿Tal vez

se dejó también el sistema manual como precaución? ¿O tal vez Elías Bonnemaison se sumergió en una prueba anterior? En tal caso Burga habría errado al decir que su inmersión con Boyton y Mac Mahon fue la primera en el Perú. Aunque de hecho erró, pues ya desde 1879 se habían hecho pruebas con el sumergible, debió de referirse a que fue la primera con el motor de aire comprimido. O tal vez Elías Bonnemaison errara al recordar el mes, y su inmersión fuera anterior a las modificaciones de noviembre, pues su biógrafo Arana (1959) afirma que sirvió en el *Rímac* hasta julio de 1880 y después en el *Chalaco* hasta setiembre, mes en que pasó a tierra para la defensa de Lima. Valdizán (1956) afirma haber conversado con Elías Bonnemaison al respecto:

> Su reconocida modestia guardó siempre silencio respecto a esta experiencia, debido a que fue eventualmente invitado a controlar el desenvolvimiento de una de las pruebas por el entonces Comandante General de Marina, Contralmirante Melitón Carbajal, en momentos en que se dirigía a tomar su servicio en el *Chalaco*. En esta ocasión, la mencionada Junta observó la velocidad de desplazamiento del buque en marcha avante y atrás, haciéndolo navegar, sumergido pero a la vista, a lo largo del muelle en que acoderaba, y estando la nave asegurada mediante aparejos y cáncamos ad-hoc en proa y popa, a la maniobra especialmente tendida para el efecto en el mencionado espigón.

No era Carbajal el Comandante General. En cuanto a la junta, Yábar (2001) y Carvajal (2013) calculan que funcionó en abril, por lo que más bien el relato correspondería al tiempo en que Elías Bonnemaison estuvo en el *Rímac*. Si fue en el *Chalaco* debió ocurrir en setiembre, pues de abril a setiembre el sumergible estuvo en tierra, según veremos.

Aunque no habla de sabotaje como el relato de Boyton, este extracto que reproduce Yábar (2001) de la carta de García a Piérola del 29 de diciembre de 1880 puede apuntar hacia ello:

> Aunque el señor Blume se hizo cargo de su bote, me pidió y le concedí la permanencia de la guardia que desde el principio se puso para su custodia, pero al amanecer de hoy ha estado el bote en inminente peligro de irse a pique, y por las averiguaciones que he hecho aparece que uno de los trabajadores antiguos y que conserva el señor Blume dejó abierta una llave que advertido

> por el centinela pudo salvarse dicho bote, los demás operarios que llegaron en ese momento manifestaron la mayor indiferencia del incidente, lo que me hace sospechar que puede suceder lo que hoy se ha evitado; el referido señor Blume estuvo en la mañana y se impuso del acontecimiento y cree que no ha sido sino descuido.

La última frase parece implicar que si Blume creía ello otra persona u otras personas creían que había sido algo más que un mero descuido, un acto intencional. En caso de ser cierto lo que refiere Boyton sobre el infiltrado, tendríamos que la contrainteligencia funcionó, aunque con un retraso que habría sido fatal si el sumergible no se ataba a las cadenas. Pero antes de ahondar más acerca del genial invento de Blume, concluyamos con lo referido a los torpedistas de la *Alacrán*. Yábar (2001) reproduce la siguiente carta de Boyton a Piérola que permite establecer, entre otros asuntos, que su actividad en el submarino ocurrió a fines de diciembre o inicios de enero:

> Callao, 5 de enero de 1881
>
> Al Sr. Jefe Supremo de la República
>
> Mi Jefe:
>
> Siento verme obligado a poner en su conocimiento que estoy muy desanimado y descorazonado con motivo de mi actual inactividad. Soy de opinión que el aparato *Blume* es inútil, y hago esta opinión sobre el resultado de mi constante estudio y observaciones durante diez días.
>
> Aseguro a VE que me hiere el alma no haber podido hasta ahora dar un golpe por el Perú.
>
> Cuando salí de Nueva York, el señor Bogardus me prometió enviar una lancha a vapor para ayudarme con mis operaciones, es decir para dejarme cerca del enemigo y recogerme después de la explosión. Sin tal lancha mi aparato es casi inútil. Dado el caso que dicha lancha llegase, espero que VE me permitirá usarla y si esta solicitud es acordada, ruego humildemente que VE nombre para que me acompañen en [*ella*] al ingeniero Mac Mahon y al sargento mayor Raybaud.

Con una lancha como las pedidas y ordenadas por el señor Bogardus podíamos hacer daño en todo el largo de la costa sur, pero jamás en el Callao, pues en mi opinión este es el peor punto de ataque porque los buques enemigos están alerta contra los torpedistas.

Hasta ahora no he podido lograr un resultado porque he recibido órdenes contra mis planes, por ejemplo la expedición a Pisco y Chira.

Si VE no tiene a bien concederme la solicitud en cuanto a la lancha, ruego a VE nos releve del actual servicio y nos permita expedicionar en la costa sur con la balandra y atacar como mejor se pueda.

Prefiero tomar un rifle y batirme lado a lado con la vanguardia del Ejército, que permanecer en mi actual posición.

Paul Boyton

Al cotejar esto con lo narrado por el aventurero irlandés en sus memorias, hallamos varias concordancias. Su impresión negativa sobre el sumergible es concurrente con el acontecimiento casi fatal que tuvo en él, así como con la baja velocidad que afirma haber apreciado. La falta de embarcaciones apropiadas también concuerda con lo que narra en sus memorias acerca de cuando Astete escogió la *Alacrán*. Su petición para contar con Mac Mahon y Raybaud significa que a diferencia del sumergible le habían causado buena impresión, y parece confirmar que coincidieron a su bordo; de hecho con Raybaud ya venía coincidiendo al menos desde fines de noviembre, como hemos visto. Su opinión por no atacar en el Callao a su vez parece confirmar que había efectuado las salidas nocturnas con la *Alacrán* en Chorrillos y San Lorenzo con los resultados adversos que refiere en sus memorias. En cuanto a expedicionar hacia Pisco, concurre con lo expresado en sus memorias respecto al lugar, aunque no hay nada que permita confirmar que lo propusiera antes del desembarco del 19 de noviembre como afirma en sus memorias. Cuando dice "Chira" es difícil que se trate de la caleta de la Chira, adyacente a Chorrillos, pues habiendo operado con base en Chorrillos es impensable que no hubiera incursionado a la caleta adyacente o que hubiera requerido de un permiso especial para ello; probablemente quiso referirse a "Chilca", que así como Pisco (y posteriormente Curayacu) fue uno de los puntos

por donde desembarcaron los invasores. Que además era una caleta por él conocida pues había desembarcado en ella hacia fines de octubre de 1880 para seguir por tierra a Lima.

En cuanto a su solicitud, parece que Piérola se la concedió, pues afirma Boyton (1892) en sus memorias que cuando la batalla por Lima era inminente, él y su tripulación, con varios torpedos, navegaron por la costa en un bote con la esperanza de poder hundir algún buque chileno; pero aquellos buques abrieron fuego sobre el bote y lo hundieron. Boyton y sus hombres ganaron apuradamente la costa y se unieron al Ejército Peruano en las alturas, lo que también es coherente con la voluntad que había expresado a Piérola al final de su carta del 5 de enero de 1881. Sin embargo, sus memorias datan de 1892, mientras la versión que brindó en una entrevista al *Washington Post*, reproducida por Robert Odlum (1885), data de mayo de 1881. En tal entrevista dijo lo siguiente (la traducción es propia): "Hundí mi bote torpedero para escapar de ser capturado, y luego me uní a las fuerzas terrestres peruanas que defendían Chorrillos". Es decir, él mismo lo hundió; y al referirse a Chorrillos y al usar el posesivo ("my torpedo boat", o sea "mi bote torpedero"), no parece referirse a un bote más sino a la embarcación que venía estando a su cargo, "su" bote, la balandra *Alacrán*.

Los pioneros submarinistas

Dejemos a los torpedistas de la *Alacrán* con su aventurero jefe en la línea de batalla y sumerjámonos con los pioneros submarinistas del ingeniero Blume. Habiendo trabajado por su cuenta desde abril de 1879, la primera inmersión de su sumergible ocurrió el 13 de setiembre de 1879 en las aguas de Paita. Nótese la feliz coincidencia de que la primera base de nuestra Escuadra, a la que arribara el *Sacramento* apenas capturado por los paiteños hermanos Cárcamo y demás tripulantes (gran parte también paiteños), fuera testigo igualmente del nacimiento de nuestra Fuerza de Submarinos. Ortiz, citado por Yábar (2001), afirma que la construcción se realizó en los talleres del ferrocarril de Paita. Cita también Yábar a Pastor, quien refiere lo siguiente:

> Se lanzó Blume a tan ardua empresa contando apenas con los escasos elementos de la factoría de Paita e invirtió diez mil soles de su bolsillo. Se

> trabajó febrilmente en la hechura del casco; herreros y caldereros se ocupaban hasta bien avanzada la noche remachando las planchas que lo formaban; el inventor dirigía en persona la ejecución de los menores detalles; y supliéndolo todo e ingeniándose para salvar innumerables dificultades, que a cada paso se presentaban, logró tener listo su aparato el 12 de octubre, fecha en que lo echó al agua.

La fecha es errada, pues según Blume comentaba a Prado en su carta del 17 de setiembre de 1879, publicada por Yábar (2001), el 13 de dicho mes realizó cinco inmersiones; en el primer ensayo sólo lo acompañó un señor C. D. Parker, mientras "en los últimos se metieron siete hombres más, y todos querían entrar". Al día siguiente, en presencia del Subprefecto Miguel Manzanares y el Capitán de Puerto Joaquín Guerra, se sumergió con Parker y seis soldados. Leamos un extracto de la carta:

> Debido a cierta aprehensión del señor Parker este no obedeció rápidamente mis órdenes, y por mi parte algo fastidiado con ese temor vano le mandé hundir el aparato de golpe, abriendo todas las llaves. Esto dio lugar a un accidente, pues no se metieron a tiempo ciertos tapones, y antes de poderlo efectuar nos encontramos en cinco brazas de agua tocando el fondo e inundados de agua hasta la cintura. No era esa mi intención y por supuesto la gente se creyó perdida. Les eché un discurso haciéndoles ver que si me obedecían ciegamente todos saldríamos del aprieto y sino [*sic*] nos quedaríamos sepultados. Se portaron espléndidamente, y después de achicar durante cuarenta minutos salimos a la superficie, sin novedad.

Vemos que desde el inicio había accidentes, lo que es comprensible en un invento nuevo. También se aprecia que los primeros submarinistas fueron civiles y tropa del Ejército. Blume (en Yábar, 2001) agregó en dicha carta que la velocidad, con seis hombres, era baja, lo que significa que el sumergible se movía manualmente y que los seis soldados fueron encargados de ello. Añadió que le pensaba instalar una máquina de vapor. Curiosamente en una circular (reproducida también por Yábar) que dirigió el 17 de setiembre de 1879 a los testigos para que certificaran la inmersión, escribió Blume que lo habían acompañado Parker y 7 soldados. Queda entonces la duda de si fueron seis o siete.

A su vez, Pastor, citado por Yábar (2001), afirmó que la primera inmersión fue el 14 de octubre y que a partir de ella fueron diarias hasta el 2 de noviembre. La primera fecha está errada y la segunda veremos que también, pues para entonces ya estaba en el Callao. Valdizán (1956) coincide en la fecha del 14 de octubre y afirma que acompañaron a Blume su hijo Juan Carlos Federico y cuatro maquinistas del ferrocarril. Pastor (citado por Yábar, 2001), precisa que se trataba del hijo mayor ("prueba cierta de la fe que abrigaba en su ideal") y afirma que bajaron 7 pies y luego 5 metros más, y que se desplazaron a 3 millas por hora con acción manual; sólo pudieron estar 30 minutos bajo el agua pues faltaba el aire. Agrega que llegaron hasta una distancia bien afuera de la bahía, se sumergieron hasta una profundidad de 12 metros y llegaron a embarcar 10 tripulantes. Leamos la versión de Pastor sobre el accidente ocurrido en Paita:

> La siguiente relación que nos ha sido proporcionada por un testigo ocular, quien compartió con Blume la terrible emoción que debían producir las primeras inmersiones, nos describe una de ellas. En uno de los ensayos, al ir a sumergirse parece que se procedió con cierta precipitación, y uno de los tubos que servían de respiradero cuando el aparato navegaba muy cerca de la superficie, se destapó y comenzó a recibirse un fuerte chorro de agua con cuyo peso el hundimiento se hizo más violento. Los tripulantes atemorizados se lanzaron a las bombas y con espanto notaron que no funcionaban bien; en esta situación verdaderamente angustiosa, el único que conservó su sangre fría fue Blume, quien comprendiendo que en sus manos estaba la vida de cuantos con él se encontraban tuvo el suficiente dominio sobre sí mismo para ponerse a meditar en la causa que entorpecía el funcionamiento de las bombas. Al principio creyó que la presión exterior era tanta, que ya no se podía vencer; pero el manómetro le mostró que esa no era la causa. El submarino chocó con el fondo de la bahía, se ladeó un poco mientras seguía llenándose de agua, y los hombres rezaban arrodillados. Blume tranquilamente revisó con cuidado las bombas y encontró que un pedazo de viruta las había obturado. Limpió todo cuidadosamente y principió a achicar cuando el agua le llegaba al pecho y la respiración se hacía difícil; unos minutos de lucha, el submarino principió a vaciarse, se enderezó y subió.

Valdizán (1956) coincide esencialmente con Pastor y agrega otros valiosos detalles:

> En la superficie un bote con diez personas espectó el accidente: el Capitán de Puerto C. de N. Dn. Joaquín Guerra, su sobrino Dn. Alejandro Rodríguez, el hijo de Blume y el Sub-Prefecto Dn. Miguel Manzanares en unión de 6 bogas, pudieron ver –a través de las mirillas superiores de las torretas– lo que pasaba, sin poder hacer nada para auxiliar a aquellos bravos pioneros del submarinismo peruano. El fondo de arena clara que predomina en Paita, les permitió seguir un largo instante al buque con la vista, hasta que la profundidad envolvió con sus aguas la angustia de aquellas almas.
>
> El pánico cundió en todas ellas menos en una: la de Federico Blume y Othón, Mientras los tripulantes rezaban arrodillados, él dio la orden, ¡tapar el respiradero! ¡achicar con las bombas! –Violentamente los hombres se lanzan sobre estas y la fuerte contrapresión, haciendo rebotar una de las manivelas, rompe el brazo de uno de ellos… ¡no importa! ¡prima lo obviamente definitivo: salvar las vidas a su cuidado en primer término!– Haciendo acopio de toda su serenidad, y teniendo conocimiento científico de que el espacio de aire todavía permitía unos momentos de respiración, Blume no puede pensar que la contrapresión exterior sea mayor que la potencia de sus bombas. Examina las descargas y encuentra la razón: un puñado de viruta que las obturaba. Una vez extraído, se achica normalmente.
>
> El inventor va luego en auxilio del tripulante herido, para atenderle; es indudable que el ejemplo subyuga; semi-incorporado el hombre le responde: "¡No se preocupe patrón… todavía tengo el brazo izquierdo para seguir achicando…!"
>
> ¡Ese es el calibre moral de aquellos valientes! Anoto algunos de sus nombres que han permanecido olvidados: Abraham Benites, tripulante; Manuel Pérez, tripulante; el artesano Barrientos; Jiménez de Tejada; Mr. Charles Parker, un amigo norteamericano y el propio hijo del inventor, Dn. Juan Carlos Federico Blume Corbacho, por citar algunos.

Es dudoso que Juan Carlos Federico estuviese en aquella accidentada inmersión, pues el propio Valdizán (1956) dijo primero que el hijo estaba en superficie. Y es improbable que se tratase de su hermano Roberto, nacido en 1875, por tanto de apenas 4 años. Watt Stewart (1948)

reproduce un relato del propio ingeniero Blume (escrito originalmente en inglés, indica Carvajal, 2013) según el cual estaban en superficie en el bote de la Capitanía de Puerto el Capitán de Navío Joaquín Guerra, su sobrino Alejandro Rodríguez Guerra, el Subprefecto Miguel Manzanares, seis bogas y el hijo de Blume ("Mr. Blume's son, a boy at that time", lo que puede leerse como "un niño" o "un muchacho"; Juan Carlos Federico tenía 16 años); además miles de personas en la orilla. Todos dieron por perdido al sumergible. En dicho relato Blume se culpa a sí mismo del incidente, pues por atender la medición de la profundidad descuidó tapar los tubos de aire.

Tendríamos así que los primeros submarinistas en el Perú fueron un danés y un estadounidense, y los primeros submarinistas peruanos debieron de estar entre los siete hombres más que abordaron el sumergible en los posteriores cinco intentos ese mismo 13 de setiembre de 1879; probablemente algunos fueran los nombrados por Valdizán (1956).

El sumergible llegó al Callao el 27 de octubre de 1879 a bordo del *Limeña*, refiere Yábar (2001). Carvajal (2013) agrega que la prensa le facilitó la tarea al espionaje chileno pues *La Patria* del 28 de octubre de 1879 informó que había arribado el *Limeña* con este dato: "Trae la invención del señor Blume, que embarcó en Paita", lo que confirmaba la noticia dada por el mismo periódico el 3 de octubre con motivo de la llegada de Blume al Callao:

> Este caballero es inventor de una formidable máquina de guerra la cual ya terminada creemos que viene a poner a disposición del Supremo Gobierno. El primer ensayo de su ingenioso, a la vez terrible aparato, según comunicó el vapor anterior, tuvo lugar en la rada de Paita, en presencia de numerosísimas personas y con un éxito sorprendente.

Yábar (2001) anexa también una carta de Blume al Director de Marina fechada en Lima el 5 de noviembre de 1879 en la que comienza diciendo que ha entregado el sumergible a la Comandancia General pues los señores Parker, Sáenz y Barrientos, quienes lo habían acompañado en sus "excursiones submarinas en Paita" y habían llegado con él a la capital por indicación del gobierno para ayudarlo, no podían "seguir indefinidamente esperando". Se quejaba de falta de apoyo de las

autoridades. En igual sentido, en carta de Blume al excanciller Manuel Yrigoyen del 3 de diciembre de 1879 que reproduce Carvajal (2013), se lee lo siguiente:

> Si el gobierno se decide sería bueno que fuese luego, para poder escribir a Paita hoy haciendo venir a los S. S. Parker, Sáenz y el artesano Barrientos, que cansados de esperar y teniendo que trabajar para vivir, tuvieron que regresar a ese puerto. Como U. sabe tuve que costearles su permanencia aquí, viaje de regreso etc. y pagar a varios trabajadores al desembarcar el bote submarino.

Más adelante Blume (en Carvajal, 2013) agrega esto:

> Por lo tanto, y en vista de la inutilidad del gasto hecho a instancias expresas del Gobierno en la traída de los S. S. Parker y Sáenz y del artesano Barrientos a quienes ofreció recompensar, sería preciso que esta vez costeara los pasajes de esos S. S. y les asignara un sueldo por los días que tuvieran que desatender sus negocios. Creo que S/. 10 diarios a los primeros y S/. 5 al último, que es lo menos que ganan, sería suficiente. Además necesitaría unos 6 hombres fuertes para motores.

La crisis por la salida de Prado y el ascenso de Piérola más el propio curso de la guerra influyeron en que no se diera importancia al submarino. Tanto Yábar (2001) como Carvajal (2013) estiman que no fue sino en abril de 1880, en el contexto del inicio del bloqueo del Callao, cuando se le prestó atención. Piérola conversó con Blume y le entusiasmó la idea, dice Pastor, citado por Carvajal (2013). Para conseguir esta atención había servido la influencia del General Manuel de Mendiburu, quien había presenciado anteriormente una prueba. Stewart (1948) afirma que Piérola no pudo asistir a una prueba que decidió el apoyo al proyecto, pero sí dos ministros y varios marinos; yerra al decir que los chilenos ya habían desembarcado, salvo que fuese una prueba posterior ya en diciembre de 1880 o enero de 1881. Dice así [traducción propia]:

> Asistido por cuatro operarios, Blume se sumergió, navegó casi invisible a los espectadores y emergió tras una hora y media, en palabras de Blume, para el asombro de todos los presentes, quienes estaban tratando de encontrar

> dónde estaba el bote con largas pértigas, creyéndolo hundido en el fondo y perdido. El inventor y los hombres con él se estaban riendo todo este tiempo del temor expresado por estos caballeros y sus vanos intentos de ubicar al supuesto bote naufragado.– Los negros, dos, que estaban en el bote, estaban muy atónitos de ver a los peces nadando sobre sus cabezas; y los otros dos, franceses, estaban tranquilamente fumando sus pipas, exclamando con gran satisfacción "violá les poissons!" [¡mira los peces!] Estaban tan encantados que el inventor pudo apenas lograr que atendiesen la bomba… Cuando el inventor pasó a tierra los ministros y marinos estaban encantadísimos, expresaron que la prueba había sido un rotundo éxito y determinaron atacar la flota chilena inmediatamente.

Una junta de marinos, afirma Pastor citado por Carvajal (2013), evacuó un informe y calificó al sumergible de "maravilloso", por lo cual Piérola decidió dar una partida de 10 mil soles para construir otro. Para ello se formó una junta encargada de administrar los fondos; fue antes del 24 de abril, advierte Yábar (2001), pues entre sus integrantes estuvo el Alférez de Fragata Manuel Gil Cárdenas. Según Yábar y Carvajal, el sumergible fue enviado por tren a Lima en abril, donde estuvo hasta setiembre; regresó al Callao en dicho mes; fue enviado a la factoría de Bellavista en octubre y finalmente regresó al Callao en diciembre de 1880, donde sería hundido el 16 de enero para evitar su captura por el enemigo. Con ocasión del traslado a Lima en abril de 1880 el Subsecretario de Fomento puso esta anotación, que transcribe Yábar, en un telegrama que había enviado García al Secretario de Fomento:

> Abril 20 a las 9 ½ p.m. Con acuerdo del señor Secretario contéstese que se pondrá carro esta noche a la entrada de la Dársena; que la gente del *Rímac* lo empuje hasta frente a la cabría grande y que saque y coloque encima el bote *Blume*, sin olvidar la hélice y la bomba. Alayza.

Según esto parece que la prueba en que estuvo Elías Bonnemaison se realizó en abril, cuando estaba en el *Rímac*. Según Valdizán (1956), en Lima, el sumergible estuvo en la factoría del catalán Juan V. Juliá, quien colaboró decididamente con Blume. Cuando el sumergible estaba por regresar al Callao, se dispuso que desde la madrugada del 8 de

setiembre hubiera en la Dársena una guardia del Guarnición de Marina que restringiera el acceso, según oficio del 7 de setiembre de García al Capitán de Puerto que cita Yábar (2001), quien afirma que el secreto era determinante para el éxito en el empleo del sumergible. Venimos viendo sin embargo que desde que estaba en Paita no había secreto, por lo que no extrañaría que fuera cierto el sabotaje recordado por Boyton.

En carta a Piérola del 28 de setiembre de 1880 que reproduce Yábar (2001), Blume le decía:

> Por el calor de las manifestaciones de las [*los*] que presenciaron mi descenso el Domingo [*26*] creo que no se duda ya de la facilidad con que bajo y subo y me mantengo donde quiera. Además, (cosa que no sabía) parece que estando sumergido el bote ven los tripulantes los objetos a distancia. Veíamos claramente y distinguíamos a las personas que estaban en el muelle a un lado, estando el bote tocando el fondo. Así se podría gobernar sobre un buque enemigo con la misma facilidad debajo que sobre el agua y el ataque no sería sino un paseo, con tal que haya velocidad.

El sumergible navegó a 3 kilómetros con acción manual de 8 hombres, por lo que Blume sugiere instalarle la máquina de aire comprimido, lo que como vimos se efectuaría en la Factoría Naval. Blume pide "dedicar un taller exclusivamente al objeto, donde nadie penetre sino los que deban", pues el "hacer una pieza aquí, otro ahí y estar sujeto a mil informalidades como hasta hoy es cosa de desesperar a un santo". Que no había secreto se confirma otra vez por el hecho de que en la misma carta refiere Blume que un marino británico estaba al tanto: "El capitán del *Thetis* ha dicho que no cree que el Perú llevará a cabo mi idea pero que si se llegara a realizar la gloria sería imperecedera para el país y para todos los que habrían contribuido al éxito" (Yábar, 2001).

Yábar anexa también otra carta de Blume a Piérola del 10 de enero de 1881 en donde al comentar otra prueba dice que a vapor y con mar bravo anduvo a 4 millas, y que con el otro sistema motriz avanzó una milla "pero de una manera exactamente al revés" de la que había ordenado por "la total inexperiencia de Mc Mahon en manejar aire comprimido y por no querer comprender el objeto del ensayo que no era obtener velocidad sino saber la mayor distancia a que alcanzaría cierta cantidad de aire".

Tras detallar fallas mecánicas dice (Yábar, 2001):

> Todo esto no es extraño en cualquiera invención nueva y menos en una del carácter de la mía, pero es lo que he lamentado desde muy atrás. No puedo culpar al taller porque aunque el tiempo que ha durado la obra es muchísimo mayor que el que se suponía he visto que se ha trabajado todos los días y todas las noches con cuantos hombres se podía. Todo lo que se puede decir es que alguno padeció una equivocación en cuanto al tiempo que tardaría el trabajo. Las válvulas parecían excelentes y todos los prácticos así las calificaron lo mismo que la bomba. En esto también no puedo ver otra cosa que una fatalidad en los ejecutores y consideraría innoble de mi parte buscar un culpable.

Debemos rescatar en todo caso la afanosa labor del personal de la Factoría Naval que refiere Blume (Yábar, 2001). Otros afanes, también subacuáticos, se dieron en paralelo para reflotar a la lancha *Lima*. Ello urgía, supone Yábar, pues era "una de las lanchas de mayor tamaño de las Fuerzas Sutiles". Este autor informa que el 6 de setiembre de 1880 fue contratado el buzo Leonardo Álvarez para trabajar por 8 horas junto con el buzo del Arsenal (sin duda Hilario Morales, el antiguo buzo del *Huáscar*); Álvarez recibiría 20 soles de plata diarios (no era poco). Según la documentación revisada por Yábar, el 12 de setiembre se contrató también al buzo Christian Bie por 125 soles de plata para taponear las vías de agua de la *Lima* y colocarle una bomba; el 2 y 3 de octubre se intentó reflotarla bombeando, pero no hubo éxito. Por ello bajó Mac Mahon, primer maquinista del *Oroya*, y taponeó una válvula por la que entraba mucha agua. El 4 le escribió García al gerente del Dársena, Luis Champeaux, para pedirle que permitiese contratar al buzo de su empresa pues el reflotamiento de la *Lima* había fracasado por "no haberse podido conseguir un buzo de confianza" (no creemos que se refiera a Morales sino a Álvarez). El 8 informaba García a Sánchez que el buzo contratado [¿Álvarez? ¿Bie?] y el del Arsenal (Morales) habían seguido trabajando pero que al parecer había otros forados en el costado inaccesible por estar en contacto con el fondo de la bahía, de modo que se procedió a colocar cadenas. El 15 de octubre García le ordenó a Díaz disponer que la dotación de la *Lima*, con su comandante, Teniente 2º

Santiago Torrico, fuera diariamente de 6 de la mañana a 6 de la tarde a la embarcación que se encargaba del reflotamiento. La labor siguió todo el mes de noviembre, hubo también apoyo del personal de la *Unión*. Finalmente, el 2 diciembre quedó la *Lima* suspendida entre dos pontones; ese día García pedía al Superintendente de la Factoría Naval que se realizaran en el casco los trabajos que dispusiese el Constructor Naval y que si fuera necesario trabajasen hasta de noche. Dos días después le informaba García a Sánchez que se reparaba el casco de la *Lima* y le retiraban el carbón, lastre y otros objetos de peso. Calcularon que los arreglos tomarían dos meses. A fines de diciembre de 1880 los operarios de la Factoría Naval habían avanzado bastante, pero no hay noticia de que antes de la autodestrucción de la escuadra en enero de 1881 "la lancha *Lima* haya quedado operativa", anota Yábar.

Últimas acciones del bloqueo del Callao

El mismo mes en que se reflotaba la *Lima* hubo algunos encuentros relevantes en la bahía del Callao. Yábar (2001) realiza un extenso cotejo de las fuentes chilenas y peruanas al respecto. Resumiendo lo acontecido, en la mañana del 6 de diciembre de 1880 la *Arno*, al mando del Teniente 1º Antonio Jimeno, acompañada de la *Resguardo*, al mando del Alférez de Fragata Ramón Bueno, se batió contra las torpederas *Fresia*, *Guacolda* y *Colocolo*. Después entraron del lado peruano la *Capitanía* y la *Urcos* más las baterías de la dársena, batería "Arica" y baterías del sector Sur; un parte chileno añade artillería volante, otro parte chileno agrega a los buques peruanos que estaban en la dársena y un despacho de *El Mercurio* (en Ahumada Moreno, 1982) incluye las ametralladoras de la dársena y unidades de infantería que hacían descargas de fusil. Del lado chileno se sumaron la torpedera *Tucapel*, los vaporcitos *Toro* y *Lautaro* (ex *Princesa Luisa*), la *Magallanes*, la *Chacabuco* y el *Huáscar*. Las lanchas chilenas se colocaban cerca de los buques neutrales, pero Jimeno ordenó disparar igual, lo que llevó a dichos buques a moverse. Según el corresponsal de *El Mercurio* (en Ahumada Moreno, 1982), las baterías peruanas apuntaron a los buques neutrales "con el pretexto del tiroteo" a las lanchas chilenas "y haciendo sus punterías en particular a los buques ingleses"; De Lisle (2022) no registró el último detalle, pero sí el fuego de

las baterías: "Un buen número de proyectiles de las baterías cayó cerca de los buques y cascos neutrales, así que todos nosotros tuvimos que movernos aproximadamente una milla más cerca de Ancón".

La *Arno*, que llevó el peso del encuentro, arrojó 66 tiros de cañón, 10 tarros de metralla e incontables tiros de ametralladora y rifle. A su bordo iban 15 hombres del Guarnición de Marina. La *Capitanía* también abrió intenso fuego de fusil y ametralladora; refiere Carvajal (2013) que iba al mando del Alférez de Fragata Ramón Bueno y que llevaba seis hombres armados y dos de máquinas provenientes de la *Unión*. Este autor refiere que la misión dada por Díaz a Jimeno era vigilar las lanchas enemigas que solían amanecer en el fondeadero de los neutrales; asimismo, que al avistarse la *Arno* y la *Resguardo* con la *Fresia*, la *Guacolda* y la *Colocolo* fue la última la que disparó primero. Las averías de la *Arno* fueron menores, entre ellas tres honrosos agujeros de bala en el pabellón; las otras lanchas peruanas quedaron intactas. Del lado chileno, un proyectil disparado por la *Arno* atravesó de babor a estribor la popa de la *Fresia* y estalló; aunque la torpedera chilena pudo llegar remolcada por el *Toro* hasta el fondeadero en el cabezo de la isla San Lorenzo donde se hundió de popa. Ello permitió reflotarla, lo que ocurriría al día siguiente (7 de diciembre) según De Lisle (2022) y el 13 según Carvajal (2013). Antes del hundimiento habían sacado la ametralladora, rifles, torpedos, municiones y otros. Sólo hubo bajas en la *Arno* (4 o 5) y en la *Fresia* (4). En la lancha peruana fueron el marinero Hilario Castillo (herido mortalmente en el pulmón), el sargento 2º Manuel Ríos (herido gravemente en la pierna; "José Miguel Ríos", según Ortiz y Castañeda (2007), quienes afirman que era del Guarnición de Marina), el soldado Manuel Paredes (herido en la pierna, Díaz y García lo reportaron con ese apellido pero Jimeno lo registró como "Manuel Pando"), el fogonero Manuel Cruz (herido levemente) y el Capitán Federico Effio (este último, registrado por Ortiz, 1996, mas no por Carvajal). En la torpedera chilena hubo dos muertos (uno por el proyectil que estalló en la popa y otro por el hundimiento, ahogado en el departamento de máquinas) y dos heridos (uno por bala de rifle, mortalmente, que murió al llegar a la *Chacabuco* y otro leve, por el proyectil que estalló en la popa); si bien el comandante de la *Fresia*, el jefe de la escuadra bloqueadora y el corresponsal de *El Mercurio* reportaron que el ayudante de máquinas Juan Hancock de la *Fresia* se ahogó cuando

trataba de cerrar vías de agua, según De Lisle (2022)la puerta de la sala de máquinas estaba cerrada desde fuera y lo olvidaron "en el último momento y se ahogó".

Los heridos de la *Arno* fueron desembarcados por personal del *Talismán* y llevados a tierra. Jimeno apuntó en su parte que los tripulantes de la *Arno* se distinguieron por su serenidad y valor y que el sargento Ríos se portó dignamente. El periodista Horta registró mayores detalles en su crónica para *El Nacional* (en Ahumada Moreno, 1982):

> El sargento herido tuvo una pierna destrozada por un casco de bomba. Su comportamiento causó la admiración de todos. Tendido sobre la cubierta de nuestra lancha, vivaba a la patria y solo salían de sus labios palabras de entusiasmo. Al ser trasladado a tierra recibió muestras de simpatía por los que sabían su heroico comportamiento y la serenidad que había manifestado en el combate y después de ser herido.

Concluyó Horta afirmando que el combate honraba a Jimeno y a los oficiales y tripulantes de la *Arno*. Díaz, que fue testigo del combate, recomendó a la consideración de García "en general a todos los tripulantes" de la *Arno* por cómo evitaron los intentos de torpedearla y respondieron con energía al fuego enemigo. La descripción de Horta es coincidente, añade que se combatió a boca de jarro. Jimeno reconoció también que en las demás embarcaciones, en especial la *Capitanía*, habían cumplido con su deber. A su turno, *El Peruano* del 7 de diciembre, citado por Carvajal (2013), elogió el valor desplegado: "El combate de hoy ha probado a nuestros enemigos, que nuestros marinos y soldados no se fijan en el número ni elementos para pelear como valientes y buenos patriotas". Sobre el final del marinero Castillo, Yábar (2001) dice lo siguiente:

> El marinero de la *Arno* Hilario Castillo murió en el transcurso de esa mañana en el Hospital de Bellavista y al día siguiente fue enterrado acompañado de la banda de músicos del batallón Guarnición de Marina y una brigada de marineros de las Fuerzas Sutiles, todos bajo el comando del alférez Benjamín de la Haza. A las 4 de la tarde del 7 de diciembre partió el cortejo fúnebre del Hospital de Bellavista al cementerio Baquíjano, donde fue enterrado.

A su vez, Carvajal (2013) trascribe el oficio de García a Sánchez del 7 de diciembre de 1880:

> El grumete Castillo falleció ayer a consecuencia de la gravísima herida que recibió en el pulmón durante el combate que sostuvo el *Arno* contra tres lanchas enemigas.
>
> El citado individuo no deja más bienes que los sueldos de agosto a noviembre y la parte que le corresponde por los seis días transcurridos del presente mes, según lo ha manifestado el Jefe de las Fuerzas Sutiles.
>
> Esta Comandancia tiene ya dictadas sus disposiciones para (que) hoy a las 4 p. m. sea trasladado con los honores correspondientes el cadáver de Castillo del Hospital de Bellavista al cementerio de Baquíjano.

Pero el mismo día en que se enterraba a Castillo morían el sargento Ríos y el soldado Paredes. Así lo ofició el Capitán de Navío Juan Fanning, jefe del Guarnición de Marina, a Díaz el 8 de diciembre, diciendo que el día anterior se lo había comunicado la madre superiora que dirigía el hospital. En tal documento, que reproduce Carvajal (2013), Fanning considera "justo que a sus cadáveres se les tributen los honores a que con su sacrificio se han hecho acreedores", por lo que ordena haber ordenado comprarles un nicho en el panteón y que se les construyeran ataúdes, todo por 90 soles que había tomado de la caja de socorro de la tropa, por lo que pedía gestionar reintegro. El mismo autor reproduce otro documento de fecha 17 de diciembre de 1880, en el cual Manuel Villar aprueba el gasto efectuado "en dar sepultura con la decencia merecida por su valeroso comportamiento, al sargento 2º José M. Ríos y soldado Manuel Paredes" y dispone el reintegro. Según Ortiz (1996), también moriría el Capitán Effio.

Cabe precisar que la escuadra bloqueadora temía que en cualquier momento escapase la *Unión* para atacar a la flota que transportaba a las tropas que invadirían Lima, de ahí que las torpederas chilenas estuvieran muy alertas, como se apreció en el combate del 6 de diciembre de 1880. Asimismo, debe considerarse que la pérdida de la *Fresia* era un golpe importante para la escuadra bloqueadora pues, según señala Yábar, era su torpedera de mayor tonelaje y desarrollaba una velocidad de 19 nudos por hora. Al respecto, Carvajal (2013) reproduce un comentario del editorial de *El Peruano* del 14 de diciembre de 1880, del que extraemos estas líneas:

> La lancha perdida así por nuestros enemigos, era para ellos un elemento de no pequeña importancia, así por su costo, como por los servicios que prestaba a su escuadra.
>
> Puede medirse la importancia de este contraste por el tenaz empeño en vengarlo, puesto durante cuatro días por la escuadra bloqueadora.

No tenemos datos de cuatro ataques, pero sí de tres, que fueron consecuentes con el objetivo de destruir a la *Unión*. Así, el 9 de diciembre el *Angamos* lanzó 12 tiros contra la corbeta, de los que uno le entró por la cubierta y salió por el costado de estribor, según el diario de bitácora de la corbeta, citado por Yábar (2001). El mismo autor refiere que Fuenzalida registra además un impacto en el *Marañón*, pero que nada lo confirma. En su parte del mismo 9 de diciembre que reproduce Carvajal (2013), el Capitán de Puerto del Callao, Capitán de Navío Manuel Palacios, informaba a García entre otras cosas que la torre Junín había lanzado dos tiros y la batería Pacocha otros dos, cortos los cuatro. Al día siguiente quiso el *Angamos* repetir la misma operación. Arrojó trece tiros hacia la *Unión*, pero según el diario de bitácora de esta, citado por Yábar (2001), ninguno la averió. Consigna dicho diario que la corbeta remitió ese día veinte hombres armados y un oficial para dotar la *Arno*. Según el parte de Palacios, fechado el 10 de diciembre y citado por Carvajal (2013), la salida de esta lancha de la dársena ocasionó el retiro del *Angamos*.

Por tercer día consecutivo, el *Angamos* bombardeó a la *Unión* el 11 de diciembre. De la documentación revisada por Carbajal y Yábar sacamos en claro que esta vez el combate se generalizó, pues al segundo disparo salieron el *Atahualpa* (que comandaba el Capitán de Navío Juan José Raygada) y la *Arno* (al mando del Teniente 1º graduado Carlos Corpancho); después se les unió la *Urcos* (al mando del Teniente 1º Santiago Torrico). Del lado chileno se sumaron el *Huáscar*, la *Chacabuco*, el *Toro*, el *Lautaro* y algunas torpederas (que Yábar cree fueron la *Guacolda*, la *Colocolo* y la *Tucapel*), además de la *Pilcomayo* que desde un inicio se hallaba junto al *Angamos*. Participaron también los cañones de la dársena y de las baterías "Piérola" y "Pacocha". La *Pilcomayo* hizo 67 disparos, el *Huáscar* 19, el *Toro* 16 o 19, el *Angamos* 7, la *Chacabuco* 4 o 5, la *Arno* 10 u 11, la *Urcos* 3, el *Atahualpa* 2, una batería de la dársena 1, la batería "Piérola" 2 y la batería "Pacocha" 2. La salida de este último

monitor acompañado por las lanchas alejó a los buques enemigos, por lo que sus disparos no alcanzaron tierra; la *Arno* (que se dirigió hacia el cabezo de San Lorenzo) y la *Urcos* avanzaron más que el *Atahualpa*. Contra este último se enfrentaron el *Huáscar* y el *Toro*. La explicación de que el *Atahualpa* apenas disparase dos tiros la hallamos en el parte de Raygada a Díaz fechado el 13 de diciembre y reproducido por Carvajal (2013), en el que afirma que la distancia no le permitía contestar con los cañones de la torre y que al usar el cañón pequeño que tenía en cubierta los tiros cayeron cortos y al segundo disparo se rompió el eje de las ruedas. Reportó también fallas en la maquinaria que disminuyeron su andar al mínimo y finalmente le hicieron regresar: una caldera se rompió y la otra funcionó "gracias a los grandes esfuerzos y peligros de la gente de máquina", lo que permitió que el buque siguiese en movimiento; pero se paralizaba a cada momento y ultimadamente por el estado de la otra caldera, "cuya gran cantidad de agua que derramaba apagaba sus hornillas", optó por retornar al fondeadero con "un último esfuerzo de la máquina".

Un célebre incidente de este combate se relaciona con el famoso cañón de largo alcance del *Angamos*, el cual reventó, según Yábar (2001); Carvajal (2013) detalla que, saltando hacia atrás al sexto disparo (no coincide con la cantidad contada tiro por tiro en los partes peruanos), se desmontó, mató a dos hombres, arrasó 8 pies de cubierta y se fue al agua por la banda opuesta; además hubo heridos leves. Pero en la versión que vertió el maquinista José Antonio Mesones en su legajo, que reproduce Yábar (2001), leemos algo distinto:

> En uno de los días de diciembre de 1880 a las 12 del día, hora en que generalmente el buque chileno *Angamos* comenzaba con su cañón de largo alcance a bombardear impunemente la ciudad, fui llamado por el Comandante General de la Marina, Capitán de Navío Sr. García para ordenarme preparar la lancha de guerra *Arno* que debía salir a una misión importantísima, y que esperaba órdenes en ella, en efecto, a las 2 de la tarde más o menos, llegó el Teniente Primero de la Armada Sr. Corpancho a cuyas órdenes se puso la lancha y la gente que de los distintos buques de nuestra Armada se había mandado para tripularla, y después de inspeccionarla minuciosamente, satisfecho de las condiciones de la lancha, ordenó soltar las

> amarras y desabracar, una vez fuera del muelle ordenó – "proa al *Angamos* – Ingeniero adelante Full Speed" – y así caminamos en un silencio sepulcral recibiendo sin contestar el fuego incesante que nos hacía el enemigo, hasta que a la distancia de 800 metros más o menos con un ¡Hurra! grandioso al Perú disparamos el primer cañonazo y tan certero fue, que el famoso *Angamos* no volvió a molestar más a la población con sus bombardeos, pues su cañón voló al agua y el buque chileno a toda fuerza salió fuera del combate, pero la *Pilcomayo* y el *Huáscar* y demás buques y lanchas de guerra chilenos atacaron con furia nuestra gloriosa *Arno* que siguió batiéndose sola, contra todos, hasta las 6 de la tarde hora en que nos retiramos por entre los buques de guerra neutrales cuyas tripulaciones subían a las vergas de sus barcos de donde lanzaban ¡Hurras! sin cesar a la valiente tripulación de la lancha *Arno* que regresó gloriosa a su fondeadero después de haber cumplido heroicamente la misión que se le encomendó, batir y destruir el cañón del *Angamos*.

El testimonio del marino francés M. Le León, citado por Yábar (2001), es concurrente en cuanto a la actitud de los marinos extranjeros que observaron el combate, pues dice que todos ellos aprobaron las maniobras de los capitanes peruanos, que califica de intrépidas y hábiles, así como opina que el combate en sí fue un "brillante torneo, pero de todos modos, estéril en sus resultados". A su modo lo reconoció De Lisle (2022), pues apuntó que "dos lanchas peruanas llenas de hombres y con dos cañones cada una salieron valerosamente para enfrenarse al *Angamos* con la esperanza de hundirlo". Agregó que fueron varios los proyectiles que reventaron cerca de los buques neutrales, por lo que la mayoría cambió de fondeadero.

Por último, en cuanto a las acciones navales alrededor del bloqueo del Callao referiremos lo ocurrido con la torpedera *República* el 3-4 de enero de 1881. Se habrá notado que esta lancha no figura en los combates de 1880. Yábar (2001) explica que su inoperatividad fue a consecuencia de que presentó muchas fallas, inclusive en un momento no determinado pero anterior al 11 de setiembre de 1880 reventó la caldera y murió por ello el maquinista Barnes (en aquella fecha su viuda María Zepeda gestionaba pensión). El 30 de noviembre fue nombrado por decreto como jefe de la *República* el capitán de ingenieros Estaban Heaton,

extranjero residente en el Perú, socio de la factoría chalaca El Águila y que seguiría vinculado a la Marina muchos años después de la contienda con Chile. Yábar (2001), de quien tomamos estos datos, consigna que Piérola tenía en mente alguna acción torpedista en Ancón y que por ello el 18 de diciembre el Comandante General Sr. García pedía trasladar por ferrocarril una falúa con tres remos y una lancha torpedera (la *Alianza*). El 26 de diciembre Manuel Villar firmó un contrato con Heaton donde entre otros puntos se establecían premios por los buques hundidos según su clase; Heaton (quien tenía un equipo de tres compañeros) debía tripular por su cuenta la torpedera. El traslado de la *República* a Ancón debió de ocurrir antes de fin de año, pues el 3 de enero el vapor *Toltén*, enviado a dicho puerto por Riveros ante la noticia de haber una lancha sospechosa en él, capturó a unos pescadores que dijeron que cuatro días atrás habían traído de Lima por ferrocarril una lancha torpedera que salía del puerto de noche. La versión del marino estadounidense Houston afirma que en la madrugada del 3 de enero la *República* intentó aproximarse al *Huáscar* para lanzarle un torpedo, pero fracasó y regresó a Ancón; el torpedo fue hundido y los tripulantes abandonaron la lancha. A su vez, la versión del periódico *La Patria* refiere que solamente hubo una salida sin otra novedad que el haberse presentado nuevamente fallas mecánicas; agrega que los tripulantes tuvieron graves disidencias y que hasta se descompuso el motor, por lo que abandonaron la lancha. En la mañana del 4 llegaron el *Toltén* y la *Fresia* a Ancón y dispararon (con cañón y ametralladora respectivamente) contra la *República*, que se hallaba al costado del muelle. Desde tierra contestaron con sus carabinas los cinco gendarmes que resguardaban el muelle (según *La Patria* rechazaron primero un intento de la *Fresia* de tomar la lancha peruana) y se procedió a varar la *República*. El Capitán de Puerto, Teniente 1º Arístides de la Haza, mandó barrenarla. En el muelle había un parapeto de sacos (de azúcar que estaba por embarcarse, según Melo, 1911); también apoyaron en la defensa algunos civiles despertados por el bombardeo, mientras otros salvaban sus vidas e intereses. Uno de los proyectiles enemigos perforó el casco de la lancha peruana y destrozó parte de su máquina. Pero los proyectiles del *Toltén* estallaban en la boca de los cañones, lo que entre otras causas llevó a que este buque y la *Fresia* se retirasen; avistada por esta la *O'Higgins*, fue avisada de lo ocurrido

y en consecuencia la corbeta chilena ingresó a Ancón y cañoneó a la *República*. Ahora la defensa estaba reforzada por tropa enviada de Lima y ametralladoras. Según *La Patria*, las naves chilenas se parapetaban tras buques neutrales. Ese día se envió desde Ancón el siguiente telegrama para *La Patria* (en Ahumada Moreno, 1982):

> Al amanecer de hoy apareció en la rada de Ancón el transporte chileno *Toltén* y soltó una lancha con el objeto, o de apresar la lancha torpedo nuestra que estaba fondeada cerca de playa, o de destruirla; las diminutas fuerzas que se encontraban en ese momento en el pueblo pudieron rechazarlas después de un nutrido tiroteo. Después de esto, el *Toltén* se ha ocupado en disparar sus cañones sobre la población. Nuestra lancha fue varada por los tripulantes que tenía en el primer momento. A última hora ha sido volada con un torpedo.

El *Toltén* fue enviado nuevamente a Ancón el 5 de enero de 1881, acompañado por el *Lautaro* y dispararon contra la *República*, que quedó muy averiada. En tierra había tropas de infantería, caballería y artillería según Riveros, y con una batería de estas abrieron fuego sobre los buques chilenos.

Lo que interesa aquí, más que la participación de Heaton y sus desconocidos tripulantes, que no pertenecían a la Marina, es la participación de personal naval en la defensa de Ancón. En efecto, en el legajo de De la Haza, citado por Yábar (2001), dicho oficial apuntó lo siguiente: "En enero de 1881 desempeñando el que suscribe la Capitanía de Ancón, rechazó, con sus matriculados el desembarco de las tropas chilenas que intentaban incendiar el muelle de ese puerto y tomar posesión del pueblo". El mismo autor refiere que en el legajo del Capitán de Fragata Leandro Mariátegui consta que llegó a Ancón el 5 de enero con la batería rodante del ferrocarril y combatió contra dos buques chilenos. Leamos al respecto un extracto del informe de Houston, que traduce Carvajal (2013):

> Las granadas de los cañones chilenos incendiaron el pueblo de Ancón, destruyendo algunas casas. Hubo intento de defender la ciudad durante el combate mediante varias baterías de la Reserva y por la Batería Rodante, que consistía de cuatro cañones de acero, de avancarga, montados en

un carro plataforma de ferrocarril. Los cañones eran de a 12 libras, en pequeñas cureñas de madera, cuyo retroceso se controlaba por bragueros que atravesaban las cureñas y se engrilletaban al costado del carro. Para transportar la munición se usaba un vagón común de carga blindado. Esta batería había sido enviada desde Lima en la mañana del ataque.

No concluyeron con este infortunado episodio los afanes por torpedear la flota enemiga. Hemos visto ya que el 10 de enero de 1881 escribía Blume a Piérola para dar cuenta de sus actividades con el sumergible. En la versión de Valdizán (1956) (muy similar a la de Pastor, que reproduce Yábar, 2001), hubo un intento de salir al ataque con el sumergible por aquellos días:

Los acorazados chilenos *Blanco Encalada* y *Cochrane* voltejeaban por la Isla de San Lorenzo y una de aquellas mañanas aparecieron fondeados en el cabezo. El momento de obrar había llegado y se terminaron todos los preparativos para un ataque que se efectuaría al anochecer. El entusiasmo llegó a tal punto, que Dn. José M. Valle Riestra, uno de los miembros de la comisión que administraba los fondos para el nuevo submarino, solicitó a Blume una plaza a bordo como voluntario… ¡todo estaba listo!

Pasan las horas y la fatalidad nuevamente fustiga a Blume: una oportuna advertencia llega a los buques enemigos, hecha sin duda por alguien enterado de las posibilidades de la nueva arma; por algún espía ignorado y atento: los barcos araucanos levan anclas y la posibilidad de atacarlos se esfuma. Blume había pensado en utilizar el vapor para navegar en superficie hasta las proximidades del enemigo, una vez en dicho sector, apagar fuegos y cerrar escotillas para entrar en inmersión utilizando el aire comprimido para la propulsión. Un dispositivo especial conducía los escapes dentro del agua y evitaba la producción de burbujas delatoras, dando –una vez colocado el torpedo– velocidad suficiente para escapar a la explosión, tomando a la vez una mayor profundidad.

Cabe aquí señalar que cuando Valdizán (1956) habla de "nuevo submarino" se refiere a uno que se quiso construir en 1880. A ello obedeció el traslado del sumergible a Lima en abril, para que sirviese de modelo para fabricar el nuevo en la factoría de Juliá; pero finalmente

no se concretaría tal proyecto. Se optó por realizar en la Factoría de Bellavista las modificaciones al modelo original. En contraste con la versión de Valdizán y la de Pastor (en Yábar, 2001), según Stewart (1948) –quien tuvo a la vista el relato de Blume– una vez concluidas las modificaciones no hubo intento alguno de ataque: "La ejecución de estas varias alteraciones consumió tiempo y cuando estuvieron finalizadas el ejército chileno estaba a unas 10 millas de Lima. El mismo día en que el sumergible iba a ser puesto en acción, la batalla de Lima fue perdida por los peruanos".

En el relato de Valdizán (1956), para "realizar nuevamente un solitario esfuerzo", Blume se trasladó al Callao:

> Con los chilenos casi en las puertas de la capital, el inventor llega a nuestro primer puerto tan solo para encontrar una de las amargas sorpresas de su vida: ¡el submarino que significaba casi veinte años de esfuerzos consagrados al logro de un ideal superlativo, había sido hundido por orden superior para evitar que cayese en manos del enemigo!

A su vez, tras referir la autodestrucción de la escuadra peruana para evitar ser capturada, Stewart (1948) pone entre comillas la siguiente frase [traducción propia]: "El bote sub-marino del señor Blume fue hundido por los peruanos". Entendemos que es tomada del propio relato de Blume, en tercera persona. Que el sumergible yació en el fondo de la bahía es cierto, pues en un documento firmado por Riveros el 12 de febrero de 1881 y reproducido por Ahumada Moreno, 1982), se lee lo siguiente: "*Blum* [*sic*], torpedo en buen estado; fue puesto a flote por el *Matías*". Entonces, tenemos que según el relato de Valdizán (1956) hubo en enero un intento frustrado y luego el vano intento solitario de Blume pues ya el sumergible estaba hundido; de haber ocurrido este último episodio, tuvo que darse el 16 o 17 de enero, fechas de la autodestrucción de la escuadra. El intento frustrado que Pastor y Valdizán refieren no pudo darse con los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, pues ellos navegaban en paralelo con el ejército invasor para cubrir su flanco marítimo; puede apreciarse su presencia en las cercanías de Chorrillos en el plano de las batallas del 13 y 15 de enero levantado por el ingeniero Orrego en mayo de 1881, reproducido por Vargas Ugarte (1970). Los partes de Riveros del

5, 16 y 21 de enero, que reproduce Ahumada Moreno, 1982), muestran que de Santa María se desplazaron hacia Chorrillos el 13 de enero, que el 14 en la noche el *Cochrane* pasó al Callao y que el 16 en la noche lo hizo el *Blanco Encalada*. Además, Carvajal (2013) advierte que era un *modus operandi* de la escuadra chilena no pasar la noche en puertos enemigos o bloqueados; de ello se deduce que no hacía falta ninguna información sobre un plan de ataque para dejar el fondeadero. Pero sabemos también que la existencia del sumergible no era ningún secreto desde 1879, que el espionaje enemigo era bastante activo y que fallaba mucho la contrainteligencia.

De otro lado, de ser cierto lo que señala Stewart (1948), el sumergible apenas estuvo listo cuando el enemigo estaba a 10 millas (esto es, en Lurín, donde se halló desde el 25 de diciembre de 1880 hasta el 12 de enero de 1881) y el hecho de que no saliera a atacar se debió al resultado de la última batalla (Miraflores), el mismo día en que pensaba salir (15 de enero). Nótese que, según Carvajal (2013), Mesones fue maquinista del sumergible hasta el 15 de enero. Debe considerarse que si se planeó algún ataque fue para después del 10 de enero (fecha de la carta de Blume a Piérola); y que si hubo algún intento no pudo pasar del 17 de enero (fecha de la destrucción de la escuadra). Un último elemento a tener en cuenta en caso de un ataque nocturno es la fase lunar: el 7 de enero se había alcanzado el cuarto creciente y el 15 se alcanzó la luna llena. Esto podía facilitar la detección del sumergible, aunque al poder navegar casi oculto tenía ventaja; a la vez ayudaba, y más, a detectar al buque enemigo.

Autodestrucción de la Escuadra

En fin, aunque no hay nada claro sobre si efectivamente se planeó algún ataque con el sumergible entre el 11 y el 16 de enero de 1881, lo cierto es que fue hundido como todos los buques y la mayoría de lanchas de la escuadra peruana. Yábar (2001) indica que la orden llegó el 16 y los trabajos se ejecutaron en la noche de dicho día y en la madrugada del 17. Juan Pedro Paz Soldán (1919), tras mencionar que en la noche del 15 de enero cursó Piérola varias órdenes antes de dejar el campo de batalla, apunta lo siguiente:

> Entre las disposiciones adoptadas por el Dictador, tal vez la más importante de todas, fue la orden impartida al ministro de marina capitán de navío Villar, para destruir los gruesos cañones de las baterías del Callao y para hundir los buques que le quedaban al Perú de su escuadra. Piérola dio con razón gran importancia a esta medida. No se trataba de impedir que elementos de guerra fueran a aumentar el poder bélico del enemigo, sino de librar al Perú de la vergüenza de que los restos de la escuadra enarbolaran, sin disparar un tiro, la bandera chilena. Una nave de guerra es un emblema de la patria y entregarla al enemigo es dejar una constancia de la derrota. A todo trance había que evitarle al Perú esa humillación.
>
> La orden impartida por el Dictador, fue en el acto trasmitida al Prefecto del Callao, capitán de navío Astete, marino valeroso, caballeresco y hombre de acción que en aquellas horas de desastre reveló cualidades superiores. Sin pérdida de tiempo procedió al hundimiento de los restos de la escuadra.

Se trataba del *Atahualpa*, la *Unión*, el *Oroya*, el *Rímac*, el *Chalaco* y el *Talismán*; los pontones *Meteoro* y *Apurímac* (la Escuela de Grumetes); y la batería flotante. Además, las lanchas que nombraremos después. Quedaron a flote el *Limeña* (incendiado), el *Marañón* (incendiado), el *Laura*, los pontones *Nº 2* y Pachitea y las presas *Anita*, *Amelia*, *Adriana Lucía* y *Adelaida Rojas*. Son datos de la lista presentada por Riveros el 12 de febrero (en Ahumada Moreno, 1982), de la que excluimos las embarcaciones que ya estaban a pique desde antes de la autodestrucción de la escuadra. En el caso de la *Unión*, Yábar (2001) afirma que no tenía suficiente personal para maniobrar y cita el siguiente testimonio extraído del legajo del Teniente Gervasio Santillana: "el 17 de enero de 1881, en que varamos la corbeta hacia la boca del río aplicándole torpedos e incendiándola, la abandonamos 23 hombres que de Comandante a paje se encontraban a su bordo". Yábar estima probable que el resto de la tripulación cayera en San Juan o Miraflores. Sin duda muchos participaron en la defensa de Lima, pero veremos que hubo un gran episodio relacionado con algunos de los tripulantes que sí estaban a bordo. Juan Pedro Paz Soldán (1919) explica las dificultades para el hundimiento:

> Por lo pronto, las naves carecían de marinería y tenían muy reducidas sus oficialidades, pues la mayor parte de las tripulaciones habían sido enviadas

> al campo de batalla y habían combatido en Miraflores, a donde se habían trasladado hasta los cañones de la *Unión*. Además los buques no tenían casi carbón. El puerto estaba bloqueado hacía varios meses y no había modo de proveerse de combustible. Apenas si la *Unión* disponía de un lote reducido, lo indispensable, para encender las calderas y navegar tres o cuatro millas.

Paz Soldán añade que los oficiales "en esas horas solemnes desempeñaron oficios de marineros, de maquinistas y hasta de fogoneros".

A su vez, De Lisle (2022) dejó el siguiente testimonio:

> Tuvimos una excelente vista de la destrucción de los buques peruanos y del muelle Dársena. La *Unión* y el *Limeña* se retiraron de los muelles y fueron luego incendiados y abandonados a su propia suerte. La *Unión* se hundió cerca de la playa con su obra muerta fuera del agua y con su proa y palo mayor todavía en pie. Los otros fueron "consumidos" completamente y continuaron a la deriva hasta que fueron detenidos por los chilenos.
>
> Los buques dentro de los muelles ardían furiosamente, sus mástiles desaparecían por las bordas y no quedaba nada más que el casco de hierro de los buques. Las chispas, el humo, etc., conforme explotaba su pólvora, mandaban al cielo los escombros a probablemente 200 pies o más. Esto sucedió al amanecer.

No todos quedaron a la deriva, pues hemos visto que se hundieron cinco buques aparte de la *Unión*, dos pontones y la batería flotante. El parte de Riveros del 21 de enero, que recoge Ahumada Moreno (1982), menciona que si bien los buques se incendiaban en la madrugada del 17, varias lanchas y botes intentaban escapar hacia el Norte, pero al verse perseguidos por torpederas chilenas "regresaron a la dársena donde las echaron a pique o se entregaron a nosotros". En el documento del 12 de febrero de 1881 que hemos referido, junto al sumergible registra Riveros (en Ahumada Moreno, 1982) como hundidas las lanchas *Lima*, *John*, *Urcos*, *Tocopilla* y *Resguardo*; sólo la *Callao* aparece registrada a flote. ¿Y qué sucedió con la lancha *Capitanía*? Pues en ella trataron de alcanzar Ancón el Comandante General (García), el Mayor de Órdenes (Díaz) y otros jefes y oficiales navales, en total 19; fueron interceptados por alguna o algunas de las torpederas enemigas y tomados prisioneros (17

de enero de 1881). La documentación consultada por Yábar (2001) no registra la presencia de Plana Menor, pero es dudoso que no la hubiera siquiera para operar la maquinaria. Tampoco figura en la lista del 12 de febrero de 1881 la lancha *Arno*, ni tampoco fue capturada. Yábar refiere lo siguiente: "La lancha *Arno* no fue encontrada por los chilenos y se dice que logró escapar hasta Chancay, pero nada hemos encontrado al respecto". En consecuencia, las otras embarcaciones que según Riveros se entregaron debieron de ser botes.

Ahora bien, tampoco todos los botes con personal cayeron en manos enemigas. El 16 de enero de 1881 el Capitán de Corbeta Arístides Aljovín, segundo comandante de la *Unión*, formó a la tripulación en cubierta y dijo que dado que la suerte había sido adversa a las armas peruanas cada uno podía irse donde quisiera. Tres grumetes, Lorenzo Davis, Manuel Berna y Francisco Gordillo, el primero matriculado en Tacna y los últimos matriculados en Huanchaco, le solicitaron una embarcación para dirigirse a este puerto: les dio un saco de galletas, un barrilito de agua y un guig, en el cual se embarcaron en total 14 hombres esa misma noche según el relato de los grumetes (pero debió de ser ya en la madrugada del 17). Según el relato recogido por Bachmann (1921), "a todo remo, amparados por la oscuridad de la noche, salieron del Callao por entre las embarcaciones menores y buques de los bloqueadores, y en tal frágil esquife emprendieron viaje hasta su querida aldea". Vieron hundido al monitor *Atahualpa* y sintieron las explosiones de los demás buques, supusieron que todos tenían mechas y torpedos (el testimonio de De Lisle (2022) refiere que con los incendios volaron las santabárbaras, pese a lo cual Riveros reportó el 12 de febrero que varias embarcaciones de las echadas a pique tenían el casco en buen estado e incluso que otras embarcaciones quedaron a flote). A la altura de Ancón la corbeta chilena *Chacabuco* les disparó unos cañonazos y mandó una embarcación a perseguirlos, pero lograron varar en la hacienda Salitral (quedaba en Huarmey) y al día siguiente continuaron la navegación. Iban a remo y cuando había brisa enarbolaban sus frazadas en los remos cual si fuesen velas. En la caleta Los Chinos (cerca de Samanco) tomaron víveres y después arribaron a Guañape, desde donde los tres grumetes siguieron por tierra a Huanchaco mientras los once restantes enrumbaban a Chérrepe y Santa Rosa, caletas donde estaban matriculados. Los tres

grumetes se presentaron en Huanchaco ante el Capitán de Puerto (Emilio Oyague), a quien refirieron la mayor parte de lo hasta aquí dicho así como que les debían los sueldos de octubre, noviembre y diciembre de 1880; Oyague ofició al respecto al Prefecto de la Libertad, Coronel Mavila, documento que fue recogido por Zoila Aurora Cáceres (1921). En la obra de esta insigne historiadora se halla también la anotación de Mavila fechada en Trujillo el 27 de enero de 1881, disponiendo lo siguiente: "Sométase al acuerdo del señor Contralmirante, Jefe Político y Militar del Norte, el contenido del anterior oficio y avísese recibo" (se trataba del Contralmirante Montero). A los ocho días de haber salido del Callao, llegaron los once restantes a Chérrepe, donde quedaron otros tres, y al día siguiente los últimos ocho arribaron a Santa Rosa: Julián Bello, Edilberto Casas, Encarnación Díaz, Leandro Gordillo, Juan Leiton, Manuel Concepción Leiton, Manuel Llontop y Santiago Palacios. En este punto ocultaron la pequeña y fina embarcación para que no fuese capturada durante la ocupación y tras ella la entregaron al comandante del vapor Perú, Capitán de Fragata Juan Salaverry, quien al menos hasta 1906 conservaba tal reliquia. Bachmann escuchó el relato de Salaverry y lo registró en su monografía de Lambayeque al ocuparse de la caleta de Santa Rosa. Leamos a Bachmann (1921):

> Los naturales de esta caleta, como los de toda la zona marítima del Perú, son audaces y patriotas, teniendo una especie de culto por nuestras naves de guerra. Durante la infausta, corta, pero muy honrosa lucha entre nuestra débil escuadra y la poderosa armada chilena, los gremios de lancheros y pescadores de nuestros puertos prestaron muy útiles y oportunos servicios a la santa causa de la Patria, tocándoles en suerte, a los de Santa Rosa, realizar una hazaña poco conocida, por lo que creemos cumplir deber de justicia consignarla aquí.
>
> Los matriculados de marina, por el hecho de serlo, forman la milicia naval, y están obligados a concurrir al servicio de nuestros buques de guerra cuando el gobierno los llama, en el número que las circunstancias lo exigen. Cumpliendo ese patriótico deber, los de Santa Rosa enviaron su contingente de sangre en número de veinte hombres, que, juntos, fueron embarcados en la gloriosa corbeta *Unión*, a cuyo bordo hicieron la campaña durante el año 1880.

Nuestros marineros lo habían dado todo en el mar. Pero no se limitaron a su natural elemento, pues veremos a continuación que la Plana Menor también venía participando en las campañas terrestres. E incluso sabemos del caso de uno, que seguramente representa a muchos, que siguió bregando en las entrañas de los Andes tras la caída de la capital, animado por la misma voluntad de resistencia que llevara a los marineros de la *Unión* a enterrar su guig, mudo testigo de su heroica y azarosa regata, en las arenas de la plácida caleta de Santa Rosa.

CAPÍTULO 5

LA GUERRA *con* CHILE EN LAS CAMPAÑAS TERRESTRES

Campaña de Tarapacá: las columnas navales de Pisagua e Iquique

El desembarco de las fuerzas chilenas en Pisagua y caleta Junín el 2 de noviembre de 1879, con un total de 9640 hombres al mando del General Erasmo Escala, abrió la primera campaña terrestre tras el fin de la disputa por el control del mar. Los buques chilenos presentes en la acción fueron los siguientes: blindado *Cochrane*; corbetas *O'Higgins* y *Abtao*; cruceros auxiliares *Amazonas* y *Angamos*; cañoneras *Magallanes* y *Covadonga*; vapores *Loa*, *Itata*, *Limarí*, *Copiapó*, *Lamar* y *Matías Cousiño*; vaporcitos *Toltén*, Huanay, *Paquete de Maule*, *Santa Lucía* y *Toro*; y barca *Elvira Álvarez* (velero, iba a remolque). Los aliados contaban con dos batallones bolivianos (964 hombres, a cargo del general Pedro Villamil), un destacamento de Guardia Nacional y Policía (217 hombres, a cargo del Coronel Isaac Recabarren), la columna Naval (120 hombres, a cargo del Capitán de Puerto, Capitán de Navío graduado José Becerra) y los artilleros que servían los 2 cañones que defendían el puerto (45 hombres, según Dellepiane (1965), a cargo del Capitán de Fragata Benigno Benavides (Carvajal, 2013). En todo, 1346 hombres, que quizá fueran algo más pues no sabemos si en los 120 de la columna Naval se consideran sus oficiales y el personal del Resguardo. Se hallaba presente el General Juan Buendía, General en Jefe del Ejército del Sur.

A las 4:45 de la mañana un vigía alertó a Becerra de la presencia de dos humos enemigos. A las 6:55 el *Cochrane* inició el bombardeo,

seguido inmediatamente por otros cuatro buques. De los dos cañones peruanos, uno se desmontó al primer disparo y el otro al séptimo ya no pudo continuar disparando, pues toda la artillería de los buques chilenos se concentró contra dicha pieza. Las fuerzas aliadas soportaron el bombardeo y el fuego de ametralladora y hasta de fusilería (pues la profundidad permitía a los buques acercarse mucho), hasta que se desprendieron 44 botes de desembarco y se aproximaron a menos de 800 metros (Carvajal, 2013). Entonces los aliados abrieron fuego "con tan buena puntería, que echaron a pique dos botes, dejaron sin un solo hombre a algunos y a otros tan atestados de heridos, que los pocos que quedaron buenos apenas pudieron retirarse", según Paz Soldán (1884). Este autor copia en un anexo datos de un testigo presencial, quien dijo lo siguiente:

> Las lanchas que pudieron acercarse a la playa, perdieron toda su gente, quedando la orilla del mar sembrada de cadáveres, y yéndose unas embarcaciones al garete y a pique otras.– El pánico se apoderó entones de los chilenos, haciendo que las lanchas que habían quedado atrás retrocediesen.

Rechazada la primera oleada, tuvo que regresar a los buques. La segunda también sería repelida. La tercera no, pero los jefes de los botes, "con sable y revólver", tuvieron que obligar "a los acobardados soldados de los botes y a los mismos que remaban a que marcharan adelante; algunos que se replegaron a los buques fueron rechazados a balazos desde a bordo", refiere Paz Soldán (1884). La resistencia fue tenaz, pero el apoyo de fuegos de la escuadra enemiga y el consiguiente incendio de la población y las rumas de salitre y de carbón, debido al humo y al fuego forzaron al repliegue hacia las alturas durante la tarde. Parte de las fuerzas chilenas desembarcó por la caleta Junín y amenazó con cortar a las fuerzas aliadas que se batían en retirada, lo que imposibilitó continuar la resistencia.

El Teniente Coronel Isaac Recabarren, Jefe Militar de Pisagua, escribe lo siguiente en su parte a Buendía fechado en Agua Santa el 4 de noviembre, que reproduce Vargas Ugarte (1967):

> Todas las fuerzas peruanas y bolivianas que bajo mi mando han tomado parte en este rudísimo combate se han mostrado dignas de la santa causa

> que defienden y por consiguiente de la suprema consideración de vuestra señoría, ante quien cumplo el deber de hacer la recomendación que unas y otras merecen.

Destaca Recabarren (en Vargas Ugarte 1967) la actuación de los comandantes Benavides y Becerra, del último de los cuales dice que "se mantuvo en su puesto al frente de una compañía de nacionales". Esto significa que se asimilaba a las fuerzas compuestas por los matriculados de los puertos como parte de la Guardia Nacional.

La escuadra enemiga arrojó 532 tiros de cañón, 4180 de rifle y un número indeterminado de ametralladora, según Carvajal (2013). Vicuña Mackenna (1880) eleva la cifra a 600 cañonazos y menciona que una ametralladora instalada en un bote disparó 2400 tiros. El testigo presencial citado por Paz Soldán (1884) viene a coincidir, pues afirma que las lanchas chilenas estaban "defendidas por cañones pequeños y ametralladoras". Consigna Carvajal que oficialmente los chilenos admitieron 70 muertos y 176 heridos y dijeron haber ocasionado a los aliados las siguientes bajas: 100 muertos, 60 heridos y 26 prisioneros. Vicuña Mackenna calculó 330 bajas chilenas y 200 aliadas. Paz Soldán afirma que hubo "centenares de muertos" chilenos, cuya cifra no se puede determinar "porque los cadáveres fueron arrojados al mar, y no habiendo quedado en Pisagua ningún peruano, es difícil calcularlo"; agrega que "uno de los chilenos, actores del combate, dice que pasaron de 500, lo mismo que aseguró un neutral". A juicio de Castro y Luna Victoria (1884), fueron no menos de 580 las bajas chilenas. Por un documento firmado por el Coronel Ezequiel Peña, boliviano, fechado el 4 de noviembre de 1879 y publicado por Vargas Ugarte (1967), vemos que a esa fecha sólo quedaban 348 bolivianos de los 964 que hubo en el combate. No toda la diferencia puede atribuirse a los muertos y prisioneros, sino que también hubo dispersos; Paz Soldán (1884) incide mucho en la deserción y la contrasta con el heroísmo que ciertamente desplegó la tropa boliviana durante el combate. Del lado peruano, un documento fechado también en Agua Santa el 4 de noviembre de 1879 y reproducido por Vargas Ugarte (1967), registra que quedaban 65 hombres de la Guardia Nacional de los 217 que habían combatido en Pisagua. No tenemos datos sobre cuántos artilleros murieron, pero Paz

Soldán (1884) dice lo siguiente: "El fuerte del sur presentaba el más triste espectáculo; su interior estaba obstruido con los cadáveres de sus artilleros". ¿Qué pasó con los navales? Leamos extractos del parte de Becerra (en Vargas Ugarte, 1967) fechado en Arica el 8 de noviembre de 1879 y dirigido al Prefecto de Tarapacá, General López Lavalle:

> Me concreté luego a poner expedita la columna naval de mi mando municionándola y esperar órdenes del jefe político y militar de la plaza, para operar convenientemente. Esta fuerza compuesta de dos compañías de sesenta hombres cada una de los matriculados del puerto, fue distribuida conforme orden del jefe militar de la plaza. La primera compañía con rifle[*s*] peruanos en el muelle principal y sus alrededores entre las rocas Norte y Sur. La segunda compañía armada con rifles Chassepot dominaba las rocas desde la playa Caleta del mercado hasta el muelle del ferrocarril. En tal estado me encontraba con esta segunda compañía en este punto con mi ayudante el teniente de la guardia nacional don Víctor Loayza.

Tras referir que el *Cochrane* y otras tres naves se acercaron al Cañón del Sur y lo bombardearon, y que luego bombardearon el Cañón del Norte, Becerra dice así:

> Luego que los buques de guerra enemigos se aproximaban al lugar expresado tres transportes se le[*s*] reunieron y de allí estrechando la línea procedieron a acercarse lo más próximo a tierra y las embarcaciones menores avanzaban haciendo fuerza de remo sobre Playa Blanca situada a sotavento del ferrocarril. En momentos que se aproximaban dichas embarcaciones nuestros valientes y patriotas matriculados de la columna naval de la segunda compañía, disputaban el terreno con denuedo en unión de veinticinco hombres de los trabajadores del ferrocarril, columna gendarmes del puerto al mando del sargento mayor graduado don Manuel Ceballos y una compañía del batallón Independencia de Bolivia, apostados todos convenientemente en las rocas repelieron a los invasores que casi el total de ellos quedaron tendidos en la playa, otros arrojándose al mar y escondiéndose entre las rocas y dos lanchas varadas inutilizadas.
>
> Los enemigos no volvieron a desembarcar por el expresado lugar y se dirigieron a la Caleta de Guata; pues con la repulsa anterior, a pesar de la

lluvia general de proyectiles por todas direcciones, tuvieron que buscar otro punto conveniente para alcanzar su objeto.

Mi fuerza y la boliviana permaneció en los puntos dichos y habiendo llegado don Pablo Po….. [*Pomie*] a comunicarme órdenes del jefe político y militar de la plaza, bajo un fuego nutrido de cañón de los buques enemigos, pedí a este oficial comunicase a dicho jefe militar de la plaza: que la primera compañía de la columna naval situada en el muelle se replegase a la segunda compañía, pues que algunos individuos combatientes se habían acabado mostrándome sus rifles Chassepot inutilizados y pidiéndome permiso para ir al depósito de la aduana para reemplazarlos, así lo hicieron regresando con otros.

Incendiado el salitre por una bomba que cayó inmediato al suscrito, y la cual me cegó, retrocedí algunos pasos hacia la izquierda, mas otra bomba dirigida casi al mismo punto, el aire que despidió me levantó a cierta altura en unión del ayudante que entonces era don Arnoldo Stuard, por haber salido contuso el primero D. Víctor Loayza. Era imposible penetrar más adelante y la fuerza de la segunda compañía quedó en aquel punto. El incendio del salitre crecía y el humo impedía hacer tiros certeros. En tal situación hallándose la primera compañía de la columna naval en la primera curva del ferrocarril, defendiendo el terreno en unión de dos compañías bolivianas que descendieron del Hospicio a ayudar a repeler los invasores, tuve que quedar con mi segunda compañía en la enunciada condición.

Dos compañías del batallón Victoria bolivianas que descendían del Hospicio tuvieron que quedarse al principiar el camino, de cuyo punto hacían un fuego nutrido sobre los enemigos desembarcados en Guata, haciendo fuego hasta las 3 horas más o menos P.M. que vi tocar retirada dirigiéndose la fuerza de mi columna en retirada. Entré al pueblo todo incendiado por distintos puntos, hice curar algunos heridos y como se me dijese que los enemigos nos seguían muy inmediato, tomé el camino de Junín, por donde me encontré con el jefe de la plaza y conseguí llegar a la altura a pesar de algunos tiros de cañón que nos hizo un trasporte que estaba frente al camino.

Respecto a dicha retirada, dice lo siguiente el testigo presencial citado por Paz Soldán (1884):

Los buques, procuraron desde el principio, incendiar la población, logrando quemar una gran existencia de salitre que había en almacenes, del cual

principió a levantarse una inmensa columna de humo que atravesaba todo el espacio por donde los invasores intentaban saltar a tierra, prohibiendo su densidad ver los objetos.

Ya la columna naval, acosada por el frente y un costado, principió a retirarse hacia la cima del cerro, siguiéndola los demás cuerpos, a los que se mandó retirar a fin de librarlos del enemigo que avanzaba.

Fue en esta retirada cuando los buques chilenos renovaron, con más ardor, sus fuegos, arrojando sobre los defensores de Pisagua una nube de toda clase de proyectiles de grueso calibre.

Becerra prosiguió la marcha por la cuesta del Arenal a San Roberto, de donde pasó a San Antonio, lugar en que Recabarren le dijo que el cuartel general se establecería en Agua Santa "y que debía pasar a ese punto la tropa que quedaba atrás", concepto ante el cual se determinó a "seguir al puerto de Arica" a ponerse "a disposición de su excelencia el presidente director de la guerra", lo que efectuó en la mañana del 8 de noviembre (Vargas Ugarte 1967). Aquí cabe insertar el siguiente comentario de Carvajal (2013): "No hay información sobre la caminata de 6 días hasta Arica que cumpliera Becerra con algún personal por los caminos del desierto, pero es de imaginar lo penosa que debió ser". Por nuestra parte no nos queda claro si Becerra llevó consigo a Arica a los restos de la columna Naval que pudo retirar de Pisagua o si se desprendió de ellos al partir a Arica, para que marchasen al cuartel general en Agua Santa. En cuanto a las bajas, Becerra (en Vargas Ugarte 1967) no da una cifra clara:

Me permito hacer presente a vuestra señoría que al replegarse las fuerzas de mi mando sobre el Hospicio, soy informado han fallecido el capitán de la segunda compañía naval, don José Vicente Rodríguez, el teniente de la primera, don Manuel Herrera, alférez don Higinio Morales, inspector del resguardo Barro [*"Basso", según Carvajal*], así como algunos individuos de la columna, fuera de los que antes habían fallecido en el combate en número de más de diez, sin incluir a los heridos, que es probable hayan caído en poder el enemigo.

Quedó reducida a cenizas la casa de la capitanía donde se encontraban los útiles y demás documentos que tenía a su servicio y en playa varado el bote que lo tenía en compostura.

Se desprende de lo anterior que la columna Naval tuvo alrededor de 20 muertos y un número indeterminado de heridos, además de que se presume que hubo prisioneros. Según Paz Soldán (1884), los heridos aliados que consiguieron salvarse fueron la excepción:

> El pueblo de Pisagua estaba reducido a cenizas y las faldas de los cerros que lo dominan, hasta cerca del Hospicio, sembrada de cadáveres y de los pocos heridos, salvados por casualidad de la ferocidad del soldado chileno, que se complacía en ultimarlos.

Un testigo presencial cuyos datos copia Paz Soldán refirió que "a dos rabonas que huían con sus hijos, las fusilaron en el camino; a los heridos los despeñaban cerro abajo para matarlos y a otros los pasaban a bayonetazos" y agregó que "varias mujeres y niños" murieron "por los proyectiles unos, y asesinados otros". Vicuña Mackenna (1880) negó el repase en Pisagua y afirmó en cambio que los heridos chilenos y peruanos fueron atendidos por unos pocos médicos que ni siquiera tenían agua para lavar las heridas; menos vendajes, medicinas ni instrumentos. Durmieron a la intemperie en la playa. Muchos heridos murieron, "especialmente en los hospitales de sangre de Valparaíso", afirma Vicuña Mackenna. Este autor explica que un falso rumor había acelerado el zarpe del Angamos, por lo que las ambulancias quedaron sin embarcarse. Se decía que estaba por concretarse una mediación diplomática y que ponía como requisito el cese de la expedición.

También surge la incógnita acerca del personal del Resguardo, ya que uno de sus integrantes es mencionado por Becerra ¿estarían incorporados a la columna Naval? Por último, debemos anotar la presencia del contramaestre Rafael Trelles y del condestable Pedro Charlone entre los defensores de Pisagua. Recavarren los consignó al final de una "Relación de los señores jefes y oficiales que combatieron en la jornada del 2 del presente en la plaza de Pisagua", fechada en Pozo Almonte el 7 de noviembre de 1879, reproducida por Vargas Ugarte (1967). Lo extraño es que los considere en la lista pese a no ser oficiales y que los ubique dentro de la Guardia Nacional. En cambio, en la "Relación de jefes y oficiales de la columna naval, *Loa* y las baterías" firmada en Germania el 5 de noviembre de 1879 por el Sargento Mayor Adolfo Tellería, aparece el

contramaestre Fernando Trelles (y no "Rafael"); no figura el condestable Charlone (Vargas Ugarte 1967). Una matrícula de buques nacionales de 1847 que reproduce Félix Denegri (Denegri et al., 1981) consigna a un Fernando Trelles como capitán del bergantín guanero *Ricardo*, de 89 toneladas ¿sería padre del contramaestre, o tal vez el mismo en sus años mozos? En todo caso, quedan aquí registrados el contramaestre Trelles y el condestable Charlone como representantes de la Plana Menor en la defensa de Pisagua el 2 de noviembre de 1879.

Había también otra columna Naval en Iquique. Compuesta por playeros, se había movilizado bajo el mando del Teniente Coronel Carlos Richardson (ex segundo jefe de la columna Constitución del Callao en el tiempo de Pardo) desde el inicio mismo de la contienda, pues el 5 de abril de 1879 ante el inicio del bloque chileno sus integrantes "estaban en sus puestos con sus distinguidos oficiales", según una correspondencia de *El Comercio* (reproducida por Ahumada Moreno (1982) fechada el 8 de abril de 1879. Agrega el corresponsal que vivaban estruendosamente al Perú y dice lo siguiente: "El doctor Meléndez, segundo jefe de la columna naval, dirigió la palabra al pueblo desde uno de los balcones de la Aduana, pronunciando una felicísima improvisación que concluyó por un oportuno–*¡ciudadanos, a las armas! ¡Viva el Perú!*"

El 22 de noviembre de 1879, dicha columna, mandada por el Teniente Coronel Meléndez, partía de Iquique a Tarapacá como parte de la división del Coronel graduado José Miguel Ríos. Según los "Apuntes sobre el Primer Ejército del Sur – Guerra con Chile en 1879", anexos a la Memoria del General Buendía (en Vargas Ugarte, 1967), con fecha 20 de noviembre (un día después del desastre de San Francisco) se telegrafió a Ríos para que marchase a Tarapacá. En carta a Prado fechada en Tarapacá el 21 de noviembre (en Vargas Ugarte, 1967) colocó Buendía la siguiente posdata: "He telegrafiado al señor coronel Ríos, para que con la celeridad que le sea posible venga con la división de su mando a reunírsenos". Según un telegrama de Prado al Vicepresidente (General Luis La Puerta) fechado el 23 de noviembre (Vargas Ugarte, 1967), las fuerzas de Iquique se habían retirado por una orden de Buendía datada en Pachica (pueblo al este de Tarapacá). Refiere Carvajal (2013) que el comandante de la fragata estadounidense *Alaska* reportó al Almirante Rodgers el mismo 22 de noviembre "que a las 5 p. m. el puerto había sido evacuado por las

fuerzas peruanas, y que los cuatro cañones en las dos baterías habían sido inutilizados, y la pólvora y los proyectiles habían sido echados al mar". Apunta Dellepiane (1965) que quedó en el puerto el personal enfermo e imposibilitado de marchar. Ello es concurrente con lo que figura en el acta del cuerpo consular de Iquique del 22 de noviembre de 1879 que reproduce Carvajal (2013), en la que consta que Ríos les encomendó a los cónsules el cuidado de los internos del hospital militar que había sido trasladado del Molle a dicho puerto; los prisioneros de la *Esmeralda* quedaron en libertad.

Según el General Granadino, citado por Juan Carlos Flórez (2016a), el itinerario fue el siguiente: marcha de Iquique al Molle el 22 de noviembre de las 4 de la tarde a las 11 de la noche; tren del Molle a La Noria, donde llegaron a las 7 de la mañana del 23 de noviembre (dice que lo abordaron "inmediatamente", pero parece dudoso que tardara 8 horas en tren aquel tramo); marcha de La Noria a La Tirana de las 4 de la tarde del 23 de noviembre al amanecer del 24 (inicio de la "épica marcha a pie por los calichales, pedregales y arenales de la Pampa del Tamarugal"); marcha de La Tirana a Huarasiña desde las 6 de la tarde del 24 hasta la noche del 25, con un alto en la mañana del 25; marcha de Huarasiña a Tarapacá, de las 8 de la mañana al mediodía del 26 de noviembre de 1879. Todo "sin perder ni un fusil ni un cartucho". Según Dellepiane (1965), el 26 en las últimas horas del día llegó la quinta división a Tarapacá habiendo vencido "112 kilómetros de pesadísimo arenal, sin recursos de ninguna clase, en cuatro días de marcha" (a decir de Granadino, su padre condujo víveres y agua para ellos a Huarasiña y mandó traer más). Leamos a Dellepiane, clásico historiador militar:

> Esta división, improvisada con civiles y gendarmes carentes de la debida instrucción militar dio en esta oportunidad una prueba brillante de lo que puede el amor patrio cuando está bien encauzado por un jefe digno de este nombre, como lo era el Coronel Ríos, a quien veremos luego actuar valerosa y decididamente en la batalla de Tarapacá.

Según refiere el mismo autor, el 26 llegó en observación a las alturas de Tarapacá el Teniente Coronel José Francisco Vergara (de Guardia Nacional), quien "a pesar de su condición de simple aficionado parecía

monopolizar todas las iniciativas […] y tener más concepto militar que sus superiores jerárquicos". Lo acompañaba un viejo excapitán chileno, establecido como minero en la zona. Desde las alturas Vergara distinguió "fácilmente a los peruanos estacionados en la localidad y dedicados al descanso", así como alcanzó "a ver a la División Ríos que ingresaba al pueblo, procedente de Iquique, en lamentables condiciones y muy fatigada". Disfrazado, conociendo la zona y teniendo amistades en ella, su compañero había entrado hasta el pueblo, tras lo cual dio un informe despectivo "de las mal vestidas, hambrientas y aparentemente desalentadas tropas peruanas, que prescindían en absoluto de todo servicio de seguridad y protección".

Los cálculos chilenos fallaron. Buendía dijo lo siguiente en el parte acerca de la batalla de Tarapacá (27 de noviembre) que elevó a Prado, reproducido por Paz Soldán (1884):

> La división compuesta de la Guardia Nacional había llegado la víspera del combate de Iquique a Tarapacá […]. Esta división sin reparar las fatigas de su penosa marcha, subió a batirse con el mismo arrojo y decisión que el ejército de línea, como lo muestran las numerosas bajas de jefes, oficiales y tropa.

Refiere Buendía que Meléndez recibió en el costado derecho una herida de suma gravedad.

Según Suárez (en su parte a Buendía que reproduce Paz Soldán, 1884), llevados por él llegaron a la zona alta donde se hallaba la segunda división (del Coronel Cáceres) tanto el batallón Iquique como la columna Naval "que debía poner pocos momentos más tarde el sello de heroísmo sobre la sangre de su primer jefe el comandante Meléndez y el sacrificio de gran parte de su distinguida oficialidad". Afirmó Suárez que la división de Ríos "había llegado la víspera al campamento después de una penosísima jornada", que dicho jefe solamente por obediencia había dejado Iquique y que "sonrió al peligro y se precipitó en él con un júbilo, del que participaron sus fuerzas materiales después de la quinta herida, pero dejando su espíritu en todos sus subordinados". Tanto Ríos como Meléndez morirían a causa de las heridas recibidas, según reportó el periodista uruguayo Benito Neto en una crónica que reproduce Paz Soldán (1884).

A su vez, debido a la grave condición de Ríos, el Coronel Baltasar Velarde elevó a Suárez el parte correspondiente a la quinta división (reproducido por Ahumada Moreno, 1982), del que extraemos lo siguiente:

> Sorprendido por el enemigo, a las 9 A. M. del día citado, recibió la comandancia general orden de V. S. para que desfilaran los cuerpos que la componen a batir las fuerzas chilenas que atacaban, y superando las dificultades y escabrosidad del terreno, se verificó una ascensión por puntos casi inaccesibles con toda la rapidez que requería la gravedad de las circunstancias. Una vez posesionados y dominando las cumbres de los cerros, se rompieron los fuegos, y comprometido el choque, la división a que pertenezco avanzaba intrépida y sin vacilar hasta que llegó a imponer al enemigo, haciéndolo retroceder, contando para ello con la valiosa cooperación de los denodados regimientos Dos de Mayo y batallón Zepita núm. 2 de la segunda división.

A su vez, Cáceres recordó en sus *Memorias* que el 27 de noviembre se alistaban para partir a Arica ese día cuando un oficial trajo a las 8 de la mañana aviso de la presencia del enemigo. Los dos batallones de su división escalaron desde el fondo de la quebrada hasta las alturas y cargaron decididamente contra el enemigo, al que repelió tras violento choque. Luego contramarchó por el agotamiento de su tropa y, ante la sucesiva aparición de Buendía y de Suárez, pidió refuerzos a ambos. Leamos un extracto de las *Memorias* (1924):

> Poco después, el coronel Suárez en persona conducía en mi apoyo la 5ª división Ríos. El combate había durado cosa de tres horas, habiendo sido rechazada también contemporáneamente otra columna enemiga de las tres armas que atacó Tarapacá por la quebrada, combate en el cual había tomado parte principal la 5ª división Ríos, que vino después a reforzar la mía.

El propio Cáceres, pero en el parte que elevara a Suárez desde Pachica el 28 de noviembre de 1879, reproducido por Ahumada Moreno (1982), dice lo siguiente:

> Reforzado el enemigo y agotándose las municiones, llegó un momento dudoso para la suerte de nuestras armas, por presentarse al mismo tiempo y

a mi derecha caballería enemiga con dos columnas de infantería. Logrando reorganizar la división y proveyéndome de las armas y pertrechos enemigos, emprendí otro ataque, consiguiendo hacerlo retroceder hasta gran distancia. En este empuje estuve acompañado por el coronel Ugarte de la guardia nacional de Iquique y comandante Meléndez de la columna Naval de ídem, ambos a la cabeza de su fuerza; y no obstante de resultar herido en la parte superior del cráneo, el coronel Ugarte continuó en el campo hasta los últimos momentos.

Avanzando sobre el enemigo hasta la distancia de una legua, se empeñó otro reñido choque, y presentándose en ese momento V. S., hícele saber la escasez de las municiones y lo diezmada que se encontraba la tropa, por cuyo motivo regresó V. S. pocos momentos después acompañado con fuerzas del batallón Ayacucho y Provisional de Lima y del Arequipa. Con este considerable refuerzo se logró poner en dispersión las columnas enemigas. Avanzando sobre ellas, tomé posesión de sus dos últimos cañones.

Retomemos ahora el relato de Cáceres en sus *Memorias* (1924):

No había transcurrido aún una hora de estar en mi posición de apresto cuando a eso de la una de la tarde vi, como lo presumía, aparecer de nuevo en línea al enemigo, grandemente reforzado. Ordené el avance a "paso de carga" de mis tropas a su encuentro, y comenzó un segundo combate con un violento fuego de fusilería, en el cual obligamos a retroceder a los chilenos. Pero estos volvieron al empeño alentados por sus oficiales, que hacían prodigios de valor para contener nuestro empuje. Mis efectivos, pequeños relativamente, no permitieron sino un combate frontal en el que, sin embargo, los chilenos, obligados varias veces a perder terreno. Se rehicieron otras tantas con porfiada tenacidad. Después de sucesivos empujes, llevados a cabo con brío por nuestras tropas, logramos al fin arrojarlos hasta la altura de San Lorenzo, donde, dándome la mano con las tropas que combatían en la quebrada, pude emprender un ataque envolvente por la izquierda del contrario y, arremetiendo con bravura, lograr desconcertar su orden de combate y empujarlo hacia el Sur. Eran como las cuatro y media de la tarde, y ya se había luchado más de tres horas, cuando vi aparecer por mi derecha y a retaguardia un escuadrón chileno que en esos momentos llegaba al campo de combate y que, lanzándose contra mi derecha, cayó sobre los batallones

> Loa y Navales, que no tuvieron tiempo de "formar el cuadro", estando a punto de ser aniquilados; pero fueron protegidos oportunamente por el Iquique, mandado por Alfonso Ugarte, que con un nutrido fuego de fusilería detuvo al escuadrón y le obligó a volver grupas.
>
> Esta carga de caballería chilena permitió a su infantería rehacerse nuevamente y hacernos frente, aunque ya no con la firmeza de antes. Rechazada la carga, embestimos enérgicamente contra el chileno, que aún se resistía, haciendo un supremo esfuerzo. La acción se empeñó intensamente por corto tiempo, y al fin se decidió en nuestro favor. En estas circunstancias apareció la división Dávila, que venía de Pachica y que avanzó resueltamente, sin disparar, sobre el flanco izquierdo enemigo. Luego, a muy corta distancia, propinóle descargas cerradas de fusilería, que le hicieron vacilar, y ante un empuje general que iniciamos en seguida, desbandóse, huyendo por las pampas de Isluga y abandonando sus dos últimos cañones, los cuales hice entregar al artillero mayor Carrera, ordenándole los empleara contra los chilenos. Nuestra persecución se detuvo cerca del cerro Minta por carecer de caballería. A las seis de la tarde emprendimos el movimiento de reconcentración sobre Tarapacá.

Suárez en su parte a Buendía dijo en cambio que la columna Loa y el batallón Iquique sí formaron cuadros que recordaban "la época de la lucha antigua" y que con ello "dispersaron la caballería enemiga, trocando en fuga su insultante confianza y arrancando de las manos los sables prontos a caer sobre nuestras columnas sin protección" (Paz Soldán 1884); como sólo menciona a las dos unidades antedichas se entiende que la columna Naval no formó cuadros y fue salvada por ambas. En la fase final de la batalla, según los "Apuntes sobre el Primer Ejército del Sur – Guerra con Chile en 1879" anexos a la Memoria del General Buendía (en Vargas Ugarte 1967), llegaron las dos divisiones que habían estado acampadas en Pachica, pese a lo cual no se pudo continuar la persecución al enemigo, entre otras cosas por el estado de la división Ríos:

> Encontrándose el general en jefe con el señor coronel Cáceres, en la parte más avanzada de la línea de combate, cuando se le participó la llegada de las referidas divisiones, fue en su alcance y ordenó al coronel D. Alejandro

> Herrera comandante general accidental de la primera división, fuese con sus fuerzas en apoyo de las que combatían en la quebrada de Huaraciña; y el coronel Dávila llevó al trote las de su mando desplegándolas en el lugar más avanzado del combate, lo que impuso terror al enemigo, que emprendió su retirada en la que fue perseguido por más de dos leguas; pero la fatiga de nuestra tropa por el combate; por no haber descansado suficientemente la quinta división, después de la marcha de la noche anterior, no comido el ejército y la proximidad de la noche precisó a suspender la persecución y, reunidos los cuerpos en la altiplanicie, se tocó por sus bandas dianas por la victoria.

Según la relación de bajas que anexa Paz Soldán (1884), la columna Naval tuvo 15 muertos (1 capitán y 14 soldados) y 19 heridos (el jefe de la columna, 2 oficiales y 16 soldados). Cabe aquí anotar que según un anexo de la Memoria del General Buendía, reproducida por Vargas Ugarte (1967), la columna Naval tenía en la batalla de Tarapacá 113 hombres, siendo de 1243 el total de hombres de la quinta división. En cuanto a las bajas totales, Cáceres apunta en sus *Memorias* (1924) que las propias fueron alrededor de 300 muertos y otros tantos heridos, y las chilenas 800 entre muertos y heridos, además de 61 prisioneros. Suárez afirma en su parte a Buendía que fueron "56 prisioneros fuera del sin número que hemos abandonado al auxilio de las ambulancias, entre ellos una de las cantineras" (Paz Soldán, 1884). El mismo Suárez, en un oficio a Montero fechado en Mocha el 30 de noviembre de 1879 precisa que fueron tomados "más de 100 prisioneros, contando los heridos dejados en las ambulancias" (Ahumada Moreno, 1982). Una lista de bajas aliadas que anexa Paz Soldán (1884) registra 236 muertos, 261 heridos y 76 dispersos (incluye 39 muertos y 42 heridos bolivianos, de la columna Loa); en otra lista que reproduce, de prisioneros chilenos, registra 59 incluyendo a una cantinera. Sin embargo, en su texto Paz Soldán refiere que las bajas del ejército vencedor totalizaron 852, suma de muertos, heridos y dispersos. Del lado chileno, el Coronel Luis Arteaga, jefe de las fuerzas que expedicionaron a Tarapacá, en un parte fechado el 4 de diciembre de 1879 que reproduce Ahumada Moreno (1982), admite 546 muertos, 212 heridos y 16 desaparecidos. Además, indica que al regresar a Tarapacá encontraron 178 heridos del ejército vencedor. Afirma que

las fuerzas chilenas constaron de 2300 hombres, pero Paz Soldán calcula que fueron más de 3000.

A decir de Suárez (en Paz Soldán, 1884) en su parte a Buendía, la batalla de Tarapacá fue el triunfo de "simples columnas de infantes, contra un verdadero ejército cuidadosamente dispuesto y pertrechado con todos los recursos de las tres armas", una "victoria superior a las esperanzas que racionalmente podía ofrecer una sola arma puesta a prueba por las tres perfectamente organizadas". Los vencedores en cambio, tuvieron que luchar también contra la falta de munición:

> Nuestras tropas han hecho en este día uso de la munición y de las armas tomadas al enemigo sobre su propio campo, y ha habido momento en que trabada la lucha cuerpo a cuerpo señaló la victoria la superioridad personal de nuestros soldados.

Por dicha escasez de municiones más las bajas ocasionadas por la batalla, según afirma Paz Soldán (1884), el ejército vencedor se vio en la necesidad de emprender el camino a Arica. Agrega que las 8 piezas de artillería capturadas fueron enterradas por falta de mulas. Cáceres refiere en sus *Memorias* (1924) que por la falta de medios de movilidad tuvieron que dejar a gran número de heridos en Tarapacá, "encomendados a los sentimientos caritativos de los pobladores". Añade que algunos heridos sí fueron llevados, lo que supuso dificultades, y que también complicó la marcha "el gran número de hombres, mujeres y niños que seguían al ejército, temerosos de las represalias de los chilenos por la derrota sufrida en Tarapacá". Consigna Paz Soldán que los soldados llevaban la misma ropa desde hacía ocho meses, por lo que algunos se calzaron y vistieron con los despojos de los enemigos muertos. Por precaución tuvo que tomarse el largo camino de las faldas de la cordillera, casi sin recursos excepto agua, pues las aldeas, que hallaron desiertas, habían sido saqueadas por los dispersos bolivianos tras fugar de la batalla de San Francisco. El calor en el día era extremo y en la noche el frío intenso. Paz Soldán (1884) agrega lo siguiente:

> La carne de los fatigados caballos o borricos se consideraba un manjar exquisito. En Jaiña, a 25 leguas de Tarapacá, recibieron los primeros y únicos

> auxilios que el general Prado envió a Arica antes de retirarse a Lima. El charqui, galleta y arroz fueron para jefes, oficiales y tropa como exquisitas viandas en un día de gran convite. A pesar de tantos y tan largos sufrimientos, se conservó la disciplina del ejército, las marchas se verificaron con orden, sin mostrar desesperación, ni pensar más que en llegar a reunirse con sus compañeros de armas en Tacna y Arica.

Habiendo emprendido la marcha el 28 de noviembre (día siguiente a la batalla), llegaron a Arica el 18 de diciembre de 1879 con 3448 hombres. En la marcha se habían perdido solamente 72, "elocuente prueba de la disciplina de ese ejército", según apunta Paz Soldán (1884). Añade que en el trayecto de 95 leguas (459 kilómetros, aproximadamente) el ejército contrario "pudo cortarlo y destrozarlo en más de una vez, y en particular, en su tránsito por Camiña". Cáceres menciona en sus *Memorias* (1924) que aunque los chilenos descuidaron perseguirlos los primeros días, cuando ya estaban cerca de la quebrada de Camarones mandaron una fuerza de caballería, pero que esta regresó antes de darles alcance.

En la batalla de Tacna y las baterías de Arica

Según Vicuña Mackenna (1893), la columna Naval fue posteriormente refundida con el Guardias de Arequipa en "un compacto y fornido batallón al mando del anciano coronel don Manuel Carrillo y Ariza". Paz Soldán (1884) refiere que el antiguo Guardias de Arequipa se convirtió en el Pisagua Nro. 9 y con dicha denominación combatió en la batalla de Tacna el 26 de mayo de 1880 con 31 oficiales y 321 hombres de tropa. Según las *Memorias* de Cáceres (1924), dicha unidad integró junto con el batallón Arica la segunda división peruana, comandada por el Coronel Belisario Suárez. Por un documento del Centro de Estudios Histórico Militares (ubicado por el señor Martín Paredes) fechado en Tarata el 30 de mayo de 1880 sabemos que el jefe del Pisagua fue el Coronel graduado Francisco Luza. Explica Paz Soldán (1884) que, por contar con las unidades más fogueadas, tanto la segunda división como la tercera fueron ubicadas en el ala izquierda, "la más expuesta a ser flanqueada". Ahumada Moreno (1982) publica el parte del Sargento Mayor Pedro J. Matiz (escribe por ausencia del primer, segundo y tercer

jefe del Pisagua), quien afirma que en la mañana del 26 de mayo estaban en sus puestos cuando empezó el cañoneo chileno (contestado por la artillería aliada, indica Cáceres en sus *Memorias*,1924), que duró dos horas; tras ello se acercaron las fuerzas enemigas, por lo que el Pisagua mandó dos compañías por orden del Coronel Belisario Suárez. Luego ante el aumento del fuego enemigo este jefe ordenó que salieran las demás compañías de dos en dos (eran ocho) hasta que todo el batallón estuvo en la línea, donde se sostuvo por dos horas y media. Refiere Cáceres en sus *Memorias* que el peso de la refriega estuvo en la izquierda y que recibieron el refuerzo de dos batallones bolivianos; por orden del Coronel Eleodoro Camacho (boliviano) las divisiones del ala izquierda (segunda y tercera) más dichos refuerzos emprendieron un vigoroso y tenaz contraataque; pero luego ya no había reservas para sostener el impulso, el fuego enemigo era nutrido. Afirma Matiz (en Ahumada Moreno, 1982) que cuando se vio la dispersión del ala izquierda y que el enemigo los tenía cercados se emprendió la retirada "haciendo fuego, con dirección a la ciudad de Tacna, dejando en el campo un gran número de jefes, oficiales e individuos de tropa". Dijo que no le era posible "apreciar con exactitud" el número de muertos entre la tropa. Con el resto de tropas que se reunieron en Tacna se retiraron hacia Tarata, de donde envió su parte al Coronel Manuel Velarde, Jefe de Estado Mayor del Primer Ejército del Sur. Matiz (en Ahumada Moreno, 1982) elogió al personal de su batallón: "Me permito poner en conocimiento de V. S. que no es posible mayor denuedo que el manifestado en el combate por los señores jefes, oficiales e individuos de tropa que componían el citado cuerpo".

Según Paz Soldán (1884) las fuerzas chilenas constaron de 13 520 hombres de las tres armas, de ellos 550 artilleros (con 40 cañones) y 1200 jinetes. Del lado aliado se batieron 8 930 hombres, según un documento del Archivo Piérola que cita Basadre (1968); la artillería aliada sumó 16 piezas, conforme a Cassaretto y Castro (2022). Basadre calcula en 2000 los muertos entre la tropa aliada, más o menos a partes iguales. Añade que murieron 84 jefes y oficiales peruanos, y 23 jefes bolivianos; 101 jefes y oficiales peruanos resultaron heridos. Según Dellepiane (1965), el total de bajas aliadas sumando muertos, heridos y prisioneros fue de 150 oficiales y 2500 hombres de tropa mientras los chilenos tuvieron 23 oficiales y

470 soldados muertos y 1700 heridos. Comandó a las fuerzas chilenas el General Manuel Baquedano. Es necesario recordar además que las tropas aliadas, comandadas por el General Narciso Campero, presidente de Bolivia, estaban fatigadas por la marcha nocturna emprendida para sorprender al enemigo en Quebrada Honda, lo que no se consiguió. Las fuerzas peruanas estuvieron bajo el mando del Contralmirante Montero, General en Jefe del Primer Ejército del Sur. Tanto en el campo de batalla como en las ambulancias peruanas en Tacna hubo repase por parte de las fuerzas chilenas.

Ahora bien, estando en Tarata los restos de las fuerzas peruanas tras la batalla, Cáceres hizo recordar a Montero que no se debía dejar a su suerte al Coronel Bolognesi, quien se hallaba en Arica. Así lo consigna Cáceres (1924) en sus *Memorias*, y agrega que Montero afirmó haber ya dado orden de que se retirase. Veamos ahora lo que había sucedido en dicho puerto, donde se había despachado personal naval desde inicios de la Guerra.

Así, en la tarde del 10 de abril de 1879 se embarcó en el Callao en el *Talismán* Montero con jefes y oficiales de la Marina y el Ejército; una multitud que los acompañó hasta a bordo aclamaba con entusiasmo. "Muchos fleteros se ofrecieron voluntarios para dotar las baterías de Arica y han venido también", aseguró un corresponsal que viajó en dicho transporte en su despacho fechado en Arica el 13 de abril de 1879, que reproduce Ahumada Moreno (1982). El mismo autor reproduce un despacho del corresponsal de *El Comercio* fechado en Arica el 12 de abril de 1879, en el que precisó que los arribados a bordo del *Talismán* totalizaban 90: Montero, 19 jefes, 30 oficiales "y el resto voluntarios, o como aquí les dicen, rabones". Se desprende entonces que fueron 40 los fleteros del Callao que viajaron a Arica en abril de 1879. Cabe aquí precisar que el término "rabones" podía tener otras acepciones o matices. Así, para Caivano (1979) eran "vagabundos que siguen a los ejércitos, sin tomar parte en las batallas, pero cubriendo los campos una vez terminada la acción, haciendo el papel de cuervos". Mientras en su tradición "Una genialidad", Palma (1964) se refiere a un grupo de cerca de treinta oficiales del ejército de Salaverry sin colocación en filas: "Los rabones salaverrinos iban en las marchas siempre a vanguardia, y eran por consiguiente los primeros en llegar a los pueblos, donde cometían extorsiones infinitas.

Cuando entraban las tropas, ya ellos se habían adueñado de los mejores alojamientos y matado el hambre y la sed".

También tenemos que una nota del 4 de mayo de 1879 en la correspondencia de la Comandancia General de Marina, citada por Zanutelli (en CPHEP, 1980) en su semblanza de Adolfo King, menciona que este comerciante chalaco (que había sido Capitán de la Guardia Nacional y pasaría a la Artillería) viajó del Callao a Arica "con un contingente heterogéneo de trabajadores marítimos y servidores de establecimientos comerciales". A fines de dicho mes se incorporarían a Arica los sobrevivientes de la *Independencia*. Carvajal (2013) refiere que arribaron en la mañana del 24 de mayo de 1879 en el *Chalaco*, procedente de Iquique, de donde había zarpado a medianoche por orden de Grau. Nos dice también este autor que dentro de ellos hubo personal de la columna Constitución (el Capitán de Fragata Sánchez Lagomarsino, dos oficiales y 60 individuos de tropa, aparte de 7 heridos), y que el 29 de mayo de 1879 Montero decidió emplearlos como guarnición de las baterías de Arica. El 11 de junio de 1879 Montero solicitaba al Comandante General (Contralmirante Antonio de la Haza) que las familias de "los abnegados defensores del honor nacional" siguieran recibiendo el mismo auxilio económico de cuando los voluntarios chalacos estaban embarcados; De la Haza apoyó este pedido a favor de quienes "llenos de abnegación y patriotismo" se habían "presentado voluntariamente al servicio", según dijo en su oficio al Director de Marina del 18 de junio. Para el 15 de setiembre de 1879 los 300 hombres de la columna Constitución estaban repartidos en la escuadra, el Callao y las baterías de Arica, "provenientes en este último caso de la dotación de la *Independencia*", según precisa Carvajal (2013):

> Así pues, en los combates de Arica que se libran entre fines de febrero y primeros días de marzo de 1880, Carrillo estuvo a cargo de las baterías de la plaza y Sánchez del monitor, así como en ocasión de la ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo por Villavisencio con la *Unión*. El 1º de abril de 1880 Carrillo queda sin colocación por decisión de la dictadura y regresa a Lima. Al desplazarse Montero a Tacna en los primeros días de abril, el coronel Francisco Bolognesi asume el mando de la plaza de Arica, y de la batería del Morro el capitán de navío J. G. More, que había permanecido en

Arica con gran parte de la dotación de la fragata *Independencia* a raíz del juicio instaurado por su pérdida el 21 de mayo. En los combates de junio, el comandante de la plaza y de las baterías fue Bolognesi.

Vegas (1973) afirma que en la batalla de Arica "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", lo que parece una cifra exagerada, pues hemos visto que varios pasaron a servir a los buques. El Teniente Coronel Manuel C. de la Torre, Jefe de Estado Mayor de la Plaza de Arica, estando prisionero a bordo del *Limarí* al ancla en Arica el 9 de junio de 1880 firmó un estado de las fuerzas disponibles en Arica al 5 de junio (en Gerardo Vargas 1980) en el cual las baterías del Morro aparecen con 2 jefes, 25 oficiales y 160 hombres de tropa, armados de rifles Chassepot; el médico ecuatoriano José Pérez (1880) y el Subprefecto de Arica Federico Sosa (citado por Gerardo Vargas, 1980) dan la cifra de 160. Dellepiane (1965) afirma que entre ellos "se contaban los marineros salvados del naufragio de la *Independencia*, con su jefe, More". También Carvajal (2013) dice que en las baterías del Morro se hallaba More "con una dotación 160 artilleros de la fragata *Independencia*". Elías (1980) afirma que "los 160 que alojaban los cañones en número de nueve de la Fortaleza del Morro y que estaban a las órdenes del Capitán de Navío Juan G. More, eran sus antiguos marineros de la *Independencia*". Según el mismo autor, para los trabajos de ingeniería propios de la defensa de la plaza participaron los oficiales de marina "que con los marineros ayudaron allí donde se les solicitó"; además resaltó "la labor de nuestros Contramaestres y Oficiales de Mar, quienes tomaron parte cada vez que era indispensable una labor de fuerza". Pérez detalla que para los trabajos de minado las pilas se obtuvieron de la sección de torpedistas y los alambres "se fabricaron con trozos de alambre de fierro sacados de fragmentos de jarcia vieja enredada, soldados y envueltos en doble precinta de papel, especialmente preparado". Precisa Elías que se trataba de la jarcia de repuesto del *Manco Cápac*. Añade Pérez (1880) que las obras se retrasaban por el carácter detallista de Bolognesi y luego elogia a More:

> Afortunadamente el nunca bien lamentado More, prestó todo su apoyo a la preparación del flanco derecho (la retaguardia del Morro) convencido como estaba que era por allí por donde había de embestir el enemigo. Es así que hemos visto a ese valiente marino acompañar personalmente al ingeniero para escoger la posición de los parapetos, presidir la colocación de las minas, designar los lugares que se habían de trasladar algunos cañones, etc. Al Comandante More se debe, puede decirse, exclusivamente, que el enemigo en su ataque, haya encontrado por esa parte alguna resistencia en materia de fortificación llamada formidable por la versión chilena.

Según informa Pérez, en la retaguardia del Morro se construyeron 5 parapetos de un saco de espesor y 2 plataformas para cañones. More dispuso del valioso aporte del personal de la Plana Menor, conforme apunta Elías (1980):

> Calculamos que no es necesario ofrecer más detalles respecto a las obras de fortificación, salvo indicar que en la búsqueda de materiales, la Marina entregó todo lo que podía y en cuanto a personal técnico, contribuyó con el trabajo de sus contramaestres que se destacaron sobre todo en el movimiento de pesos.

Ahora bien, además del personal proveniente de la *Independencia*, según Elías (1980) en las baterías del Morro también hubo matriculados chalacos y personal proveniente de la columna Naval de Iquique. Este dato lo hallamos también en la crónica del corresponsal Gustavo Rodríguez de *El Nacional* que reproduce Ahumada Moreno (1982), según el cual las baterías del Morro contaban "con 205 hombres de la antigua Columna Naval de Iquique, tripulantes de la *Independencia* y nuestros chalacos". Recuérdese que según Vicuña Mackenna (1893) esta columna se refundió con el batallón Guardias de Arequipa, por lo cual o bien uno de los dos se equivoca o bien una parte de la columna Naval se refundió con el batallón Guardias de Arequipa (y luego tomó por nombre Pisagua) y otra parte fue destinada a las baterías del Morro. Un dato que viene a coincidir con lo dicho por Rodríguez (en Ahumada Moreno, 1982) y Elías (1980) lo aporta Gerardo Vargas (1980), quien traza la semblanza del Capitán Juan García Zegarra: estuvo como jefe de la cuarta compañía de la columna

Naval desde el estallido bélico, como integrante de dicha unidad combatió en Tarapacá (en plena batalla el Coronel Belisario Suárez le confirió el mando de ella) y apenas llegado a Arica fue nombrado jefe de la segunda batería del Morro. Además existe el relato del General Andrés Granadino Almonte ante la Comisión Calificadora de Combatientes de la Guerra del Pacífico, ubicado en el Centro de Estudios Histórico Militares del Perú por Juan Carlos Flórez (2016a). Según Granadino (cuyo padre Estanislao Granadino luchó en la batalla de Tarapacá), los navales de Iquique de Meléndez junto con el batallón Iquique de Ugarte y un piquete del Gendarmes de Iquique a cargo del Teniente More avanzaron "apoyando vigorosamente" a Cáceres contra la columna Arteaga el 27 de noviembre de 1879. Luego agrega lo siguiente:

> Y cuando el escuadrón chileno de "Granaderos" cargó impetuosamente sobre la "Columna Loa" de tarapaqueños y no de bolivianos como se dice equivocadamente, y sobre los gloriosos "Navales" que tanto se distinguieron en el Morro de Arica, que no tuvieron tiempo para formar el "cuadro", fueron furiosamente acometidos por el glorioso "Iquique", haciéndoles emprender la fuga, lo que permitió a las unidades tarapaqueñas acometer de nuevo con poderosos bríos al enemigo. Es en estos momentos que se vio aparecer en el borde del norte de la pampa a la División Dávila proveniente de Pachica que atacó el flanco del enemigo sin disparar, para acometerlo enseguida con repetidas descargas de fusilería, al mismo tiempo que el coronel Andrés A. Cáceres atacaba el centro, lo que desencadenó ataques coordinados sobre todo el frente peruano, lo que originó el desbande general de los chilenos que huyeron despavoridos por la Pampa del Tamarugal en dirección Oeste, no deteniendo su fuga hasta reunirse con el grueso de su ejército en los alrededores de San Francisco.

Fuera del personal naval de las baterías del Morro, hemos visto que Pérez (1880) alude a la "sección de torpedistas". Esta se había establecido en la isla *Alacrán* (frente al Morro) con el nombre de "Primera División de Torpedos de Arica" hacia setiembre de 1879 y tuvo por jefe al Teniente 2º Leoncio Prado. Yábar (2001) proporciona estos datos y reproduce las listas de revistas del 15 y 19 de diciembre de 1879 que consignan el siguiente personal de Plana Menor: Guardián de primera clase José María

León; y marineros Francisco Molina, Manuel Zúñiga, Manuel Rodríguez, Carlos Ocega, Marcos Gonzales, Manuel Días, Carlos Quevedo, Manuel A. Zúñiga, Ángel Fuentes, Belisario Guevara ("Guernica", según Carvajal) y Raymundo Flores.

Asimismo, Carvajal (2013) presenta la lista de revista de los torpedistas de Arica del 19 de marzo de 1880, en la que figura el siguiente personal de la Plana Menor: mecánicos Juan Lino [*Lind*], Rodolfo Smith y Carlos Miller; marineros Guillermo Valdez, Francisco Molina, Manuel Zúñiga, Manuel Rodríguez, Carlos Ocega, Marcos Gonzales, Ángel Fuentes, Raymundo Flores, Candelario Pinto, Luis Parma, Marcelino Alvarado, Antonio Fernández, Adriano Rodríguez, Idelfonso Suasnavar, Manuel Ríos y Julián Infantes; y tres carpinteros anónimos enviados por Montero. Yábar registra además en la misma lista del 19 de marzo la presencia de Carlos Quevedo, Manuel A. Zúñiga, Belisario Guevara y Manuel Díaz, a quienes Carvajal no menciona para aquella fecha. Asimismo Yábar (2001) indica que Smith había trabajado como peón en la sección de torpedos del Callao en agosto de 1879 y que Miller era mecánico y había estado a inicios de noviembre en Iquique para operar torpedos con el ingeniero Elmore. Esto significa que consiguió evitar caer en manos chilenas cuando la ocupación de Iquique (23 de noviembre de 1879), sin que sepamos si salió por vía marítima o si participó en la retirada de la división Ríos.

Yábar (2001) calcula que Leoncio Prado dejó Arica el 2 de abril de 1880; además afirma que quedó a cargo el Alférez Pedro Ureta, quien el 8 de mayo pedía a Bolognesi tela, calzado y abrigo para los 18 hombres que tenía a su cargo, pues todos se estaban enfermando por la humedad y el frío, carecían de abrigo y calzado, y se hallaban casi desnudos. Por esos días de mayo tanto la sección de torpedistas como la lancha *Alianza* recibieron órdenes de Bolognesi para entregar material para los trabajos de minado, según refiere Yábar. Pilas, alambre y fulminantes llegarían a ser entregados por los torpedistas según *La Patria* del 1 de setiembre de 1880, citada por Carvajal (2013).

Como correspondía, había además personal naval en la Capitanía de Puerto, a cargo del Capitán de Fragata Eduardo Raygada. "No pasaba de diez el número de marineros que obedecían al comandante Raygada, dos o tres de los cuales eran de nacionalidad griega", informa Gerardo Vargas (1980). Otra dependencia en la que tal vez pudo haber algún

personal de la Plana Menor fue el Parque, que según apunta Zanutelli (en CPHEP, 1980) estuvo desde el 6 de abril de 1879 al mando del Capitán de Corbeta Germán Paz.

Veamos ahora el desempeño del personal naval en tierra durante las acciones libradas en Arica desde el combate del 27 de febrero a la batalla del 7 de junio de 1880. Según refieren Cassaretto y Castro (2022), las baterías de Arica llegaron a contar con 19 cañones, de los que 9 estaban instalados en las baterías del Morro (5 en la Alta y 4 en la Baja). En la mañana del 27 de febrero fueron precisamente los cañones de las baterías del Morro los que abrieron fuego cuando el *Huáscar* se acercó dentro de su zona de tiro. Refiere Carvajal (2013) que el *Huáscar* contestó al quinto disparo, pero sus tiros no causaron daño a las baterías del Morro y se dirigieron a la población, que según Elías (1980) huyó a los cerros del fondo. "En cambio, el *Huáscar* recibió tres impactos en el blindaje del costado estribor por encima de la línea de flotación, que solo removieron sus remaches", apunta Carvajal (2013). La *Magallanes* se unió al *Huáscar*. También en la última fase del combate, en la tarde, cuando el *Manco Cápac* se aproximó al *Huáscar* y murió Thompson, entraron en acción las baterías del Morro, comandadas por Carrillo. Hubo 193 disparos por parte de las baterías del Morro, además de 40 por parte del Fuerte Norte (un tiro de este le ocasionó 6 muertos y 14 heridos al *Huáscar* según se desprende del parte del Teniente 1º Valverde, quien sucedió a Thompson, citado por Carvajal (2013). En las baterías del Morro no hubo "desgracia alguna que lamentar" según el parte de Carrillo al Coronel José de la Torre (Jefe de Estado Mayor del Primer Ejército del Sur), reproducido por Ahumada Moreno (1982). Carrillo dijo también que Montero y varios jefes y oficiales del Ejército habían "notado entusiasmo en todos los jefes, oficiales y tropas de las baterías del Morro". Según Carvajal (2013), del lado peruano murieron 5 civiles y 3 militares y resultaron heridos 11 civiles y 4 militares. Este número de bajas resulta similar al de las bajas chilenas, que vimos anteriormente. En su testimonio dado en 1926 y citado por Carvajal (2013), el Capitán de Navío Luis Arce (guardiamarina en el *Manco Cápac* en 1880) dijo lo siguiente:

> Así terminó este nuestro primer combate llenos de júbilo en unión de nuestros camaradas los artilleros de las baterías y fuertes de la plaza que

desplegaron pericia y valor en esta ocasión en que pudimos ofrendar un día de gloria a la patria.

En cuando a los bombardeos de represalia diarios del 29 de febrero al 6 de marzo, Carvajal (2013) menciona que Carrillo "ordenó disparar solo en contadas ocasiones, pues vista la gran distancia desde la cual los buques chilenos bombardeaban la plaza, resultaba un consumo inútil contestar todos los ataques". En total las baterías del Morro lanzaron 9 disparos en aquel lapso. Pasemos ahora a la doble ruptura del bloqueo de Arica, ocurrida el 17 de marzo de 1880. Al tratar anteriormente de este combate mencionamos que no todas las bajas correspondieron a personal de la *Unión*. La explicación reside en la presencia del personal que pasó de tierra a la corbeta para ayudar a descargar. Leamos a Carvajal (2013):

A Raygada y de la Torre, Villavisencio les pide el envío inmediato de lanchas con carbón para rellenar carboneras y salir del puerto lo más pronto posible, y lanchas para descargar los cajones y elementos bélicos que había conducido. Ambos jefes no solo dan las órdenes para satisfacer esta necesidad, sino que las complementan con el envío de personal militar y del puerto para colaborar en la rapidez de las operaciones.

Al respecto, cabe comentar que Enrique A. Alayza, comisario del batallón Arica Nº 27 recibió orden del jefe de Estado Mayor General a las 2 p. m. de conducir el batallón al muelle a órdenes del capitán de puerto para participar en el acarreo de carbón para la corbeta y que hallándose en ese trabajo Raygada ordenó que se embarcaran seis hombres apropiados para el manejo de embarcaciones. De estos dos resultaron heridos: Jacinto Pérez levemente en el ojo izquierdo, y Juan M. Carrasco que perdió la mano izquierda. El resto del batallón fue evacuado sin novedad.

Así, pues, al costado de babor de la corbeta se atracan 8 lanchas de carbón, que empiezan a ser aclaradas con rapidez. Las operaciones de carga y descarga continúan a pesar de los tiros de hostigamiento del *Huáscar*, que disparaba sus cañones de a 300 contra la *Unión* en la dirección en que estaba fondeada, y como la corbeta no podía contestar al fuego por la popa, entonces Villavisencio hace tender una espía por la popa al muelle, que le sirve para maniobrar el buque de manera de poder disparar su artillería por el costado de estribor. Por supuesto que ofrecía un mayor blanco y fijo, pero no tenía otra opción para

continuar la descarga, cargar y combatir con el *Huáscar*. Raygada comenta en su informe del jueves 18 de marzo a Montero, que dos horas después de iniciada la descarga, ya estaba en tierra todo el bastimento traído por la corbeta.

Al mediodía empezaron a acercarse el *Huáscar* y el *Cochrane* al puerto por el oeste y el norte respectivamente. Primero abrió fuego el *Huáscar* contra la *Unión* (que respondió) y el *Manco Cápac*. Sigamos leyendo a Carvajal (2013), veamos la participación de las baterías:

Poco después el *Cochrane* cuyo despliegue por el norte aparentaba intentar un ataque con espolón, se acerca unos 4200 metros del Morro, cuya batería de Parrots, y también el Fuerte Norte, abren fuego contra el blindado, que a los pocos minutos contesta, generalizándose así el combate: *Huáscar* / *Cochrane* versus Morro / Fuerte Norte / *Unión*/ *Manco Cápac*. Por supuesto, la corbeta solo dispara con sus cañones de estribor, pues por babor continúa con la faena de carbón. Si bien el *Manco Cápac* estuvo en un inicio aguantado sobre su máquina, después enrumba hacia el *Huáscar* disparándole 6 tiros cortos, y se regresa al fondeadero en vista de que el monitor chileno se aleja.

Desde el Morro, Fuerte Norte y corbeta dispararon contra el *Cochrane*, que se aleja luego de recibir dos impactos, logrando antes hacer blanco en la chimenea de la *Unión*, que se manifiesta por un fuerte escape de vapor. Latorre dice en su informe que la distancia de tiro varió entre 2000/3600 metros; y Condell, que en un momento estuvo a 2000 m del Morro.

En su *Diario*, Espinosa anota que a las 2.40 p. m. se suspende el combate, cuando ambos blindados chilenos están fuera de alcance.

Comenta Carvajal (2013) que por los resultados se aprecia que los chilenos no lograron resolver el problema de balística que suponía disparar contra las baterías del Morro, por la altura en que se ubicaban; nunca las impactaron. A su favor tenían en cambio los cañones de los buques chilenos un mayor alcance y que las baterías eran un blanco fijo, mientras los artilleros de las baterías tenían que batir buques que se movían continuamente. Las baterías del Morro efectuaron 91 disparos y el fuerte Norte 22. Pese a no ser impactadas, las baterías del Morro sufrieron la pérdida de un cañón que se rompió al octavo disparo sin causar daño. Montero en su parte al Secretario de Guerra (Coronel

Miguel Iglesias) fechado en Tacna el 20 de marzo de 1880, dice que dicho cañón fue inmediatamente reemplazado. Afirma Carrillo (en Ahumada Moreno, 1982) en su parte que

> las baterías del Morro y del Norte han rivalizado en la precisión de sus punterías, pues he notado que varios proyectiles han caído en uno y otro de los buques enemigos, sin que me haya sido posible apreciar sus efectos.

De la Torre (en Ahumada Moreno 1982) confirma en su parte la buena puntería:

> A las 12 M. se renovó el combate, el cual se hizo general desde ese momento, siendo de notar que dirigiéndose el *Cochrane* a atacar de un modo decisivo a la *Unión*, tuvo que desistir de su empeño, por 2 tiros certeros de a 300 [*250*] que le dirigió la batería Norte, y por el nutrido fuego que se le hacía de todos nuestros fuertes, marchando a todo su andar, a colocarse frente al Morro, de donde también fue rechazado, haciendo apagar el fuego del enemigo a las 2.20 P. M., hora en que se retiró con los demás buques, situándose fuera de tiro.

Leamos ahora a Villavisencio, cuyo parte del 20 de marzo de 1880 reproduce Ahumada Moreno (1982) al igual que los dos anteriormente citados:

> Las baterías del Morro y San José, perfectamente servidas, como también el Manco-Cápac, protegían con acierto a esta corbeta, cada vez que el enemigo intentaba acercarse, y mediante tan eficaz y oportuno auxilio, la corbeta no sufrió los daños que era consiguiente en tan desigual combate, y puedo asegurar que ambos blindados a pesar de estar en constante movimiento, han recibido algunos proyectiles lanzados por nuestros recomendables artilleros de las baterías.

En cuanto a los efectos que Carrillo no pudo precisar, según Carvajal (2013) fueron 4 impactos en el *Huáscar* (que ya reseñamos) y 6 en el *Cochrane*. Estos últimos fueron uno que "produjo destrozos en el puente y el palo mesana", uno que "perforó el costado al penetrar por una claraboya y cuyas esquirlas destruyeron la puerta de la enfermería",

otro que "dio en el blindaje del costado sin hacer daño", otro que "chocó en la parte baja del receso de la batería de babor aflojando pernos" y un par de proyectiles que "dieron en la línea de flotación a uno y otro lado, sin causar daño". El blindaje sin duda cumplió su función. Sin embargo, nótese que los tiros a la línea de flotación, a la claraboya y a la batería demuestran buena precisión.

Respecto a las bajas, si bien al igual que Villavisencio (en Carvajal, 2013) afirma que fueron 1 muerto y 8 heridos, La Torre en su parte (en Ahumada Moreno, 1982) refiere que dos de los últimos fueron soldados

> que verificaban el cargamento de carbón para el buque, durante el primitivo ataque del *Huáscar*, en las frecuentes veces que cruzó por toda la extensión de la bahía, sin que los perturbara el estampido del cañón, y continuando impasibles en la ocupación que se les había dado.

Por lo tanto, La Torre omite al lanchero y resta un marinero. Carrillo (en Ahumada Moreno, 1982) a su vez apuntó que hubo 1 muerto y 9 heridos. Tal vez entonces, el total de heridos desembarcados de la *Unión* fuera de 10: los siete marineros y el lanchero que reporta Villavisencio (heridos graves) más los dos soldados que reporta La Torre, que deben de ser Jacinto Pérez (herido leve) y Juan M. Carrasco (que perdió una mano), mencionados por Carvajal (2013) según se ha visto. Cabe aquí agregar que además del batallón Arica, participó también en la faena de carbón la cuarta compañía del batallón Tarapacá, comandada por el Capitán Juan Garland, según refiere Gerardo Vargas (1980).

Antes de zarpar, la corbeta "hubo de desprenderse de tres lanchones con carbón que tenía al costado, que fueron recogidos por los lancheros", anota Carvajal (2013). Finalmente la *Unión* "se hizo a la mar entre los hurras de los valerosos combatientes que la habían defendido con abnegación y entusiasmo", "zarpó en medio de los hurras de nuestros artilleros, que veían con entusiasmo coronados sus esfuerzos durante el día", según los partes De La Torre y Carrillo respectivamente (en Ahumada Moreno, 1982). Carrillo agregó lo siguiente:

> Los jefes, oficiales e individuos de tropa de las baterías han llenado sus deberes de una manera tan satisfactoria que me complazco en reconocer y

> recomendar a la consideración de Ud. después de haberlo publicado en la orden del día.

Igualmente encomió De la Torre "la decisión y entusiasmo general de los combatientes".

Ahora bien, la incursión de la *Unión* a Arica en marzo de 1880 tuvo por misión principal distraer a la flota enemiga para que no atacara al *Talismán*, que como vimos había zarpado el mismo 12 de marzo. Según el testimonio dado por el Coronel David Flores en 1929 (guardiamarina de la *Alianza* en 1880), reproducido por Elías (1980), "la *Unión* debía distraer la atención de la escuadra chilena para que el *Talismán* no fuera sorprendido, y esta que fue la verdadera misión estratégica de la *Unión*, se mantuvo entonces en el más absoluto secreto". A partir del hecho de que el *Talismán* llevara muchos más elementos que la corbeta, establece que esta "en realidad solo llevaba la misión estratégica para conseguir que el *Talismán* no fuera estorbado en su operación de desembarque en Quilca". Las instrucciones dadas a Villavisencio, que reproduce Carvajal (2013), en cierto modo lo dejan ver cuando establecen que la expedición tiene por "objeto primordial" el "perturbar al enemigo en sus actuales operaciones, llamándole la atención sobre la presencia de nuestros buques en la costa del Sur a fin de proceder en consecuencia". Afirma a su vez el Capitán de Fragata Antonio Emilio Díaz (aspirante de la *Unión* en 1880) en su carta enviada a *El Comercio* en 1929, reproducida por Elías (1980), que iba a bordo del *Talismán* "el Estado Mayor del General Beingolea con el personal de los más expertos artilleros para reforzar la guarnición del Morro". Si bien consta que había 5 oficiales de artillería, también es cierto que había cañones de campaña, por lo que probablemente estos así como los 86 individuos de tropa o parte de ellos fueran para estas piezas y no para las baterías de Arica.

Basado en el testimonio del doctor Mariano Becerra, quien estuvo a bordo del *Talismán* como parte del personal militar transportado, agrega Flores (en Elías, 1980) lo siguiente: "En la mañana del 15 de marzo, en que iban en demanda del puerto de Quilca, avistaron por la proa los dos humos, el de la *Unión* y el del vapor *Mendoza*, que ellos tomaron por los del enemigo", ante lo cual "se formó un consejo de guerra y se decidió virar en redondo". Beingolea explicaría en su Vindicación, publicada en *El*

Nacional del 25 de abril de 1884 y reproducida por Vargas Ugarte (1966), que efectivamente hubo una junta en la que ante la presencia de luces enemigas [sabemos que no eran tales] advertida por Carrasco a las 11:45 de la noche del 14 de marzo se decidió por unanimidad dirigirse a Pisco por ser el único puerto con los medios para desempeñar con seguridad su comisión, a donde se arribó el 16. En Pisco, Beingolea y el Coronel Isaac Recabarren acordaron que este iría a Lima a pedir el zarpe de una nueva expedición; así lo afirma Recabarren en su exposición publicada en *El Comercio* el 19 de mayo de 1884 y reproducida también por Vargas Ugarte (1966).

Por las gestiones de Recabarren sería despachado el *Oroya*, transporte que inicialmente había sido designado en marzo para la misión que finalmente cumpliría la *Unión*, pero que no zarpó porque al tratar de embarcarle la *Alianza* no se pudo, según testimonios, aunque Carvajal (2013) cree que hubo alguna falla en la máquina. El *Oroya* condujo 1800 rifles, 6 cañones, 4 ametralladoras y municiones, según Recabarren consignó en su exposición (en Vargas Ugarte, 1966); también una compañía de artillería para dotar las piezas, conforme a las declaraciones de dicho jefe en el juicio contra el Coronel Leyva, reproducidas por los Seoane (1903). Según Carvajal (2013), el 29 de marzo de 1880 se realizó el embarque y el 30 partía el *Oroya* al mando del Capitán de Navío Toribio Raygada rumbo a Ocoña. En las declaraciones de Recabarren (en Seoane, 1903), al llegar a dicho lugar intercambiaron pareceres y se resolvió desembarcar en la caleta Chira:

> En cumplimiento de mis instrucciones y de las del comandante del *Oroya*, el desembarque del armamento debía efectuarse en la planchada de Ocoña o en la caleta de la Chira situada en la playa de Camaná; pero desgraciadamente en las cartas del buque no se encontraban marcados estos puntos y no era fácil su reconocimiento; así es que en la mañana del 1.º de Abril a pesar de encontrarnos a la vista de tierra y del valle lugar de nuestro destino, sin grave riesgo para el transporte, no era posible acercarse a una costa desconocida e inaccesible a buques de gran calado. El comandante Raygada me manifestó, entonces, que en sus instrucciones se le ordenaba para el caso de no poder efectuar el desembarco en uno de esos puntos que se efectuase en Atico o Lomas. Me opuse a esta determinación asegurando al expresado jefe que prefería hundirme

antes de contramarchar una milla; le indiqué que esa extensión de la costa me era conocida; que aunque no podía designarle fijamente la caleta de la Chira, no creía debíamos proceder con precipitación; y finalmente le pedí que mandara un bote a tierra para reconocer la playa, y adquirir algunos datos, pues estaba persuadido de que no tardaríamos mucho en obtenerlos. El comandante accedió gustoso, y en el acto se desprendió del costado una embarcación mandada por un joven guardiamarina y cuatro bogas.

La braveza del mar y la dificultad que opone la corriente del río de Ocoña hacían peligrosa la exploración: la pequeña embarcación avanzaba, no obstante, hasta que un golpe de mar la sumergió. Pero aún antes de que pudiese enviarse auxilio del transporte, ya habían recibido el de muchos habitantes de esos lugares, que arrojándose presurosos al mar, arrancaron de su seno a los valientes tripulantes de la frágil embarcación. Si fue inmensa la satisfacción que nos produjo la salvación de los tripulantes, no fue menos para mí la vista de aquellos abnegados ciudadanos que después de practicar tan filantrópica acción se tornaron nuevamente al mar, llegando tres de ellos a tomar el segundo bote que se dirigía a tierra.

Habíamos sido divisados de la costa, comprendióse el objeto de nuestra presencia, y animados los habitantes del más puro y desinteresado patriotismo venían a ofrecernos sus conocimientos prácticos para dirigir al *Oroya* al lugar con tanto afán buscado.

Dirigidos por los prácticos dimos fondo en la Chira. Inmediatamente nuestros esfuerzos se concretaron a poner cuanto antes el cargamento en tierra. Ni podíamos disponer sino de cinco botes, pues ya uno había sido destrozado, esperándose igual suerte a los restantes por la braveza que aumentaba y parecía conspirar contra nosotros. Sin embargo y animados todos del más vivo entusiasmo dimos principio a la operación. Los jefes, oficiales y tripulación rivalizaban en actividad y celo, logrando a pocos momentos despachar la primera partida en la que procuré colocar la artillería, y con la cual me encaminé a tierra. No fuimos más aventurados que los tripulantes de la primera embarcación. Antes de llegar a tierra volcaron los botes, pero a la orilla se encontraban muchos salvadores. Merced a ellos nada perdimos y pude ver ya fuera de riesgo los cañones de montaña. Mientras el capitán de corbeta señor Gárezon, cuyos servicios nunca serán suficientemente encomiados, organizaba su flotilla para regresar por todo lo que existía a bordo, me contraje yo con la ayuda del Capitán de puerto y de

los vecinos, a trasladar la artillería por un sendero estrecho, perpendicular y arenoso, a un punto dominante donde armé la batería a fin de evitar, en un caso dado cualquiera sorpresa del enemigo, que podía habernos arrebatado en esas condiciones nuestro precioso cargamento. Las rompientes y lo pedregoso de la playa habían deteriorado e inutilizado los botes: no era posible continuar sirviéndose de ellos, pero aún quedaban los dos botes salvavidas, y con el auxilio de un ancla encontrada en la playa, una boya y una balsa formada de tres odres, establecimos un andarivel que facilitara la descarga, como sucedió en efecto, pues los salvavidas trasladaban su carga a la balsa, y esta la dejaba en tierra. La operación era pesada, pero segura, y en ella continuamos hasta el anochecer, en que creí conveniente pedir al comandante Raygada, que se hiciera afuera hasta la mañana siguiente en que continuamos la labor, previniéndole que un farol rojo durante la noche o el pabellón nacional en el día, izados en la punta en que se encontraba la artillería, le indicaban que la entrada a la caleta estaba franca: en caso contrario debía alejarse.

Durante la noche despaché expresos en diversas direcciones solicitando de unas autoridades el pronto envío de acémilas para mover mi carga; anunciando a otra mi llegada, y pidiendo a todas el concurso del pueblo para ayudarme en la empresa llevada a cabo, hasta entonces con tanta felicidad.

A la mañana siguiente prosiguió el *Oroya* su labor, y a las 4 p. m. terminada esta, dejó el fondeadero para continuar la comisión que le estaba encomendada…

Los vecinos de Camaná me enviaron carretas, bueyes, mulas, burros y todo lo que podía ser útil para la movilización del cargamento; y los de Ocoña, presididos por las autoridades y párroco, se me presentaron para que utilizara sus servicios. Los de Camaná procedieron de la misma manera, y los de Chuquibamba acompañados del Subprefecto Urdanivia, rivalizaron con aquellos en desprendimiento y entusiasmo. El señor Prefecto de Arequipa también por su parte me envió toda clase de recursos, y me prestó cuantas facilidades le eran posibles. Encontréme pues al siguiente día rodeado de centenares de trabajadores, ansiosos todos de ofrecer a la patria el contingente de sus servicios. Todos a porfía. Sin distinción de edad disputábanse el honor de tener sobre sus hombros aunque fuera una caja de municiones, por caminos pendientes y escabrosos, cuya ascensión, por la gran cantidad de arena era más penosa; y muy pronto mediante sus esfuerzos, que se duplicaban, no

> obstante el cansancio y la fatiga pude concentrar en Camaná el contingente…
>
> En posesión de los elementos necesarios para movilizar el cargamento, emprendí mi marcha sobre Arequipa el día 9, llegando a ella en la tarde del 12, después de vencer los obstáculos que presentan las sinuosidades del camino, el paso de dos caudalosos ríos en esa época del año, y las penurias consiguientes a tan larga y fatigosa distancia…

Cabe aquí resaltar tanto el papel de quienes cooperaron por iniciativa como de los pueblos que acudieron ante el llamado de sus autoridades. Nótese también la utilidad de las antiquísimas balsas de odres (de cuero de lobo marino), de uso tradicional en las costas sureñas. Probablemente entre los camanejos hubo también gente de mar, entre los ocoñejos y pobladores de la caleta Chira queda claro que sí y que su ayuda fue decisiva para el éxito de la misión. Era Capitán de Puerto el Capitán de Corbeta Manuel Suárez, cuyo parte así como el de Raygada fueron revisados por Carvajal (2013), quien tras referir el naufragio del primer bote enviado, agrega que la gente de tierra también ayudó a vararlo (1 de abril de 1880). Luego dice lo siguiente:

> Se envió otro bote salvavidas en auxilio [del] anterior, que solo alcanzó a recibir a tres pescadores prácticos, que lo abordaron a nado, informando a Raygada de la imposibilidad de un desembarco, recomendándole la caleta Chira a unas 7 millas al SE., a donde procedió y fondeó a las 11:30 a.m., recibió la visita del capitán de puerto, quien tomó conocimiento del objeto de su presencia. Se inició el desembarco empleando todas las embarcaciones del transporte, un bote de la capitanía y una balsa tripulada por los peones del señor Dr. Valencia, vecino de Ocoña. A poco de comenzar, tres de los botes salvavidas quedan inutilizados, pero la operación continuó con solo los dos que quedaban. Conocida en los alrededores la presencia del *Oroya* y su objeto, los vecinos del lugar y otras autoridades prestaron entusiastas toda su colaboración y cooperación. Pronto se vio a la artillería en la cima de un cerro, "llevada en hombros por los ciudadanos más notables de ese lugar", dice Suárez. También se proporcionó todo género de comestibles por cuenta del Estado para la tropa y los 400 hombres que se ocupaban de movilizar las piezas de artillería. A las 7 p.m. el *Oroya* zarpó, pero dejó en tierra calafates y carpinteros para reparar botes.

Respecto a lo último, el corresponsal de *La Opinión Nacional*, en su despacho del 8 de abril de 1880 que reproduce Ahumada Moreno (1982), dice que dicha labor fue infructuosa pues aquellos "necesitaban una carena formal", por lo que tuvieron que verlos "entre dos aguas, convertidos en canasto". Pero agrega que tales adversidades "reanimaban el espíritu y equilibraban la falta de elementos". Quedó sorprendido de la velocidad con la que se aclaraban las bodegas del *Oroya*. Carvajal (2013) dice lo siguiente respecto al 2 de abril:

> A eso de las 6 a.m. el *Oroya* fondeó y reinició el desembarco, ayudado por una segunda balsa traída por el Dr. Valencia, quedando terminada la operación a las 5 p.m. Recuperó un bote en buen estado y otros dos en mal estado.

El corresponsal (en Ahumada Moreno, 1982) agrega que al terminar la descarga se activaba más el movimiento en tierra, pues divisaba el "cordón interminable" que formaba "un constante número de acémilas que bajaban y subían, conduciendo la carga, lo mismo que el de jinetes y gente de a pie que presurosas llegaban de todas direcciones a ofrecer su trabajo personal".

También concurre el relato del Contralmirante José Ernesto de Mora (aspirante en el *Oroya* en 1880) en una carta dirigida a *La Prensa* fechada en Lima el 25 de marzo de 1929 que reproduce Elías (1980):

> Como se ha hecho referencia, a las facilidades para el Ejército del Sur, conviene no olvidar, que días después del regreso de la Corbeta *Unión*, el transporte *Oroya* fue alistado para zarpar el Sur, con el fin de llevar personal y armamento para el Ejército de Arequipa, y después de recibir abundante material de rifles y municiones y cuadros de Oficiales, con el señor coronel Recavarren, el *Oroya* hizo rumbo al Sur, hacia la playa de Ocoña, y llegado a esas aguas, se mandó a tierra una embarcación, a cargo del Alférez de Fragata señor Federico Sotomayor y Vigil, con el fin de mover a los matriculados para que se dirigieran a la caleta de Chira, situada una hora más al Sur. El Alférez Sotomayor pasó momentos muy desagradables, porque la mar estaba muy movida, y al tratar de llegar a la playa, la embarcación se volcó, poniendo en peligro la vida de sus tripulantes. Felizmente la cooperación de los playeros evitó que hubiera desgracias, y se dirigieron a la caleta de

> Chira, a donde hizo rumbo el *Oroya* después de recibir la embarcación que mandó en comisión.– El desembarque del material y personal que conducía el transporte, se desembarcó en esta caleta durante las horas del día, pues en la noche el transporte se hacía a la mar. Después de dos días de esta faena, el *Oroya* siguió rumbo al Sur

No muy lejos de dicha zona, en Mollendo, la gente de mar se dispuso también a servir a la causa nacional. Cuando Recabarren se hallaba ya en Arequipa, tuvo un encuentro con ellos el 19 de abril de 1880, según leemos en su declaración en el juicio de Leyva (en Seoane, 1903). Le avisaron de la llegada de la columna Mollendo, venida de dicho puerto por órdenes suyas, y que lo deseaban ver; salió a dirigirles la palabra: "Un entusiasta viva al Perú y las muestras más significativas de adhesión a mi persona y al Gobierno constituido fue la respuesta que obtuve de ese puñado de valientes". Habiendo llegado el Coronel Segundo Leyva a asumir el mando del Segundo Ejército del Sur (1 de mayo), ordenó que Recabarren pasara a Torata como Comandante General de la Vanguardia, integrada por las columnas Mollendo y Grau, de 160 hombres cada una. Pero luego Recabarren fue reemplazado por el Coronel Céspedes, en circunstancias en que se ocupaba con los jefes de ambas columnas "de uniformar su armamento" y de proveerlas de "calzado y demás elementos indispensables para la próxima salida".

En algún momento la columna bajó a la costa (quizá por tren), pues Paz Soldán (1884) relata que el 7 de mayo de 1880 salieron de Tambo con dirección a Torata el batallón Piérola y las columnas Grau y Mollendo, esta última con 164 hombres. Según el profesor Arturo Santos (2003), tanto la columna Mollendo como otras dos unidades fueron formadas por el ingeniero Eduardo López de Romaña (años después sería Presidente del Perú) y recibieron instrucción en la hacienda Chucarapi. Vicuña Mackenna (1893) consigna que el jefe de la columna Mollendo era el Teniente Coronel Mariano Bedoya. Según el diario de la campaña del Segundo Ejército del Sur escrito por el Teniente Coronel Leopoldo Flores Guerra (anexado a la segunda edición de la obra de Gerardo Vargas, 1980), en algún momento la columna Mollendo y la columna Grau pasaron de Torata a Moquegua, antes del 22 de mayo. Flores Guerra anota que la columna Mollendo era "compuesta de los

fleteros y otros voluntarios de aquel puerto". Aunque sus 250 hombres "tenían poca instrucción", la columna "servía con empeño y noble entusiasmo"; añade que "su moralidad era notable". Vista tal descripción no extraña que la hubieran mandado por delante; lo que sí llama la atención es la cantidad de hombres que le asigna, mucho mayor que la registrada por Paz Soldán (1884).

Las fuerzas de la expedición Leyva, según se ve en el diario de Flores Guerra (en Vargas, 1980), sumaban más de 2567 hombres con 4 cañones y 2 ametralladoras, pues da las cifras respectivas de cada una de las unidades de infantería así como de la columna de artillería y del escuadrón volante, pero no de los Gendarmes a Caballo de Moquegua; la cifra total podría por tanto rondar los 2700 hombres.

Según el citado diario, el 29 de mayo Leiva y sus fuerzas expedicionarias llegaron a Moquegua, lugar donde dicho jefe recibió el telegrama del Coronel Gonzales Orbegoso, Prefecto de Arequipa, enviado desde Tambo el día anterior, que decía lo siguiente: "Coronel Bolognesi me avisa Tacna tomado por el enemigo, dice: Arica se sostendrá muchos días y se salvará perdiendo enemigo, si Leyva jaquea aproximándose Sama y se une con nosotros. Se lo participo a V. S. por lo que convenga".

Igualmente Leyva siguió su marcha, y el 2 de junio llegó a Mirave; el trayecto había sido especialmente difícil del 30 al 31 de mayo, cuando pasaron un día sin agua y subieron la cuesta del Bronce. El 3 de junio las fuerzas salieron de Mirave a Ilabaya, excepto una división al mando del Coronel Marcelino Gutiérrez y compuesta por el batallón Legión Peruana, y las columnas Mollendo y Gendarmes a Caballo, división que partió a Candarave para juntar todos los dispersos de la batalla de Tacna que fuese posible, así como su armamento, por un periodo de ocho días (tras los cuales debía replegarse). Como en Ilabaya se tuvieran noticias definitivas sobre la magnitud del desastre del 26 de mayo en Tacna, el 4 de junio las fuerzas de Leyva emprendieron el camino de regreso. Las tropas llegaron a Torata el 11 de junio y Leyva llegó a Arequipa el 13. Sobre la misión de la columna Mollendo y demás cuerpos destacados con Gutiérrez, Paz Soldán (1884) dice lo siguiente: "Las bajas que sufrió en su marcha y contramarcha la división Leiva, fueron reemplazadas con los dispersos que logró reunir el coronel Gutiérrez, quien se incorporó días después a esa división". La expedición Leyva, costó la pérdida de

cerca de 1500 hombres con sus respectivos rifles, según lo afirmado por don Pedro A. del Solar en su carta a Piérola fechada en Arequipa el 13 de noviembre de 1880, que reproduce Vargas Ugarte (1970). Se entiende que principalmente fue por deserción.

El lamentable final de la columna Mollendo lo refieren Zoila Aurora Cáceres (1921) y Yábar (2009): en junio de 1881, el sargento 2º Francisco Solorio y el cabo Manuel I. Rodríguez se amotinaron, mataron al Subteniente Moya, hirieron al Capitán Manuel Nacarino y ocasionaron el desbande de dos compañías. La columna se extinguió. Rodríguez y Solorio fueron ejecutados y los cabos segundos Pablo Cáceres y Honorato Salazar, así como los soldados Fernando Mollepata, Bonifacio Guzmán, Fernando Mendoza y Bernardo Cárdenas, fueron azotados (con 20 azotes según una crónica periodística que cita Yábar, con 200 según el fallo), todo delante del Ejército del Sur en la pampa de Miraflores, Arequipa (17 de junio de 1881). En el fallo dado por Piérola y el Contralmirante Aurelio García y García se ordenó también enjuiciar al Teniente Coronel Bedoya, pues había graves cargos en su contra, en especial el de abusos con la alimentación de la tropa, que habían ocasionado el motín.

Examinemos ahora lo ocurrido en Arica mientras la columna Mollendo marchaba con Leyva y con Gutiérrez. En los siguientes comentarios de Gerardo Vargas (1980) sobre las actividades en la bahía cabe resaltar aquí la participación de la Capitanía de Puerto:

> También se tomaron precauciones para evitar una sorpresa por mar.
>
> Con efecto, las rondas nocturnas de la lancha-torpedo *Alianza*, a la que el enemigo daba más importancia de la que tenía, pues la eficacia ofensiva de los torpedos era por entonces un problema, fueron más activas, máxime cuando se tuvo certeza de que el ejército sitiador se comunicaba con su escuadra por la playa de Chacalluta; las rondas, decimos, se harán con más frecuencia, no sólo por la lancha citada, sino también por botes armados en guerra del monitor *Manco Cápac* y de la capitanía de puerto, cuyo jefe, capitán de fragata don Eduardo Raygada, fue, también, uno de los colaboradores activos y entusiastas con que contó el coronel Bolognesi en la defensa de la plaza. Podemos decir que la vigilancia de la extensa bahía ariqueña estuvo a cargo exclusivamente, de este pundonoroso marino quien no sólo jugó

> papel importante en el desempeño de su cometido de capitán de puerto, sino que se distinguió también en forma sobresaliente el día en que la corbeta *Unión* forzó el bloqueo de Arica, en cuya oportunidad tuvo a su cargo la arriesgada comisión de proveer de combustible a este buque, como así mismo la descarga de los pocos auxilios que condujo para el abandonado ejército de Montero.

Tras la épica respuesta de Bolognesi al Sargento Mayor José de la Cruz Salvo, la artillería de campaña chilena comenzó a bombardear Arica (5 de junio de 1880). Las baterías de campaña chilenas lanzaron 100 tiros, mientras las baterías peruanas 15, pero no participaron las del Morro; esto según el diario del Capitán de Corbeta Manuel Ignacio Espinosa, citado por Carvajal. La libreta del Subprefecto Federico Sosa, citada por Gerardo Vargas (1980), detalla que los chilenos colocaron primero cuatro cañones en los cerros de Lluta, los que dispararon contra las baterías del Este y del Morro, y tras un tiro de la batería del Este dichos cañones chilenos fueron transportados a las laderas de Condorillo, donde junto con otros cañones ("tal vez hasta 20") bombardearon la población, tras lo cual se sumaron el *Cochrane*, la *Covadonga* y transportes; Sosa califica el bombardeo de inútil y afirma que "no produjo ningún daño, como los anteriores". El mayor alcance de la artillería chilena se notó, según Gerardo Vargas, porque "los disparos de los Krupps del enemigo pasaban sobre el Morro, para ir a caer más allá de la isla del 'Alacrán'".

Al día siguiente sí entraron en acción las baterías del Morro. Carvajal (2013) resume así la jornada:

> El domingo 6, a las 12 del día, nuevo bombardeo de la plaza, pero esta vez por tierra y en conjunto con la escuadra, que se une a la 1.30 p.m. Los buques chilenos eran: *Cochrane*, *Covadonga*, *Magallanes* y *Loa*; estuvieron presentes pero no hicieron fuego, el *Itata* y el *Limarí*. El tiro es contestado por la batería Santa Rosa, que logra silenciar una batería chilena en tierra, al tiempo que la batería 2 de Mayo y del Morro disparan contra el *Cochrane* y la *Covadonga*, que resultan con averías, por lo que suspenden el bombardeo y se alejan. Esta vez participó el *Manco Cápac* después de haber dejado su fondeadero. A las 4 p. m. se suspende el cañoneo.

El Teniente Coronel Manuel De la Torre, en su parte dirigido al Coronel Miguel Iglesias fechado a bordo del *Limarí* el 9 de junio de 1880 que reproduce Paz Soldán (1884), afirma que el bombardeo lo iniciaron las baterías chilenas en tierra, las que poco después serían seguidas por los buques bloqueadores. En cuanto al término del combate, lo situó a las 4:30 de la tarde, "hora en que la batería de San José obligó a la retirada al regimiento *Lautaro*, que se aproximó por la parte norte hasta el varadero del *Watteri*". Líneas después aplaude el desempeño de los combatientes peruanos: "En este día todas las baterías y fuerzas así como el *Manco Cápac* cumplieron dignamente su deber, manifestando ánimo, entusiasmo y ardimiento merecedores de un gran aplauso". Asimismo, Carvajal (2013) transcribe la parte pertinente del diario de Espinosa, de donde extractamos lo siguiente:

> A la 1.50 p.m. rompió sus fuegos sobre el Morro el transporte chileno *Loa*, situado a una distancia mayor de 5000 metros hacia el Norte de la bahía, escudado por los buques de guerra neutrales que se encontraban fondeados entre él y las baterías del Norte; desde ese momento se trabó un combate general a cañón, sostenido hasta las 4 p.m. que fueron hechos por nosotros los últimos tiros. A las 3.40 se observó una explosión e incendio en la medianía de la cubierta del *Cochrane*, por haber estallado allí una bomba de Voruz disparados por los cañones del Sur del Morro, inmediatamente salió dicho blindado de combate, haciendo señales a los otros buques que también se retiraron, haciendo notar que la cañonera *Covadonga* había sufrido también algunas averías. Las baterías enemigas situadas en los cerros hicieron nutrido fuego interrumpido solo por algunos minutos a consecuencia de haberse visto caer en ella un proyectil disparado por el fuerte San José (2 p. m.). En el Morro cayeron varios de los proyectiles y aun estalló una bomba en la ranchería, pero no produjeron daño alguno. Las fuerzas que entraron en combate fueron por nuestra parte el Morro, las baterías del Norte y monitor *Manco Cápac*, y por parte del enemigo las baterías situadas en los cerros antedichos, el *Cochrane*, *Magallanes*, *Covadonga* y *Loa*, teniendo este último un cañón de largo alcance que le permitía conservarse siempre fuera de nuestros fuegos. El número de tiros hechos por ambas partes fue: por nuestra parte: del Morro 40, del Norte 21, del Este 5, del monitor 5, en total 71. Por parte del enemigo: artillería

> de campaña 186, *Cochrane* 19, *Magallanes* 28, *Covadonga* 27, *Loa* 12, total 272 tiros (de los que 86 hizo la escuadra).

A su vez, Sosa (en Vargas, 1980) apuntó lo siguiente en su libreta:

> El crucero chileno *Loa* abandonó el convoy de la escuadra bloqueadora y se dirigió al puerto rompiendo sus fuegos sobre el Morro, siendo contestados inmediatamente por este. Acto continuo se trabó un combate serio con el blindado *Cochrane*, *Magallanes* y '*Covadonga*, que lanzaban sus proyectiles sobre todos nuestros fuertes.

Agrega Gerardo Vargas (1980) que los cañones del Morro abrieron fuego antes que el *Cochrane* y la *Magallanes*, que abrieron fuego a las distancias respectivas de 2500 y 4000 metros, mientras la *Covadonga* se cañoneó a 2000 con las baterías del Norte. Las baterías Ciudadela y del Este se batían con la artillería chilena emplazada en los cerros de Lluta y Saucache. Dichos cañones de campaña chilenos también dispararon contra la batería San José, según Sosa (en Vargas, 1980).

No hubo mayores daños en nuestras baterías. Del lado chileno, la *Covadonga* recibió dos disparos a flor de agua por parte de las baterías del Norte; aunque sin bajas, embarcaba tanta agua que sus máquinas no eran suficientes para bombearla y tuvo que ser remolcada y ayudada por el *Loa*, a decir de Molinare (1911). Posteriormente sería llevada hasta Pisagua para repararse, convoyada por la *Magallanes*. Pero el mayor daño lo recibió el *Cochrane*; el *Loa* y la *Magallanes* quedaron indemnes. Sosa (en Vargas, 1980) apuntó lo siguiente:

> El *Cochrane*, luego que se declaró el incendio en su cubierta, se inteligenció con todos los buques para retirarse y ponerse al habla con ellos. Una bomba de a 70 de los cañones del Morro se le introdujo por la cubierta, dando por resultado el incendio de 2 saquetes de pólvora y fuera de combate 27 hombres.

Según el Capitán de Navío Juan José Latorre en su parte a Riveros del 9 de junio de 1880 que reproduce Ahumada Moreno (1982), el *Cochrane*

> fue alcanzado por una granada que chocó en el canto de una de las portas, y al estallar prendió fuego a un cartucho con que en ese momento se cargaba el cañón, hiriendo y quemando a 27 individuos, de los cuales hay 25 graves.

Según se aprecia en el mismo parte y lista nominal adjunta, cinco de ellos morirían. Un telegrama de Bolognesi al Prefecto de Arequipa enviado el mismo día y reproducido por Ahumada Moreno (1980) indica que el *Cochrane* recibió el impacto a las 3:40 y que a las 4:00 salió de combate. Esto confirma que el término de la acción fue decidido por el preciso tiro de los artilleros navales del Morro. Apuntó Markham (1922):

> En el *Cochrane*, mientras cargaban uno de los grandes cañones de su batería de estribor, una granada del Morro penetró por el portalón en el que se manejaba el cañón hacia abajo y explotando en su boca no sólo incendió la carga (cincuenta libras de pólvora en grano) que acababa de ponérsele, sino también la suplementaria que estaba en el polvorín de atrás.

Un testigo chileno informaría a Gerardo Vargas (1980) acerca de lo ocurrido a bordo del *Cochrane*:

> Conversando alguna vez en Arica, con el antiguo ex-vecino chileno, don Arturo Gallo, de la histórica familia atacameña del mismo apellido, muerto hace poco en ese puerto, sobre el combate terrestre-naval que nos ocupa, nos hizo saber que, cuando el *Cochrane* recibió ese certero disparo del Morro, se encontraba él a bordo de este acorazado, desempeñando el puesto de practicante; y que, en verdad, fueron de tal magnitud los efectos desastrosos que causó pánico y desorden en la tripulación; porque se creyó que el daño era irreparable.

Antes de pasar a la batalla del 7 de junio, conviene establecer la cantidad de personal naval que combatió en ella. Carvajal (2013) menciona lo siguiente: "Entre las bajas de los muertos, heridos y prisioneros los hubo también de aquellos tripulantes de la fragata *Independencia* que cubrieron las baterías del Morro, pero cuya relación exacta nunca se ha podido precisar". Aunque no se sepa cuántos fueron los marineros de la *Independencia* que se batieron en Arica (incluyendo quizá personal de la antigua columna Constitución), debe tenerse presente que no fue

el único personal naval presente en tierra. También en las baterías del Morro estuvo el personal que había pertenecido a la columna Naval de Iquique, según vimos. Además hubo personal de la Capitanía de Puerto, de la sección de torpedistas y probablemente algún personal naval en el Parque o la Maestranza. Quien más se ha aproximado a detallar el personal naval presente en tierra en Arica el 7 de junio es Elías (1980):

> En cuanto a la parte que en Arica podemos llamar de la Marina, venía a estar formada por la Batería del Morro, las tripulaciones del *Manco Cápac* y la *Alianza*, *Capitanía*, Torpedos, etc.; todo lo que sumaba unos 320 hombres, equivalente a un poco más del 14 % de la dotación de la Plaza. Empero, si consideramos las tripulaciones peruanas, por lógica deberíamos hacer lo mismo con las de los dos buques chilenos a agregarse a los efectivos enemigos, y como no es tal el caso, sólo estimamos, según el cuadro anterior, la Batería del Morro que era netamente naval y estaba integrada por 180 personas de plana menor y de esta manera la marina con respecto a la guarnición de Arica significaba un porcentaje del 8.6 %

En las baterías del Morro la Plana Mayor constó de 27 entre jefes, oficiales y un agregado, según el parte del Teniente 1º de Artillería de Marina Daniel Nieto, reproducido por Gerardo Vargas (1980). Entre ellos había 4 marinos (Juan G. More, Manuel I. Espinoza, Miguel Espinoza y Manuel Gómez), y si sumamos a Nieto tendríamos 5; pero está también el Capitán Juan García Zegarra, de Guardia Nacional, que como vimos venía de la columna Naval de Iquique, y no sabemos si otros oficiales de la Guardia Nacional presentes en el Morro también venían de dicha columna. Según Elías, la Plana Menor de las baterías del Morro constó del siguiente personal: 1 contramaestre, 2 condestables, 1 primer guardián, 7 sargentos primeros, 13 sargentos segundos, 2 cornetas, 25 cabos primeros, 23 cabos segundos y 106 entre marineros y soldados. Todo ello suma 180, pero dice que con 14 descuentos (suponemos que enfermos o en comisión) se tenía una fuerza disponible de 166. Si les sumamos los 5 jefes y oficiales navales tendríamos un personal naval de 171 en las baterías del Morro. Esto, suponiendo que los sargentos, cabos, cornetas y soldados fuesen todos de la columna Naval de Iquique o matriculados chalacos, ateniéndonos al dicho de Elías (1980) acerca de ser "netamente

naval" el personal del Morro. En la lista de prisioneros publicada por la CPHEP (1980) figuran 61 nombres bajo el rubro "Baterías del Morro", pero solamente aparecen con rango naval el Capitán de Corbeta Espinosa y el Teniente 2º Gómez; es posible, repetimos, que los que figuran con rangos de sargentos, cabos y soldados fueran de origen naval. Por su parte, el Teniente Coronel Manuel de la Torre, en su cuadro del 9 de junio de 1880 ya mencionado (en Vargas, 1980), consigna 2 jefes, 25 oficiales y 160 hombres de tropa para las baterías del Morro. Esto es, 6 hombres de tropa menos que los que da Elías (1980). El total de personal naval en las baterías del Morro bajaría a 165.

Entre los que se hallaron en dichas baterías estuvo el veterano del *Huáscar* José Velásquez Solís. Su nieto, el técnico de 2ª Manuel Velásquez Lara, escribió un artículo en El *Huáscar* de agosto de 1979, del que extraemos lo siguiente:

> Y por todo lo que escuché decir e investigué de él, me es fácil imaginarlo, con su rango de marinero, en la cubierta del Monitor *Huáscar* con la rabia reflejada en su juvenil rostro de apenas 19 años, al ver caer bajo la metralla enemiga, a sus jefes y oficiales y sus compañeros de tripulación. Ahí, en Angamos, el destino le cubriría con su manto protector para permitirle estar cinco meses más tarde a bordo de la corbeta *Unión* en la ruptura del bloqueo del puerto de Arica y en el combate naval del 17 de marzo de 1880. Posteriormente, y ya con la clase de Cabo 1ro. e integrando la Dotación del Morro de Arica, Columna Naval, Tercera Compañía, estuvo entre los que acompañaron al Coronel Bolognesi a la defensa de la Plaza.
>
> ¡Gloria reservada a pocos!...
>
> ¡Servir bajo el mando de aquellos titanes que se llamaron Don Miguel Grau y Don Francisco Bolognesi!

Incluyó también Velásquez Lara un sentido poema a su abuelo, del que tomamos las últimas estrofas:

> Por eso pido al cielo
> por todos tus compañeros

que con tesón y celo
defendieron al Perú.

La mayoría olvidados
por nuestros escritores
aduciendo espacio y tiempo
no les rinden los honores.

Pero yo sé que el Señor
en el cielo con una lista
diario les pasa revista
desde el mayor hasta el menor.

Menciona Zanutelli (2002) que al casarse en Casma el 24 de mayo de 1890 con Andrea Ruiz, José Velásquez Solís dijo tener 40 años. Por tanto en Angamos habría tenido 29 y no 19 años. Queda sí confirmado que la columna Naval dotó las baterías del Morro. Llama la atención que Velásquez no retornara con la *Unión* sino que quedara en Arica. ¿Habrá estado entre los heridos del 17 de marzo de 1880, como lo estuvo entre los de Angamos? En la lista de prisioneros de la CPHEP (1980), figura un sargento segundo Manuel Velásquez ¿Será el mismo con un rango más y el nombre cambiado? Hemos visto que figura un grumete Manuel Velásquez en la dotación de la *Unión* para el 17 de marzo de 1880, pero es menos probable que un grumete hubiera podido saltar de grado a sargento segundo a que lo hubiera conseguido un marinero y veterano de Angamos. Refiere Zanutelli (2022) que José Velásquez Solís falleció el 22 de agosto de 1917. Nos cuenta el señor Jesús Torres que el técnico Velásquez Lara le mostró una foto de su abuelo, lamentablemente ya casi borrada por el desgaste del tiempo. No dejemos que se borre su recuerdo ni el de sus compañeros.

En cuanto a los torpedistas en Arica, vimos que en marzo de 1880 eran de 22 a 26. En la lista de prisioneros publicada por la CPHEP (1980) figuran bajo el rubro de "Parque y Maestranza General" dos de ellos: torpedista Rodolfo Smith y marineros Ángel Fuentes y Candelario Pinto. Además están registrados bajo tal rubro los marineros Marcelino Alvarado, José Palma, Adriano Rodríguez y Esteban Vargas, así como un fogonero anónimo. También hallamos bajo dicho rubro al Capitán de

Fragata graduado Eduardo Raygada (Capitán de Puerto) y al Capitán de Corbeta graduado Germán Paz (jefe del Parque), así como al Subprefecto Federico Sosa, además de personal militar. Se ve entonces que en tal rubro se ha juntado también a la Capitanía, la Subprefectura y quién sabe si otras dependencias. La Capitanía tenía unos 10 marineros según Gerardo Vargas (1980).

Si sumamos a los 165 del Morro a los comandantes Raygada y Paz así como a los 10 de la Capitanía y los 22 mecánicos y marineros la sección torpedista tenemos un total aproximado de 199 hombres de procedencia naval en tierra durante la batalla de Arica; restando 7 jefes y oficiales serían 192 de Plana Menor. Pero esto es un simple estimado pues no sabemos si hubo personal naval en otras dependencias o si todos los mecánicos y marineros torpedistas permanecieron desde marzo hasta junio.

Por último, también debió de haber algún personal del Resguardo. Pues en la relación nominal de jefes y oficiales muertos de la sétima división firmada por el Coronel Marcelino Varela en Tacna el 18 de agosto de 1880, reproducida por Eléspuru (1905), hay una nota al pie donde menciona a tres muertos que no eran de su división, y entre ellos nombra al "Inspector del Resguardo don Manuel Jersi". Gerardo Vargas (1890) también reproduce el mismo documento pero en su transcripción el apellido cambia, pues lo llama "Manuel Jeni". Asimismo, mediante resolución legislativa 126 del 18 de noviembre de 1905 el Congreso concedió una pensión de gracia de 6 libras, 6 soles y 66 centavos al ex inspector del Resguardo de Iquique "y sobreviviente de la batalla de Arica" don Orestes Vizcarra (*El Derecho*, enero-febrero, 1906).

El total de combatientes en la batalla de Arica se puede estimar sobre la base del cuadro elaborado por De la Torre (en Vargas, 1980), quien refiere 29 jefes, 223 oficiales y 1651 hombres de tropa disponibles al 5 de junio de 1880 en los batallones y baterías, sin incluir dependencias (él mismo lo aclara en una nota al pie y lista sus nombres: Subprefectura, Capitanía del Puerto, Parque, Proveeduría, Maestranza, Telégrafo, Hospital y Ambulancia). Suman 1903 hombres, que con los 126 del *Manco Cápac* y *Alianza* se elevan a 2029. Con las dependencias, habrán pasado de 2100, de los que el personal naval (en tierra y embarcado) rondaba los 320, como vimos. Según el parte de De la Torre (en Vargas, 1980), los chilenos tuvieron unos 7000 hombres de las tres armas. Dellepiane

presenta la cifra de 6500 hombres, incluyendo 600 de caballería y 500 de artillería, con 22 cañones y 2 ametralladoras. Paz Soldán (1884) estimó más de 6000, cifra con la que concuerda Pons Muzzo (2017). Este último autor cita a Ekdahl, quien calculó 5379 hombres de tropa (incluyendo 500 de artillería y 600 de caballería), a los que Pons Muzzo suma jefes, oficiales y personal de los buques. Gerardo Vargas (1980) afirma que según fuentes chilenas sumaron 4847 hombres; pero él considera que han rebajado las cifras de los regimientos y además observa que no incluyen ni a los pontoneros que repararon la línea férrea de Tacna a Arica ni al personal de los buques, todo lo cual lo lleva a afirmar que pasó de 6000 "el número de soldados chilenos que expedicionó a Arica". Pérez (1880) les asigna 5680 hombres, de los cuales 400 de caballería y 280 de artillería con 28 piezas. Espinosa, citado por Carvajal (2013), anotó en su diario que eran de 4000 a 5000. Bolognesi, en su oficio a Montero o a Leiva del 4 de junio de 1880 que reproduce Dellepiane (1965), los calculó en 4000 "poco más o menos". El Capitán de Navío Juan José Latorre estaba a cargo de la flota bloqueadora, mientras el General Manuel Baquedano comandaba las fuerzas terrestres, si bien delegó en el Coronel Pedro Lagos la conducción del asalto.

Iniciado el ataque enemigo antes del amanecer por el lado de las baterías Este y Ciudadela, cuando los defensores se vieron superados por el número optaron por replegarse al cerro Gordo y al Morro, abriendo fuego en retirada. Cabe mencionar que la santabárbara de la batería Ciudadela fue volada por el cabo Alfredo Maldonado, de 16 años, "hijo de doña Micaela Arias y del honorable obrero Santiago Maldonado, capataz de playeros, también natural de Arica", según Gerardo Vargas (1980). Es decir, quien se inmolaba era hijo de uno de los matriculados del puerto de Arica. Leamos ahora un extracto del parte del Capitán de Corbeta Espinosa fechado el 7 de junio de 1880 y dirigido al Teniente Coronel Manuel De la Torre, reproducido por Paz Soldán (1884):

> A las 5 h. 30 m. a. se sintieron, hacia la batería del este, tiros de fusil y poco después un fuego graneado acompañado de disparos de artillería; inmediatamente se tocó zafarrancho de combate y, como la retaguardia del morro no estaba defendida, se mandó la primera compañía, a órdenes de su capitán don Cleto Martínez, a los parapetos de Cerro Gordo, y el resto de la

> gente se distribuyó en dotar las tres piezas de artillería y cubrir las trincheras de retaguardia, pues los buques enemigos estaban a muy larga distancia y, por consiguiente, no era de suponer que hubiese de usarse de la artillería de la Cortina. Como la claridad, dudosa aún, no permitía distinguir claramente los objetos a la distancia de las baterías del este, no fue posible romper los fuegos de artillería sobre ese punto hasta que se observó que desde su recinto e inmediaciones se hacía los fuegos, empleando primero bomba y después metralla, sobre la gente que descendía y circundaba esa ciudadela, al mismo tiempo que se hacía también un nutrido fuego de fusilería.

Los efectos del cañoneo desde el Morro fueron considerables, a decir de Cassaretto y Castro (2022): "Las Baterías del Morro, alertadas por los fuegos en los fuertes del Este, lograron disparar sobre las formaciones chilenas del segundo escalón, ocasionándole serias bajas". Veamos ahora el relato de Pérez (1880). Tras referir que los primeros fuegos se abrieron a las 5:30 y que el fuego se generalizó a las 6, dice lo siguiente:

> Mientras la lucha se hacía terrible entre los diminutos batallones de guarnición y los dos poderosos regimientos que embestían, el Morro permanecía silencioso porque no podía ver al enemigo; pero enviaba su gente a guarnecer los parapetos usando sus armas menores. Cuarenta hombres al mando del capitán Martínez, tomaron posesión de Cerro Gordo; ochenta fueron a las trincheras más próximas y cuarenta sirvieron los dos únicos cañones de retaguardia que comenzaron a hacer fuego tan pronto como pudieran.

Gerardo Vargas (1980) menciona que se cuenta que More "al ver a los chilenos avanzar sobre los parapetos de 'Cerro Gordo'–ante-mural del Morro–despachó a los capitanes Adolfo Kindt [*King*] y Cleto Martínez (chalaco) a defender dicha posición". Basadre (1968) dice que

> More armó con rifles a sus artilleros y despachó a sus mejores capitanes, Adolfo King, figura prócer del Callao y Cleto Martínez, a sostener los parapetos del Cerro Gordo que servían como de zaguán al Morro, con unos ochenta a cien hombres equipados a la ligera.

Según esto, podría pensarse que fueron dos compañías, cada una

con su capitán, las que se desplazaron desde el Morro a Cerro Gordo. Igualmente, el boliviano Eufronio Viscarra (1885), tras narrar la caída de las baterías del Este y Ciudadela, dice lo siguiente:

> Ocupadas las dos posiciones, los regimientos chilenos 3º. y 4º. se unieron al Buin que hasta ese instante, había permanecido en la reserva, para dirigirse al Morro centro de la resistencia peruana. Allí estaba el valiente y desgraciado Moore resuelto a morir y aprovechaba de los cortos instantes que le quedaban, para distribuir rifles a los artilleros que no podían hacer uso de sus cañones porque estos se hallaban colocados de modo que solo atacando el enemigo por la parte del mar podían ofender, y mandaba a los capitanes Cleto Martínez y Adolfo Kindt [*King*] para que defendiesen a todo trance los parapetos del cerro Gordo, lugar que sirve de entrada al Morro.

Leamos otro fragmento del relato de Pérez (1880):

> El Comandante Moore, por su parte, encargado de sostener el último palmo de la plaza, aprovechaba de la pequeña dotación que a sus órdenes tenía para diezmar las eminencias que primero resultaron coronadas.
>
> Hecho pues, el fuego general desde la primera batería hasta la cresta del Morro, el lomaje que las separa, parecía un hervidero de humo que esparcía la muerte en esa grande extensión.

Retomemos el parte de Espinosa a De la Torre (en Paz Soldán, 1884):

> En estas circunstancias y mientras usted replegaba, para hacer fuego sobre Cerro Gordo, a toda la gente que venía en retirada desde las baterías del este, se vieron subir por las faldas del morro dos batallones nuestros que venían desde las baterías del norte, los cuales, fatigados por la larga marcha que hacían al trote, y por la pendiente de la subida, y flanqueados por los fuegos enemigos, no pudieron llegar oportunamente a la cima del cerro a pesar del empeño que ponían, instados por sus valientes jefes que hacían esfuerzos inauditos para conseguirlo, logrando sólo hacer subir, cada uno de ellos, medio batallón de la derecha mandado: el de Iquique, por su comandante el teniente coronel don Roque Sáenz Peña; y el de Tarapacá por su comandante el teniente coronel don Ramón Zavala. Los medios batallones de la izquierda

> no hicieron su ascensión probablemente porque fueron flanqueados y cortados por el enemigo que avanzaba por el este y dominaba el Cerro Gordo, y los medios batallones de la derecha, unidos a la tropa que se replegaba compuesta de algunos grupos de soldados, mandados respectivamente, por el teniente coronel don Ricardo O'Donnovan, sargentos mayores don Armando Blondel y don Jerónimo Salamanca, capitán don Cleto Martínez y otros que no recuerdo, sostenían los fuegos, protegidos por la gente del morro que se replegaron a las trincheras, en donde se hizo una tenaz resistencia, de la que resultó muerto el valeroso comandante Zavala.
>
> Como la resistencia se hacía imposible porque nuestra tropa, así como los de los demás cuerpos que tenían Chassepot, estaban desarmadas porque los rifles se habían inutilizado a consecuencia de la debilidad del percutor producida por el uso del espiral, y por otra parte, como la artillería era ineficaz por la corta distancia e inclinación del terreno que ocupaba el enemigo, ordenó el señor capitán de navío don Juan G. Moore que se reventaran los cañones y que la tropa hiciera fuego en retirada desplegándose hacia el recinto de la batería; en consecuencia, se reventó el cañón Voruz que estaba situado en la parte superior del polvorín, no pudiendo hacerse lo mismo con los otros porque sus dotaciones, que cubrían las trincheras, estaban diezmadas, hallándose el condestable y los cabos de cañón, heridos unos y muertos otros.

Fue entonces cuando se produjo el asalto al recinto de la batería Baja del Morro. Momento inmortalizado en el lienzo de Lepiani, que según Gerardo Vargas representa "con pasmosa exactitud" el "episodio culminante de la epopeya de Arica". Téngase en cuenta que este autor estuvo presente cuando Lepiani acudió al campo de batalla para reconstruir los hechos a fin de pintar su célebre cuadro. Leamos a Gerardo Vargas (1980):

> Vénse ahí a los soldados chilenos del 3o. y 4o. de línea luchando, cuerpo a cuerpo, a la bayoneta, con los infantes de Sáenz Peña y Chocano, reforzado por los pocos artilleros del Morro, pugnando por destrozar la valla invencible que formaron con sus pechos estos nuevos espartanos.
>
> Ver, nos parece, saltar chispas al choque de los filudos aceros, esgrimidos por los hercúleos brazos de los contendores.

> Oír, nos parece, los gritos, las imprecaciones de las guerreras huestes en su anhelo de vencer en este duelo de titanes.
>
> Y nos parece, también, ver rodar por el suelo cráneos destrozados de peruanos y chilenos, a impulso, de feroces culatazos.
>
> Allí, en ese tabor del Perú de 1880, el Sol que iluminó nuestras armas victoriosas en Junín y Ayacucho, 2 de Mayo y Tarapacá, se oscurecía para nuestra santa causa–debido a imprevisiones y desaciertos de nuestros políticos: dirigentes–allí un puñado de arrojados ariqueños y tacneños se inmolaba por salvar incólume el nombre de la patria de la catástrofe que se cernía sobre ella, redimiéndola, así, a costa de sus vidas, de la culpa que injustamente se le atribuía, después de la serie de desastres que siguió a la pérdida de la *Independencia* en Punta Gruesa [*sic*].

Siendo el autor citado Vargas ariqueño es comprensible que exalte a sus comprovincianos y codepartamentanos, pero ya que él mismo señala la presencia de artilleros se entiende que hubo también tarapaqueños y chalacos, entre otros de la dotación del Morro. Al respecto, Elías (1980) dice que los marineros de la *Independencia* que acompañaban a More en las baterías del Morro "han sido inmortalizados en el famoso cuadro donde se les ve rodeando a Bolognesi en el *último cartucho* y peleando como leones". Más adelante añade que "hoy nadie los menciona, nadie los cita en los discursos de las Sociedades patrióticas, han volado al infinito y la ignorancia quiere desvanecerlos, cuando es suficiente mirar el cuadro del *último cartucho* para contemplarlos vivos y heroicos". Semejantes fueron las palabras de Vegas (1916): "Sublime fue la defensa terrestre: cumplieron la consigna hasta morir. Ahí alternaron, como verídicamente lo muestra el cuadro de Lepiani, las chompas azules y las características gorras de nuestros marineros con las guerreras de sus compañeros del ejército improvisado".

Leamos también el relato de Pérez (1880) al respecto:

> De los jefes caracterizados solo quedaban, pues, el Coronel Bolognesi, Comandantes Moore y La Torre que con el distinguido Comandante Espinoza y el Mayor Blondel, hacían sostener los fuegos en el recinto por más que los Chasttepot [*Chassepot*] no permitían hacerlo vivo con los pocos hombres de que disponía.

> En esos momentos aparece en el alto que domina a la cresta la reserva enemiga, lo que hizo comprender al valeroso Comandante Moore que no se podía sostener más el fuego en esa parte y dio la orden de reventar los cañones que mandaba en persona el Comandante Espinoza y Capitán Nieto.
>
> Hecho esto, el Coronel Bolognesi hizo retirar la gente al último palmo de terreno que le quedaba: ¡la cortina que limita con el Mar! Allí fue el patriota Mayor Blondel a rendir su vida, quedando los demás jefes a vanguardia para esperar la muerte que habían de recibir de los bárbaros que "no querían prisioneros".
>
> Tan luego que el enemigo avanzó, la resuelta voz del Comandante Moore hizo oír la orden de ¡fuego a Santa Bárbara! Corre el operador a obedecerla; es este secundado por el Capitán Nieto, pero sea que el fulminante falló, sea que la precipitación del momento dejó algún requisito sin llenar en el delicado manejo de la electricidad, o en fin, sea que el circuito se cerró en el cuerpo de los operadores, pues estos dicen haber sentido la conmoción eléctrica al juntar los alambres, lo cierto es que el depósito de pólvora permanecía mudo.
>
> Violento con esto el Coronel Moore, pide una mecha para correr a darle fuego personalmente; pero…ya el enemigo, [¡]estaba encima!
>
> Lo acompañaba el capitán King, cuya serenidad en los combates se hizo proverbial, y a quien se debe en gran parte la dotación del Morro, traída en persona por él del Callao y de cuya moralidad, resignación y pericia es preciso hacer una mención especial. El buen capitán King, recibió en esos momentos una bala en una pierna que le dejó tendido cerca de un rancho, en donde lo victimaron, como de costumbre, los enemigos, cuando notaron que vivía aún.

Dice Zanutelli (en CPHEP, 1980) que en el expediente promovido por la esposa de King, aparece la declaración del fletero Pablo Suparo, quien afirmó que lo había visto "en lo más nutrido del fuego". Probablemente Suparo fuera uno de aquellos chalacos que King llevara para la dotación del Morro, cuyas virtudes destaca Pérez.

Mientras tanto, ¿qué había pasado en las baterías del Norte? Ante el avance chileno por el sector, el retiro de los batallones Iquique y Tarapacá hacia el Morro y el curso que seguía la batalla en el Morro, los artilleros volaron sus piezas y polvorines y se replegaron a la ciudad. Vegas (1916) dice lo siguiente: "Saltó en pedazos, asaltantes y defensores mezclados, la batería de San José. Prendió fuego al polvorín de esta batería un marinero

de la *Independencia*: Antezana". Un oficial chileno del *3º de línea* cuya carta reproduce Ahumada Moreno (1892), escribió que "estaba como a dos cuadras de distancia cuando una inmensa columna de humo, llamas y polvo se elevó hasta los cielos, acompañada de un ruido espantoso: era el fuerte San José que había volado". Agrega que el *Lautaro* no combatió ni desapareció con la explosión pues llegó con atraso. "El cañón se hizo mil pedazos, porque lo cargaron hasta la boca con dinamita", afirma el anónimo oficial. Hay aquí una diferencia importante con Vegas en cuanto a que no habría muerto personal, al menos no personal chileno. Pero en cuanto a Antezana, quien pone reparos es Elías (1980), pues la considera una versión "no comprobada, y que repite Vegas". El propio Vegas, en el ejemplar de sus *Crónicas de la Marina Peruana* que obra en poder del Archivo Histórico de Marina, dejó la siguiente anotación marginal de puño y letra: "ojo decir la verdad"; lo que podría apuntar a una exageración respecto al efecto de la explosión, a la identidad del autor de la misma o a la misma existencia de Antezana.

En búsqueda de la elusiva verdad, la única referencia que hallamos con tal nombre está en un episodio del ecuatoriano Nicolás Augusto González (1903) titulado "Antezana, el marinero". Aunque se trata de un autor literario, González asegura haberlo tratado como amigo y lo describe así: "Juan Antezana era un mulato chalaco, de veinte años a lo sumo, que desde el principio de la guerra quiso alistarse como voluntario; pero su padre, de nacionalidad mexicana, se lo impidió, inscribiéndolo en el consulado de aquel país". El episodio transcurre en el bloqueo del Callao, y afirma que aunque Antezana se presentó como marinero y soldado durante la contienda, nunca pudo ser admitido porque su padre lo impidió (lo que descarta que estuviera en Arica). Optó por hacerse fletero y acercarse en su bote al *Blanco Encalada*, presentarse como chileno perseguido y solicitar un puesto, con el objetivo de volar la santabárbara, por cuyo intento sería fusilado en la isla San Lorenzo; posteriormente sus restos serían trasladados a Lima, en cuyo cementerio –cuartel San José– asegura González (1903) haber visto una lápida con la inscripción "JUAN ANTEZANA / FUSILADO POR LOS CHILENOS / R.I.P." y encontrado a Margarita, la antigua enamorada de Antezana, quien le refirió la historia. Repetimos que se trata de una obra literaria, pero la coincidencia en el apellido, en el hecho de ser

fletero o marinero (al menos al ser admitido en el *Blanco Encalada*) y de intentar volar la santabárbara tienen parecido con lo relatado sobre el supuesto marinero Antezana de la *Independencia* en la batalla de Arica. Esperemos que surjan más datos para aclarar realmente la existencia del marinero Antezana.

Al replegarse a Arica, los artilleros de las baterías del Norte coincidieron con personal de otras unidades y de las dependencias. Una de las dependencias de Arica era la Capitanía, a cargo del Capitán de Fragata Eduardo Raygada, de cuyo parte a De la Torre fechado a bordo del *Itata* en Arica el 10 de junio de 1880 y reproducido por Gerardo Vargas (1980), tomamos el siguiente extracto:

> Al amanecer se sintieron descargas de fusilería y cañón por la parte del Este y habiéndome constituido en el muelle, viendo que era inútil la guardia existente en ese puerto, la mandé unirse a un cuerpo, en donde, evidentemente, podía prestar servicios más importantes, y en lugar de esta armé algunos individuos de la dotación de esta capitanía, los que junto con la gente de la isla, que desde el día anterior se puso a mis órdenes, estuvieron guarneciendo el muelle y playa inmediata hasta que habiendo visto izado en el Morro el pabellón chileno, y haciéndose desde esa batería, fuego nutrido sobre nosotros, del que fue muerto el marinero Antonio Suárez, ordené que toda la gente se fuera a unir con la del monitor *Manco Cápac*; poco después fui hecho prisionero por el coronel chileno don Manuel Bulnes.

A su vez, Gerardo Vargas (1980), tras referir que los soldados del Iquique y el Tarapacá que no llegaron al Morro se replegaron a la ciudad, agrega lo siguiente:

> Lo propio hicieron los "Artesanos" que salvaron en la refriega, como así mismo los artilleros del Morro y baterías del Norte, las autoridades civiles del puerto y sus subalternos, todos los cuales permanecieron ese día en sus puestos, hasta la caída de la plaza.
>
> También funcionaba en el mismo local el viceconsulado americano, accidentalmente desempeñado por el caballero arequipeño señor Carlos H. Nugent.
>
> El hecho de que las autoridades mencionadas se librasen de la muerte

que les amenazaba, no se debió tanto a esa circunstancia, sino al hecho de haber sido el comandante Manuel Bulnes, jefe del regimiento "Carabineros de Yungay", uno de los primeros que penetró, a caballo, al patio de dicha casa, quien, recordando que durante el tiempo que permaneció en Arica, en la condición de prisionero de guerra, había recibido exquisitas atenciones de la familia Nugent, dueña de la finca, hizo valer su autoridades militar, y, acompañado de sus ayudantes, arrojó, a viva fuerza, a los soldados victoriosos, que en esos momentos se entregaban al pillaje, en presencia de los funcionarios consulares mencionados.

Los señores Federico Sosa, Eduardo Raygada y Germán Paz, subprefecto, capitán de puerto y jefe del parque, respectivamente, que se hallaban en el salón principal del consulado, al reconocer la voz de aquel jefe chileno, salieron a su encuentro, entregándose prisioneros.

Bulnes los reconoció también, manifestándoles que respondía por sus vidas, a cuyo efecto colocó guardias en la puerta del edificio, ordenando que se hiciera fuego contra quien intentara penetrar.

Momentos después eran trasladados al local de la aduana, donde quedaron detenidos, provisionalmente, los pocos prisioneros del Morro y de la ciudad, mientras llegaba el momento de conducirlos a Chile, lo que se hizo días después.

Analicemos ahora lo expuesto por Raygada y por Gerardo Vargas. Raygada menciona que mandó al personal al *Manco Cápac*. Sin embargo, en el parte de Sánchez Lagomarsino no se menciona nada al respecto. ¿Quizá sí se dio ese embarque y por eso aparecen en la lista de prisioneros como personal del *Manco Cápac* 4 soldados que no figuran en la lista del 6 de junio de 1880? Sin embargo, en la misma lista de prisioneros consta también la presencia de personal con rangos de la Marina dentro del rubro "Parque y Maestranza General", entre ellos Raygada y Paz (jefe del Parque), además de marineros de la sección torpedista. Si el propio Raygada menciona que Bulnes lo tomó prisionero (en lo que viene a coincidir con Vargas) y que los torpedistas de la isla *Alacrán* quedaron a su cargo desde el 6 de junio, tenemos que la versión de Vargas (1980) parece sólida, en el sentido de que Raygada se refugió en el consulado y que fue seguido del personal que estaba a cargo de su dependencia. De modo que (además de los torpedistas) los 4 marineros y 1 fogonero que

figuran en el rubro "Parque y Maestranza General" probablemente fueran de la Capitanía; otra opción sería que alguno o algunos pertenecieran al Parque, dado que contaba con un jefe naval. Parece pues que la orden de Raygada no se ejecutó, que los hombres de la Capitanía no se llegaron a embarcar en el *Manco Cápac*. Salvo tal vez por los cuatro soldados extra que aparecen en la lista de prisioneros dentro del personal del *Manco Cápac*, y aun esto sería raro porque el personal de la Capitanía debía de componerse de marineros y no de soldados, excepto que fueran de la antigua columna Constitución o de la columna Naval.

Pasemos por último a apreciar la magnitud de las bajas. La alta proporción de muertos peruanos se explica no solamente por la energía con la que se llevó a cabo el asalto de la plaza sino por el repase de los heridos o el fusilamiento de prisioneros. De la Torre (en Vargas, 1980) escribe en su parte que "se calcula en las dos terceras partes de las fuerzas defensoras" la mortandad peruana. "No es mucho menos la del enemigo", agrega. Si De la Torre presenta en su cuadro una fuerza disponible de 1903 (que excluye el personal embarcado y las dependencias), tenemos que los dos tercios representan 1268 peruanos muertos. Y si Chile tuvo los 5379 hombres que Ekdahl (en Pons Muzzo, 2017) calcula, una proporción no mucho menor a los dos tercios daría más de 3000 muertos chilenos. Pero el parte de Baquedano que reproduce Ahumada Moreno (1892) admite apenas 117 muertos y 355 heridos chilenos; en cuanto a las bajas peruanas, dice lo siguiente:

> El enemigo perdió a sus mejores jefes. El que no cayó prisionero, rindió la vida. Otro tanto sucedió a los soldados. Sus muertos pasan de 1000 y sus prisioneros llegan a 1328; 118 de la categoría de jefes y oficiales, los restantes soldados y marineros.

Vicuña Mackenna (1893) anota que las fuerzas chilenas tuvieron 149 muertos y 355 heridos. Este autor calcula las bajas peruanas en 900 muertos, 200 heridos, 500 prisioneros y 100 dispersos. La cantidad de prisioneros en la lista de la CPHEP (764) es significativamente menor que la apuntada por Baquedano y ligeramente mayor que la suma de los heridos y prisioneros reportados por Vicuña Mackenna. En cuanto a los dispersos, refiere Vargas (1980) que algunos se escondieron en una cueva

al pie del Morro y que otros escaparon por los caminos hacia el interior.

A su vez, Espinosa (en Paz Soldán, 1884) dice que en el Morro solamente cayeron prisioneros 8 jefes, 26 oficiales y 162 individuos de tropa de todos los cuerpos. En cuanto a la dotación de las baterías del Morro no puede precisar las bajas pero afirma que tuvo "muchos muertos y heridos". Carvajal (2013) afirma lo siguiente: "Entre las bajas de muertos, heridos y prisioneros los hubo también de aquellos tripulantes de la fragata *Independencia* que cubrieron las baterías del Morro, pero cuya relación exacta nunca se ha podido precisar".

Podemos elaborar un estimado a partir de los 160 hombres de tropa que registra De la Torre en la dotación del Morro, al cotejar tal dato con la lista de prisioneros que incluye 42 individuos de tropa (sargentos, cabos y soldados) bajo el título "Baterías del Morro" (aparte de 1 jefe y 18 oficiales). Suponiendo que ninguno logró escapar, es decir que el que no murió cayó prisionero, tendríamos que una resta de 160 menos 42 prisioneros da 118 muertos. Si le sumamos al marinero Antonio Suárez de la Capitanía de Puerto, teníamos 119 muertos de la Plana Menor naval (incluyendo además de marinería a la tropa de la columna Naval de Iquique y muy probablemente de los voluntarios chalacos llevados por King). Si le agregamos los de la Plana Mayor (More y los tenientes Bonhomme y Espinoza, aunque este último no murió en la batalla sino el 22 de junio, por sus heridas), tenemos 122. Vimos que el personal naval en conjunto sumaba unos 320 hombres, incluyendo a los 126 del *Manco Cápac* y la *Alianza*. Restándolos, tendríamos que alrededor de 122 de 194 que estuvieron en tierra murieron, una altísima proporción. Son estimados, repetimos, aunque alguna idea nos dan de la magnitud.

En cuanto a los prisioneros, en la lista de los mismos (CPHEP, 1980) figuran 113 del *Manco Cápac* (98 de la Plana Menor y 15 de la Plana Mayor) y 6 de la *Alianza* (4 de la Plana Mayor y 2 de la Plana Menor); vimos que faltan 10 de la dotación del *Manco Cápac* (todos de la Plana Menor). Habría que sumar a los de la *Alianza* a Aurelio Díaz, que quedó en el campamento chileno cerca de Moquegua. Tendríamos 120 prisioneros de ambas naves (101 de la Plana Menor y 19 de la Plana Mayor), ignorándose el paradero de 10 de la dotación del *Manco Cápac* (entre ellos Franklin Spencer, que como vimos fue capturado con los de la *Alianza* en tierra pero luego desaparece en la lista de prisioneros). Con

los capturados de las baterías del Morro (42 de Plana Menor y 2 de la Plana Mayor) y de las dependencias (bajo el rubro "Parque y Maestranza General", pero que incluye Capitanía y torpedistas: 2 de Plana Mayor y 8 de Plana Menor), tendríamos 174 prisioneros navales (151 de la Plana Menor y 23 de la Plana Mayor). La suma con los 122 muertos arroja 196, restando unos 24 para alcanzar la cifra total de 320 (entre esos 24 estarán los 10 del *Manco Cápac* cuyo destino no se conoce). Es una estimación, pero da alguna idea.

Cabe agregar que mientras los prisioneros estuvieron en Chile se generaron devengados por los sueldos no abonados. De un documento del 27 de enero de 1892 que reproduce Ravines (1992) tenemos datos sobre el siguiente personal naval de Plana Menor, casi todo del *Manco Cápac*, que tenía expedientes por haber estado prisionero en Chile, con expresión de los montos respectivos: maquinistas Manuel Hidalgo (con 1008 soles, del *Manco Cápac*), José Heredia (con 416 soles, del *Manco Cápac*), Alcibiades Maldonado (1088 soles, del *Manco Cápac*), Aníbal Alayza (197 soles y 40 centavos, del *Manco Cápac*), Toribio Villalobos (448 soles y 40 centavos, del *Manco Cápac*), José A. Grandal (652 soles y 40 centavos, de la lancha *Independencia*), Manuel D. Salas (316 soles, del *Manco Cápac*), Pedro Falcón (873 soles, de la lancha *Independencia*) y Carlos Carranza (813 soles, de la *Alianza*); maestre de víveres Hilario J. Falcón (165 soles, del *Manco Cápac*); farmacéutico Eustaquio A. del Pozo (209 soles, del *Manco Cápac*); guardián José B. Gómez (187 soles, del *Manco Cápac*, debe de ser el mismo que en 1879 había sido soldado de la columna Constitución embarcado en la *Independencia*); herrero Jorge Jallo (225 soles, del *Manco Cápac*, en verdad es "Jorge Jayo"); artilleros Eulogio Carlín (132 soles, del *Manco Cápac*) y Feliciano Bustatino (155 soles, del *Manco Cápac*, antes lo hemos visto como "Bustavino"); marineros Eleodoro Soto (376 soles, del *Manco Cápac*), Hilario Ramos (187 soles, del *Manco Cápac*) y Manuel Díaz (274 soles, quizá el marinero de la sección torpedista, pero también cabe que sea el soldado del Guarnición de Marina embarcado en el *Manco Cápac* o que sean la misma persona); fogoneros José Castro (275 soles, del *Manco Cápac*), Pedro Martínez (196 soles, del *Manco Cápac*), José Montoro (251 soles, de la *Alianza*, también lo hemos visto como "Montero") y José Ortega (191 soles, del *Manco Cápac*). En el caso de Aníbal Alayza sabemos que

ya estaba muerto para la fecha de esta lista, por lo tanto su expediente debió de seguirlo algún familiar. También hay en dicho documento personal con grados del Ejército y dentro del cual hemos podido advertir la presencia de Toribio Rosado (soldado del Guarnición de Marina en el *Manco Cápac*), Vicente Guaylupo (225 soles, cabo 1º de las baterías del Morro) y Tomás Ramos (220 soles, cabo 1º del Guarnición de Marina en el *Manco Cápac*), pero seguramente hay varios más que sirvieron en el monitor *Manco Cápac* o en las baterías del Morro, se requeriría un cotejo detallado para ubicarlos a todos.

En homenaje a su memoria es justo presentar los nombres de los prisioneros de la Plana Menor de las baterías del Morro registrados en la lista de la CPHEP (1980): sargentos primeros Miguel Aristondo y Antonio Briseño; sargento Julián Quintana; sargentos segundos Domingo Carpio, José Córdova y Manuel Velásquez; cabos primeros Felipe Bandín, Manuel Loayza, Tomás Nieves y Manuel Pinto; cabos segundos Gregorio Alcedo, Baldomero Cornejo, Ezequiel Hernández, Mariano Milón, José Morales y Luis Ríos; soldados José Aguirre, Miguel Alay, Mariano Almendaris, Luis Arturo, José Cabesas, Manuel Cabesas, Lorenzo Córdova, Juan Díaz, Tomás Fernández, Jacinto Flores, Ramón Flores, Isidro Fuentes, Vicente Guailupo, Fermín Laballén, Manuel López, Eduardo Mejía, Simón Montoya, Apolinario Morales, Domingo Núñez, Serapio Olivares, Ermenejildo Ramírez, Bernardo Rivera, Mariano Salas, José Santana, Juan Soto y Juan Valle. Aquí debe recordarse que Vicente Guailupo figura como primer calafate en el *Huáscar* en la lista de revista de abril de 1879; se comprueba entonces que entre el personal de la columna Naval que dotó las baterías del Morro había personal de la marinería que había tomado rangos militares. Si había sido primer calafate y no marinero ni grumete lo lógico sería verlo como cabo o sargento al adoptar un rango militar, pero por alguna razón pasó a ser soldado. Asimismo, Eduardo Mejía figura en la lista de los fundadores de la Escuela de Grumetes (1873) que presenta Carvajal (1992).

No incluye esta lista a todos los que sobrevivieron de las baterías del Morro. Pues sabemos del caso del tarapaqueño Manuel Zúñiga, de quien Ortiz y Castañeda (2007) dicen que combatió en Tarapacá y Arica "como cabo segundo de la Columna Naval, resultando herido en el pie izquierdo en la segunda de estas acciones". Dicha columna dotaba la

batería y sin embargo no vemos a Zúñiga en la lista de prisioneros de las baterías del Morro. Sin embargo, curiosamente aparecen los marineros Manuel Zúñiga y Manuel A. Zúñiga dentro de la lista de revista de los torpedistas de Arica de diciembre de 1879 y marzo de 1880, reproducidas por Carvajal y Yábar ¿Habrá pasado a la sección de torpedistas por un tiempo para luego regresar al Morro? ¿Tal vez se quedó en la sección de torpedistas?

Finalmente, es pertinente anotar que en su parte del 9 de junio de 1880, De la Torre (en Vargas, 1980) culmina presentando a Dios y a la Patria "el sacrificio de tantas víctimas, de tantos patriotas de corazón, como un holocausto ofrecido en aras del honor nacional para la salvación del país".

Defensa de Lima

Dejemos ahora el Morro de Arica y pasemos al Morro Solar. Como represalia por el hundimiento de la *Covadonga*, el 21 de setiembre Riveros notificó al Capitán de Navío Luis Germán Astete que por orden de su gobierno procedería a bombardear Chorrillos, Ancón y Chancay si en 24 horas no le entregaban la *Unión* y el *Rímac*. La respuesta de Astete, por instrucciones de Villar y de Piérola, firme y retadoramente le dice que puede "venir a tomarlos, si le acomoda" y le enrostra "la manera como Chile hace la guerra" respecto a los bombardeos de poblaciones indefensas (Carvajal, 2013).

En tan breve plazo se improvisaron como por encanto las defensas chorrillanas. El propio Nicolás de Piérola estuvo en Chorrillos, Barranco y Miraflores en la noche del 21 de setiembre para disponer la colocación de artillería, y nuevamente en Chorrillos la mañana del 22; así consta en el oficio que su primo, el Coronel Ezequiel de Piérola (jefe de la brigada de Artillería Rodada), dirigió al Coronel Joaquín Torrico (Comandante General de Artillería) el 30 de setiembre de 1880, que reproduce Ahumada Moreno (1982). Un cañón que había estado en la batería "17 de marzo" en la dársena, a cargo del personal de la *Unión* (y que del 16 al 19 de setiembre había sido reinstalado en la corbeta), fue enviado junto con el cañoncito *Malcriado* y el personal para operarlos, que incluía 15 marineros. El traslado se efectuó por el ferrocarril Callao-Lima y el ferrocarril Lima-Chorrillos, por gestión de la Comandancia General.

Hasta aquí seguimos a Carvajal (2013). Cotejando lo investigado por Yábar (2001) y por Cassaretto y Castro (2022) entendemos que ambas piezas se ubicaron en Miraflores a cargo de Villavisencio, con una tercera más proveniente del *Talismán* a cargo del Comandante Manuel María Carrasco, mientras otras tres piezas (pequeñas y de largo alcance) se instalaron en el Salto del Fraile a cargo del Teniente 2º Daniel Rivera. Aparte de estas piezas, la Marina también envió la batería rodante (del ferrocarril), con seis cañones, comandada por el Capitán de Fragata Leandro Mariátegui. Hubo además cañones de campaña del Ejército: una batería con 4 piezas en el Salto del Fraile y otra con igual número en Barranco. Carvajal (2013) menciona que el personal del *Talismán* montó la batería en Miraflores; Yábar (2001) cita el testimonio escrito por el tercer maquinista Mesones en su legajo, quien afirma haber colocado y montado "en Miraflores el cañón de 40, que en defensa de Chorrillos disparó a las 12 del día en punto el primer cañonazo sobre el blindado chileno *Cochrane*".

En efecto, afirman Cassaretto y Castro (2022) que ya en la mañana del 22 estaba lista la artillería. Explica Yábar (2001) que al llegar a Chorrillos el *Cochrane* fue informado por el vaporcito *Toltén* de la presencia de minas (era una confirmación, ya Riveros lo había advertido en sus instrucciones a Latorre, que publica Ahumada Moreno (1982) por lo que optó por bombardear desde el Sur, de modo que sus disparos debían pasar por encima del Salto del Fraile. Cassaretto y Castro (2022) refieren que el bombardeo comenzó al mediodía tras escucharse un cañonazo lanzado en el Callao como señal de inicio. Tendríamos entonces que la respuesta de la batería de Miraflores fue inmediata. Según Cassaretto y Castro fue la respuesta de la artillería peruana la que llevó al *Cochrane* a cambiar de posición, para ubicarse frente a La Herradura "evitando los fuegos de las baterías peruanas de Barranco y Miraflores, pero ocasionando que la puntería de sus piezas sea muy mala, a pesar [*de*] que el *Toltén* fungía como observador avanzado y comunicaba las correcciones al *Cochrane* por señales". Menciona Yábar (2001) que fueron 84 los disparos chilenos de los que 13 dieron en la población pero sin causar incendios. Un disparo de los defensores impactó en el *Cochrane*: Latorre escribió en su parte que "perforó el costado a popa del mamparo de la batería" y saltaron "algunas astillas". Cassaretto y

Castro (2022) consignan que el proyectil fue arrojado por una de las piezas que estaban a cargo del personal naval en el Salto del Fraile. En esta elevación estuvo durante el combate el Capitán de Navío Manuel Villar (Secretario de Marina), según el despacho de Julio Octavio Reyes publicado en *El Nacional* del 28 de setiembre de 1880 y que reproduce Ahumada Moreno (1982).

Según el artículo del escritor Ricardo García Rossell fechado el 23 de setiembre, publicado en *La Patria* y rebotado el 25 de setiembre en *El Peruano* (en Carvajal, 2013), el *Cochrane* se sorprendió al encontrar resistencia donde no esperaba:

> Habiéndose acercado confiadamente hasta cuatro mil metros, a las 12:30 los pequeños cañoncitos colocados en las cimas del Salto del Fraile, rompieron sus fuegos. Bien dirigidas las punterías, varios proyectiles estallaron sobre cubierta y muchos otros fueron a estrellarse contra la impenetrable coraza del blindado.
>
> Tan certeras descargas, parece produjeron a bordo la mayor sorpresa y confusión. Vióse a la gente que ocupaba la cubierta precipitarse por las escotillas. La chimenea lanzar gruesas columnas de humo, y ponerse el buque rápidamente en retirada. El *Toltén* que le acompaña, huye a toda máquina hasta hallarse fuera de tiro, a cubierto de todo peligro.

Después menciona también la participación de los cañones de Barranco y que, tras moverse, el *Cochrane* logró que algunos de sus disparos cayesen cerca de las baterías. Pero al entrar en acción la batería rodante (que llama "flotante") ya no fue solamente mantenido a raya sino desalojado, por lo que pasó a ubicarse frente a la Chira para disparar por elevación a Chorrillos. "Durante el bombardeo, gran cantidad de gente ocupaba las calles de la población", relata García Rossell (en Carvajal, 2013), actitud que como hemos visto se daba con frecuencia en el Callao.

En cuanto a la batería rodante del ferrocarril, Carvajal (2013) consigna lo siguiente:

> Las Baterías Rodantes fueron establecidas en julio de 1880 y su primer jefe fue el teniente 1º Pablo A. Dufoo. El ingeniero Teodoro Elmore fue encargado de montar los cañones en los carros. Todo indica, sin embargo,

> que el teniente Dufoo fue reemplazado por el capitán de fragata Leandro Mariátegui, quien con oficio del martes 31 de agosto de 1880 solicitaba al comandante general de Marina, se aumentara el personal a sus órdenes, de seis a diez marineros para así poder operar uno de los cañones de a 60 lb y proceder a su instrucción y entrenamiento con el condestable asignado. Tramitada la solicitud por el comandante general al secretario de Marina, decidió este que la dotación consistiera de un contramaestre, dos artilleros y diez marineros.

Respecto a las minas de Chorrillos, Yábar (2001) afirma que su colocación no estuvo a cargo de la Marina sino de la Secretaría de Fomento y deduce que estuvieron fondeados antes del 23 de setiembre por lo cual halla "plenamente justificada" la precaución de Latorre de ubicar al *Cochrane* detrás del Salto del Fraile para disparar a Chorrillos, "sin que ello quiera decir que la decisión de bombardear una población sin valor militar ni estratégico alguno tenga alguna justificación".

La posible presencia de minas también fue temida por los chilenos en Ancón, puerto al cual le tocó su turno un día después que a Chorrillos (23 de setiembre). Llegaron el *Princesa Luisa* y el *Blanco Encalada* y hallaron a la *Pilcomayo*, que fue enviada a Chancay para bombardearlo. El *Princesa Luisa* exploró la bahía en previsión a que hubiera minas y tras no hallarlas ingresó el *Blanco Encalada*, que arrojó 152 granadas sin lograr incendiar Ancón. Tampoco lo conseguiría la *Pilcomayo* en Chancay. Esto según los respectivos partes chilenos que reproduce Ahumada Moreno (1982). Fueron destruidas, sí, algunas casas e instalaciones en Ancón, conforme a lo reportado por el Capitán Pedro Suárez, gobernador político y militar de dicho puerto en su parte del 24 de setiembre de 1880 dirigido a los secretarios de Marina, Guerra y Gobierno, que también publica Ahumada Moreno; Suárez afirma que fueron 188 los disparos del blindado. Tras destacar el patriotismo y cumplimiento del deber del Sargento Mayor Bonifacio (Comisario), Suárez agrega lo siguiente:

> La tripulación de la Capitanía de este puerto, armada de sus carabinas Henry, con su jefe el teniente del resguardo don Eusebio Larraín, quien actualmente la desempeña, cumplieron también, lo mismo que las demás fuerzas, a mi entera satisfacción, todas y cada una de las órdenes que repetidamente

impartía, conduciéndose valerosamente.

Los demás empleados de esta gobernación, secretario don Manuel Amaro Suárez, sub-secretario don Dámaso Ruiz y el inspector del resguardo don José Eugenio García, han llenado el deber del patriotismo, pues a mi lado cumplían las obligaciones de ayudantes.

Algunos matriculados se presentaron ofreciéndome sus servicios que fueron utilizados.

Aunque los bombardeos no se repitieron en los días siguientes, el personal naval siguió destacado en Chorrillos y Miraflores. Refiere Yábar (2001) que del 30 de setiembre al 3 de noviembre de 1880 Mariátegui estuvo no solamente al mando de la batería rodante sino también a cargo de las baterías de Chorrillos y Miraflores, que entregó al Coronel graduado Arnaldo Panizo. El mismo autor menciona que hacia el 21 de octubre la batería rodante se dividió en dos. A decir de Yábar, era Piérola quien decidía el movimiento de los cañones en el Callao, Chorrillos y Miraflores. Así, el 8 de octubre Sánchez telegrafiaba a García para avisarle que por orden de Piérola había que cambiar los dos cañones de 40 libras que estaban en Miraflores por otros dos cañones que se enviarían del Callao. Esto muestra además que se había reforzado la batería de Miraflores con otro cañón de 40 lb después del bombardeo del 22 de noviembre. Los cambios en la artillería en el Callao, Chorrillos y para la defensa de Lima en general fueron constantes hasta los días mismos de las batallas. Yábar, así como Cassaretto y Castro (2022), han realizado un detallado seguimiento al respecto. Importa establecer que fue a partir del 14 de noviembre de 1880 que se empezó a trasladar artillería naval para la defensa de Lima (aparte de la que ya se había emplazado en Chorrillos y Miraflores); el ritmo se aceleró a fines de diciembre. Poco antes de fin de año, el 23 de diciembre, García telegrafió lo siguiente a Villar, según vemos en la colección de Ahumada Moreno (1982):

Hay seis oficiales de la armada entre tenientes primeros y alférez de fragata que desean servir las ametralladoras con la respectiva dotación de marinos, de aquellos que tiene nuestro ejército para la batalla que próximamente debe librarse.– Lo aviso a V. S. por si tiene a bien aceptar esta honorífica pretensión.

Yábar (2001) presenta un cuadro de la artillería naval enviada a la defensa de Lima; al cotejarlo con la lista de la artillería de las baterías fijas que presentan Cassaretto y Castro (2022) podemos resumir que para las batallas del 13 y 15 de enero se contó con las siguientes piezas navales: 1 cañón en la batería Nº 1 de Miraflores, 2 en la de la Calera de la Merced, 6 en la de El Pino, 4 en la de San Bartolomé, 3 en la de Vásquez, 2 en la de Marcavilca, 4 en la Mártir Olaya (Chorrillos), 2 en la Provisional (Chorrillos), 4 en la Alfonso Ugarte (Miraflores), 10 en la Ciudadela Piérola (Cerro San Cristóbal), 4 en la batería rodante de Miraflores y 5 en la batería rodante de La Encalada (sobre la línea del Ferrocarril Central más allá del Cementerio General). Yábar (2001) menciona aparte 9 o más piezas navales enviadas de las que no ha podido fijar su ubicación. Varias de estas baterías contaron con jefes y oficiales navales, por lo que es de suponerse que la dotación era al menos parcialmente de la Plana Menor naval; incluso veremos que en baterías mandadas por jefes del Ejército hubo personal de la Plana Menor naval. La Ciudadela Piérola estuvo al mando de Villavisencio (Aljovín quedó interinamente a cargo de la *Unión*). La batería Nº 1 tuvo por jefe al Teniente 1º Narciso García y García. La batería de La Calera de la Merced estuvo comandada por el Capitán de Fragata Julio Tellería (a quien vimos en el capítulo 3 como director de la Escuela de Grumetes). La batería de El Pino estuvo al mando del Capitán de Navío Hipólito Cáceres. El jefe de la batería de Vásquez fue el Capitán de Corbeta Federico Palacios (con el grado de Coronel).

De hecho, Yábar (2001) informa que la Ciudadela Piérola fue inaugurada el 9 de diciembre de 1880 y agrega que con anterioridad "el Jefe supremo había dispuesto que 60 hombres de la corbeta *Unión*, media compañía del Batallón Guarnición de Marina y la banda de música de la Marina hagan la guardia al pabellón". Asimismo, consigna que las baterías San Bartolomé y El Pino tuvieron dotaciones de artilleros navales. Afirma lo siguiente: "En virtud a su experiencia, fueron los oficiales de la Armada y los artilleros navales quienes dotaron la mayoría de piezas de grueso calibre del Callao, Chorrillos y Miraflores". Respecto a la participación del Guarnición de Marina, el Subteniente Domingo Gamio (1943) dejó el siguiente testimonio:

> Días antes de la batalla y con motivo de la inauguración de la ciudadela 'Piérola', estuvo en Lima el batallón, y al desfilar por las calles llamó la atención.– Nuestro armamento era el Remington 43 y teníamos un bonito uniforme azul con vivos rojos.

Para el caso del Callao, Cassaretto y Castro (2022) afirman que según un documento del CEHMP al 23 de diciembre de 1880 el regimiento de Artillería de Plaza encargado de los cañones del Callao (excepto los de la dársena) tenía 1244 hombres entre los que había 12 condestables y 93 marineros. Es decir, aunque había una presencia naval en las baterías terrestres, era minoritaria. Uno de aquellos condestables debió de ser el primer condestable Manuel Navas, veterano del 2 de mayo de 1866, pues Ortiz y Castañeda (2007) refieren que en la Guerra con Chile sirvió en las baterías del Callao y defendió el puerto contra los ataques de la escuadra bloqueadora. A inicios de 1881, según Cassaretto y Castro (2022), había trece baterías con 31 a 33 cañones, excluyendo a la dársena. En esta había siete baterías más la batería flotante, que en todo sumaban 12 cañones. "El personal que operaba las Baterías de la Dársena estaba conformado exclusivamente por tripulaciones de los buques de nuestra escuadra", anotan Cassaretto y Castro (2022). Aunque ignoramos cuántos hombres dotaban las baterías de la dársena, a juzgar por el número de piezas (12 contra 31 o 33 a cargo del regimiento), queda claro que al menos en el Callao no eran artilleros navales quienes dotaban la mayoría de piezas de grueso calibre, aunque ciertamente eran experimentados y por tanto valiosos.

A propósito de la batería flotante *Abtao*, cabe mencionar que para acondicionar los montajes para sus dos cañones en noviembre de 1880 se había llamado "al ingeniero Rossell", según Yábar (2001). Se trata de Emilio García Rossell Orué, que conforme hemos visto combatió como primer maquinista del *Sachaca* el 2 de mayo de 1866. Castañeda y Ortiz (2007) informan que al estallar la contienda de 1879 fue nombrado "ingeniero general de las baterías del Callao"; como tal instaló las baterías Ayacucho y Bolognesi y reformó las torres de la Merced y Junín, además de participar en la defensa del puerto. Asimismo, refiere Yábar (2001) que para remolcar la batería *Abtao* se contó con la lancha *John*, previamente reparada del 21 al 23 de octubre de 1880 por el maquinista John Doward (veterano de Punta Grueso). Dejemos ahora la artillería y pasemos a la

tropa de Infantería de Marina. Hemos mencionado en el capítulo 4 y en este al batallón Guarnición de Marina en más de una ocasión. Pues bien, esta unidad surgió mediante el siguiente decreto, apenas a nueve días del decreto que había organizado la Secretaría de Marina.

NICOLÁS DE PIÉROLA,
JEFE SUPREMO DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

Que la experiencia ha demostrado los inconvenientes que ofrece al régimen interior de los buques de la Escuadra, el frecuente cambio de la tropa embarcada y las ventajas que reportarían dotándolos con guarniciones homogéneas y compuestas de individuos aparentes para el servicio de a bordo y habituados al clima de la costa;

Decreto.

1.º Créase un batallón de seis compañías, con el nombre de "Guarnición de Marina", el cual estará bajo la exclusiva inspección y dependencia del Comandante General de Marina y cuyo primer jefe será un capitán de Navío de la Armada.

2.º La residencia del batallón será el Arsenal o cualquier otro cuartel en el Callao, y su objeto especial es proveer a los buques de la Escuadra de guarniciones útiles e instruidas en el manejo de las diversas clases de artillería y en la táctica de las fuerzas de desembarco, así como también prestar servicios en todas las dependencias del ramo.

3.º La fuerza, organización y uniforme del batallón se decretarán por separado y los gastos que ocasione su sostenimiento se consignarán en el presupuesto de Marina.

El Secretario de Estado en el despacho de Marina queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima a los diez días del mes de enero de mil ochocientos ochenta.

N. DE PIÉROLA.

Manuel Villar.

El decreto se presta para varias apreciaciones. Sin duda se trata de un salto cualitativo respecto a los anteriores batallones que habían prestado el servicio de Infantería de Marina, pues incluso aquellos que habían tenido el nombre de Marina no eran más que cuerpos del Ejército que dotaban de tropa las guarniciones del Arsenal y de la Escuadra, pero sin ser realmente especializados en las necesidades de la guerra anfibia ni haber roto su dependencia orgánica respecto al Ejército. De ahí que Romero (1984) los calificara de "parche militar colocado en el organismo naval peruano". Ya no era este el caso con el Guarnición de Marina, pues el considerando alude precisamente a la necesidad de corregir los defectos que la experiencia había enseñado, los artículos primero y tercero muestran una dependencia orgánica respecto a la Marina y el artículo segundo apunta a una función específicamente naval con la instrucción correspondiente; muy especialmente resalta la mención a las tácticas de desembarco. Según Carvajal (2013) la creación de esta unidad "vino a constituir el embrión de lo que hoy se conoce como Infantería de Marina". Este autor puntualiza que el decreto se difundió en *El Peruano* del 12 de enero de 1880 y que el 16 fue nombrado como jefe del Guarnición de Marina el Capitán de Navío Juan Fanning.

Ortiz (1996) dice que Fanning pidió que se le entregara el estandarte del Lima Nro. 8 ya que era el batallón que al momento de estallar la guerra había estado encargado de dotar de guarnición al Arsenal. El mismo autor refiere que para inicios de 1880 el batallón que se hallaba en el Arsenal era el Pichincha, que había sustituido al Lima Nro. 8 pues este había partido al Sur (aunque desaparecería como tal tras la campaña de Tarapacá, sus sobrevivientes combatirían hasta la batalla de Huamachuco). Junto con el Pichincha, la columna Constitución se acuartelaba también en el Arsenal. Dicha columna se extinguió pero sus integrantes sirven de base para el nuevo batallón, junto "con varios de los prisioneros de los buques peruanos que han sido canjeados por los soldados chilenos del Escuadrón de Caballería Carabineros de Yungay, y con algunos voluntarios", apunta Ortiz, quien pone como ejemplo al "cabo segundo Agustín Salas, tambor de órdenes, quien había asistido a la jornada de Angamos con escasos 13 años encima".

A su vez, Carvajal (2013) reproduce la resolución de la Secretaría de Marina del 1 de febrero de 1880 mediante la cual se suprimió

la columna Constitución y a la vez se dispuso que sirviera de base para el Guarnición de Marina a fin de aprovechar los servicios de sus integrantes "acostumbrados ya al régimen y disciplina de a bordo y a las faenas marineras". Al 4 de febrero quedaban 89 hombres de la columna Constitución, todos en los buques; pero a fin de mes la gran mayoría quería servir en tierra. En 14 de febrero se organizó la Plana Mayor del batallón. En ella vemos figurar en la primera compañía al Subteniente Francisco Retes (que había sido sargento primero en el *Huáscar* en 1879) y en la sexta al Subteniente Guillermo Higginson (quien había sido despensero en el *Talismán* al estallar la contienda y antes cadete de infantería el 2 de mayo de 1866). Posteriormente se incorporaría el Subteniente Alcides Gutiérrez (condestable en el *Huáscar* en 1879), quien Ortiz (1996) calcula que debió de combatir en la batalla de Miraflores.

Los testimonios del Subteniente Domingo Gamio y el Teniente Coronel Layseca (también subteniente para la batalla del 15 de enero de 1881), contienen información sobre el origen del Guarnición de Marina. Ambos dicen que se basó en el antiguo cuerpo de artillería de plaza. Gamio, cuyo testimonio apareció en *El Tiempo* del 15 de enero de 1915 y fue reproducido en enero de 1943 en la *Revista de la Sociedad Fundadores de la Independencia*, agrega lo siguiente:

> El batallón fue reforzado posteriormente con gente de mar del Callao, juventud del mismo lugar y con ciento cincuenta prisioneros canjeados de Chile, soldados que habían hecho la campaña del sur y caído en poder del enemigo en San Francisco y Tacna. Estos soldados, llamados "Cabitos" por haber salido de la escuela de clases de Chorrillos, resultaron inapreciables en el campo de batalla.

Gamio lo considera "quizá el mejor batallón de que dispuso Lima para su defensa en 1881", entre otras razones por la calidad de su tropa. Semejante es el parecer de Layseca en su testimonio vertido en *La Crónica* del 15 de enero de 1928, reproducido por Linares (2011):

> Yo – prosigue el señor Layseca – con la clase de subteniente de la cuarta compañía, fui también fundador de ese cuerpo del ejército, el cual, sin pretensión alguna, era el mejor de los organizados para la defensa de Lima

> en los días nefastos de la toma por los soldados de Chile. No solo por el efectivo de que disponía aquella unidad, sino también por la calidad de los jefes y oficiales que la mandaban y de los soldados; lo más florido de la juventud chalaca, llenos todos del espíritu de guerra, afanosos de dar su sangre por mantener siquiera por algún tiempo, incólume la ciudad que los vio nacer; a más de los voluntarios, contaba la unidad mencionada, con 200 prisioneros peruanos que fueron canjeados después de las batallas de San Francisco, Pisagua y Alto del *Alianza* y algunos de la Guarnición del *Huáscar*; hombres que habían ya recibido el bautismo de fuego, cuando la lucha en sus principios se mostraba más enconada; contábanse, además de las fuerzas formadas por los "cabitos", muchachos de la Escuela Militar de Chorrillos quienes, en las rudas campañas del sur, mostraron el empuje de sus corazones, cuando combatían fieramente, mandados por el coronel Víctor Fajardo, Llosa, Morales Bermúdez y otros, que conquistaron la corona del heroísmo, ante un ejército muchas veces superior, en efectivo, en preparación y en condiciones de confort.

Los cabitos habían estado en el Lima Nro. 8, comandado por el Teniente Coronel Remigio Morales Bermúdez precisamente. Siendo que el Lima había ocupado el Arsenal y que su estandarte pasó al Guarnición de Marina, es lógico que los cabitos se incorporasen a este cuerpo. Lo que llama la atención es que ni Gamio ni Layseca se refieran a la columna Constitución (salvo tácitamente Layseca cuando menciona a "algunos de la guarnición del *Huáscar*") pero sí al cuerpo de artillería de plaza, a pesar de que el documento que cita Carvajal no lo refiere como la base del Guarnición de Marina sino que asigna tal función a la columna Constitución. Quizá la columna Constitución estuvo encargada también de custodiar las baterías del Callao así como custodió las de Arica con los que habían estado embarcados en la fragata *Independencia*.

En cuanto al batallón Guardia Chalaca, Carvajal (2013) refiere que fue creado en setiembre de 1880 como batallón de la Reserva, pero "sólo en forma nominal". Recibió tal nombre el 27 de noviembre de 1880, anteriormente no tenía nombre; el Capitán de Puerto del Callao había propuesto que se llamara Columna Naval Contralmirante Miguel Grau. En dicha fecha fue nombrado su jefe el Capitán de Fragata graduado Carlos Ramón Arrieta Mispireta (con el rango de Coronel

provisional). Tenía al menos cinco compañías, pues Ortiz (1996) refiere que la cuarta y la quinta se quedaron en Lima con el Sargento Mayor Enrique Oyanguren días antes de la batalla de Miraflores. "Se le dotó de armamento anticuado, fusiles Minie o Chassepot de aguja", escribe Ortiz. A decir de Carvajal (2013) "estaba formado con el personal de matriculados del puerto, lancheros, pescadores y chalacos que habían sido reclutados para la defensa de Lima". No parece coincidente que apenas dos días después de que este batallón recibiera su nombre, Astete emitiera un decreto de organización de la reserva del Callao, que reproduce Ahumada Moreno (1982), decreto según el cual los varones de 16 a 60 años ("sin distinción de condiciones, clase o empleo") se ejercitarían diariamente del mediodía a las 4 de la tarde; tenían tres días de plazo para "reconocer jefe y capitán". Es comprensible que el Guardia Chalaca tuviese armamento anticuado, pues la reserva organizada por el decreto recién mencionado ni siquiera se llegó a armar. Así, el 27 de diciembre de 1880 Astete mandó un telegrama a Pedro José Calderón (Ministro de Relaciones Exteriores), que reproduce Ahumada Moreno (1982), en el que entre otras cosas avisa lo siguiente: "Reserva 900 hombres sin armas".

Veamos ahora la participación de las fuerzas navales en la batalla de San Juan (13 de enero de 1881). En el parte elevado el 9 de febrero de 1881 por el Comandante General de las baterías de Chorrillos y Miraflores, Coronel Arnaldo Panizo (en Panizo, 1936), leemos que tenía el siguiente personal en las baterías del primero de ambos lugares: 55 reclutas de Junín (que le habían sido remitidos el 11 de enero), 52 artilleros, 36 matriculados y 6 marineros. La distribución era la siguiente: en la batería Mártir Olaya había 47 artilleros y 5 marineros; en la batería Marcavilca había 21 matriculados comandados por el Capitán Nicanor Luque; y en la batería Provisional había 15 matriculados, 5 artilleros y 1 marinero. Los 55 reclutas de Junín únicamente acarrearon municiones. Las armas menores eran escasas, apenas 40 rifles Rémington con 3000 cartuchos para todo aquel personal.

Por su parte, Cassaretto y Castro (2022) aclaran que la batería Mártir Olaya tuvo tres cañones de grueso calibre, el pequeño cañón Malcriado, un obús y una ametralladora; la batería Provisional tuvo dos cañones; y la batería de Marcavilca dos cañones y una ametralladora. La ametralladora

de Marcavilca se había recibido en la misma madrugada del 13 de enero y el obús el 12 de enero; la batería Provisional, como su nombre lo indica se improvisó a último momento con cañones provenientes del *Rímac*, por lo cual no contaba con protección para sus artilleros. Según el parte de Panizo, en la batería Mártir Olaya dos piezas montadas en una plataforma podían ofender al valle y al mar, mientras otras dos piezas –la de mayor calibre y el *Malcriado*– apuntaban solamente al mar; la protección era mínima, apenas unas pocas filas de sacos de arena que solamente cubrían media pierna. La batería Provisional tenía sector de tiro hacia la bahía y hacia los caminos que de San Juan y Villa iban hacia Chorrillos, no era visible desde el mar por el lado de La Herradura o La Chira. A su vez, la batería Marcavilca, tenía un vasto sector de tiro: "Desde su cima se domina y defiende, no sólo la caleta nombrada [*La Chira*], sino todos los arenales limitados por el valle y el más recóndito repliegue, en todas las direcciones de un círculo y a una inmensa distancia". Fueron colocados en ella cañones pequeños para ofender al enemigo a larga distancia e impedir un desembarco en La Chira; una división del Ejército debía impedir que la infantería chilena la tomase y desde tal posición anulara con fusilería a las otras dos baterías.

A las 5:30 del 13 de enero de 1881 Panizo tuvo aviso del inicio de la batalla y fue a la batería Mártir Olaya, donde "jefes, oficiales y tropa se encontraban en sus puestos, listos para el combate y animados del mayor entusiasmo y decisión, esperando el momento de la prueba" (en Panizo, 1936). En la batería Marcavilca se inutilizaron la ametralladora y un cañón; el único restante disparaba unas veces contra los buques enemigos y otras contra los regimientos chilenos que procuraban ascender. Desalojado ya el Ejército de sus posiciones en la línea desde San Juan hasta la Chira, "los fuegos se rompieron con los mejores resultados" en la batería Provisional. Leamos a Panizo (en Panizo, 1936):

> La caballería e infantería enemiga, parte en guerrilla, perseguía a una considerable fuerza nuestra que, a las órdenes del Sr. Coronel don Miguel Iglesias, venía en retirada y trataba de organizarla al pie de una huaca que domina el camino indicado, cerca del panteón; los fuegos de la batería desalojaron al enemigo apostado y sus guerrillas; y el Coronel Iglesias con sus tropas ya organizadas, emprendió un nuevo ataque y recuperó, a viva fuerza,

sus perdidas posiciones, de las que más tarde volvió a ser desalojado por las reservas del enemigo y por falta de tropas de refresco que lo protegiesen. Durante todo este tiempo, la artillería enemiga nos hacía un nutrido fuego, cuyos proyectiles caían sobre nuestra posición; allí se hallaba presente el Sr. Contralmirante D. Lizardo Montero. En estos momentos recibí aviso del Mayor Haza de que parte de la escuadra enemiga aparecía frente a la batería Mártir Olaya; en el acto marché a ese punto, llegando en circunstancias de que este jefe con el cañón de 500 libras rompía los fuegos sobre la cañonera *Pilcomayo* y la lancha *Toro*, que ya disparaban también sobre esta batería. Como una hora duró este pausado cañoneo, sin producir resultado alguno, retirándose en seguida dichos buques, para no aparecer más; eran las 8 a.m.

Un despacho cablegráfico chileno para *El Mercurio* enviado desde la Chira el mismo 13 de enero de 1881 y reproducido por Ahumada Moreno (1982) dice sobre la participación de su escuadra algo parecido, aunque agrega los disparos de ametralladora:

El *Blanco*, el *Cochrane*, la *O'Higgins*, la *Pilcomayo* y el *Itata* presenciaron todo el combate, desde el Sur del Morro Solar, casi sin tomar parte.– Sólo el *Cochrane* y la *O'Higgins* hicieron, a las 8 A. M., siete u ocho disparos contra las trincheras enemigas del Morro Solar, y la lancha a vapor del *Blanco* muchos tiros de ametralladoras contra las tropas del mismo Morro.

Continuemos con el parte de Panizo (en Panizo, 1936):

La artillería enemiga, dueña de las magníficas posiciones que había tomado en San Juan y Villa, nos hacía fuertes descargas sobre las baterías, que eran contestadas vigorosamente, sosteniendo un cañoneo de más de dos horas, que nos causó algunas víctimas; mientras tanto, el enemigo, entrando por el camino últimamente abierto, entre San Juan y Chorrillos, trataba con fuerzas de infantería y caballería en número considerable, de apoderarse de esta villa.

En la Escuela de Clases había un Batallón nuestro que les hacía fuego, y en el camino que de este edificio conduce al Barranco, se reorganizaba también otro Batallón nuestro.

En el acto hice dirigir los fuegos sobre el enemigo, con tan buen efecto, que por tres veces fue rechazado hasta la embocadura del citado camino. En

este largo intervalo de tempo, ambos batallones se replegaron al Barranco.

En este momento y con gran sentimiento, vi que condujeron herido, en una camilla, al valiente Capitán de artillería D. Nicanor Luque; tenía una pierna rota. Me dijo que Marcavilca quedaba resistiéndose bajo buenos auspicios; que habiéndose inutilizado el montaje de la única pieza Clay que quedaba, había tenido que desmontarla y cambiarle la cureña de la que antes se había descompuesto, y que al ser herido, quedaba al mando de dicha pieza el Subteniente Álvarez Calderón, perteneciente al Batallón Ayacucho Nº. 5.

Serían las 12 y 30 m., cuando conocí que los momentos eran, cada vez, más difíciles; que no contaba con fuerza alguna de infantería para defender mis posiciones, y que la batería de a 32 [Provisional] la batían crudamente. En estas circunstancias, mandé a mi Ayudante, Subteniente D. Gerardo Soria, fuese a buscar a S.E. el Jefe Supremo y le hiciera presente nuestra situación y a necesidad que tenía de fuerza de infantería para la defensa y sostén de mi puesto. Largo rato después, dicho oficial trajo la noticia de que S.E. se había marchado a Miraflores, donde se había replegado el Ejército, y que el enemigo estaba cerca de la población.

Desde las primera horas de la mañana, y careciendo de puesto en la línea, se hallaban a mis ordenes 30 hombres armados con Remington, y con muy pocas municiones, pertenecientes a la Sección de Ingenieros del Ejército del Norte a las órdenes del Capitán don Fabio Rodríguez, con unos cuantos subalternos más; les hice repartir municiones, en número suficiente, y unidos a unos cuantos dispersos de distintos cuerpos, que habían ido replegándose a la batería los hice desplegar en guerrilla, a fin de poder batir, aunque a pecho descubierto, las avenidas más importantes de la posición.

La ametralladora Clayton [en la batería Mártir Olaya], se había inutilizado a los primeros disparos; el Mayor Haza, que personalmente manejaba esta arma tuvo al fin que abandonarnos y hacerse cargo del obús de a 12, de campaña, para batir, ya de cerca, al enemigo, cuya infantería había ocupado las avenidas del malecón y la que desemboca al camino de zig-zag que conduce al Morro.

La batería Provisional, había sido tomada, a sangre y fuego, por falta de infantería que la protegiese; la división de Marcavilca, dominada por el enemigo, dejaba su posición y descendía, precipitadamente, parte por la pendiente situada entre su posición y la batería Provisional, hacia la población, y el resto por encima del Morro [Salto del Fraile], con la misma dirección. El

enemigo había coronado Marcavilca, y, en guerrilla, hacía fuego sobre dicha división, impidiendo que se reorganizase, haciéndole infinitas bajas.

Los artilleros de nuestras baterías, eran diezmados, al extremo que los jefes y oficiales de esta Comandancia General, así como los de las baterías, servían desde entonces en las dos piezas Parrot que, junto con el obús de a 12, eran las únicas que batían con metralla al enemigo, que, instante por instante, arreciaba más sus fuegos y nos encerraba casi en un círculo, pues no teníamos más parte libre, que las ásperas pendientes que conducen a la playa.

En estos momentos, caían heridos el Coronel de Artillería D. José Ruesta, que valerosa y espontáneamente había solicitado un puesto en el combate, y el valiente Teniente del arma, don David León.

Desde ese momento, la situación se hizo insostenible. Cien hombres, más o menos, sin parapeto ninguno, casi agotadas sus municiones, y sembrado el campo de muertos y heridos, con que se tropezaba a cada paso, eran impotentes, a pesar de su valor, para combatir con numerosísimas fuerzas, que por todas partes nos asediaban. En tales condiciones, llamé aparte al Mayor Haza y le ordené que, personalmente, prendiera fuego a una mecha de duración, de que, anteladamente, se había dotado al polvorín; la orden fue obedecida, inmediatamente; al tropa se apercibió de ello antes de tiempo, y sin esperar mis órdenes, para retirarnos unidos, pues la mecha nos daba tiempo suficiente, y alarmada con el peligro, que suponía inmediato, sin que yo ni los jefes y oficiales que se hallaban a mi lado lo percibiésemos, en su veloz retirada nos precipitaron de la pendiente hasta la playa, en donde algunos quedaron víctimas de su temeridad.

Aquí leamos lo que dijo el hijo del Coronel Arnaldo Panizo, el Coronel Vidal C. Panizo, en su disertación pronunciada el 18 de enero de 1936 y publicada dicho año por la Sociedad de Fundadores de la Independencia:

El otro hecho heroico, fue el de un matriculado de Chorrillos, que servía en las Baterías el Morro. Se apellidaba Barrón.

Este marinero, valeroso, en el momento en que la tropa se precipitó; al ver que se había dado fuego a la mecha que debía hacer volar el Polvorín y, junto con él la tropa enemiga que se hallaba cerca, quedó en el interior del cuartel de las Baterías (una barraca de madera). Imposibilitado de salir, cerró la puerta, la atrancó con cuanto objeto halló a mano, y por una de las

> ventanas comenzó a disparar contra los enemigos. Durante largo rato, se batió furioso, hiriendo o matando a cuantos podía; y cuando ya no tuvo a su alcance más munición, abrió la puerta y lanzó sobre los chilenos una lata de kerosene a la que había prendido fuego. El efecto de la explosión, fue espantoso, pues ella sembró el terreno de fragmentos de cuerpos humanos. Al fin, este hombre, herido mortalmente, fue tasajeado, materialmente, por los corvos de los soldados enemigos, hasta ser hecho pedazos.
>
> Esta acción fue presenciada por dos oficiales, cuyos nombres no tengo en la memoria, que al precipitarse la tropa con algunos jefes y oficiales hasta la playa, se hallaban algo alejados y pudieron ocultarse en una ondulación del cerro, fuera de la línea de fuego, y esto les permitió ser testigos del heroísmo de Barrón.
>
> El Alférez Beúnza, a quien ya he nombrado, algunos años después, escribió un artículo, en que dio a conocer este hecho, porque si mal no recuerdo, creo que fue su hermano, Belisario, uno de aquellos oficiales a que me he referido.

Sigamos ahora con el parte del Coronel Arnaldo Panizo (en Panizo, 1936):

> No sin algunas contusiones, pudimos emprender la retirada, en medio de la tropa dispersa, por el canto de playa, con dirección a Miraflores, a replegarnos a la batería Alfonso Ugarte, también dependiente de esta Comandancia General; pero, desgraciadamente, el enemigo nos cortó la retirada, haciéndonos algunas víctimas más, y tomándonos prisioneros pocos momentos después.
>
> Al terminar este Parte, no puedo menos que manifestar a US. el patriotismo, valor y entusiasmo con que han llenado su deber, durante la batalla, todos los señores jefes, oficiales y tropa que constan de las relaciones acompañadas a los Partes de los señores jefes de las baterías a mis órdenes, así como el cirujano y sus subordinados.

No todos los que servían en las baterías de Chorrillos a cargo de Panizo murieron o cayeron prisioneros. Decimos esto pues Ortiz y Castañeda (2007) refieren el caso del iqueño Manuel Salas Rangel, cuya participación como voluntario el 2 de mayo de 1866 ya hemos referido. Estallada la Guerra con Chile, sentó plaza de marinero en el *Limeña*;

después ascendió a artillero de preferencia. Pasó al *Rímac* (setiembre de 1879) y al *Atahualpa* como primer mayordomo (abril de 1880). Participó en la defensa del Callao y el 13 de enero de 1881 combatió a órdenes de Panizo en el Morro Solar (¿tal vez el Salto del Fraile?). Dos días después combatió en la batería Alfonso Ugarte durante la batalla de Miraflores; este dato, como los anteriores, lo proporcionan Ortiz y Castañeda. Ya fuera que Panizo lo considerase dentro de los marineros o de los artilleros, lo importante es que estuvo presente en la acción, en ambas batallas.

Asimismo concurrió a la batalla del 13 de enero de 1881 en las baterías fijas de Chorrillos sin tampoco caer prisionero el veterano Alférez de Artillería de Marina José Guerrero. Según Castañeda y Ortiz (2007), había iniciado su servicio en la Marina en 1842 como marinero de la corbeta *Yungay*; en 1843 ascendió a guardián y en agosto de 1844 fue desembarcado de la corbeta como todos los tripulantes de la escuadra embargada en Islay por los buques británicos. En 1848 era guardián del *Guise* y cuando la toma de Cobija (1853, durante la tensión con Bolivia) era segundo contramaestre del *Rímac*. En la fragata *Callao* participó en la expedición al Ecuador (1858-1859). En esas circunstancias (8 de enero de 1859) pasó a la Plana Mayor como alférez de Artillería de Marina, según se aprecia en la *Memoria de Guerra y Marina* de 1864. En 1862 le dieron el mando del pontón *Simetría*, apuntan Ortiz y Castañeda. En las vísperas de la Guerra con Chile se hallaba en condición de indefinido, pues el 1 de marzo de 1879 el Contralmirante De la Haza ofició al Director de Marina para llamar al servicio a siete oficiales indefinidos entre los que figura el "alférez de artillería José Guerrero", según Carvajal (2004). El mismo autor refiere que con fecha 8 de mayo de 1879 el "Artillero de Marina José Guerrero" era ayudante de la Comandancia de Arsenales, que estaba a cargo del Capitán de Navío graduado Miguel Ríos. Una lista de jefes y oficiales de las baterías fijas de Chorrillos presentes en la batalla del 13 de enero de 1881 firmado por el Sargento Mayor Manuel Hurtado y Haza el 8 de febrero de 1881 muestra la presencia del Alférez de Artillería de Marina José Guerrero como agregado, perteneciente a la sección de ingenieros del Ejército del Norte. Otra lista firmada por el mismo Hurtado y Haza (en Panizo, 1936) en igual fecha registra a los jefes y oficiales de dichas baterías que cayeron prisioneros en la batalla del 13 de enero de 1881: en ella no

figura Guerrero, así que de algún modo evitó caer en manos chilenas.

La esforzada y heroica actuación de las baterías peruanas instaladas en Chorrillos se comprueba en la relación anónima de un jefe chileno que reproduce Vargas Ugarte (1970):

> La lucha era ardua, era horrorosa, nuestras bajas se habían centuplicado en un momento, a causa del nutrido fuego de ametralladora y de rifle que los cholos hacían de flanco a los nuestros, desde un fuerte del Morro Solar que miraba al valle y que estaba hacia el lado de Chorrillos.

Por el hecho de que miraba al valle podría tratarse de la batería Provisional, aunque no tenía ametralladora ¿Tal vez alguna ametralladora o algunas ametralladoras de las unidades de artillería de campaña se desplazaron a la batería Provisional? De lo que no queda duda es que la resistencia fue porfiada. Sigamos leyendo al jefe chileno anónimo (en Vargas Ugarte, 1970):

> La jornada se iba haciendo a cada instante más cruenta y difícil; pero un momento después comenzaron a llegar los vencedores de los demás morros, aunque sin orden de formación, a reforzar a sus compañeros: llegaban del Atacama, del 2.º de línea, del Talca, del Colchagua, de la Artillería de Marina, y, con el empuje común, en un instante cayeron en nuestro poder todas las fortificaciones enemigas con sus cañones y ametralladoras, excepto las del Morro Solar, que seguirían fusilándonos
>
> Tras de cada triunfo quedaba siempre otra batalla; y esta tenía que ser más tremenda que las precedentes, porque los combates, a pesar del triunfo, siempre debilitan la fuerza; la debilitan por las bajas, por los rezagados, por el cansancio, por la extenuación.
>
> Cinco horas y media de combate incesante y de disputar, palmo a palmo, el terreno y sus fortalezas el enemigo.
>
> Encontróse, por fortuna, un cajón con cuarenta tiros de artillería de montaña, los cuales fueron traídos y aprovechados inmediatamente, disparándolos sobre el enemigo. Pero a las once no había ya con qué disparar por nuestra parte… Y por la misma razón el enemigo arreciaba, centuplicaba sus fuegos con vehemencia desesperada.
>
> Entonces nuestra artillería, que estaba siendo inútilmente fusilada, se

retiró hacia un bajo, y, por algunos de nuestros soldados, se murmuró la desconsoladora palabra derrota…, que tuvo origen en los labios de una mujer. Los peruanos, que no perdían movimiento a sus adversarios, notaron alguna confusión en nuestras filas y que nuestros fuegos eran sumamente débiles; comprendieron el agotamiento de municiones, y en el acto mandaron una fuerza de Chorrillos que viniera a flanquearnos por el bajo; en tanto que de las alturas empezaban a descender también hacia los chilenos…

¡El momento era verdaderamente supremo!

… Iba a comenzar una lucha tremenda y desigual, casi imposible para los nuestros. Las fuerzas enemigas se habían concentrado al elevado cerro dominante de todos los demás; y acordonadas en sus alturas, y atrincheradas en derredor del fuerte de que he hecho mención, hacían un fuego de fusilería, de ametralladoras y de cañones, verdaderamente terrible, sobre los bravos rotos, que no tenían por dónde avanzarlos, a no ser con sacrificios que, en aquellas circunstancias, eran físicamente imposibles.

La brigada de artillería del mayor Gana, que tan grandes servicios había prestado durante la batalla, cambiando varias veces de posiciones y enviando a puñados la muerte y el destrozo a las fortificaciones enemigas, se había colocado en una altura al lado de las trincheras últimamente conquistadas. Estaba, puede decirse, a tiro de rifle del fuerte peruano, y empezó a batirlo con el mismo acierto y pujanza de siempre.

Pasó una hora, otra hora, y el tiroteo no cesaba un instante. Ni la fusilería ni artillería enemiga pagaban sus fuegos, ni los nuestros disminuían un punto la viveza de los suyos. La mortandad era notable en nuestras filas, y especialmente el número de heridos. Todo esfuerzo parecía imposible para hacer ceder a los peruanos: veían desde la altura que nuestro ejército estaba adueñado hasta de sus penúltimas posiciones y trincheras, pero eso no les persuadía de la inutilidad de la resistencia, ni les aconsejaba ahorrar sacrificios estériles.

Por fin llegó para los nuestros un momento de inquietud. Las municiones de la artillería se habían agotado, y esta, obligada a apagar sus fuegos por falta de elementos, tuvo que quedar en silencio.

Los ayudantes del valiente e impertérrito coronel Lynch se desplegaron en todas direcciones, en demanda de municiones de artillería y de rifle, puesto que aquellas se habían concluido y estas amenazaban también extinguirse.

No podía suceder de otra manera, que ya eran las diez y media del día, y se había peleado sin descansar un minuto, desde las 4.55 de la mañana.

No solamente en las baterías fijas de Chorrillos se dejó sentir la presencia naval durante la batalla del 13 de enero. En el parte elevado por el General Pedro Silva, Jefe de Estado Mayor General, que reproduce Ortiz (1996), se afirma que en el sector izquierdo de las colinas de Santa Teresa había ocho cañones de montaña a cargo del Sargento Mayor Ramón Dañino, entre ellos "dos pequeños cañones de acero sistema Soulsby, de retrocarga construidos en la factoría de Bellavista". Aunque estos cañones los operaba personal del Ejército, eran un aporte de los operarios de la Factoría Naval, donde Jorge Soulsby, "era el superintendente de la factoría de Bellavista quien supervisó la construcción de los cañones diseñados por el ingeniero mecánico José Francisco Maticorena", según apuntan Cassaretto y Castro (2022). Recordemos que Soulsby había sido segundo maquinista en 1862, como hemos visto en el capítulo 2. Como Wilkins y Mac Mahon en el mar, Soulsby mantuvo en tierra coherencia con su larga trayectoria de servicio al Perú. La construcción de dichos cañones se había comenzado a gestionar en febrero de 1880 pero no fue hasta el 27 de diciembre de 1880 que se comunicó que al día siguiente estarían listos. Cassaretto y Castro consideran indudable la participación de Soulsby "en la supervisión de la construcción y pruebas de las piezas" y su colaboración en el proceso; Soulsby tenía experiencia pues en 1875 había diseñado la conversión de un cañón Blakely de 12 libras de avancarga a retrocarga.

Distinto fue el caso de la batería rodante, que sí estuvo operada por personal naval. Yábar (2001) refiere que tuvo cuatro cañones pequeños y estuvo al mando del Capitán de Fragata Leandro Mariátegui. El testimonio de Cáceres (1924) comprueba la participación de dicha batería rodante en la batalla del 13 de enero de 1881; cuenta en sus *Memorias* que por orden del General Silva tomó 400 hombres y los condujo de Miraflores a Chorrillos en apoyo de Iglesias. De camino, en Barranco, se topó con Suárez y recibió aviso de este de que ya Iglesias había caído prisionero y que las fuerzas peruanas se habían replegado de Chorrillos, estando combatiendo los chilenos entre sí, dedicados al saqueo y al vandalismo. Cáceres prosiguió su marcha y llegó a Chorrillos a la una de la tarde:

> No obstante, y tomando las precauciones convenientes, penetré en Chorrillos, y en las primeras calles encontré un grupo de soldados enemigos, los

> cuales ataqué e hice huir; pero a poco fui acometido por fuerzas superiores que pretendían flanquearme, cortándome el camino de retirada, lo cual impidió oportunamente el capitán Mariátegui, que llegó en esos momentos, conduciendo un cañón montado en la plataforma de un carro, y les hizo un sostenido y certero fuego. De esta manera pude contener el empuje de las numerosas tropas enemigas que llegaban. Mas, comprendiendo lo inútil que sería seguir combatiendo sin esperanza de recibir refuerzos y con soldados que me inspiraban poca confianza, resolví regresar a Miraflores, convencido del fracaso completo de nuestros esfuerzos y profundamente apenado de las desgracias del Perú.

Aparentemente en esta batería rodante de Miraflores, que incursionó hasta Chorrillos, estuvo el maquinista Mesones Burga, pues Castañeda y Ortiz (2007) refieren que combatió tanto el 13 como el 15 de enero de 1881. Sin embargo, veremos que su participación el 15 fue en la otra batería rodante, la de la Encalada; por lo cual las posibilidades serían que se hubiera cambiado de una batería rodante a la otra o que el 13 hubiera estado en algún otro destino.

Asimismo, el nadador Paul Boyton (1892) afirmó en su autobiografía haber estado presente en la batalla al lado del Coronel Timoteo Smith; ya que líneas antes afirma que tras hundir su embarcación se había unido al Ejército con sus torpedistas, es probable que su equipo torpedista se batiera junto con él. En la entrevista que concediera al *Washington Post* en mayo de 1881, reproducida por Odlum (1885), afirma que se unió a las fuerzas que defendían Chorrillos y que tuvo que replegarse a Miraflores debido al bombardeo enemigo durante la batalla.

Del lado peruano hubo 15 500 hombres disponibles según Silva (en Ortiz, 1996), pues excluye a unidades que estuvieron fuera del campo de batalla y al personal de las fuerzas irregulares y de administración que estuvieron en parte desarmadas y en parte armadas con armamento obsoleto. Pero no incluye ni a los 700 de artillería de campaña, ni a los 150 del escuadrón Escolta, ni a los 150 de ingeniería, ni a los 149 de las baterías fijas de Panizo, sumando todo lo cual tendríamos alrededor de 16 800. Los cañones del lado peruano fueron 104, según Cassaretto y Castro (2022), lo que incluye los 9 de las baterías fijas a cargo de Panizo; hubo no más de 20 ametralladoras en la línea de batalla según el parte de

Silva, a las que deben sumarse las 2 a cargo de Panizo. El General Marcos Maturana, Jefe de Estado Mayor chileno, afirma que las fuerzas chilenas tuvieron 23 000 hombres y que se enfrentaron a 25 000 "hombres de las mejores tropas del Perú, provistos de un abundante y valioso material de guerra, en el que se contaban más de 100 piezas de artillería entre cañones y ametralladoras", según su parte que reproduce Ahumada Moreno (1982). Las fuerzas invasoras constaban de 24 446 hombres, según Ortiz (1996), dentro de los cuales había 1392 de caballería y 1250 de ingeniería; no figura la cantidad de artilleros. A ellos habría que sumar los 658 chinos de las haciendas de los valles del Sur encabezados por Quintín Quintana que refiere un testimonio chileno citado por Vargas Ugarte (1970), lo que daría un total de 25 104, sin contar los artilleros. Por cierto, Barros Arana, citado por Caivano (1979), dice que los chinos eran más de 1000 y Paz Soldán (1884) los eleva a más de 3000. Cassaretto y Castro (2022) citan a Mellafe, quien da la cifra total de 25 055 chilenos; dichos autores precisan que contaron con 77 cañones, mientras Ortiz (1996) refiere 76 cañones y 10 ametralladoras. A su vez, Dellepiane (1965) calcula alrededor de 30 000 chilenos y de 1000 chinos; sobre los primeros afirma que, considerando las unidades con sus efectivos completos, eran 25 100 de infantería, 1500 de caballería y 2430 de artillería (con 80 cañones y 8 ametralladoras), más los servicios y otros. Dellepiane calcula las bajas en alrededor de 6000 peruanos y 4000 chilenos; y afirma que en el Morro los chilenos solamente hicieron 280 prisioneros. Según el ministro chileno José Francisco Vergara, citado por Markham (1922), los chilenos tuvieron 2000 bajas; Markham refiere que murieron unos 4000 peruanos, y que el combate de chilenos contra chilenos (entregados a los excesos) en Chorrillos dejó no menos de 400 muertos. Mason (1883) consigna 3000 bajas chilenas y 8000 peruanas, divididas las últimas en 1500 muertos, 2500 heridos y 4000 prisioneros. Basado en Ahumada Moreno, Ortiz (1996) apunta que las bajas en la jornada del 13 de enero de 1881 fueron unos 4000 muertos y 1500 prisioneros peruanos, frente a 797 muertos y 2513 heridos chilenos. Sin embargo, en vista del relato del jefe anónimo, resulta dudoso que tan porfiada resistencia por tantas horas no produjese más que 797 muertos. Otro dato que apunta en el mismo sentido lo hallamos en el testimonio del marino británico De Lisle (2022):

> Los regimientos Atacama y Coquimbo atacaron el Morro, asistidos para este momento por la artillería que disparaba desde Surco. El regimiento Chacabuco podía retirarse, pero, contando con el refuerzo del regimiento Chiclano [*sic*], atacó el reducto a punta de bayonetas. Los Atacamas perdieron casi la mitad de sus hombres. El Coquimbo, más del 40%. La fuerza, 22 de los 35 oficiales. La subida al Morro era tan empinada que los Atacamas tuvieron que descansar durante 20' (minutos) bajo fuego para tomar un respiro antes de entrar. Y en un momento fueron incapaces de avanzar. Una Gatling en posición tenía la distancia precisa y barrió con ellos tan pronto como se mostraron sobre la cresta. Un puñado de hombres subió por el lado del Morro que daba al mar y alcanzaron a ubicarse sobre la ametralladora, dispararon contra la dotación, esta huyó y ellos ganaron las alturas.
>
> Había cajas de municiones tiradas por todas partes, muchas de ellas sin abrir. Había también pilas de caballos y mulas muertos. Las trincheras estaban repletas de muertos peruanos en su interior y por afuera de chilenos que habían valerosamente atacado los reductos y habían caído, muchos de ellos en el glacis.

Si fue una Gatling entonces se trataba de una ametralladora de los batallones de artillería de campaña. En todo caso, tanto en las baterías fijas de Chorrillos como en la batería rodante del ferrocarril, el personal naval demostró entrega y eficiencia desde el inicio de la batalla en la madrugada hasta su conclusión en la tarde de aquel 13 de enero. Si Panizo dice en su parte que al emprender la retirada le quedaban alrededor de 100 y siendo el total de sus subordinados 149, tenemos que habían caído alrededor de 50, una tercera parte de sus hombres; de los 36 matriculados y 6 marineros que combatieron bajo el mando de Panizo sabemos de la inmolación del heroico Barrón, pero suponiendo la misma proporción de un tercio, es probable que otros 11 matriculados y 2 marineros hubieran caído.

Para la batalla de Miraflores, la participación naval fue mucho más numerosa pues se sumaron los batallones Guarnición de Marina y Guardia Chalaca, además de los artilleros navales de las baterías rodantes y las baterías fijas. Casi hasta llegó a ser determinante. Según el testimonio de Gamio (1943), el 13 de enero oyeron en el Callao el cañoneo de la batalla de San Juan; todos en el Guarnición de Marina exigían ir a la

línea, "poco faltó para que el batallón se insubordinara ante la idea de no ser conducido al campo de batalla". Layseca (en Linares, 2011) lo corrobora y afirma que les parecía que los habían olvidado. A las 11:30 les ordenaron desplazarse a Lima, coinciden ambos. Desembarcaron del tren en la estación Desamparados algo después de la 1 de la tarde, apunta Gamio. Sigamos el relato de este:

> Dos horas largas permanecimos en la estación sin que nadie atinara a darnos orden de marcha. Sólo después de las tres sonaron las cornetas y tambores del batallón y en medio del mayor entusiasmo desfilamos a pie por el centro de la ciudad tomando la dirección de la portada de Barbones para desde allí continuar a la hacienda Vásquez. Llegamos a esta última cuando ya caía la tarde" ["en las primeras horas de la noche", según Layseca].

"Momentos después, marchaba al lado nuestro el bizarro batallón Guardia Chalaca, formado por la más brillante juventud del Callao", narró Layseca tras referir el inicio de la marcha desde Desamparados. Fue en Vásquez donde tuvieron noticia de la derrota de San Juan, según Gamio. Ya de noche partieron a Miraflores, donde llegaron a medianoche: "El batallón estaba rendido de cansancio y de hambre. No habíamos probado alimento desde nuestra salida del Callao. En Miraflores no nos habían preparado rancho: felizmente descubrimos unos carros cargados de galletas sobre los cuales nos precipitamos". Así lo dice Gamio y similarmente Layseca.

Desde un potrero en que acamparon fueron testigos del incendio de Chorrillos, el que los "excitaba a la pelea" en vez de abatirlos. Lo que sigue en el relato de Gamio (1943) reviste gran interés por relacionarse con un tema debatido:

> En estos momentos supimos que se había resuelto que atacáramos a los chilenos que se hallaban en gran desorden en las calles de Chorrillos y entregados a todos los excesos. El "Guarnición de Marina" debía ir a la cabeza de esa expedición y avanzamos llenos de entusiasmo cuando a las pocas cuadras de marcha recibimos orden de detenernos y luego la de regresar a nuestras posiciones.

El testimonio de Layseca (en Linares, 2011) es más amplio y detallado al respecto:

> Se nos señaló para acampar, un potrero, desde el cual, con la angustia y el rencor en el corazón, podíamos percibir el resplandor siniestro del incendio de Chorrillos originado por las tropas chilenas; el pueblo ardía por tres partes. Mientras estábamos sumidos en la macabra contemplación de aquel espectáculo bárbaro, se nos presentó un industrial italiano, que había logrado fugar de la ciudadela incendiada. Este señor, nos refirió como, después de la entrada del invasor a Chorrillos, la soldadesca habíase entregado al saqueo más vergonzoso, arrasando cuanto a su paso encontraba, sin respeto alguno por las fuerzas de la civilización. Terminado el saqueo, siguió contando el italiano, los soldados se dieron a la bebida en forma desenfrenada, a punto tal, que los mismos jefes amedrentados, por temor de que sus secuaces se sublevaran y les hicieran daño, tuvieron que encerrarse en el rancho del general Pezet.
>
> La relación que hiciera este súbdito italiano, inspiró al entonces coronel Andrés A. Cáceres, lo mismo que al coronel César Canevaro, la idea de marchar al asalto y reconquista de Chorrillos, esa misma noche, penetrando a la ciudad, precisamente por los puntos en los cuales el incendio hacía estragos.
>
> Efectivamente, momentos después se comunicaba a la Guarnición de Marina, a tres cuerpos de reserva, a una fracción del batallón Jauja y a la Guardia Chalaca, para que se movilizaran, en plan determinado, sobre Chorrillos.
>
> Cuando recién las tropas habíanse puesto en marcha, la orden llegó a conocimiento de la superioridad, la que, quien sabe porque razón, mandó suspender la marcha y que las unidades volvieran a sus posiciones.
>
> Es indudable que, dado el estado de desmoralización en que se encontraba aquellas tropas invasoras durante la noche, nuestras fuerzas que conservaban su ecuanimidad, hubieran dado buena cuenta de aquellas, sin que en auxilio de las mismas, hubieran podido venir siquiera los buques de la escuadra, por efecto de la noche, que se presentaba oscura.

Dudamos de tal oscuridad pues el 15 de enero se alcanzaría luna llena, aunque cabe que el cielo estuviera tapado. Pero, en efecto, Cáceres en sus *Memorias* (1924) afirma haber tenido la iniciativa del proyecto; y agrega

que fue aprobado por Silva pero ulteriormente desaprobado por Piérola, según el cual solamente era una parte pequeña de las fuerzas chilenas la que se hallaba entregada a los excesos mientras la mayoría estaba formada en los alrededores de Chorrillos. Según Cáceres, más tarde se confirmaría que "era todo el ejército chileno el que se había entregado esa noche al más completo desenfreno". Dellepiane (1965), que publica por primera vez en 1931 su *Historia Militar del Perú*, estima que "no llegarían a un par de miles de hombres que no restaban capacidad combativa a las divisiones invasoras estacionadas sobre Chorrillos y San Juan, con la división Lynch en segundo escalón al pie del Morro". A medio siglo de distancia, funda su cálculo en el hecho de que "entonces, y aún ahora, los alcoholes almacenados en Chorrillos no alcanzan para embriagar a ese número de hombres".

El 14 en la mañana Piérola revistó al Guarnición de Marina y les expresó a sus hombres "la confianza que abrigaba en la revancha que tomaría el ejército peruano a cuya cabeza iría el batallón Marina, que sería dotado de un par de ametralladoras". Así lo dice Gamio y añade que se llenaron de entusiasmo y a las 11 de la mañana marcharon del potrero en dirección a Barranco, para cubrir el sector intermedio entre los reductos 1 y 2, con su derecha en la quebrada de Armendáriz. A juicio de Gamio eran "dignas de verse aquellas fisonomías pálidas, afiladas, con las narices destacándose", al contemplar las caras de los hombres del Guarnición de Marina. La inminente batalla "había impreso en todos los rostros el mismo sello". Se acercaron mucho en la mañana del 15 las tropas chilenas a pesar de haber un armisticio; las avanzadas podían escuchar algunas voces desafiantes de los oficiales chilenos, que eran contestadas. Luego llegaron del Callao 18 de los más de 20 hombres del Guarnición de Marina que habían quedado enfermos, "para tomar parte en el combate que a pesar del armisticio se juzgaba inevitable". Algunos ni podían sostenerse en pie e incluso así se batieron.

A su vez, Layseca (en Linares, 2011) relató lo siguiente sobre las horas previas a la batalla:

> Al amanecer del día 15 de enero, pactado el armisticio que debía expirar a las doce de la noche de ese mismo día, notamos que los buques de guerra, que habían fondeado muy cerca de la playa misma, abríanse a todo lo largo

de la costa, por lo que presumíamos que la batalla habría de generalizarse sobre nuestra ala derecha.

Justamente al mismo tiempo, observamos que las tropas chilenas, en columna cerrada, avanzaban sobre Barranco, introduciéndose en las chácaras Pacayar y Larrión, habiendo entre los que marchaban y nosotros, una distancia de ochocientos metros más o menos teniendo de por medio, la Quebrada Honda.

Como el armisticio de que se ha hablado más arriba, debía terminar en la media noche de aquel día, nos mantuvimos tranquilos, ocupando el batallón Guarnición de Marina la chácara Armendáriz, posición estratégica pues desde ahí dominábamos perfectamente todo el camino a Barranco.

Siendo esa situación, a las doce y media del día, los buques de la escuadra rompían los fuegos, el batallón de Marina se abría en guerrilla y se iniciaba el combate en todo nuestro frente.

Antes de pasar a la narración de la batalla, conviene establecer la organización de la línea. Había cuerpos de la Reserva en la línea de los reductos y además los restos de los batallones del Ejército. Estos últimos se dividieron en tres cuerpos de ejército, uno de ellos al mando de Cáceres, con 3602 hombres. Dentro de este cuerpo de ejército, que cubría el ala derecha del dispositivo de defensa peruano, estuvo el batallón Guarnición de Marina, con 524 hombres; junto con el 2º Canta y una batería volante, formaba la reserva de dicho cuerpo de ejército, reserva que sumaba 720 hombres según Silva (en Ortiz, 1996). Cáceres, en sus *Memorias* (1924), recuerda al "batallón Marina, chalaco, el mejor de todos, al mando del coronel Fanning". Aunque comandado por el Capitán de Navío Fanning, apenas iniciada la batalla cayó dicho jefe, afirma Gamio (1943), por lo que en la mayor parte de la batalla ejerció el comando el Coronel graduado Andrés Suárez, segundo jefe; por haber resultado herido este, durante la última hora asumió el comando el tercer jefe, Sargento Mayor José Antonio Sarrio. El Guardia Chalaca, con 300 hombres según el parte de Silva (en Ortiz, 1996), se halló en otro sector, cerca al reducto 3 y dentro de la segunda división del cuerpo de ejército comandado por el Coronel Belisario Suárez (con 2240 hombres); jefe de la división era el Coronel Lorenzo Iglesias, y la integraban también los batallones Ica Nro. 15, Ancash Nro. 25 y la columna de "artillería infantería" (sumaban 943 hombres).

Acerca de los comienzos de la jornada de Miraflores, Gamio recuerda lo siguiente: "La batalla estaba empeñada y a los pocos instantes, casi simultáneamente la escuadra chilena que previsoramente se había colocado en situación ventajosa en la bahía, ya descargaba sus bombas sobre nosotros". Más adelante, añade lo siguiente (Gamio, 1943):

> A la derecha del batallón el tercer jefe, mayor Sarrio, contagiaba a la tropa su valeroso entusiasmo tomando constantes disposiciones para la más activa ofensiva que esta efectuaba haciendo prodigios de arrojo en medio de una lluvia de balas. La tierra parecía hervir con el polvo que levantaban los proyectiles al caer en torno nuestro, diezmando nuestro efectivo.

Gamio evocó también el recuerdo de dos eximios tiradores: "Acertaban sus disparos, indicando a quien dirigían las punterías y daban siempre en el blanco".

Relata a su turno Layseca (en Linares, 2011), quien estuvo en la cuarta compañía:

> Bien recuerdo al sargento Meneses y al cabo Lucero, dos famosos tiradores que teníamos en nuestra compañía, quienes donde ponían el ojo ponían la bala, siendo cada disparo un seguro mensajero de la muerte para quien era tocado; bala disparada por cada uno de estos muchachos, era hombre que caía fulminado,

Leamos ahora el relato del Coronel José Manuel Pereyra en su carta al Sargento Mayor Alejandro Montani del 3 de setiembre de 1891 que reproduce Vargas Ugarte (1970):

> Empeñado el combate por nuestra derecha, a poco más de la una del día, fue rechazado vigorosamente el enemigo por las tropas de la defensa tras los reductos uno, dos, tres y cuatro. El enemigo se retiró en desorden diez minutos después, volvió al combate, haciéndose entonces más reñido aún el ataque. En tales momentos, entran al fuego, briosas y entusiastas, las tropas venidas del Callao. Los batallones Marina, y Guardia Chalaca, cargaron con tal ímpetu que el enemigo no pudo resistirlos y cedió el campo, replegándose en dispersión atolondrada sobre Chorrillos.

Téngase presente, como lo señala Ortiz (1996), que ambas unidades chalacas estaban en distintos sectores. El Sargento Mayor Alejandro Montani, citado por Gambetta (1982a), describe así la carga: "Movidos por el ardimiento que los dominaba, los bravos chalacos saltaron de sus parapetos y embistieron de tal suerte al enemigo cuerpo a cuerpo y amenazaron con tal furia la derecha chilena, que lograron esparcir espantosa confusión". Vegas (1973) explica el brillante desempeño del Guarnición de Marina: "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".

Retomemos la narración de Gamio (1943):

> Dos regimientos chilenos, creo que navales y el 2.º de línea se nos habían enfrentado. Los chilenos, dieron allí muestras de gran valor. Al avanzar aquellos regimientos que se parapetaron en unas tapias, algunos soldados, saltándolas, se adelantaban a los demás viniéndose como a estrellarse con nosotros, otros adelantaban a carrera para ganar unos pequeños médanos a unos 200 metros a nuestra oblicua izquierda, pero pagaron con la vida su audacia porque los buenos tiradores del "Marina" hacían disparos muy certeros. La tierra quedó en poco rato cubierta de cadáveres de esos bravos regimientos.
>
> Cayó herido nuestro capitán cajero, teniendo que retirarse a media batalla y se dispuso que uno de nosotros fuese a alcanzarlo para tomar la bolsa en que llevaba los fondos. Nadie quiso ir a buscarlo temiendo que se creyese fuera aquel un pretexto para alejarse de la línea de fuego.

¡Tal era el entusiasmo que no querían ni que se pensara en que podían dejar el frente! Con semejante ardor bélico se entiende que el enemigo fuese repelido dos veces, en lo que coinciden Gamio y Layseca (en Linares, 2011). Leamos ahora el relato del último:

> Diezmado el regimiento naval, fue reforzado por el segundo de línea y un resto del Atacama. Tal era el valor de estos hombres que formaban estas unidades que en pocos momentos, los soldados chilenos que avanzaban parapetándose tras las tapias y utilizan de todos los recursos de la naturaleza

> del terreno, bien pronto tuvieron que sembrar el campo con sus cadáveres. Sin embargo, el mayor número de enemigos restó fuerzas a nuestros valientes.
>
> Por dos veces, logramos rechazar, casi definitivamente, a los chilenos, a punto tal, que las embarcaciones que llegaron hasta muy cerca de la playa, hacían señales muy incesantes para que los chilenos volvieran a bordo, como único medio de librarse del estrago que hacían nuestras tropas en las filas de ellos.
>
> Desgraciadamente, estos ligeros éxitos, que hubieran llegado a una feliz terminación, viéronse bien pronto frustrados, pues, la falta de munición hizo que nuestros brazos sintiéranse indefensos.
>
> Al mandarse traer más munición, un equívoco o un error, hizo que nos trajeran munición Peabody, cuando lo que necesitábamos era Remington calibre 43. Escrito estaba que la planta chilena entraría en las calles de Lima, no ya por consecuencia de su valor, sino por las circunstancias que se acaba de enunciar.

Precisa Gamio que las municiones escasearon tras repeler ambas acometidas y por tanto se pidieron municiones. Que a la tercera "los derrotábamos desalojándolos de sus posiciones, acto en el que combatieron hasta cuerpo a cuerpo algunos de los nuestro". Fue entonces que llegaron las municiones y se presentó el error que refiere Layseca (en Linares, 2011). Gamio (1943) agrega un segundo error:

> Reclamamos y nos trajeron entonces Remington calibre 50, cuando el nuestro era calibre 43. Yo recibí algunos de esos cajones, y para abrirlos más rápidamente los arrojaba fuertemente al suelo: se acercaban los soldados y decepcionados constataban que era munición equivocada; agravándose la situación a tal punto que se ordenó la suspensión momentánea del fuego ya que no se podía perseguir al enemigo que se retiraba dispersado.

El aventurero Boyton (1892), quien estuvo en Miraflores (no sabemos si con sus torpedistas), dejó un testimonio coincidente al respecto en su autobiografía [traducción propia]:

> Una de las causas principales de la derrota peruana fue el hecho de que sus soldados estaban armados de dos modelos de rifles de diferente calibre. Los

> cartuchos se intercambiaron y cientos de soldados fueron vistos arrojando sus rifles y huyendo porque sus municiones no casaban. La munición, además, fue acarreada en mulas que corrieron lejos, fuera de alcance, tras el primer disparo.

Relata Layseca (en Linares, 2011) que estaba ya al mando Sarrio, quien impertérrito alentaba a las tropas, cuando dicho jefe despachó a Gamio ("en un instante de feliz inspiración") a fin de que

> recogiera la munición que en sus cartucheras tenían los soldados muertos y los heridos, para así, poder dar munición a los que aún se mantenían en pie, quienes por recomendación especial debían quemar tiro por tiro, teniendo solo la certeza del impacto mortal en el enemigo.

Además de tal recomendación, Gamio recordó el horror causado por las muecas de dolor, por el cual optó por colocarse de espaldas a los muertos al extraerles las municiones; cuando lograba juntar veinte o treinta balas las repartía, si no se las habían arrancado apenas sacadas de los caídos.

Evocó Gamio (1943):

> Tres horas largas nos mantuvimos a la vanguardia de la línea de fuego, y nuestra banda de músicos llegó a tocar diana en una hora de éxito, en la misma que recuerdo a un par de jefes de fuerzas probablemente ya deshechas, agregarse entusiastas a nuestras filas exclamando: "Bravo Marina que da el triunfo"

Lastimosamente no se pudo explotar el éxito por falta de municiones, que impidió perseguir al enemigo derrotado; Gamio presume que esa fuerza fue la que atacó la línea peruana hacia la izquierda de donde se hallaba el Guarnición de Marina, porque aproximadamente tras un cuarto de hora notaron la línea rota por ese lado y que el enemigo los flanqueaba.

Gamio admite que al entrar en combate estuvieron bien provistos de munición y que esta "quizás se quemó hasta con exceso al principio", mas afirma que debió reabastecérseles a tiempo por haber mantenido el combate con tal brío "y sobre todo no incurrir después en el desgraciado y capital error de mandárnosla de diferente sistema al nuestro". En cuanto a las ametralladoras ofrecidas, no llegaron, según Gamio, porque

se precipitó la batalla. A decir de Layseca (en Linares 2011), la falta de munición ocasionó que comenzara la retirada, "pues al notar el enemigo de que ya no disponíamos de una sola bala, reaccionó violentamente, renovando el ataque, ya sobre un conjunto de hombres que no tenían sino el valor para contrarrestar el ataque". Caivano (1979) considera que el Guarnición de Marina estuvo entre las últimas unidades, junto con los batallones de Reserva, en dejar el campo de batalla. Dejemos que Gamio (1943) narre cómo se comunicó la retirada:

> En tal situación y conocedor el mayor Sarrio de que casi no quedaban municiones que a cada instante eran más exigidas por la gran mayoría de sus soldados que las habían agotado, me ordenó trasmitir la orden de retirada. Recuerdo su contrariedad al impartírmela: "No tengo derecho a sacrificar a estos valientes que me quedan, dijo, si contar con munición ni posibilidades de rechazar este flanqueo. Estamos derrotados. Han roto la línea a unos…. 500 metros de aquí. Un rato más y será tarde…. Quedaríamos envueltos".
>
> Por disposición suya no se dio la orden al toque de corneta para no alarmar la atención de los chilenos, sino verbalmente a los oficiales, y estos a la tropa.

A su turno, Layseca (en Linares, 2011) rememoró así la marcha:

> Reunidos que fueron los últimos sobrevivientes, iniciose la marcha de retirada a Lima; por el camino, entre surcos y grietas, encontrábamos soldados heridos, algunos de los cuales nos insultaban creyéndonos huidos y los más, nos pedían que les vengáramos, ya que aún nos quedaba vida.

Se hallaban deprimidos con las impresiones de los que habían visto caer y les parecía que los fallecidos (nombra a ocho, entre ellos Higginson) los acompañaban en la retirada, los sentían cerca.

Por su parte, Gamio (1943) apuntó lo siguiente:

> Y aquel batallón que con tanta bravura se había sostenido durante más de tres horas, perdió en parte la disciplina al recibir la orden de retirada abandonando el campo en bastante desorden. Cruzamos una zanja, llena de heridos, que al vernos retroceder nos insultaban los unos y nos imploraban otros, que por piedad no los abandonáramos, pues los chilenos los repasarían.

Los clamores de los heridos de la zanja le recordaron la promesa que había hecho al Teniente Aurelio Hurtado y Haza, herido, de que volvería por él durante la retirada; trató de ayudarlo pero no se podía sostener, le dijo a Gamio que se salvara. Este pidió apoyo a los soldados que pasaban a fin de sacarlo, "pero en vano porque nadie obedecía ya"; lo dejó recostado en una tapia de la quebrada de Armendáriz.

> En la retirada encontré un grupo de hombres del "Guarnición de Marina", entre los cuales creo recordar al subteniente Guillermo Freundt del mismo batallón, que se había detenido en torno de aquel gran cañón de 250 que yacía abandonado por haberse desmontado al empezar la batalla con los primeros tiros que disparó. Allí nos parapetamos y contuvimos un momento a los chilenos. Un caballito ensillado, sin jinete, daba vueltas confundido entre los fugitivos, que en vano trataban de sujetarlo para escapar en él. Todos desistían de su empresa, pero yo comprendí que era preferible perder un minuto y hacerse de ese elemento inapreciable en aquellos instantes: me lancé sobre el animal y tras algún esfuerzo logré montarlo y partir entre una lluvia de balas, alcanzando y pasando en poco rato a muchos de los que me adelantaban pero no logrando encontrar al grueso que restaba de nuestro batallón.
>
> Al cruzar a la altura de la que hoy es la factoría del eléctrico divisé el tren de carros artillados que se iba a Lima conduciendo en varios furgones algunos heridos.

Aquí conviene puntualizar dos ubicaciones: el cañón aludido era probablemente el instalado en un montículo donde hoy está la calle Tarata y que actualmente ha sido restaurado y emplazado en el reducto 2. Según Cassaretto y Castro (2022), era un Dahlgren de 11 pulgadas y 100 libras (no 250). Era la batería Nº 1 que hemos mencionado al dar cuenta de los cañones navales instalados para la defensa de Lima; estaba al mando del Teniente 1º Narciso García y García, a quien acompañaban otros oficiales de Marina. Es por tanto muy probable que hubiera personal de la Plana Menor naval en dicha batería. Respecto a la factoría del tranvía eléctrico a que alude Gamio en 1915, quedaba donde hoy está el parque Francisco de Miranda. El ferrocarril iba por donde ahora pasa el Paseo de la República. Refiere Gamio (1943) que personal de la Cruz Roja y de las ambulancias se precipitaba en los

vagones. Él se alejó por otra ruta, la de los potreros de Santa Cruz, a fin de evitar a los cuantiosos "fugitivos de la derrota" que "se cruzaban en completo desconcierto, muchos con armas y otros ya sin ellas", algunos de los cuales querían que Gamio los llevase a la grupa.

En cuanto la batería rodante que Gamio vio recogiendo a los heridos, no mereció un buen comentario en el parte de Silva (en Ortiz, 1996): "En esos instantes la batería rodante hizo algunos disparos, retirándose sin causa legítima". Silva dice esto tras relatar que había conducido al batallón Unión Nro. 87 a la primera línea y antes de referir que los batallones Concepción, Manco Cápac y 28 de Julio fueron reubicados:

> Eran más o menos las 4 de la tarde, y aunque teníamos algunos dispersos, el enemigo no había alcanzado la menor ventaja y se le creyó bastante desconcertado, pues sus fuegos disminuían sensiblemente. Era el momento de ensayar un último ataque que inclinase definitivamente el triunfo de nuestro lado.

Curiosamente, en otra versión del parte de Silva publicada por Paz Soldán (1884) (más difundida que la de Ortiz, que es la que citamos antes y después de esta única mención a la de Paz Soldán) se explica que el Unión fue en apoyo del Guarnición de Marina:

> Aun cuando el batallón Unión de reciente formación, se manifestó algo acobardado, pues sobre su marcha fueron víctimas de las balas enemigas varios soldados, logré con algunos esfuerzos hacerlo entrar en acción y reemplazar las muchas bajas que había sufrido el esforzado batallón Marina, que desde el principio de los fuegos estaba combatiendo.

Mientras esta mención al Guarnición de Marina no aparece en la versión de Ortiz (1996), por contraste sí figura en ella la actuación y retiro de la batería rodante, que a su vez no aparece en la versión de Paz Soldán (1884).

Sin duda, el retiro de la batería rodante señalado por Silva fue anterior al episodio narrado por Gamio (1943), cuando ya el desbande se generalizaba. Más bien, el encuentro de Gamio con el tren artillado parece coincidir con la ocasión en que esta unidad recibió la orden del

General Juan Buendía (Jefe de Estado Mayor General, en reemplazo de Silva que había sido herido) de enganchar a su locomotora los vagones con el parque general. Al respecto, el Coronel Ambrosio del Valle, Subjefe de Estado Mayor General, dice en su parte fechado el 5 de febrero de 1881 y reproducido por Ahumada Moreno (1982), que ante dicha orden de Buendía los jefes de la batería rodante "alegaron no tener agua suficiente y que irían a tomarla en Limatambo para regresar a cumplir la comisión". Agrega que Buendía y los suyos trataban de contener la dispersión casi general, pero que la línea fue forzada por la derecha y se aproximaron las fuerzas enemigas. Como no llegaban ni la locomotora de la batería rodante ni otra que había solicitado antes, Del Valle pensó en incendiar el parque, pero cuando se dirigía a realizarlo fue herido y lo evacuaron a Lima.

Finalmente, la batería rodante sí regresó y vomitó fuego. Leamos a Vegas (1973):

> Los Tenientes Primeros Aquilino Duffoó y Fernando Vicytes [*Vieytes*] a cargo de su respectiva máquina armada de ametralladoras 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.

No tenían cada uno una máquina, sino que eran oficiales de la batería rodante comandada por Mariátegui, según lo consignado por Yábar; probablemente estuviera cada uno en una plataforma. El parte del Coronel Pedro Lagos, que comandaba la tercera división chilena, fechado en Lima el 2 de febrero de 1881 y reproducido por Ahumada Moreno (1982), consigna el postrero ataque del tren, pero no admite que causara mayor impacto:

> A las 6.30 P. M., cuando ya parecía que todo había concluido, el enemigo, creyendo tal vez que nuestras fuerzas se hallaban desprevenidas en la población se presentó por la línea férrea con un tren que conducía numerosas tropas y carros blindados, armados con cañones y ametralladoras que hacían fuego desde sus plataformas. Pero otra vez sus esfuerzos quedaron fallidos, pues nuestra tropa se encontraba lista y en perfecto orden, y V. S. dispuso en el acto formar los flancos de la línea férrea para impedir el desembarco de las

> fuerzas enemigas. Ordenó al mismo tiempo que la artillería contestara por el frente a los fuegos de los cañones del tren trabándose un ligero cañoneo, que dio por resultado la precipitada fuga del enemigo hacia Lima.

Al parecer hubo aún otro ataque ya entrada la noche, pues el Teniente Carey Brenton, marino británico, dejó el siguiente testimonio (2016):

> A las once, el vicealmirante Stirling me ordenó ir con mis colegas francés e italiano al cuartel del general Baquedano con una bandera de tregua y pedirle que tuviera una entrevista con los ministros extranjeros y los comandantes navales. Con esta medida se buscaba dilatar su avance sobre la capital hasta que el encuentro tuviera lugar. Con los maquinistas tuvimos las mismas dificultades antes descritas, aunque esta vez con mayor razón, porque la misma locomotora había sido usada una hora antes para transportar una batería y embestir al enemigo.

Brenton persuadió con éxito al maquinista, su paisano, al explicarle que si no se conseguía conversar con Baquedano este incendiaría Lima al amanecer. Pero, ¿qué ocurrió con la batería rodante? Yábar (2001) refiere que el Capitán de Fragata Mariátegui resultó herido y pasó el mando al segundo, Teniente Duffoó, el 16 de enero, "ordenándole enterrar las piezas y dispersar la tropa". El entierro se realizó en Piedras Gordas, según el legajo del Alférez de Fragata Guillermo Spiers, citado por Yábar: "Enterró en Piedras Gordas la sección de Artillería que tuvo en la batalla de Miraflores".

En cuanto a la otra batería rodante, comandada por el Teniente Primero Santiago Torrico, estuvo en la Encalada, en la línea del Ferrocarril Central. De sus cinco pequeños cañones, uno era un Blakely de 12 libras de retrocarga, según Cassaretto y Castro (2022); presumimos que este fuera el cañón modificado por Soulsby en 1875. Esta batería estuvo en acción hasta entrada la noche del 15 de enero, pues en el legajo del Alférez de Fragata Benjamín de la Haza, que acompañó a Torrico, según cita Yábar (2001), se lee que "sólo se retiró del campo después de cerrada la noche y haberse batido vivamente con las vanguardias chilenas". A decir del corresponsal chileno de *El Ferrocarril*, también citado por Yábar, esta batería fue hallada abandonada en la estación de

Monserrate en Lima, donde aquel pudo apreciar que las plataformas podían resistir el retroceso de las piezas pero no tenían blindaje. Hemos visto en el capítulo 4, sin embargo, que la batería de Mariátegui tuvo un vagón blindado pero destinado a la munición. Resulta de interés el siguiente extracto del legajo del tercer maquinista José Antonio Mesones Burga, que reproduce Yábar (2001):

> El 15 de enero de 1881 en la clase de Tercer Ingeniero asistí a la batalla de Miraflores a cargo de la pieza del penúltimo carro de la batería rodante que en la tarde de ese día envió la Comandancia General de Marina bajo el comando del teniente de la Armada sr. Torrico, y en cuya acción caí gravemente herido por una bomba que cayó en mi carro: y mientras a mí me llevaban con mi cuerpo destrozado al Hospital de Santa Sofía, en el Callao, se quemaba mi buque el transporte *Rímac* con mi equipaje y todos los comprobantes de la exposición histórica que hago.

Nótese que el personal naval estuvo repartido a lo largo de toda la línea, desde Miraflores hasta la línea del Ferrocarril Central. Precisamente hacia atrás del extremo derecho de la línea se hallaba la batería Alfonso Ugarte, pegada al acantilado. Según el parte de su jefe (Sargento Mayor José Ernesto Diez Canseco), fechado el 16 de enero de 1881 y que reproduce Ahumada Moreno (1982), ya desde las 11:45 de la mañana del 15 de enero los movimientos de las naves enemigas *Blanco Encalada*, *Huáscar*, *O'Higgins* y *Pilcomayo*, que se ubicaron a la altura de los baños (hoy Bajada Balta) y dando frente a su batería, anunciaban la proximidad de la batalla. Iniciada esta, disparó contra las fuerzas de la izquierda chilena con sus dos cañones Rodman (de ánima lisa); asegura Diez Canseco que les causó muchísimas bajas, porque "se veían caer los proyectiles en el centro de sus fuerzas, al mismo tiempo que la sección Parrot hacía fuego sobre los buques". A partir de las 4 de la tarde dos lanchas cañoneras se sumaron al apoyo de fuegos chileno. Aún bajo nutrido fuego siguió combatiendo por una hora más la batería Alfonso Ugarte, hasta que el Coronel José Rosa Gil (jefe del batallón Callao, que daba guarnición a la batería) le avisó la orden de retirarse por la derrota; ya habían "quemado el último saquete", a decir de Diez Canseco. La participación de personal naval queda confirmada por este jefe (en Ahumada Moreno, 1982):

> Procedí a organizar la fuerza que, a las órdenes del segundo jefe sargento mayor Carrera, fue conducida al fuerte de Santa Catalina con el mayor orden.
>
> Una vez inutilizadas las piezas, procedí, ayudado del ayudante, subteniente don Pedro Carlín y del condestable Victoriano Soriano, a incendiar dos barriles de pólvora que nos quedaban, sin tener una vara de franela para poder hacer saquete; concluida esta operación, nos retiramos a la capital, entrando en ella a las 7 P. M., con el objeto de reconcentrarnos al ejército.

Al describir la situación de la batalla entre las 3:30 y poco antes de las 4 de la tarde, dice Dellepiane (1965) lo siguiente:

> Durante este tiempo, la batería Alfonso Ugarte, fuertemente cañoneada desde el mar, comenzó a perder los artilleros que atendían a las piezas y los soldados de infantería que se le habían afectado para su defensa. Los pocos soldados que quedaban para su defensa de los Batallones "Guardia Peruana" y "Callao", cuyo efectivo había sido fuertemente rebajado en la primera fase de la batalla de San Juan, abandonaron la guarnición del fuerte que sólo quedó sostenido por el "Libres de Trujillo" con tan escasos combatientes que, realmente, esa región estuvo desde ese momento sin fuerzas que la defendieran.

Aunque fuera del cañoneo enemigo, los otros datos no se confirman en el parte de Diez Canseco (en Ahumada Moreno, 1982), consta en el parte de Silva (en Ortiz, 1996) que el batallón Callao abandonó la batería, pero Silva ubica el hecho a los inicios de la batalla y afirma que apostrofó a la tropa de dicho batallón y la colocó tras unas tapias.

La dotación de la batería el 15 de enero de 1881 fue de 96 hombres, de los que "38 eran natos de la batería" y los restantes habían sido transferidos de la artillería de campaña ese mismo día por el Coronel Ambrosio del Valle, a pedido de Diez Canseco. Recordemos que contaba con cuatro cañones navales, por lo que dentro de aquellos 38 "natos de la batería" el condestable Soriano no era el único de la Plana Menor naval. Sabemos en concreto de otro caso más, el del iqueño Manuel Salas Rangel, quien dos días antes había combatido al lado de Panizo en una de las baterías fijas de Chorrillos, conforme hemos referido. La batería Alfonso Ugarte efectuó 197 disparos durante la batalla, según Diez Canseco (en Ahumada Moreno, 1982).

Otras baterías con personal naval también dispararon durante la batalla de Miraflores. Sobre la batería de El Pino, refiere Juan Pedro Paz Soldán (1917) que en diciembre de 1880 había ido el Aspirante José Ernesto de Mora "con una brigada de marineros" para montar los cañones Voruz y Dahlgren, y que permanecería en ella hasta después de la batalla del 15 de enero. Aparte de dichos cañones pesados (2 Dahlgren y 1 Voruz), había un cañón rayado Borda de 6.4 pulgadas, un cañón Blakely de 18 libras naval, otro Blakely de 9 libras, un cañón La Hitte de 8 libras (conocido como "ruso") y cuatro obuses de 12 libras, según Cassaretto y Castro (2022). El llamado cañón "ruso", según Yábar (2001), debió de recibir tal nombre porque el mecánico Oloff Nilson había inventado proyectiles que el 12 de julio de 1880 se ordenó que se probaran aparentemente en dicho cañón; ya desde el 16 de junio Sánchez oficiaba para que se buscara una pieza en la cual ensayar los proyectiles. Resulta muy curioso ello pues Nilson figura como despensero del *Manco Cápac* en Arica de febrero a junio de 1880 (Carvajal 2013) e incluso aparece como prisionero tras la batalla de Arica (CPHEP, 1980) ¿Un homónimo, quizá se trataba de padre e hijo? Consta en todo caso que los cañones del Pino entraron en acción pues en la foja de servicios de Elías Bonnemaison, reproducida por Arana (1959), se lee lo siguiente:

> Al iniciarse la defensa de Lima fue trasladado a la fortaleza del Cerro del Pino a las órdenes del Capitán de Navío don Hipólito Cáceres como jefe de la batería Sur, asistiendo en esa categoría a la batalla de Miraflores el 15 de Enero de 1881 mereciendo el elogio del valeroso Comandante e ilustrado publicista Don Manuel Gonzales Prada, segundo jefe de esa fortaleza, por la precisión de sus disparos, que detuvieron varias veces el avance del enemigo sobre nuestras líneas (relación inédita de Don Manuel Gonzales Prada).
>
> Producido el desastre solo abandonó su puesto en las primeras horas del día 16, después de haber inutilizado sus cañones.

En sus "Impresiones de un reservista", dijo don Manuel González Prada (1945) lo siguiente: "A la guarnición de reservistas se agregaban unos cuantos oficiales de marina y algunos marineros destinados al servicio de los cañones". Si esto es exacto, entonces también el Blakely de 9 libras y los obuses pese a no ser navales habrían sido operados

por personal naval. El día 13 de enero de 1881 sintieron el cañoneo y las descargas de rifles; ya hacia las nueve o diez se convencieron de la derrota por la presencia de dispersos que huían a Lima, de los que pocos pudieron ser recogidos pues hasta disparaban para resistirse. Dicho día los cañones de El Pino lanzaron algunos tiros (González Prada, 1945):

> Nuestros cañones hicieron seis u ocho disparos: uno cayó en un pelotón de caballería chilena, otro en una batería instalada en un montículo. Poseía yo un buen anteojo, y habiéndome colocado tras de una de las piezas, podía seguirla trayectoria del proyectil. Si no recuerdo mal, dirigía los disparos el marino don Manuel Elías Bonnemaison. Cuando sentíamos más deseo de seguir bombardeando al enemigo, recibimos orden de suspender los fuegos.

Sobre la acción del 15, el célebre escritor no consigna datos sobre la actuación de la artillería, pero sí la visión que tuvieron de la batalla:

> Era día de un sol magnífico. A pesar de los años transcurridos, veo las masas de tropas chilenas embistiendo los reductos, retrocediendo y volviendo a embestir, por tres. Cuatro veces. Diviso aún los reflejos de espadas blandidas por oficiales para detener y empujar a los soldados. Más de un momento me figuré que los enemigos huían en completa derrota; pero desgraciadamente observé que el último reducto de nuestra derecha había sido flanqueado y que algunos batallones de la Reserva eran *palomeados* en la fuga.
>
> Al llegar la noche, todos habían abandonado el Pino, así la tropa como los oficiales. El jefe, antes de seguir el éxodo general, nos encargó a don Eduardo Lavergne y a mí inutilizáramos los cañones.
>
> Sólo quedamos en el fuerte, Lavergne, don José María Cebrián, un hijo de Bolognesi (Federico) y yo.

Más adelante Gonzales Prada refiere que a las dos de la mañana destruyeron los cañones con dinamita y se fueron a Lima. Pero así como omite la presencia de Elías Bonnemaison en la madrugada del 16 y en la voladura de los cañones, ¿no estará omitiendo la presencia de personal de la Plana Menor naval en dichas circunstancias? Recordemos que el condestable Soriano ayudó a volar los cañones de la batería Alfonso Ugarte, por lo que algo similar bien pudo pasar en el Pino. La presencia

del Teniente Federico Bolognesi está confirmada en la obra de Ismael Portal, quien refiere que aquel cedió algunos hombres de los que tenía a su cargo en el Pino a su hermano el Capitán Augusto Bolognesi para el servicio de la batería que llevó del fuerte Santa Catalina a la línea de Miraflores; ignoramos si entre ellos hubo personal naval.

En cambio, sabemos que entre el personal de la Plana Menor presente en el Pino estuvo el marinero Francisco Moncada, egresado de la Escuela de Grumetes y veterano de las jornadas de Punta Pichalo, Punta Grueso y Arica, quien se había presentado como voluntario para la defensa de la capital tras su regreso del cautiverio en Chile. Así lo refieren Castañeda y Ortiz (2007).

Así como en el Pino, parece que en el fuerte de Vásquez, donde el jefe era el Capitán de Corbeta Federico Palacios (con el grado de Coronel), hubo también dos baterías, pues Juan Pedro Paz Soldán (1917) se refiere al "segundo reducto de Vásquez" y también a "las baterías colocadas en el cerro de Vásquez, cuyos cañones hicieron algunos disparos en los días de ambas batallas". En cuanto a la batería de La Calera de la Merced, comandada por el Capitán de Fragata Julio Tellería (exdirector de la Escuela de Grumetes), presumimos que hubo personal naval de la Plana Menor, pues además de él estuvo también el Alférez de Fragata Domingo Valle Riestra, según se ve en su semblanza por Ortiz y Castañeda (2007). Hay certeza sí del episodio final en dicha batería, conforme a las fuentes tanto peruanas como chilenas. Dice lo siguiente la necrología del doctor Víctor León y Carrera publicada en *Variedades* del 19 de junio de 1909:

> En la guerra con Chile cumplió como patriota: fue capitán del ejército de Reserva y en la batalla de Miraflores estuvo a las órdenes del Capitán de Navío don Julio Tellería, que comandó la artillería emplazada en el Reducto situado en la calera de la Merced. Fue encargado de comunicar la orden de prender fuego a la "Santa Bárbara" en circunstancias en que flanqueando el Reducto iba a ser ocupado por los enemigos. La explosión se produjo a las 6 p. m. del 15 de enero de 1881 y fueron víctimas de ella buen número de asaltantes.

Juan Pedro Paz Soldán (1921) coincide en la hora y dice lo siguiente respecto a Jesús Elías y Salas, capitán de la cuarta compañía del batallón Nro. 10 de la Reserva, que combatió en La Calera de la Merced: "Su

actitud en el combate fue heroica.– En el momento de la derrota hizo volar el reducto, y esa explosión detuvo el avance de los chilenos y evitó a los derrotados los horrores de una persecución de caballería". Si hubo personal naval como es presumible, tuvo que ser bien actor o espectador de tan impactante suceso. El Coronel Pedro Lagos (en Ahumada Moreno, 1982), testigo desde el lado chileno, afirma en su parte que la batería de la Calera de la Merced explotó "de una manera aterrante, causando algunos daños en diversos oficiales y tropa de distintos cuerpos que llegaban allí revueltos en el calor de la persecución sobre los últimos restos del ejército peruano".

Por último, Markham (1922) refiere que "los cañones de San Bartolomé y San Cristóbal rugían terriblemente en la retaguardia" durante la tarde del 15 de enero de 1881. Aunque Villavisencio no dice nada de ello en su parte, en un despacho telegráfico para *El Mercurio* fechado en la Chira el mismo 15 de enero y reproducido por Ahumada Moreno (1982), leemos lo siguiente: "Al avanzar nuestras tropas, los fuertes San Bartolomé y San Cristóbal hicieron muchos disparos". Según un despacho telegráfico anterior al mismo destinatario, fechado el 14 de enero y referido a la batalla del 13, los cañones de San Bartolomé ya habían entrado en acción en la batalla de San Juan: "La 3.ª División sacó de cada cuerpo una compañía de guerrilla y estas con los Granaderos persiguieron a los enemigos hasta los suburbios de Lima y fueron cañoneados por el fuerte de San Bartolomé". Esto es semejante al caso de El Pino.

No sabemos si en una de aquellas baterías combatió el marinero Lizardo Ruiz, o si lo hizo en algún batallón. Lo cierto es que Ortiz y Castañeda (2007) refieren que participó en la batalla de Miraflores el 15 de enero de 1881. Por haber sido artillero de preferencia en 1879, no sería raro que hubiera dotado alguna de las baterías fijas o rodantes. Además, consignan dichos autores que durante la defensa del Callao sirvió en la lancha *Arno*. Como hubo oficiales que de las lanchas pasaron a las baterías rodantes, podría ser que lo propio hubiera ocurrido con Ruiz.

Respecto al batallón Guardia Chalaca, Vegas (1973) refiere que entró al fuego conducido por Arrieta y desplegó heroica conducta; dicho jefe se hallaba ileso hasta el final de la batalla, cuando no quiso sumarse a la retirada y recibió un balazo mortal. Esta unidad, más que un batallón especializado como el Guarnición de Marina, venía a ser un cuerpo cívico

(la Reserva había reemplazado a la Guardia Nacional), semejante a las columnas navales de Iquique y Pisagua pues estaba integrada en gran parte por gente de mar, lo que explica que tuviese un jefe naval y que el Capitán de Puerto hubiese querido intervenir en su nominación y hubiera propuesto nombrarla Columna Naval Contralmirante Miguel Grau.

A decir de Silva (en Ortiz, 1996) en su parte, merecen gratitud "los entusiastas batallones Guarnición de Marina y Guardia Chalaca, que del vecino puerto acudieron solícitos a mezclar su sangre con la de los demás combatientes". Al respecto, contamos con los nombres de algunos de los hombres de tropa del Guardia Chalaca y Guarnición de Marina. De la lista publicada por Marcial Pérez (2012) de chalacos caídos en la guerra así como de una lista del CEHMP (publicada por César Augusto Salomón), tomamos el siguiente personal de tropa del Guardia Chalaca muerto en la batalla de Miraflores: sargentos Aníbal Estrada y Antonio Ruiz; sargentos segundos Pedro Caballero y Julio Radavero (segunda compañía); cabos Santiago Figueroa, Miguel Herrada, Ignacio Orellana, Francisco Muñoz, Santiago Portal, Rafael Ruiz (ecuatoriano) y José Dolores Villa; furriel Juan G. Villanueva; soldados Pedro Braccio, Justo A. Estrada, César Lund, Jorge French ("J. A. French" en la lista de Pérez), Alejandro Radavero, Toribio Cubillas, Juan Landaveri, Nicolás Fonseca, Ramón Cortés, Manuel Trasmontes ("Miguel Trasmontes" en la lista del CEHMP), Anselmo Montes, Octavio Vásquez, Miguel Reyes, Tomás Peña ("Tomás Perla" según el CEHMP), Juan F. Pérez, Andrés Madueño, Anastasio Salcedo, Joaquín Gonzales, Laureano Carrera ("Laureano Correa" según el CEHMP), Manuel Molero, Martín Olaya, Manuel Pajares, Tomás Sánchez, Melecio A. Gonzales, Clodomiro Sotelo ("N. Sotelo" en la lista de Pérez), José Arredondo, Juan Carrillo, Miguel Díaz, Julio Estrada, Justo Flores, Samuel Alegría, Zenón Rivera, Gustavo Adolfo Santillana, Isaac Santillana, Agustín Ugarte, Antonio de la Haza (segunda compañía), Juan Olmos (tercera compañía), Calixto Silva (id.), Manuel Manalla (id.), Juan Grillo (id.), Edilberto Ponce de León (id.), Federico Alvarado (id.), Francisco Mellado (id.) y Manuel Vásquez (id.) Cabe señalar que Antonio de la Haza aparece en la lista del CEHMP como sargento, mientras en la lista de Pérez figura como soldado de la segunda compañía; sin duda debió de ser pariente del Contralmirante Antonio de la Haza.

Veamos ahora los nombres del personal de tropa del Guarnición de Marina muerto en Miraflores que figura en la lista del CEHMP: sargento Idelfonso Fuentes y soldados Manuel Paredes, Gregorio Vinces, Tranquilino Velarde y Juan Ezequiel Cockburn. Pérez solamente menciona a Cockburn y a Vinces, ambos "soldados distinguidos" (es decir, por su posición social o educación tenían posibilidad de ascender hasta ser oficiales). Agrega que Cockburn tenía 17 años y pertenecía a la sexta compañía, mientras Vinces pertenecía a la cuarta. También debemos consignar al Subteniente Guillermo Higginson, de la sexta compañía (comandada por el Capitán Augusto Gómez Lira, también muerto en la batalla), pues como vimos había sido despensero de la *Independencia* a inicios de 1879. Zanutelli (1981) informa que Higginson fue enterrado en el cementerio Baquíjano del Callao y que su madre recibió una pensión de 36.66 soles mensuales hasta su muerte ocurrida el 10 de marzo de 1908, a los 79 años. Respecto a Fanning, precisa Gambetta (1982a) que fue recogido por una ambulancia y llevado a su casa en Lima donde murió el 16 de enero de 1881 en los brazos de su esposa Teresa González.

Vegas (1973) da un estimado de la cifra de muertos del Guarnición de Marina:

> 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.

Un testimonio del militar peruano José Ramón Pizarro publicado en 1884 y citado por Ortiz (1996) da una cifra igual a la de Vegas al referirse al "bizarro batallón Marina" que

> no solo en ese campo sino en cualquiera del mundo, había causado la admiración y el entusiasmo más grande por su intrepidez, y por la bizarría con que hizo retroceder, constante y casi matemáticamente, a una división del enemigo, hasta quedar literalmente aniquilado, pues de un cuerpo de más de 500 plazas con 30 oficiales, quedaron en el campo 400 soldados y 24 oficiales.

Como el batallón llevó 524 hombres a la batalla, tendríamos que sobrevivieron alrededor de 124 (de hecho, los oficiales sobrevivientes pasaron de 10); veremos que el testimonio de Gamio (1943) refiere que el 16 de enero quedaban en pie poco más de 100 hombres del Guarnición de Marina. Pero como también hubo heridos que lograron sobrevivir, deben de haber muerto menos de 400 hombres del Guarnición de Marina.

Entre los heridos que sobrevivieron estuvo el cabo 2º Agustín Salas, tambor de órdenes del Coronel Andrés Suárez; Ortiz y Castañeda refieren ello y detallan que una bala le atravesó el brazo izquierdo y le lastimó el hueso, por lo que su brazo quedaría parcialmente inutilizado a pesar de la curación efectuada por el doctor Santiago Távara. Apenas tenía 14 años cuando la batalla de Miraflores; aún vivía en 1914. Otro herido sobreviviente fue Pablo Soto Castillo, asimismo veterano del *Huáscar*, donde participó como soldado. Tras sucesivos ascensos, el 10 de noviembre de 1880 alcanzó el rango de sargento 1º. Después pasó de la guarnición del monitor *Atahualpa* al batallón Guarnición de Marina, en el cual combatió en Miraflores, "donde por segunda vez cayó herido en defensa de la patria", según Guzmán Palomino (en Tauro del Pino et al., 1982); aunque ya que dicho batallón dotaba de tropa embarcada a nuestras unidades durante el bloqueo del Callao, es probable que ya hubiera estado en el batallón y simplemente pasara a tierra para la campaña. Ahora bien, si afirma que en Miraflores fue herido por segunda vez lo hace porque líneas antes refiere que había sido herido en el segundo combate de Antofagasta (28 de agosto de 1879). Lo curioso es que en las fuentes consultadas solamente se reportan las bajas del Teniente 2º Carlos de los Heros (muerto) y el condestable Alcides Gutiérrez (herido); quizás la herida de Soto fuera leve y por ello no se registrara. Por cierto, Gutiérrez también fue incorporado al Guarnición de Marina (como subteniente), pero no hay certeza de que combatiera en Miraflores, al menos en los relatos de Gamio y de Layseca no es mencionado.

Mientras Salas y Soto pudieron sobrevivir, no sucedió lo mismo con el Subteniente Juan Francisco Retes, quien en el *Huáscar* había pertenecido a la tropa del batallón Ayacucho. Retes fue uno de los ayudantes de Cáceres que murieron en la batalla de Miraflores; se entiende entonces que había

sido transferido de su puesto en el Guarnición de Marina. Como parte de la juventud de Lima noblemente sacrificada en Miraflores, Vicuña Mackenna (1881) recordó al "valeroso joven don Francisco Retes, que siendo dueño de una cuantiosa fortuna se hizo voluntario del *Huáscar* y cayó prisionero en Angamos". "Desde 1908, sus restos descansan en la Cripta de los Héroes", escribe Zanutelli (2002), mientras José Luis Torres (1979) concluye así su semblanza:

> Apenas había llegado a su patria cuando sin pensar en el reposo a que tenía derecho, solicitó y obtuvo un puesto en las baterías del Callao, prestó sus servicios en la Torre de la Merced, hallándose presente en todos los bombardeos y saliendo muchas veces voluntariamente en las lanchas de ronda.
>
> Esta vida era demasiado sedentaria para el valiente Retes, se sabía que pronto tendrían un encuentro los ejércitos beligerantes y se hizo destinar como ayudante del General Cáceres. Peleó en la batalla de San Juan y Dios para recompensar esa alma sencilla, noble y valiente, no quiso que presenciara la humillación de su patria y el 15 de Enero en la batalla de Miraflores le enseñó el camino del cielo. Francisco Retes murió a los 25 años de edad.

Para apreciar la magnitud de las bajas primero también habría que establecer las cifras de combatientes del 15 de enero de 1881. Silva (en Ortiz, 1996) anotó en su parte que el Ejército desplegó 9330 hombres en la línea de Miraflores y que la Reserva a fines de diciembre tenía 5000; pero restando a los que no combatieron o lo hicieron muy marginalmente, llega a la conclusión de que se batieron 8500, de los que 7000 corresponden al Ejército y 1500 a la Reserva. La cifra debe de haber sido algo mayor porque no incluye a las fuerzas organizadas en las zonas rurales ni al personal de las baterías fijas (excepto a la Alfonso Ugarte). Según el General José Ramón Pizarro, citado por Zoila Aurora Cáceres (1921), en la línea hubo 12 000 peruanos, de los que se batieron 5000. Considera exagerada la afirmación chilena de que hubo 3000 muertos y heridos peruanos, y refiere que los chilenos atacaron con 20 000 hombres, inclusos 800 jinetes y dos regimientos de artillería con 66 cañones y una batería de ametralladoras. El General Maturana, Jefe de Estado Mayor del ejército invasor, reportó por parte de Chile 1299 muertos y 4144 heridos en ambas batallas: 797 muertos y 2522 heridos en San Juan, 502 muertos y 1632 heridos en

Miraflores; así consta en un cuadro que reproduce Ahumada Moreno (1982). Baquedano, General en Jefe de las fuerzas chilenas, estimó en 12 000 las bajas peruanas en ambos combates, según su parte reproducido por Ahumada Moreno (1982). De Lisle (2022) apuntó lo siguiente:

> Los chilenos estimaban las pérdidas peruanas en los dos días de batalla en 10 500; 8000 de estas en San Juan (o, como lo llaman los chilenos, Chorrillos) y 2500 en Miraflores. Sus propias pérdidas las estiman en más de 5000, pero algunos oficiales, que deberían saber, aseguran que perdieron casi 6000.

Mason (1883) calculó las pérdidas en 2000 bajas chilenas y un número de bajas peruanas que "debió de haber sido incluso mayor, pero probablemente nunca será averiguado con precisión". Brenton (2016) calculó las pérdidas chilenas en 4000 entre muertos y heridos. El nadador irlandés Boyton, en su entrevista al *Washington Post* de mayo de 1881, afirmó que sobre el campo de la batalla de Miraflores yacían 5000 chilenos y 3500 peruanos; él regresó al terreno días después de la acción. Caivano (1979) consideró que en Miraflores se batieron 5500 peruanos (3000 del Ejército y 2500 de la Reserva) contra 16 000 a 17 000 chilenos. Markham anotó que murieron 2000 peruanos en Miraflores y expresó lo siguiente respecto a las bajas en ambas batallas: "Las pérdidas peruanas fueron mucho mayores, revelando, como de costumbre, la proporción entre muertos y heridos, una salvaje carnicería. Se afirma que tuvieron 6000 muertos y 3000 heridos".

Carlos María Muñiz (1909) afirma que en la línea hubo 12 000 peruanos frente a unos 15 000 a 20 000 chilenos, y que la mayoría del ejército contrario ("esto es, 14 000 hombres más o menos") combatió con desesperación en Miraflores "contra el pequeño número de 6000" peruanos. A diferencia de los demás autores, da una suma de bajas que incluye a peruanos y chilenos muertos y heridos en ambas batallas: no menos de 15 000, "con las circunstancias que en el ejército peruano casi en su totalidad fueron muertos". Ello lo explica por dos causas: "porque la mayor parte sufrió el salvaje repaso" y "porque los heridos que no pudieron ser recogidos murieron, unos de hambre, otros de hemorragia y otros de podredumbre de sus heridas, etc., etc.". Basadre (1968) refiere que las bajas peruanas en Miraflores se calculan en 3000 hombres y que

los chilenos confesaron 2124 bajas "o sea más del 25% de los participantes en esta jornada"; de lo que se deduciría que combatieron alrededor de 8000 chilenos.

La frustrada tercera batalla y la caída de Lima

A juicio de Vegas (1973), la "heroica y sangrienta lucha" del batallón Guarnición de Marina fue "el hecho culminante llevado a cabo por marinos en la batalla de Miraflores y aun podemos decir que de la batalla misma". ¿Qué pasó tras ella con los sobrevivientes? Leamos a Layseca (en Linares, 2011):

> Ya en Lima, el 16 de enero, con los restos del Guarnición de Marina, recibimos orden de marchar en refuerzo de la "Ciudadela Piérola", a órdenes del Dr. Fernando Palacios, que la mandaba. Habíamos casi recién iniciado el desfile hacia nuestra nueva posición, cuando una contra orden nos hacía regresar al cuartel, en el convento de La Merced, con el mandato expreso de que se nos desarmara y licenciara.
>
> No me es posible señor redactor, nos dijo el señor Layseca, el describir la situación del momento aquel. Los mismos momentos del rudo combate durante los cuales vi caer a mis más queridos compañeros y entre ellos, mi hermano, si me produjeron una sensación de pesar infinito, no fue tanto como el que experimenté cuando, uno a uno, nos quitaban nuestras espadas, nuestros fusiles, las mismas armas con las que habíamos defendido, siquiera por horas, la dignidad nacional, nuestro terruño bien querido. Con las lágrimas en los ojos, veíamos cómo nuestro armamento era amontonado en un rincón del cuartel. Cada prenda de combate que nos arrebataban, era como un trozo del corazón que nos lo robaran en un momento de injusticia, que era duro para nosotros el soportarlo. No podría ser [*sic*] yo, en palabras, reconstruir aquel momento. Estas son cosas que se siente[*n*] muy dentro del corazón y que es imposible traducirlas.

A su turno, Gamio (1943) dio un testimonio semejante al de Layseca:

> Al amanecer del día siguiente pude encontrar los restos del Guarnición de Marina en el cuartel de la Merced. De los seiscientos y tantos hombres que

componían el cuerpo sólo quedábamos en pie ciento y tantos. […]

El día 16 a las 11 de la mañana salía el Guarnición de Marina del cuartel de la Merced a reforzar la guarnición de la ciudadela "Piérola", cuando vino aquella funesta orden de desarmar y disolver nuestras tropas, orden que aunque recibida con la mayor indignación, fue cumplida.

No fue el Guarnición de Marina el único cuerpo que recibió con disgusto tales órdenes. De hecho jefes como Cáceres y Astete pensaron en organizar las tropas aún disponibles para volver a la lid y según testimonios chilenos citados por Caivano ellos mismos creyeron que no entrarían a Lima sin librar una tercera batalla o hasta un asedio. Aunque Caivano admite que había todavía de 8000 a 9000 hombres disponibles para luchar y que por testimonios sabe que en la noche del 15 al 16 las calles y plazas estaban llenas de soldados que querían volver a pelear (lo que concuerda con el testimonio de Cáceres), pocas páginas después afirma que Lima debía rendirse. Leamos a Caivano (1979):

La rendición de Lima era una necesidad y fue su salvación. Fue sin embargo poco grata a las grandes bandas del ejército peruano, que como hemos dicho, habían pasado toda la noche precedente embarazando las plazas y las calles principales de la ciudad, esperando algún Jefe que tomase la molestia de reorganizarlas y llevarlas contra el enemigo: y mientras estas vagaban furibundas por las calles, manifestando su malcontento por la acordada capitulación, llegaron a Lima más de 1500 soldados armados de la guarnición del Callao, malcontentos también por la ocurrida capitulación, y con el propósito de oponerse a su ejecución, marchaban estos a las órdenes del Prefecto del Callao, el cual había salido ex profeso de allí, después de haber hecho destruir las baterías de la plaza y los buques y pontones de guerra peruanos que se encontraban en el puerto, para que no cayesen en poder del enemigo.

Pero una verdadera y provechosa resistencia contra el ejército chileno no era ya posible, con tan pocos y desorganizadas fuerzas; y en consecuencia, el oponerse a la ejecución de la capitulación, no hubiera sido más que una lastimosa locura. En los encendidos y furiosos ánimos de todos aquellos soldados en desorden y sin Jefes, los que se encontraban en Lima y los llegados del Callao que inmediatamente se mezclaron entre ellos, se hizo

> entonces camino una nueva y terrible idea. Puesto que no podemos intentar nada contra los chilenos, dijeron, castiguemos y venguémonos de sus amigos, los chinos, por los cuales han sido tan favorecidos contra nosotros.

Veamos ahora las versiones de Juan Pedro Paz Soldán al respecto. La primera la escribió en 1919 en su artículo sobre la destrucción de la escuadra peruana, en el cual, tras narrar las medidas adoptadas para ello por Astete, dice así:

> Cumplida su misión, reunió a los dispersos que llegaban del campo de batalla y a los oficiales de marina que lo habían rodeado hasta el último momento y con esas fuerzas se vino a la capital, decidido a librar con los chilenos una última batalla. Al llegar a Lima, elevó sus fuerzas hasta cerca de mil hombres, con los cuales persistió en su propósito de salir al encuentro del enemigo. El coronel Belisario Suárez, que se titulaba Jefe militar de la plaza, se opuso al plan de Astete y le dio orden de disolver sus fuerzas, orden que el valiente marino cumplió de muy mal grado y formulando violenta protesta.

Dos años después, en su semblanza del Guardiamarina Tomás Lama, Paz Soldán (1921) dio una segunda versión:

> Después de las batallas de San Juan, Chorrillos y Miraflores, (13 y 15 de enero de 1881) el capitán de navío Germán Astete prefecto del Callao, hizo desembarcar toda la marinería, y oficialidad de los buques, los unió a la policía del Callao, y a soldados que llegaban dispersos de las batallas antes mencionadas. Con esos elementos organizó una división de 1600 hombres, con la cual avanzó sobre Lima con la resolución de luchar con los chilenos vencedores una última batalla. En esa división fue incorporado Lama. Desgraciadamente los nobles propósitos de Astete no pudieron realizarse. En el camino se cruzó con la figura fatídica del coronel Belisario Suárez, opuesto a toda resistencia, y ese brillante cuerpo de tropa fue disuelto a balazos por otras tropas peruanas emboscadas en el cuartel de Guadalupe.

Se desprende del relato de Caivano (1979) que esto ocurrió el 16 de enero, pero a la vez refiere que se dio tras la destrucción de los buques en el Callao (igual que Juan Pedro Paz Soldán), lo que no es posible, pues

la destrucción recién se concretó en la noche del 16 al 17. Si las fuerzas de Astete hubieran llegado tras la destrucción de los buques, habrían arribado el 17. Pero un testimonio citado por Guerra (1991) precisa que las fuerzas de Astete regresaron al Callao el 16 de enero a las 9 de la noche y que entonces se produjeron los grandes incendios. No fue en tal caso una participación total sino parcial la de las fuerzas de Astete en los desórdenes, pues de lo contrario no se hablaría de su regreso al Callao. Respecto a los que se quedaron en Lima, la autobiografía del aventurero Paul Boyton (1892), quien se unió a las fuerzas de Guardia Urbana (formada por vecinos extranjeros) que impusieron el orden, registra su presencia [traducción propia]:

> Paul [Boyton] con cientos de otros, voló a Lima. La ciudad había sido tomada por una turba de soldados y marineros, quienes andaban en grandes grupos, robando y matando indiscriminadamente. Las calles estaban regadas de muertos. Al día siguiente los diplomáticos extranjeros se asociaron para acabar con la turba. Boyton tomó el mando de una compañía de estadounidenses y fue por las calles disparando a los amotinados doquiera que los hallara. En una calle a un lado de palacio una fila de casitas estaba ocupada por cambistas judíos. Este fue un blanco de ataque especial por parte de los amotinados en la primera noche. Tenían la creencia de que hallarían montones de dinero allí. A la mañana siguiente la estrecha calle estaba llena de amotinados muertos, lo que mostraba la desesperada y exitosa defensa de los judíos, quienes dispararon a los asaltantes a través de hoyos abiertos en sus puertas y paredes.
>
> Cientos de chinos fueron baleados y sus objetos de valor tomados. Las patrullas extranjeras pronto redujeron a la turba a la sumisión, y luego habiendo recolectado sedas y otros bienes que habían sido tomados de la gente, los pusieron en un repositorio general donde podían ser reclamados por los propietarios, si vivían. Mientras el disturbio ocurría en Lima, los peruanos incendiaron todos sus barcos en el Callao, para evitar que cayeran en manos de los invasores.

Aunque no se justifica el disturbio, un testimonio citado por Guerra (1981) indica que las fuerzas de Astete llevaban dos días sin comer, lo que junto con la desorganización por parte de las autoridades explica

al menos parcialmente lo ocurrido. Boyton confundió algo la secuencia de hechos y exageró, pues puso que la ciudad estaba "tomada" y colocó el hecho apenas después de referir su llegada, como si el 15 de enero hubiera estado ya la situación en su peor momento, cuando ello ocurrió en la noche del 16 al 17. Más preciso fue Mason (1883), quien escribió que el 16 en la mañana no había disturbios serios pero que en la tarde ya se veía pequeños grupos de gente armada cuyos ocasionales disparos se fueron incrementando; agregó que ya en la noche se produjeron el ataque al barrio chino, los saqueos e incendios. Según dicho marino estadounidense, en la mañana del 17 de enero de 1881 la Guardia Urbana logró reorganizarse y obrando con energía finalmente conseguiría despejar las calles de la turba mientras los bomberos apagaban el fuego. "Un destacamento de la Guardia Urbana fue enviado a tomar posesión del fuerte San Cristóbal", anotó.

¿Qué ocurría en el Cerro San Cristóbal? El Teniente Carey Brenton, marino británico, se hallaba con el General Maturana cuando de pronto estuvieron en peligro por los disparos de dicha fortaleza. Leamos a Brenton (2016):

> Por cierto, nos vimos en una situación muy difícil, pues cuando estábamos platicando comenzaron a disparar desde el fuerte de San Cristóbal a los puestos chilenos de avanzada. Nosotros estábamos ansiosos por comunicarnos cuanto antes con nuestros respectivos almirantes para que tomaran las medidas necesarias y evitar que al amanecer se reiniciaran las hostilidades.

Brenton había salido de Lima por tren después de las once de la noche del 15, y además está diciendo que aún no amanecía, lo que nos indica que el hecho ocurrió en la madrugada del 16. ¿Cómo podían apuntar a esa hora? ¿Tal vez aprovechando la luz de la luna llena?

Aunque nada dice Villavisencio respecto a esta acción en su parte a Silva (reproducido por Ahumada Moreno, 1982), donde no menciona haber efectuado disparos durante las batallas ni en los dos días que siguieron hasta la entrada de los chilenos, lo narrado por Brenton es perfectamente coherente con la actitud renuente a la rendición que

más que del parte del marino se desprende del testimonio del Coronel Rufino Torrico, Alcalde de Lima, citado por Zoila Aurora Cáceres (1921). Leamos primero un extracto del parte de Villavisencio (en Ahumada Moreno, 1982). Tras afirmar que del 15 al 16 se mantuvo todo en orden, dice así:

> Al día siguiente me comuniqué con el expresado señor coronel [Suárez] y con el señor alcalde municipal, e impuesto de la situación de la ciudad, dispuse lo conveniente para inutilizar la artillería y demás elementos de guerra allí existentes, así como para conservar organizadas las fuerzas para evitar los desórdenes que podrían ocurrir con los dispersos y gente del pueblo, que en gran número subían al cerro.
>
> A las 8 A. M. de hoy 17, estando terminadas las expresadas operaciones, se arrió el pabellón nacional con los honores de ordenanza, en medio del dolor general que se manifestaba en todos los semblantes en tan solemne y triste momento.
>
> Pocos instantes después se dio la orden de dispersión, y el que suscribe, acompañado del coronel primer jefe de la brigada de artillería, don Fernando Palacios, y demás jefes y oficiales de dotación, abandonamos la fortaleza con el sentimiento de no habernos tocado en suerte combatir y morir por la patria.
>
> No terminaré sin manifestar a V.S. el buen comportamiento de cuantos sirvieron a mis órdenes y el decidido empeño en ayudarme en todas las labores.

La versión de Torrico recogida ya en el siglo XX por Zoila Aurora Cáceres (1921) es diferente:

> En el cerro de San Cristóbal existía una pequeña guarnición, que custodiaba unos cañones, al mando del Capitán de Navío don Manuel Villavicencio y del doctor Fernando Palacios, Coronel de Guardia Nacional. Le mandé decir que desarmase a su gente y que bajase a la ciudad; mas la respuesta fue negativa; los soldados estaban enardecidos de patriotismo con la noticia recibida y se sublevaron contra sus Jefes, deseosos de entrar en combate; decían que al primer chileno que entrara a Lima, lo recibirían a cañonazos. Mi condición no podía ser más angustiosa. ¡Qué conflicto el que se hubiese suscitado! Al primer disparo, las huestes chilenas con su numeroso ejército, habrían arruinado la ciudad. Me dirigí al Palacio de Gobierno, donde encontré al

Coronel Suárez, y sólo a unos pocos soldados que formaban la guardia y a los oficiales subalternos. Envié a uno de ellos, por segunda vez, al Cerro de San Cristóbal, insistiendo en que se hiciera bajar la tropa, porque de lo contrario la ruina de Lima iba a ser inminente y esperé a que volviese. […]

El Coronel Suárez retiróse a su domicilio, conforme había dicho, y yo pasé a la puerta de la prevención, advirtiéndole al señor Morales, que iba a descansar, acostándome encima de una banca y que si ocurría algo, me avisase. A las 2 de la madrugada, desperté alarmado porque oí unos disparos. Me levanté al instante y salí a la calle de Palacio, a ver lo que ocurría: unos extranjeros, aprovechando la falta de policía, estaban robando en la tienda muy cercana, con el nombre de "El Pobre Diablo". Don Raymundo Morales, rifle en mano y el oficial de guardia, habían logrado contener a los merodeadores, que eran extranjeros, y recogida la mercadería robada, la depositaron en la garita del centinela que está en el cuarto de banderas. Apenas aclaró el día, fui a la Municipalidad, donde encontré al doctor Modesto Basadre, Secretario de la Municipalidad, y le dije que redactara la nota en que pedí al General Baquedano, la ocupación de la ciudad. Organicé el servicio de la Guardia Urbana, formándola con la colonia extranjera, y conseguí, al fin, que se desarmase a la gente que permanecía en el San Cristóbal, lo que no dejó de ofrecer alguna dificultad. Refiriéndose a este suceso, el Capitán de Navío don Manuel Villavicencio, me escribió la carta siguiente:

"Señor don Rufino Torrico: Esta mañana he bajado del Cerro, donde he trabajado bastante para contener a la gente que quería hacer fuego a la población y, sin embargo, a riesgo de mi vida y por temor de que hoy, en el día o en la noche el pueblo que allí se había aglomerado, hiciese fuego sobre Lima, como quería; he logrado inundar el polvorín y atorar la artillería, para evitar los grandes males que eran consiguientes. Creo haber cumplido bien y según los avisos que recibí de usted por telégrafo; así como también los del Coronel Suárez. Me han dicho que algunos censuran mi conducta; pero creo que esa gente no habla como sensata. Me bastará su recto juicio. Ahora me hallo sin puesto alguno y pongo mis servicios a su disposición, si pueden ser útiles. Me es grato suscribirme su afectísimo y S. S. – *Manuel Villavicencio*".

El relato de Torrico es coherente con la secuencia temporal: desde el 16 trató de desmovilizar a la guarnición del San Cristóbal, en la madrugada del 17 ocurrieron los desórdenes y al día siguiente la Guardia Urbana

controló la situación y también se consumó la desmovilización de las fuerzas que dotaban y custodiaban la fortaleza del San Cristóbal. Nótese que aunque refiere los robos cerca de Palacio precisa que los realizaron extranjeros (perfectamente posible en una ciudad donde había miles de ellos), no habla de tropas peruanas dispersas. Pero sí muestra la determinación de la guarnición del San Cristóbal e incluso del pueblo para rechazar al invasor sin importar la destrucción de la ciudad, razonamiento que no compartían Piérola, Torrico ni otros dirigentes.

En la Resistencia: un marinero iqueño, un condestable italiano, un soldado del *Huáscar* y dos patriotas chorrillanos

Aquí acaba prácticamente la participación orgánica de la Plana Menor en la contienda iniciada en 1879, puesto que en la fase posterior, la campaña de la Resistencia o de la Breña, no participa la Marina de modo institucional ya que la Escuadra, su núcleo esencial, había desaparecido. Sin embargo, de modo individual hubo miembros de la Marina que participaron en ella. Se conocen varios casos entre los jefes y oficiales, tal como el de Astete, muerto en la batalla de Huamachuco. Para el caso de la Plana Menor, es de presumirse que fuera así también, aunque tenemos un único caso concreto registrado, el del iqueño Manuel Salas Rangel. Ya hemos referido su participación en el 2 de mayo de 1866 y en la Guerra con Chile hasta la batalla de Miraflores. Castañeda y Ortiz (2007) afirman que pasó tras ella "a la Columna Alianza, sirviendo también en la escolta del contralmirante Montero, y en el Batallón Legión Peruana, a órdenes de Cáceres, concurriendo a los combates de Marcavalle y Pucará".

Cotejemos estos datos. Refiere Cáceres (1924) en sus *Memorias* lo siguiente:

> El Prefecto de Lima, que era el coronel Agustín Bedoya, con residencia en Chancay, había organizado dos batallones: el Alianza Nº 9 y el Huacho Nº 10, de 250 plazas cada uno, mandados respectivamente por el teniente coronel Manuel Bedoya y el coronel Manuel Cáceres. Dispuse que estas tropas fuesen trasladadas al Cuartel General para reforzar las de Matucana.

Líneas después Cáceres (1924) refiere que la llegada de aquellos batallones al Cuartel General ocurrió a fines de noviembre de 1881. Ahora bien, a inicios de enero de 1882 las fuerzas de Cáceres emprendieron la retirada que desde Chosica los llevaría hasta Ayacucho, que alcanzaron a fines de febrero. En el trayecto, libraron un brillante combate en Pucará contra la división chilena del Coronel Estanislao del Canto (5 de febrero de 1882), que detuvo a aquella y permitió a Cáceres proseguir su marcha culminada el 22 de febrero con la batalla de Acuchimay, contra la división del Coronel Arnaldo Panizo, quien se negaba a acatar a Cáceres pues a diferencia de este no reconocía al Gobierno Provisorio que desde Cajamarca encabezaba el Vicepresidente, Contralmirante Lizardo Montero. Tras reorganizar sus fuerzas en Ayacucho, Cáceres emprendió la contraofensiva y el 9 de julio de 1882 el Ejército del Centro desalojó a las fuerzas chilenas que custodiaban Marcavalle, Pucará y Zapallanga, las que se replegaron hacia Huancayo a unirse al grueso de su división. Persiguiendo al enemigo, llegó Cáceres a los alrededores de Tarma el 15 de julio y encerró a las fuerzas de Del Canto, que se hallaban en dicha ciudad. Hubo combates parciales en Tarmatambo el 15 y en San Juan Cruz el 16 de julio, pero en la madrugada del 17 la división de Del Canto logró escapar sigilosamente en dirección a La *Oroya*, de donde pasaría a Lima.

En sentido inverso se aproximaba Montero, quien venía de Huaraz. Ricardo Palma escribió en un despacho al periódico *El Canal* de Panamá fechado en Lima el 2 de agosto de 1882 que Montero había partido el 17 de julio y en el siguiente despacho (fechado 9 de agosto) notició que Montero había llegado a Tarma el 1 de agosto. Montero iba precisamente con el escuadrón Escolta; tras entrevistarse con Cáceres en Tarma siguió su marcha hasta Arequipa, a donde arribó el 30 de agosto de 1882. Entre los batallones que desfilaron en su recibimiento al día siguiente se halló precisamente el Legión Peruana, según la crónica del *Diario de Arequipa* del mismo 31 de agosto, reproducida por Ahumada Moreno (1982). Por todo lo anterior, deducimos que en realidad Manuel Salas Rangel luego de haberse incorporado a la división de Bedoya se unió a las fuerzas de Cáceres en noviembre de 1881 y siguió al lado de ellas hasta la contraofensiva de julio de 1882, tras la cual se plegó a la escolta de Montero (con quien coincidiera en el *Tumbes* el 2 de mayo de 1866),

para finalmente pasar al batallón Legión Peruana que formaba parte de la guarnición de Arequipa.

Más allá de la lógica del desarrollo de los acontecimientos, creemos hallar una confirmación en el hecho de que por resolución Nº 341 del 14 de noviembre de 1906 el Congreso reconoció los derechos de Salas como vencedor en el 2 de mayo de 1866 y mandó "que se le reconozca en su libreta los cuatro años, seis meses diecinueve días de servicios que prestó a la nación durante la guerra con Chile" (Perú, 1907). Contando desde el 5 de abril de 1879 en que se notificó oficialmente la declaratoria bélica tal lapso alcanza hasta el 24 de octubre de 1883, lo que coincide con la antevíspera de la salida de Montero de Arequipa, en el contexto del colapso de su régimen. Para el momento en que se expidió la resolución ya llevaba al menos cuatro años de gestiones, pues con fecha 10 de setiembre de 1902 la Comisión de Marina del Congreso había declarado que los comprobantes presentados por Salas acreditaban "su concurrencia a la gloriosa jornada del 2 de mayo de 1866, y haber hecho toda la campaña en la última guerra con Chile, y su asistencia a los combates que indica" (Congreso, 1902).

El sentido detrás de estos hechos en la vida de Manuel Salas Rangel es el de un profundo patriotismo, una plena conciencia de su deber de peruano. Nótese que se presenta de voluntario para el 2 de mayo de 1866 y luego reaparece para 1879 y a pesar de los rudos contrastes sufridos por las armas peruanas no deja el servicio hasta la etapa final de la contienda. Repárese también en que Salas estaba muy identificado con la Marina, pues en ambos casos se presenta como voluntario para la Escuadra, cuando bien pudo combatir en las baterías el 2 de mayo de 1866 o solamente en tierra durante la guerra de 1879. Incluso estando en tierra, en la defensa de Lima se halla en las baterías fijas que contaban con cañones navales y en medio de los Andes sigue los pasos del Contralmirante Montero hacia Arequipa.

Además, sabemos de dos oficiales que combatieron en la campaña de la Resistencia o la Breña y habían pertenecido antes a la Plana Menor naval. El italiano Luis Sandi, nacido en Nápoles en 1830, ingresó a la Marina en 1857 como primer condestable del *Tumbes*. Así lo afirman Ortiz y Castañeda (2007), y agregan que después pasó a las baterías del Callao y en 1863 era teniente de Artillería de Marina. En 1865 exploró

el Ucayali y el Pachitea para establecer puntos de acopio de leña para los vapores, según consta en el parte que elevó al respecto y reproduce Larrabure (1905); el 9 de diciembre de dicho año ascendió a capitán del Ejército en el arma de Artillería, conforme a la *Memoria del Ramo de Guerra* de 1874. Al comenzar la Guerra con Chile retornó a las baterías del Callao; lo afirman Castañeda y Ortiz (2007), quienes añaden que una vez caída la capital se incorporó a las fuerzas de Cáceres, en las que participó en toda la campaña de la Breña. Su asistencia a Huamachuco está registrada en la lista publicada en *El Perú* del 10 de julio de 1886 y reproducida por la CPHEP (1983) en *La Resistencia de la Breña*, lista en la cual figura el Sargento Mayor Luis Sandi como adjunto de la Sección de Ingenieros del Estado Mayor General. Dicha sección estaba al mando del Coronel Teobaldo Eléspuru, mientras el Coronel Manuel Tafur era el Jefe de Estado Mayor General. La labor de dicha sección fue de gran importancia, pues Cáceres narra en sus *Memorias* (1924) que cuando en julio de 1883 sus fuerzas culminaron el épico cruce de la majestuosa Cordillera Blanca ejecutó Eléspuru la orden que le había dado de volar el camino. Con esta acción, en la que como parte de la sección de ingenieros cabe suponer que participara Sandi, se anuló la posibilidad de que Cáceres fuera perseguido con éxito por la división Arriagada, la más fuerte de las dos que habían pretendido encerrarlo en el Callejón de Huaylas.

Hacia aquellas "dilatadas regiones de la selva regadas por el caudaloso Marañón" que en palabras de Cáceres contemplaran al vencer la Cordillera Blanca él y sus breñeros, entre los que estaba Sandi, se encaminó nuevamente este último, quizá llamado de regreso por el encanto que dicha región produce en quienes han habitado en ella o tal vez deslumbrado ante los igualmente dilatados horizontes de progreso que parecían abrirse en aquella zona del país durante los años de la Reconstrucción o Reconstitución que siguieron a la contienda bélica. Etapa en la que la selva fuera vista como una zona de expansión destinada a compensar con creces gracias a sus inmensas riquezas las pérdidas ocasionadas por la mutilación del país y la consecuente usurpación de su riqueza salitrera y guanera. Así, en 1886 retornó a Loreto el Sargento Mayor Luis Sandi, quien moriría en Iquitos el 9 de marzo de 1900, según Castañeda y Ortiz (2007), los cuales agregan que estuvo casado con Encarnación Amigo.

El otro caso es el de Pablo Soto Castillo, el veterano soldado del *Huáscar* en Angamos. La herida que recibiera en Miraflores no lo detuvo, continuó su carrera:

> Su heroísmo tantas veces demostrado, le valió para obtener despacho de subteniente, el 5 de marzo de 1881. Pasó luego al batallón Huacho Nº 10, teniendo como jefe al comandante Oyague, y obtuvo grado de teniente el 11 de julio de 1881.

Este dato que anota Guzmán Palomino (en Tauro del Pino et al., 1982) muestra semejanza con lo visto para el caso de Manual Salas, ya que tanto el Huacho como el *Alianza* formaron parte de la división del Coronel José Agustín Bedoya en la provincia de Chancay. De hecho, fueron muchos los que tras la defensa de Lima se encaminaron por el Norte Chico. Así, cuando los heroicos marineros de la *Unión* que dejaron el Callao en un guig el 17 de enero de 1881 vararon en la hacienda Salitral (Huarmey) hallaron numerosos dispersos del Ejército quienes les refirieron "que la batalla se había perdido porque no tenían Jefes que los dirigieran", según el parte de Emilio Oyague, Capitán de Puerto de Huanchaco, que reproduce Zoila Aurora Cáceres (1921). Hubo ciertamente problemas en la cadena de mando durante la defensa de Lima, no existió un mando único y centralizado. Para la campaña de la Resistencia, en cambio, el General Cáceres condujo con firmeza y pericia las operaciones.

Siguiendo con la semblanza de Soto, dice Guzmán Palomino (en Tauro et al. 1982) que luchó contra el invasor en Jauja estando en el batallón Junín Nº 3 al mando del Coronel Juan Cancio Vizcarra, y dos días después en San Agustín a las órdenes del Sargento Mayor N. Vaca y contra las avanzadas enemigas. En las *Memorias* de Cáceres (1924) se refiere efectivamente que las fuerzas chilenas comandadas por el Coronel Gana llegaron a Tarma y que (tras renunciar este y ser reemplazado por Del Canto) saldrían de dicha ciudad el 30 de enero de 1882 con dirección a Jauja, "trabándose algunos ligeros tiroteos con las avanzadas de nuestra 1ª división". Asimismo, el 31 de enero de 1882 confirmó Cáceres el "ingreso de las descubiertas chilenas en los pueblos de Cajas y San Gerónimo"; ante ello en la noche del 1 al 2 hubo un reconocimiento de caballería, con un pequeño combate en San Jerónimo, y el 3 un "nuevo reconocimiento por un destacamento de

soldados seleccionados". En esta ocasión fueron observados "los alrededores de San Gerónimo y Cajas" sin que hubiera encuentros con el enemigo pero sí confirmación de noticias por la gente del lugar. Cajas es San Agustín de Cajas, y está ubicada entre Huancayo y San Jerónimo. Todo encaja, pues, para deducir que fue a fines de enero o inicios de febrero de 1882 cuando Pablo Soto Castillo participó en escaramuzas con las fuerzas invasoras. Luego, según su semblanza trazada por Guzmán Palomino (en Tauro del Pino et al., 1982), vendría su participación en el combate de Pucará, el 5 de febrero de 1882, y nuevamente en la misma zona el 9 de julio de 1882 en el combate de Marcavalle, donde estuvo a las órdenes del Jefe de Estado Mayor (Coronel Manuel Tafur), quien comandó la segunda división. Esta última acción era el inicio de la contraofensiva que logró encerrar al enemigo en Tarma. Leamos finalmente dos párrafos más de la semblanza de Soto (en Tauro del Pino et al., 1982):

> Formó el destacamento de treintaicinco hombres que el 16 de julio de 1882, por orden del coronel Vizcarra, marchó comandado por el mayor Camilo López, a obstaculizar la salida de las fuerzas chilenas que se encontraban en Tarma. Esa columna se apostó en el camino de La *Oroya*, donde permaneció algunos días hasta la retirada del enemigo. Poco después, el 5 de agosto, fue ascendido a capitán, recibiendo orden de ponerse al servicio del subprefecto Salcedo que en Lunahuaná le encargó el adiestramiento de guerrilleros. Efectuaba una misión con la guerrilla, en Cañete, cuando el 17 de octubre de 1882 fue sorprendido por el enemigo. Se le juzgó sumariamente y fue condenado a muerte, pero la orden no se cumplió, pues el sargento chileno Millán lo reconoció como sobreviviente del *Huáscar*, convirtiéndose para el comando enemigo en una potencial fuente importante de información. Pero Soto nada respondió en los severos interrogatorios a que fue sometido, trasladándose entonces a Cerro Azul, de allí a Iquique a bordo del vapor *Lautaro*.
>
> El 18 de enero de 1883 logró burlar la vigilancia de la guardia chilena y fugó audazmente. Abordó luego el vapor Puno en el que llegó a Arica, de donde pasó inmediatamente a Tacna y luego a Moquegua. En esta última ciudad se presentó ante el prefecto Sánchez Lagomarsino, antiguo comandante del monitor *Manco Cápac*. Por orden suya se trasladó a Arequipa, presentándose al Ministro de Guerra, coronel Belisario Suárez, quien le renovó felicitaciones por su arrojo y patriotismo.

Soto participaría en la guerra civil de 1894-1895, en la cual resultó herido y perdió la pierna derecha, quedó inválido. Moriría en Lima el 22 de setiembre de 1900, según Guzmán Palomino (en Tauro del Pino et al., 1982). Lamentablemente, su ascenso a Capitán no fue reconocido por las autoridades y pasó penurias, según se desprende del siguiente dictamen (aprobado por 66 contra 10) que obra en el diario de debates (Congreso, 1899):

COMISIÓN DE PREMIOS
DE LA H.
CÁMARA DE DIPUTADOS.

Señor:

El soldado Pablo Soto, se ha presentado al Congreso solicitando se le reconozca la clase de Capitán efectivo por los servicios prestados a la Nación.

Son evidentemente indiscutibles los buenos servicios prestados por Soto, sobreviviente del combate de Angamos, que después de haber sido hecho dos veces prisionero en Chile, prestó en la última guerra útiles servicios, hasta que salió herido, de cuyas resultas invalidó.

Por otra parte, Soto, no ha presentado despachos en que acredite su clase militar, si bien es cierto, que lo reconocen con el carácter de Capitán, no ha podido probar la legalidad de su clase, por lo que el Supremo Gobierno sólo le expidió cédula de invalidez, como simple soldado.

Vuestra Comisión que ha estudiado los antecedentes de este asunto e inspirándose en la más estricta justicia, teniendo en cuenta que el recurrente fue de la guarnición del monitor *Huáscar*, que leyes anteriores han premiado a dichos sobrevivientes, que este se halla comprendido entre ellos, cree justo se le premie, y en consecuencia, os propone las siguientes conclusiones:

1.º Que el soldado sobreviviente del *Huáscar* Pablo Soto ha comprometido la gratitud nacional;

2.º Que le concedáis como premio el goce de la pensión íntegra de Subteniente o sea cincuenta soles mensuales.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 30 de Setiembre de 1899.

N. A. Calderón.

Lucas Rodríguez.

J. Arturo Peña y Giroust.

Por último, mencionemos dos casos de participación en la etapa de la Resistencia que no atañen a personal en servicio en la Marina ni en el Ejército pero sí a patriotas chorrillanos que probablemente fueron matriculados de la Capitanía de Puerto. Nos referimos a Ángel y Eduardo Camacho. Del primero cuenta Portal en 1932 el siguiente episodio:

> Tampoco relegaré al olvido una verdadera proeza realizada más tarde, en Febrero de 1881 y por lo tanto en las barbas del enemigo, por el simpático y patriota chorrillano Ángel Camacho, empleado que había sido del Club Regatas "Lima", que ocupaba, sobre el mar, el antiguo Hotel Terry. Camacho, a quien le llamaban por su viveza y agresividad "Víbora", vio que en el local del club depositaban los vencedores gran cantidad de muebles sacados de los ranchos para ser oportunamente embarcados, y tomando las medidas del caso, aplicó cierta noche tremendo dinamitazo que hizo desaparecer el edificio con todo lo depositado. A "Víbora" lo buscaron hasta que se cansaron los improvisados dueños de lo allí acumulado.

Semejante es la versión de San Cristóval publicada en 1949:

> Y al ocuparnos de la vida del Club Regatas Lima, en la época luctuosa de la guerra, no podemos prescindir de rememorar el acto heroico que realizó un patriota natural de Chorrillos, Ángel Camacho, a quien le llamaban Víbora, y el cual, desafiando todos los peligros, una noche que los chilenos habían depositado en las terrazas del Club, los enseres valiosos de los ranchos pillados en los días 13 y 14 de Enero de 1881, para embarcarlos con destino a Santiago, concibió la idea, que luego puso en ejecución, de aplicarles dinamita, volando con gran parte del local los dichos enseres, y frustrando en tal forma los propósitos del invasor. Cuando el jefe del batallón Esmeralda,

> noticiado del hecho, impartió severísimas órdenes contra Víbora, caso de ser encontrado, ya este se había puesto a buen recaudo, burlando la estrecha vigilancia que contra él se ejercitó desde los primeros momentos.

A su vez, el General Felipe de la Barra en 1963 se refirió a Camacho como "humilde guardián del Club Regatas" y consignó que en la sede de Chorrillos de dicha institución había una columna "en homenaje a siete socios del Club muertos en acción de armas en la Guerra de 1879 y del guardián Ángel Camacho que hizo volar el local, pereciendo él mismo antes de que fuera saqueado cuando el ataque de Chorrillos el 13 de Enero de 1881". Similar fue el caso de Jorge Basadre en 1968:

> El Club de Regatas Lima de Chorrillos perdió sus instalaciones durante la ocupación chilena; ellas fueron levadas a Chile en el transporte *Tolten*. Su local se convirtió en depósito de pertrechos de guerra. El guardián Ángel Camacho hizo volar con dinamita este lugar y él murió.

Se contradicen con Portal y San Cristóval que afirman que Camacho sobrevivió. De la Barra se contradice además así en la fecha, pues el saqueo ya había ocurrido y Portal precisa que la explosión fue en febrero. Pero tal vez sea válido el dato de que era guardián del club, ya que Portal lo consigna como empleado del mismo.

Respecto a Eduardo Camacho sí hay constancia documental. Un oficio de Cáceres al Comisario del valle de Lurín y Pachacámac fechado en Chosica el 19 de noviembre de 1881 y publicado por su hija Zoila Aurora (1921) comienza así:

> El cañón y los artículos de guerra que dije a U. se habían remitido a esos puntos por mar, fueron enterrados en un Islote, porque sus conductores no encontrando auxilio alguno para el desembarque ni persona alguna para hacerle la correspondiente entrega, se vieron obligados a tomar esa medida. El conductor obligado a hacer esa entrega es Eduardo Camacho, residente en Chorrillos, a quien hará U. entrega de los mencionados artículos. Desde luego, la persona que nombre U. para el desempeño de esta comisión debe ser de entera confianza para no exponer el éxito de ella y tal vez la pérdida de ese cargamento.

La versión que anotó Cáceres en sus *Memorias* (1924) fue la siguiente:

> Escribí también al comisario del valle de Lurín y Pachacamac, ordenándole que un cañón y material de guerra que me enviaban de Lima fueran desembarcados y conducidos al Cuartel General por el lado Sur, y entregados al jefe de las guerrillas de este sector, el cual estaba encargado de internar esos elementos. El comisario no pudo cumplir la orden, porque el encargado de la conducción, don Eduardo Camacho, no encontró a quién hacerle la entrega, y, para evitar que fueran descubiertos, enterró el cañón y las armas en un islote de Chorrillos.

Que tal misión era muy riesgosa lo prueba lo ocurrido menos de dos meses antes (setiembre de 1881) justamente con relación a los cañones que el personal naval de la batería rodante había enterrado (Lynch en Ravines 1992):

> El veintinueve de Setiembre tuve noticias de que algunos montoneros venían en busca de cañones enterrados en el lugar denominado "Piedras Gordas", por el camino de Ancón. Mandé fuerzas para sorprenderlos y se les tomó un cañón de campaña de a doce.– Dos de los prisioneros fueron fusilados.

Probablemente era el último de los cuatro cañones que quedaba, pues Carmen Mc Evoy (2006) refiere que a fines de enero de 1881 las autoridades de la ocupación chilena habían incautado 3 cañones a tres millas de Ancón.

Pero ningún riesgo impidió que Salas, Sandi ni Soto (y probablemente más que como ellos habían pertenecido a la Plana Menor de la Marina o a la tropa embarcada del Ejército) continuasen sirviendo en la campaña de la Resistencia junto a Cáceres, el mismo jefe que en las orillas de Punta Grueso había rescatado a los marineros de la *Independencia* el 21 de mayo de 1879. Y quien de las cenizas de la guerra tendría que emprender la reconstrucción del Perú.

EPÍLOGO

LA POSGUERRA

Melo titula CONVALECIENDO a la etapa posterior a la contienda del 79, lo que da una idea acertada de la situación de la Armada. No obstante, al igual que el Perú en su conjunto asumió la ardua tarea de reconstituirse.

Unos pocos buques

Tras el fin de la Guerra con Chile y establecido en la capital y su puerto el régimen del General Miguel Iglesias, el primer buque de la Armada en que vuelve a ondear la bicolor es el vapor *Vilcanota*, al mando del Capitán de Corbeta Bernabé Carrasco (10 de setiembre de 1884). Apunta Palacios (1990) que el 4 de setiembre se había dispuesto que su dotación tuviera 46 hombres, de los que corresponderían 38 a la Plana Menor: 1 segundo contramaestre, 1 primer carpintero y calafate, 1 maestre de víveres, 1 cocinero de equipaje, 1 mayordomo, 1 cabo de timoneles y luces, 4 artilleros de preferencia, 6 marineros, 4 grumetes, 3 maquinistas, 1 cabo de fogoneros, 4 fogoneros y 3 carboneros; además de 1 segundo condestable y otros 6 marineros (guarnición). Sus sueldos eran los siguientes:

SUELDOS	SOLES
Segundo contramaestre	40
Primer carpintero y calafate	45
Maestre de víveres	30

SUELDOS	SOLES
Cocinero de equipaje	22
Mayordomo	20
Cabo de timoneles y luces	22
Artillero de preferencia	20
Marinero	16
Grumete	10
Cabo de fogoneros	32
Fogonero	28
Carbonero	16
Segundo condestable	30

Refiere Palacios (1990) que el 20 de setiembre de 1884 se dispuso aumentar la tripulación con ocho marineros más, a cargo del cabo de matrícula Nicolás Rebaza: José Pareja Molina (español), Francisco Gonzales, Manuel Solano, Frank M. Donalds (inglés), José Crisosto, Julio Dávila, Raymundo Galloso y Antonio Soria. De los ocho solamente quedaron en servicio cuatro. El 21 de diciembre se cambió su dotación, que se redujo a trece hombres al mando del Capitán de Corbeta Lino Cueto; el buque entró en reparaciones hacia marzo de 1885, lo que quizá explique la reducción. De los trece, correspondían a la Plana Menor los siguientes: marineros Juan Sánchez, Bernabé Santiago, Manuel Cabezudo y José Sánchez; grumete Pedro Salazar; segundo maquinista Enrique Padrón; tercer maquinista Pedro Falcón; fogoneros José Barrios y Santiago Martínez.

El *Vilcanota* fue seguido en diciembre de 1884 por el vapor *Santa Rosa*. Para dotarlo se engancharon "varios marineros contratados a razón de 320 soles", según Palacios (1990). Su dotación, al mando del Capitán de Corbeta Bernabé Carrasco, constaba de 67 hombres a mediados de abril de 1885, de los cuales 51 pertenecían a la Plana Menor: segundo contramaestre Francisco Perna; segundo condestable Eusebio Saldaña; primer carpintero Lorenzo Muñoz; cabo de timoneles Jorge Farrés; maestre de víveres Arturo B. Muñiz; cocinero de cámara Miguel Cuadra; artilleros de preferencia Raymundo Galloso, Ismael Montesinos, Devis Sharbs, Pedro Antonio y Cosme Huamaní; marineros Nicolás Figueroa, Francisco Gonzales, Fidel Segura, Manuel Solano, Segundo Villegas,

José Crisóstomo, José Flores, Enrique Saes, Antonio Peña, Demetrio Constantino, Jorge Nicolás, Manuel Díaz, José Jiménez, Jeremich Depon, Jorge Brown, Guillermo Sotillo, Antonio Herrera, Antonio Pines, Manuel Vera, Guillermo Cánepa y Jorge Lebrielos; grumetes Francisco Sarrón, Ceferino Ruiz y David Aguilar; primer maquinista Alberto Lawrence; terceros maquinistas Emilio Agreda y Walker [*Walter*] Taylor; cuarto maquinista Daniel Morales; cabos de fogoneros Emilio Clavaba y Henry Jones; fogoneros Guillermo Cerrón, Williams Jackson, Guillermo Ariochi, Juan Paterson y Jorge Gibson; carboneros Manuel Carrasco, Ernesto Mones, Guillermo Hurtado y Federico Maffatt; corneta soldado Daniel Molina.

A inicios de junio de 1885 hubo otra adquisición naval según Bouroncle (1984), quien pone como fuente *El Comercio* del 5 y 6 de dicho mes. Dice dicho autor sobre el gobierno de Iglesias:

> Igualmente, mostraron en actos administrativos de su gobierno, su total servilismo al gobierno chileno, con la compra, a la Compañía Sud-Americana de Navegación, de propiedad de Chile, del que fuera transporte durante la guerra, la vieja y deteriorada nave *Itata* de 1830 toneladas de desplazamiento. Mientras Chile renovaba su flota con nuevas unidades, endosaba al gobierno por él constituido, de los desechos de su marina.

No era tan viejo el *Itata*, pues había sido construido en 1873, ni estaría tan deteriorado, pues sobrevivió hasta su naufragio en 1922, según los datos que consigna Allard (1972). En realidad, el *Itata* no fue adquirido sino alquilado por el gobierno (Baeza, 2017). Por cierto, el año anterior al arriendo del *Itata* se había descartado la adquisición de tres buques por razones técnicas, según apunta Palacios (1990): el vapor inglés *Rochester*, la cañonera colombiana *Boyacá* y el vapor ecuatoriano *Manabí*, en marzo, abril y octubre de 1884 respectivamente.

También en junio de 1885, tomó el mando del *Vilcanota* el Capitán de Corbeta Juan Salaverry; por entonces la dotación constaba de 54 hombres, de los que los siguientes 37 pertenecían a la Plana Menor: segundo contramaestre Basilio Athessi; primer carpintero Gavino Navarro; cocinero de equipaje Pedro A. Luna; cocinero de cámara Eusebio Caicedo, segundo mayordomo Manuel Rodríguez; cabo de timoneles

Federico Membrotto; artilleros de preferencia Juan Soria y Albino Rodríguez; marineros Manuel Cabezudo, José Sánchez, Juan Murphy, Manuel Espinosa, Emilio Delgado, Benito Flores, Eleuterio Medina, José García y Manuel Vera; grumetes Juan Sánchez, Ángel Martínez, Francisco Nugent, Nicanor Navarro, Bernabé Santiago y Pedro Salazar; segundos maquinistas Emilio Valladares y Enrique Padrón; tercer maquinista Pedro Falcón; cuarto maquinista Augusto Matheus; cabos de fogoneros Manuel Castro y José Barrios; fogoneros Santiago Martínez, Guillermo Bathes, Guillermo León y José Miyer; carboneros Carlos Sánchez, Marcial Reyes, Enrique Sandiman y Pedro Cortez. Todo esto, según los datos de Palacios (1990).

Aunque no se hubiera concretado la compra del *Itata*, la inquietud por una nueva adquisición estaba presente. Poco después, el 10 de julio de 1885, se entregó el *Vilcanota* como parte de pago a la Pacific Steam Navigation Company - PSNC por el vapor *Santiago*, que pasó a llamarse *Perú*. Así lo refiere Palacios (1990), quien agrega que en marzo de 1887 el gobierno de Cáceres entregó la administración de los dos vapores que formaban nuestra Escuadra a una compañía naviera, pero en enero de 1888 retornarían al poder estatal. Ese mismo año el Perú se apontonó; en él quedaría establecida la Escuela Naval.

Al año siguiente llegó la cañonera *Lima* al *Callao*. No así su gemela *Callao*, por falta de fondos. Ambos buques habían sido mandados a construir en Alemania durante la Guerra con Chile, pero quedaron embargados a su paso por Gran Bretaña. Apunta Palacios (1990) que la *Lima* había zarpado de Londres el 12 de junio de 1889; tras una estadía en Montevideo del 10 al 30 de julio, zarpó al Pacífico y arribó a Mollendo el 10 de agosto de 1889, donde estuvo hasta la madrugada del 30 de agosto. El Capitán de Navío Ruperto Alzamora fue quien comandó la *Lima* en este viaje, a la cabeza de una dotación de 111 hombres de los que alrededor de 104 correspondían a la Plana Menor: 76 tripulantes, 6 maquinistas, 1 ayudante de máquinas y la tropa de guarnición (siendo el total de la guarnición de 22 hombres, suponemos que uno fuera oficial y el resto tropa). Este era el único buque de guerra auténtico de la Escuadra en el periodo, los otros eran transportes. A su arribo al Callao en la noche del 31 de agosto de 1889 acudieron el propio Presidente Cáceres, el Vicepresidente Morales Bermúdez, ministros y otras autoridades.

Después se adquieren los vapores *Chalaco* y *Constitución*, ambos en 1894, durante el segundo gobierno de Cáceres y en el contexto de la guerra civil contra los coalicionistas, si bien Palacios (1990) precisa que la compra del último ya se gestionaba desde el gobierno de Morales Bermúdez. En setiembre de dicho año se adquirió el *Constitución*, y con fecha 1 de octubre se determinó que su dotación fuera de 115 hombres, de los cuales correspondían a la Plana Menor 102: 1 contramaestre, 1 primer guardián, 2 segundos guardianes, 1 primer condestable, 1 primer carpintero, 1 maestre de víveres, 1 despensero, 1 calafate, 1 cabo de timoneles, 2 mayordomos de cámara, 2 cocineros de cámara, 1 cabo de luces, 8 artilleros de preferencia, 6 artilleros ordinarios, 20 marineros, 30 grumetes, 1 primer maquinista, 1 segundo maquinista, 1 tercer maquinista, 1 cuarto maquinista, 4 cabos de fogoneros, 9 fogoneros y 6 carboneros. A su vez, a mediados de agosto de 1894 el *Chalaco* tenía una dotación de 54 hombres, de los que 47 pertenecían a la Plana Menor: 1 primer guardián, 1 primer condestable, 1 segundo carpintero, 1 despensero, 1 mayordomo, 1 cocinero de cámara, 1 cocinero de equipaje, 3 artilleros de preferencia, 6 marineros, 11 grumetes, 1 primer maquinista, 1 segundo maquinista, 1 tercer maquinista, 1 cuarto maquinista, 3 fogoneros, 2 carboneros y 11 hombres de tropa del regimiento de artillería Dos de mayo (guarnición). En marzo de 1897 se clausuró la Escuela Naval a bordo del *Perú* y en junio dicho pontón fue entregado al Ministerio de Fomento. Hasta aquí venimos siguiendo a Palacios.

Los rumbos del personal

Con tan diminuta Escuadra, se entiende que los hombres que habían integrado la Plana Menor no tuvieron campo suficiente dentro de la Marina durante los años finales del siglo XIX. Por ello vemos que muchos se dedicaron a otras actividades. Así, el marinero José Velásquez Solís, veterano de Iquique, Angamos, la doble ruptura del bloqueo de Arica y la batalla de Arica, tras la Guerra con Chile se dedicó a la agricultura en Nepeña, donde falleció el 22 de agosto de 1917. Así lo informa Zanutelli (2002). Por su parte, el marinero Lizardo Ruiz, veterano de Punta Grueso, la doble ruptura del bloqueo de Arica y Miraflores, pasó a Panamá tras la contienda, según refieren Ortiz y Castañeda (2007).

Ni los anteriores ni Zanutelli ofrecen datos acerca de Máximo Rentería, veterano del *Huáscar*; ello nos hace pensar que no dejó expediente, lo que a su vez nos lleva a la posibilidad de que no fuera peruano ni se estableciera definitivamente en el Perú. Lo sospechamos porque en un oficio del cónsul del Ecuador en Panamá al General Francisco Salazar (Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador) fechado el 26 de enero de 1889 y publicado en el *Diario Oficial* de Quito del 26 de marzo de 1889 aparece una lista de pasajes pagados para repatriar a ecuatorianos menesterosos en la cual leemos el nombre de Máximo Rentería, embarcado en el vapor *Mendoza* de la PSNC el 20 de noviembre de 1888. Asimismo, en la *Cuenta del Tesoro Federal* publicada en México en 1892 hallamos una cuenta de egresos de las capitanías de puerto mexicanas del año fiscal 1890-1891 en la que figura Máximo Rentería como cabo de mar de segunda del puerto de Todos Santos, ubicado en la península de la Baja California. De ser el caso, tendríamos que en Angamos hubo en la dotación del *Huáscar* 2 ecuatorianos (Mejía y Rentería) y un total de 62 extranjeros.

Asimismo, Ortiz y Castañeda (2007) registran el caso de Manuel Vargas Carrasco, egresado de la Escuela de Grumetes y veterano de la campaña de 1879 y la doble ruptura del bloqueo de Arica, quien se fue a vivir a Chile. Casado con Clodomira Traslaviña, murió nonagenario en Santiago el 7 de noviembre de 1949. Sorprendente para alguien que había sido gravemente herido en 1880 en la defensa del Callao.

Los mismos autores refieren los datos del fogonero Ramón Piedra Zapata, ecuatoriano y veterano del primer combate de Iquique en el *Huáscar*, quien dejó la Marina pero se quedó en el Perú como fletero del Callao. Estuvo casado con Mercedes Aguilar. Falleció en el Callao el 30 de abril de 1887.

Algunos se incorporaron a otras instituciones armadas. Eduardo Eleodoro Dávila Revoredo, primero marinero y luego artillero ordinario, veterano de Pacocha, Iquique, Angamos y la doble ruptura del bloqueo de Arica, tras la contienda pasó al Ejército. En abril de 1897 estaba en la guarnición de Chanchamayo y al año siguiente pasó a la gendarmería de Junín, donde serviría de setiembre de 1898 a junio de 1904. Fue portero de la Caja Fiscal de Lima (1908-1918). Castañeda y Ortiz aportan (2007) estos datos y Zanutelli (2002) afirma que moriría entre julio de 1932 y

enero de 1933. Asimismo, según los datos del último, Francisco Espiell, veterano del *Huáscar* en 1879 y de la *Unión* en la doble ruptura del bloqueo de Arica, pasó al Ejército y alcanzaría el grado de subteniente. Falleció en el Callao el 26 de agosto de 1937.

No todos dejaron el servicio naval. Caso muy singular es el de Sebastián Aguirre; nacido en Amotape en 1822, inició su carrera en 1850 como marinero del Resguardo de Paita; en 1870 era cabo de matrícula en Sechura y de octubre de 1881 hasta 1884 fue Capitán de Puerto interino de Paita, "retomando su función anterior hasta su retiro en 1906" (Ortiz y Castañeda, 2007). Quiere decir que Aguirre no solamente no dejó el servicio, sino que incluso las caóticas circunstancias de la ocupación extranjera (Paita más que ser ocupada tuvo al *Huáscar* chileno estacionado como aduana flotante) y la guerra civil le dieron la ocasión de poder encargarse, aunque fuera interinamente, de la Capitanía de Puerto de Paita, el puerto de mayor importancia después del Callao tras la pérdida de Arica.

Otro caso de alguien de la Plana Menor que llegó a ejercer como Capitán de Puerto es el del venezolano Rafael Egas, a quien hemos visto como maestre de víveres del *Loa* el 2 de mayo de 1866. Egas dejó el servicio entre 1871 y 1878, lapso en que estuvo primero en la marina mercante y después desde 1875 como inspector de la Aduana del Callao. Desde 1878 hasta febrero de 1880 estuvo nuevamente en la Escuadra, a bordo del *Limeña*. Al año siguiente se casó con María Acuña (1881). El nombramiento de Capitán de Puerto de Casma (y también administrador de su aduanilla) lo recibió en octubre de 1884; murió cuando seguía en dicho cargo, el 10 de marzo de 1890. Así lo consignan Castañeda y Ortiz (2007).

También tiene semejanza el caso de Evaristo León Carrillo, a quien vimos como combatiente del 2 de mayo de 1866, y que había iniciado su carrera en 1860 como pilotín y artillero del *Tumbes*, pero al año siguiente ya era guardiamarina. Según Castañeda y Ortiz (2007), en 1870 ascendió a teniente segundo graduado. Durante la Guerra con Chile sirvió en las capitanías de puerto de Chimbote, Samanco y Santa, y tras ella en las de Salaverry, Chala, Samanco (nuevamente), Pisco, Huanchaco, Ancón y Quilca. También en la posguerra sirvió en la Comandancia de los Tercios Navales, en la Aduana del Callao y en 1899 por unos meses en el

Chalaco. Al retirarse en mayo de 1905 era teniente 1º efectivo y Capitán de Puerto de Quilca. Casado en 1871 con Cristina Ugarte Castro, falleció en el Callao el 3 de noviembre de 1922.

Un caso de alguien que retornó tras unos años de viajar por otros rumbos es el del paiteño Juan Antonio Aguilar, veterano del 2 de mayo de 1866 en el *Victoria* y de la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880 en la *Unión*, quien navegó entre 1882 y 1888 en la marina mercante. Después volvería al servicio naval en el *Lima* y el *Chalaco*; moriría en Lima el 5 de agosto de 1896. Todo esto según los datos consignados por Ortiz y Castañeda (2007).

Semejante fue el caso de Germán Narváez Piza, también veterano del 2 de mayo de 1866 y que a bordo de la *República* y la *Urcos* defendiera el Callao en la Guerra con Chile, pues vivió de 1883 a 1886 en Ecuador, pero luego retornaría al Perú. Nuevamente en servicio, se embarcó en el *Santa Rosa* y pasó al *Lima*, al *Chalaco* y al *Constitución*. Casado con Mercedes Larriva, se retiró en 1915 como tercer maquinista. Ortiz y Castañeda (2007) proporcionan los datos de Narváez y otros maquinistas, pues sin duda dejaban expediente a diferencia de muchos de los integrantes de la Plana Menor.

Otro veterano del 2 de mayo de 1866 y la defensa del Callao, Emilio García Rossell Orué, tras la Guerra con Chile fue inspector de máquinas de la Escuadra, pero también profesor de la Escuela de Artes y Oficios y gerente de negociaciones agrícolas. Casado con Martina Aparicio, falleció en el Callao el 30 de noviembre de 1905.

Por su parte, el maquinista Benjamín Franklin Botsford, veterano de Abtao, el remolque de los monitores y la doble ruptura del bloqueo de Arica, prácticamente no se alejó de la Armada, pues fue contratado en 1885 para el *Vilcanota*; al año siguiente estaba en el Perú; y de 1890 hasta su muerte fue primer maquinista del *Santa Rosa*. Falleció en el Callao el 1 de diciembre de 1895. Estuvo casado con Margarita Quin.

Francisco Nájar había iniciado su servicio en setiembre de 1879 como ayudante de máquinas del *Oroya*. En 1887 lo nombraron cuarto maquinista del Perú y en 1896 fue designado como maquinista de la expedición al río Pichis. Al borde del siglo pasó al *Constitución* (1900) y un año después al *Lima*. Otros tuvieron lapsos en la marina mercante. Ruperto Reyes Calderón, nacido en Lambayeque en 1855,

había estudiado en la Escuela de Artes y Oficios entre 1870 y 1875; luego inició su carrera naval a bordo de la *Independencia*, antes de la Guerra con Chile. Durante esta sirvió en el *Atahualpa* y el *Chalaco*, estuvo en la defensa del Callao. Tras la contienda retomó sus servicios en dependencias y unidades: Capitanía de Puerto del Callao; vapores *Santa Rosa*, *Constitución* y *Chalaco*; y crucero *Coronel Bolognesi*; con un intervalo de 1911 a 1915 en que navegó en la marina mercante. Se retiró de Teniente 1º ingeniero. Casado con María Barrozo, murió en Lima el 15 de abril de 1931.

Juan C. Buendía, veterano de Punta Grueso, fue cuarto ingeniero del *Constitución* entre 1897 y 1898. Pasó al faro de Palominos. Después vivió en el extranjero y navegó en buques mercantes.

Caso singular entre los maquinistas es el de Marcos Ernesto Molina. Zanutelli (2002) afirma que tras retornar de la prisión en Chile pasó al *Atahualpa*; y que tras la contienda con Chile, ya en la guerra civil entre caceristas e iglesistas, estuvo Molina del lado de Cáceres dentro del Ejército del Norte que comandaba el doctor José Mercedes Puga. Obtuvo la clase de Sargento Mayor. En la maestranza del ferrocarril de Trujillo reparó armas y fabricó "cuatro cañones de bronce y dos de acero", según cita Zanutelli. Pero Cassaretto y Castro (2022) sostienen que fueron dos cañones de retrocarga de acero, nuevos, y dos antiguos cañones de bronce convertidos a retrocarga pero cuya transformación quedó incompleta pues no llegaron a rayarse sus ánimas; dichos autores atribuyen el primer par al Coronel José Segundo Heredia y la conversión del segundo par al ingeniero J. A. Obando, sin que mencionen al Sargento Mayor Molina, que en aquella guerra civil asistió al combate de Trujillo del 8 al 10 de octubre de 1884, según Ortiz y Castañeda. Zanutelli (2002) consigna que en dicha acción murió el Capitán de Corbeta Manuel Honorato Arriaga y quedó mortalmente herido el Capitán de Navío Gregorio Miró Quesada, ambos caceristas; la ciudad fue tomada por los iglesistas. Presumimos entonces que Molina se incorporó con un grupo de marinos. Según Zanutelli, Molina regresó al servicio naval como tercer maquinista del *Chalaco* (1897-1899), de donde pasó al *Constitución* (1900). Luego estuvo en el *Lima*, según Ortiz y Castañeda (2007). Zanutelli (2002) apunta que en 1903 estuvo como maestro mayor del taller de armería en el fuerte de Santa Catalina; que en enero de 1906 tenía congestión pulmonar; que

pasó a Matucana; y que en octubre el Congreso le concedió una pensión vitalicia con el sueldo completo de maestro mayor del taller de armería del Arsenal de Guerra. Aunque hemos visto que ya en 1901 el fiscal Calle había dictaminado que tenía derecho a la gratificación acordada para los tripulantes del *Huáscar*. Ortiz y Castañeda (2007) dicen que Molina aún vivía en 1909.

A la inversa, resulta curioso el caso del trujillano David Francisco Risco Castillo, pues dejó el Ejército y se unió a la Marina. Ingresó al Ejército durante la Guerra con Chile y lo dejó en 1894 con el grado de teniente. En abril de 1899 fue nombrado cuarto maquinista del *Constitución*. Pasó al *Chalaco* y después al transporte *Iquitos* y al *Lima*. En 1915 pidió baja por límite de edad; tenía el grado de tercer ingeniero. Después navegó en la marina mercante. Casado con Victoria Guerrero, murió en Lima el 12 de junio de 1936. Esto según los datos de Ortiz y Castañeda (2007), quienes agregan que Risco combatió en Trujillo en 1884 a órdenes del Capitán de Navío Gregorio Miró Quesada. Presumimos por tanto que se vinculó con el personal naval que como el maquinista Molina defendió aquella ciudad y que quizá ello influyera en su pase a la Armada. Tal vez tuviera un primer momento en la Marina en 1885 (lo que significaría que se pasó al iglesismo), porque en la lista de haberes del vapor Perú fechada en Pisco el 31 de octubre de 1885 que publica Palacios (1990) aparece el cabo de fogoneros David Risco con 32 soles.

Según Ortiz y Castañeda (2007), el maquinista Francisco Lecaros servía hacia 1890 en la lancha a vapor del Resguardo del Callao. Dichos autores refieren que durante la contienda con Chile había estado en Punta Grueso, en la defensa del Callao, en la lancha *Independencia* en el combate del 25 de mayo de 1880 y en el *Talismán* hasta la destrucción de la Escuadra; como hemos anotado, no figura ni en la lista de revista de la fragata *Independencia* ni en la dotación de la lancha homónima. Creemos que ha habido alguna confusión con el maquinista Francisco Sifuentes, quien sí consta que estuvo en la fragata *Independencia*, en el *Talismán* y también después en la defensa del Callao a bordo de la *Lima*, donde fue herido en el bombardeo del 3 de setiembre de 1880.

La dureza de las circunstancias de la posguerra se puede ver reflejada en el triste caso del estadounidense Samuel Mac Mahon, el veterano maquinista del *Huáscar*. A pedido de su esposa Elisa Neil (con quien

se había casado en el Callao el 14 de mayo de 1879, a punto de zarpar con la Escuadra) fue internado por alcoholismo en el manicomio el 15 de diciembre de 1890. Falleció el 12 de mayo de 1894 en dicho establecimiento. Enterrado en el Cementerio Británico de Bellavista, su sepultura estuvo sin lápida hasta 1979. Grande fue la pobreza de su viuda e hijos; en 1898 le asignaron a ella una pensión de 14 soles, elevada luego a 100 que empezó a cobrar el 2 de agosto de 1899, ya muy tarde pues tenía tuberculosis, de la que moriría el 7 de junio de 1903. Dejó huérfanos dos hijos menores, el mayor ya había fallecido, por lo que la tutela quedó en manos del señor Joseph Knotts. "Así fue el vía crucis de la familia Mac Mahon – Neil", sentencia Zanutelli (2002).

El otro primer maquinista del *Huáscar*, el británico Thomas John Wilkins, figura desde los primeros intentos por revivir la Escuadra, pues el 28 de abril de 1884 presentó junto con los comandantes Leopoldo Sánchez y Hercilio Cabieses un informe que descartó por razones técnicas la compra de la cañonera colombiana *Boyacá*, según Palacios (1990). Wilkins fue destinado al Arsenal en mayo de 1886, como ingeniero consultor de la Junta Económica, conforme apuntan Ortiz y Castañeda (2007). Al año siguiente, el 5 de marzo de 1987, falleció en el Callao de una afección al corazón; fue enterrado en el Cementerio Británico de Bellavista, acompañado por algunos británicos y sin ceremonia militar alguna, afirma Zanutelli (2002).

Otro maquinista del *Huáscar*, Ricardo Treneman, asimismo veterano de Abtao, sirvió en el *Chalaco* tras su regreso de la prisión en Chile. De julio de 1894 a julio de 1896 sirvió en la Capitanía de Puerto del Callao y los vapores *Santa Rosa* y *Constitución*. Casado con Charlotte Preece el 13 de febrero de 1873, vivió muchos años en el Callao, donde nació su hijo Agustín Guillermo el 8 de diciembre de 1892. Su partida de defunción fue registrada el 25 de julio de 1896, donde se anotó que tenía 59 años de edad y había fallecido por una angina de pecho. Para el matrimonio había declarado 30 años, de modo que no hay certeza de si nació hacia 1837 o hacia 1843. Todo esto según los datos de Zanutelli (2002).

Llama la atención el caso de Domingo Quiroga Zavaleta por su tardía reincorporación. Chalaco, nacido el 5 de agosto de 1855, inició su carrera en abril de 1877 como cuarto maquinista del *Mayro*. Sirvió en el *Chalaco* y el *Oroya* durante la Guerra con Chile. Tras ella navegó en el vapor *Enzo*

y retornó al servicio en 1912 a bordo del *Lima*. Pasó al retiro en 1915. Casado con Cristina Mago, murió en el Callao el 24 de julio de 1938. Así lo consignan Ortiz y Castañeda (2007).

Por otra parte, el estadounidense Jorge Walter Taylor había colaborado como voluntario de la batería 2 de mayo en la Guerra con Chile, según apuntan Ortiz y Castañeda (2007). Agregan que entró a la Marina en 1884 como tercer maquinista del *Vilcanota*; pasó al *Santa Rosa*. En 1911 fue nombrado cuarto ingeniero del *Constitución*.

El caso más llamativo es el del veterano José Guerrero, que había iniciado su carrera como marinero en 1842, según vimos. En *El Peruano* del 10 de mayo de 1884 aparece como Alférez de Artillería de Marina con 24 años, 3 meses y dos días de tiempo de servicio liquidado; esto, en una lista de jefes, oficiales y otro personal de la Plana Mayor cuyas hojas de servicio habían sido liquidadas. Ello no fue definitivo, pues tras la Guerra con Chile sirvió en la Capitanía de Puerto del Callao y en otros puestos de tierra, mencionan Ortiz y Castañeda (2007). Así, el 10 de febrero de 1885 fue ascendido a teniente, según se aprecia en la Memoria de Guerra y Marina de 1887. Palacios (1991) menciona que por resolución del 14 de enero de 1886 el Teniente de Artillería de Marina José Guerrero fue nombrado ayudante de la Mayoría de Órdenes y Comandancia de Arsenales, a cargo del Capitán de Navío graduado Leopoldo Sánchez; en dicha dependencia, según resolución del 31 de diciembre de 1885 citada por Palacios, debía haber como personal de la Plana Menor 10 marineros y 1 patrón de falúa. Ortiz y Castañeda (2007) afirman que al morir Guerrero en el Callao el 5 de julio de 1899 era contramaestre del crucero *Lima*. Extraña su longevidad en el servicio, pero más extraño es que habiendo sido de la Plana Mayor aparezca al final nuevamente dentro de la Plana Menor. La fecha y el buque deben de ser acertados, mas no el rango: pues en la Memoria del Ministro de Hacienda y Comercio de 1902 figura que con fecha 4 de octubre de 1899 obtuvo cédula de montepío (por 20 soles mensuales, pero percibía 10) doña María Carrasco "vda. del teniente de artillería de marina don José Guerrero", lo que significa que no regresó a la Plana Menor y confirma que había ascendido un grado más. Según un documento fechado el 27 de setiembre de 1899 y publicado por el fiscal Juan José Calle (1906), estaba comprobado que el Teniente de Artillería de Marina José Guerrero

había acumulado 29 años, 4 meses y 28 días de servicio. Es el caso de Guerrero el de un veterano que pasó el cambio de la vela al vapor; de los cañones de ánima lisa y proyectil sólido a los cañones "monstruos" y rayados; y que honró su apellido en San Juan el 13 de enero de 1881, cuando se presentó la ocasión de combatir que se le había esquivado en el litoral boliviano en 1853 y en la costa ecuatoriana en 1859-1860.

Guerras civiles y otros desórdenes internos

Se habrá notado al revisar los párrafos sobre los buques así como los datos biográficos que preceden que hubo dos guerras civiles en el periodo, la de Cáceres contra Iglesias y la de los coalicionistas (cuyo mando tomó Piérola) contra Cáceres. La primera se origina dentro del mismo curso de la Guerra con Chile, cuando Iglesias se rebela contra Montero el 31 de agosto de 1882; Cáceres nunca aceptó al régimen iglesista y se mantuvo en armas hasta derrocarlo en diciembre de 1885. La otra guerra civil se inició en abril de 1894 y culminó en marzo de 1895 con la entrada de Piérola a la capital. La agitación en el interior continuaría en los siguientes años, hasta inicios del siglo XX, con montoneras y otras fuerzas alzadas contra los gobiernos de Piérola y Romaña. La Armada en aquellos años tuvo por tanto entre sus principales actividades el transporte de tropas y abastecimientos para las operaciones de las guerras civiles. Si bien la Escuadra se mantuvo fiel al régimen de Iglesias en 1884-1885 y al de Cáceres en 1894-1895 (es decir, a los gobiernos que estaban establecidos en Lima), no faltaron miembros de la Marina que individualmente se plegaron a las fuerzas de Cáceres en el primer caso y de Piérola en el segundo.

Es significativo que el nacimiento de la Escuadra se diera a menos de un mes del retiro de las últimas fuerzas chilenas de ocupación (sin contar las provincias cautivas de Tacna y Arica). El 16 de agosto de 1884 evacuaron estas Mollendo y el 10 de setiembre zarpaba el *Vilcanota*, precisamente con la misión de operar en la costa arequipeña para sostener al régimen de Iglesias frente a Cáceres. Este experimentado militar había sido derrotado en Lima el 27 de agosto de 1884, de donde pasó a Pisco y ulteriormente a Ayacucho. En sus *Memorias*, Cáceres (1924) consigna que partió de Ayacucho hacia Apurímac el 7 de

setiembre tras haber estado un día, pero dice también que el "31 de julio" había anclado en Pisco la expedición del Coronel Mas, al día siguiente de que él (Cáceres) hubiera llegado con sus ayudantes a dicho puerto. Debe tratarse de un error por "31 de agosto", pero aún nos queda una duda importante porque dice que "apareció en el puerto un buque de guerra", que venía en su persecución y del que salió una embarcación que apresó al Capitán de Puerto y a un amigo suyo (de Cáceres) que fueron en un bote a darle el encuentro al buque. ¿Qué buque de guerra tenía a disposición Iglesias para aquellas fechas, si el *Vilcanota* se comisiona el 10 de setiembre? Es una incógnita por despejar.

Pero no solamente en aquellas dos guerras civiles se vivió dentro de la Armada el conflicto derivado de la política interna, sino que hubo otros casos. Así por ejemplo, refiere Palacios (1990) que el 28 de setiembre de 1889 Cáceres decretó que se armara un sumario contra un grupo que había intentado capturar a la cañonera *Lima*, grupo dentro del cual había personal de la Marina y el Ejército fuera de servicio. Se acusó de rebelión al Teniente 2º Alejandro Sauri y entre sus cómplices se sindicaba a los hermanos Carrasco, veteranos de la rebelión pierolista del *Talismán*. Recién en el segundo semestre de 1890 se dictó sentencia contra Sauri y otras nueve personas, entre las que se hallaba Fidel La Riva. Como se ha visto, este combatió el 2 de mayo de 1866 como fogonero a bordo de la *Tumbes*. Durante la Guerra con Chile sirvió en el *Atahualpa* y asistió a la defensa del Callao; tras la contienda trabajó en el ferrocarril de Trujillo hasta 1884, según Ortiz y Castañeda (2007). Debió pues, de coincidir con el maquinista Molina en dicho establecimiento. Partidario del pierolismo, murió en el combate de Caudivilla el 18 de enero de 1895 contra las fuerzas leales a Cáceres, conforme apuntan dichos autores. Se ve entonces que la sentencia de 1890 no bastó para que desistiese en sus afanes rebeldes, los que finalmente lo llevarían a la muerte.

Otro caso es el del viaje del *Constitución* al Pará, en la boca del Amazonas, a causa de la rebelión federal de Loreto, promovida en 1896 por los coroneles Seminario y Madueño. Tras ser reparado y acondicionado para la travesía, zarpó del Callao el 29 de junio de 1896 con una dotación de 180 hombres al mando del Capitán de Fragata Juan B. Cobián, de los que 162 correspondían a la Plana Menor, entre ellos los siguientes maquinistas: primer maquinista Emilio Valladares,

maquinistas H. Lonnon, Almanzor Gardito, B. Viganego, B. Barraza y A. Lucero; practicantes de máquinas Luis de la Puente, Óscar Fernandini e Isaías Combe. El 1 de julio embarcó en Mollendo al batallón Junín, de 350 hombres y comandando por el Coronel José Rosa Gil. El 3 zarparon a Pisagua, arribaron al día siguiente. El cronista de *El Comercio* a quien cita Palacios, registró la extrañeza de sentirse extranjeros en suelo propio al contemplar "ese puerto en donde antes flameara nuestro amado bicolor", la comida fue triste y silenciosa. El 5 llegó una comisión de peruanos con quienes almorzaron "dando expansión al sentimiento patrio", pues vivaron al Perú y entonaron "con entusiasmo indescriptible el himno nacional". Dicha tarde el *Constitución* se halló "lleno de peruanos confundidos con los tripulantes en fraternal abrazo, y a eso de las cinco empezaron a retirarse llevando en el rostro impreso el placer de haber pisado la cubierta de una nave peruana". En Pisagua se enteraron de los ascensos de Cobián a Capitán de Navío graduado y de su segundo (Juan Taboada) a Capitán de Corbeta efectivo; asimismo embarcaron varios marineros ingleses. Zarparon el 13 de julio y el 24 llegaron a Punta Arenas, donde se abastecieron para partir el 1 de agosto. Tanto antes de llegar a Punta Arenas como tras salir de ella hubo dificultades por el mal tiempo. El 7 arribaron a Montevideo, donde antes de zarpar moriría de tuberculosis el músico Nicanor Hernández, del batallón Junín; fue enterrado con los honores correspondientes. El 19 de agosto partieron a Bahía, puerto que alcanzaron el 27. En algunos pocos días usaron el velamen. Estando en Bahía, el soldado Juan Arias, del batallón Junín, fue salvado de ahogarse por el marinero Carlos Becker, gran nadador. Del 1 al 9 de setiembre navegaron rumbo a Pará, con un incidente el 8: al aproximarse a la costa para embarcar un práctico, el buque varó debido al rápido descenso de la marea. "Gracias a las oportunas maniobras de la tripulación y a la pericia de los oficiales, se consiguió que la nave no encallase totalmente", afirma Palacios. Lograron salir con la subida de la marea el 9, sin daño alguno. En Pará la tropa fue trasbordada al vapor fluvial *Perceveranza*, que la conduciría a Iquitos (Palacios, 1991).

Durante los casi tres meses y medio que pasó el *Constitución* en Pará, su tripulación tuvo "oportunidad de demostrar su grado de eficiencia" en el salvataje de la fragata francesa *Belem*, cuyo amago de incendio fue "dominado por marineros de nuestra nave a órdenes del guardiamarina

Manuel Garavito e ingeniero Almanzor Gardito". El viaje de regreso se emprendió el 19 de diciembre de 1896 rumbo a Punta Arenas, que fue alcanzada el 11. El día anterior, 10 de enero, hubo un amago de incendio "que se extinguió eficaz y prontamente", según el parte de Cobián, citado por Palacios (1991). El 14 partieron rumbo al Pacífico pese al mal tiempo; fueron cuatro días de recio temporal. El 17 murió, también de tuberculosis, el soldado Miguel Ollachea de la guarnición del buque; el 18 se arrojó su cadáver al agua con la debida ceremonia. El 27 llegó a Ilo, zarpó el 1 a Mollendo y arribó ese mismo día. El último tramo, de Ilo al Callao, fue cubierto del 4 al 7 de febrero. En total navegaron 15 214 millas en cerca de 8 meses. Era el primer viaje realizado por "un buque de nuestra Escuadra a comarcas tan lejanas, como las del río Amazonas, habiendo conducido sin novedad al punto de su destino la expedición militar más numerosa que haya salido de las Costas del Perú, en una nave poco apropiada para ese transporte", a decir de Cobián (en Palacios, 1991) en su parte.

Los matriculados continúan, pero aparecen problemas

También entre los matriculados de las capitanías surgieron problemas a consecuencia del desorden introducido por la Guerra. El Capitán de Fragata Antonio Jimeno, Capitán de Puerto de Salaverry a inicios de 1884, escribió una Memoria de la que Palacios (1990) transcribe lo siguiente:

> Como consecuencia fatal del naufragio de nuestras instituciones que siguió a la derrota internacional, la relajación de la disciplina de los matriculados era tal, que desde el principio comprendí que tenía que tomar medidas enérgicas para reorganizarlos, encaminándolos por la senda del deber, de la subordinación y respeto a mi autoridad. Fue necesario dar de baja a unos pocos por ser malos elementos, corregir a otros con severidad y amonestar a los más, haciéndoles entender a todos que estaba dispuesto a tomar medidas, si es [*que*] preciso se hacía, para lograr el cumplimiento de deber y la gradual subordinación.

A su vez, el Capitán de Navío Federico Alzamora, Capitán de Puerto del Callao, con fecha 28 de marzo de 1884 le escribía al Ministro de Guerra que desde el 20 de noviembre de 1883 los fleteros se negaban a pagar lo

acordado con el gobierno, según refiere Palacios. Alzamora mencionaba que los fleteros eran en su mayoría italianos, griegos y austriacos (el imperio de Austria-Hungría tenía salida al mar Adriático). Explica Palacios (1990) que su función era colocar a los pasajeros y sus equipajes en tierra, en un hotel o conduciéndolos a Lima. Dicho autor presenta interesantes cuadros que muestran la cantidad de hombres de mar matriculados en los tercios navales el año 1888: un total de 2555 más 103 extranjeros (estos últimos exclusivamente del tercio naval del Callao). En el tercio naval de Piura había 540, en el de Lambayeque 246, en el de La Libertad 481, en el de Ancash 161, en el de Lima 380, en el del Callao 232 peruanos (124 pescadores, 94 fleteros y 14 playeros) y 103 extranjeros (54 pescadores, 35 fleteros y 14 fruteros), en el de Ica 322, en el de Arequipa 165 y en el de Moquegua 28. Según el *Código de la Marina Mercante y reglamento de Capitanías de los Puertos de la República* de 1900, escrito por el doctor José Toribio Flórez y citado por Palacios (1990), los gremios de matriculados incluían capitanes, pilotos, patrones, carpinteros de ribera, calafates, toneleros, herreros, cargadores de playa, tasqueros (quienes llevaban a sus espaldas a los pasajeros pasando por la tasca o reventazón), estibadores, lancheros, fleteros, balseros, pescadores y marineros; no podían inscribirse los que no supieran leer ni escribir salvo que se obligaran a matricularse en una escuela.

Resurge la Escuela de Grumetes

Apenas al mes siguiente de su ascenso al poder (3 de junio de 1886), Cáceres decretó el establecimiento de una Escuela de Grumetes en las baterías del Callao (23 de julio de 1886). No se concretó, pues luego de referirse a tal decreto salta Palacios (1991) al del 14 de enero de 1888, que estableció que tanto la Escuela Naval como la Escuela de Grumetes funcionarían en el pontón *Perú*, y afirma que el año 1888 fue "el primero de su funcionamiento". Dirigida por el Comandante Gregorio Casanova, comenzó con 50 alumnos que debían estudiar Aritmética, Geografía, Gramática castellana, Lectura, Catecismo y Escritura, así como practicar ejercicios militares, marineros y gimnásticos. El Teniente 2º Juan Francisco Otoya dictaba Aritmética; Gramática y Geografía los impartía Pascual Castillo, calificado como "alumno y joven de provecho de esta sección", y Lectura el guardián Rafael Sarmiento.

En el decreto del 14 de enero de 1888, firmado por Cáceres y Elías Mujica (Ministro de Guerra y Marina), se lee que es imperioso instalar ambas escuelas para "dotar convenientemente los buques de la Nación, que pueda adquirir para su servicio" así como para proporcionar marinería nacional, "de la que ahora carece", a la marina mercante. Los requisitos para ser admitido eran los siguientes: ser peruano de nacimiento; tener de 15 a 19 años; y ser de complexión robusta sin enfermedad crónica ni defecto físico notable. Luego de tres años en la Escuela de Grumetes servirían por cinco años en la Escuadra. Ese mismo año, en su mensaje del 28 de julio, Cáceres (OLMC, 2009) expresa lo siguiente:

> La Escuela Naval, así como la de grumetes, destinadas al fomento del cuerpo de Marina, se hallan establecidas y funcionan en el vapor Perú. Encomendadas a la dirección de experimentados y dignos jefes, siguiendo un plan de estudios conforme con los adelantos que la ciencia y el arte han conquistado en otros países, es de esperarse que los frutos de las escuelas, correspondan a los esfuerzos del Gobierno y a los gloriosos antecedentes de la institución.

Un cuadro fechado en el Callao el 10 de julio de 1889 y firmado por los comandantes Casanova y Rómulo González Tizón que reproduce Palacios (1991) muestra a los siguientes alumnos: Benjamín Aliaga, Carlos Alternoff, Medardo Arana, Manuel Arellano, Francisco Azaldi, Arturo Benavides, Armando Blanco, Fidel Cáceres, Clemente Camacho, Juan Celi, Nicanor Deutz, Ricardo Gálvez, Francisco Godoy, José M. Herrera, Abelardo Illescas, César Landázuri, Miguel P. López, Rómulo Martínez, Genaro Matute, Humberto Mosqueira, Ramón Naranjo, Carlos Reyes, Horacio Riofrío, Maximiliano Rivas, Elías Tejada, José R. Varela, Heraclio Valle, Virgilio Velásquez, Ricardo Vial, Miguel Villalta, Guillermo Zapata, Eleodoro Zapiel y Pedro Zazzali. Días después, en su mensaje del 28 de julio de 1889, Cáceres se refirió así a la Armada, sus guardiamarinas y sus grumetes: "La Marina Nacional, recibirá en breve, como base de su reorganización, el crucero *Lima*, a la vez que se ocuparán las vacantes de ese distinguido cuerpo, con los jóvenes que se educan en la Escuela Naval y de Grumetes". En su mensaje presentado exactamente un año después, se lee que ambas escuelas "llenan cumplidamente el objeto de su fundación" (OLMC, 2009).

Así, también en 1890, el Ministro de Guerra, Coronel Francisco de Paula Secada, informaba que la Escuela de Grumetes estaba ayudando a licenciar al personal extranjero, según apunta Palacios. En un momento de dicho año llegaron a ser 100 los grumetes, pero el número se redujo a 44 al final del año escolar (26 pasaron al *Lima*, 19 fueron dados de baja, 8 desertaron y 3 fueron reclamados por sus padres). En 1891 se alcanzó la cifra de 108, de los que terminaron 50, pues hubo 28 dados de baja y 30 desertores. Todo esto, conforme a Palacios (1991), quien presenta también un interesante cuadro fechado el 9 de febrero de 1893 y formado por los comandantes Arístides Aljovín y Salomé Porras, en el cual figuran 42 grumetes con sus lugares de nacimiento, fechas de matrícula, autoridad o persona que los remitió y cursos que llevaban.

De ellos 14 eran chalacos, 10 limeños, 3 ariqueños, 2 casmeños, 2 arequipeños, 1 piurano, 1 lambayecano, 1 chancayano, 1 cañetano, 1 moqueguano, 1 tarmeño, 1 huanuqueño, 1 cerreño, 1 ayacuchano, 1 jaujino y 1 huaracino. Esto nos muestra que más de la mitad era de la capital y su puerto y que alrededor de tres cuartos eran costeños; con todo, debe notarse que la presencia de personal de la sierra se mantuvo. En cuanto a sus edades, fluctuaban desde los 11 años (el limeño Ignacio Acevedo, remitido por el Ministerio) hasta los 20 (el cañetano Manuel Flores, voluntario). Respecto a los remitentes, 13 grumetes fueron presentados por familiares (uno "entregado" por la madre), 9 se presentaron voluntariamente, 8 fueron enviados por la Policía de Lima y Callao, 3 fueron presentados por sus padrinos, 2 fueron remitidos por la Mayoría de Órdenes, otros 2 por la Subprefectura de Casma, 1 por el Resguardo, 1 fue presentado por el Administrador de la Aduana, 1 fue enviado por el Ministerio, 1 llegó "de orden superior" (el limeño Gustavo Castillo, de 15 años) y 1 fue presentado por el Contralmirante Montero (Valentín Cabero, huanuqueño de 13 años). Es decir, la mayoría era remitida por familiares o allegados, una proporción casi igual por las autoridades (especialmente policiales, no se había dejado el enfoque "correccional") y algo menos de la cuarta parte era de voluntarios.

El mismo cuadro de Palacios incluye la tripulación del pontón *Perú* en que funcionaba la Escuela de Grumetes: Contramaestre José A. Grau (paiteño, de 46 años); carpintero Emilio Correa (paiteño, de 29); mayordomo de cámara Emilio Alfaro (limeño, de 19), cocinero de cámara

Daniel Piedrahita (chalaco, de 20); cocinero de equipaje Manuel Espinoza (iqueño, de 36); marineros José Garibaldi (italiano, de 54), Julián Álvarez (boliviano, de 20), Aurelio Burga (cajamarquino, de 21), Felipe S. Rivera (chinchano, de 23), Juan R. García (ecuatoriano -guayaquileño-, de 23), Ernesto Barres (chalaco, de 16), Aurelio Valle (pisqueño, de 15) y Daniel Navarro (limeño, de 16); y marineros sirvientes Ignacio Valdivia (iqueño, de 20), Nicolás Girón (chalaco, de 14), Nicanor Sampe (limeño, de 16) y José Pacheco (paiteño, de 20). Aquí sí se nota la importancia de la presencia paiteña, constante desde la Independencia. Respecto a los extranjeros, es llamativo el caso de un boliviano, cuando hacía ya 14 años que su país había quedado de hecho sin costa. En cuanto a Garibaldi, es curioso ver cómo en vez de ascender bajó de grado, pues en abril de 1879 era primer guardián de la *Independencia* y en marzo de 1880 era segundo contramaestre de la *Unión*.

Afirma Palacios (1991) que a partir de 1894 la Escuela de Grumetes atravesó problemas económicos, de la calidad de la instrucción y de disciplina; pero sería reorganizada.

Por último en cuanto a la instrucción, cabe anotar que según Juan Pedro Paz Soldán (1917) en 1896 el Teniente 1º Eulogio Saldías alcanzó "la protección del Supremo Gobierno para imprimir y hacer circular la obra titulada *Manual del Marinero*, contraída a la instrucción técnica de este". El nombre completo era *Manual del Marinero Peruano*, con el cual figura en el informe de la biblioteca peruana expuesta en la Exposición Universal de París de 1900, elaborado por el bibliógrafo Carlos Prince. Con fecha 20 de octubre de 1913 la comisión principal de Guerra del Congreso firmaba un dictamen a favor del ascenso de Saldías a Capitán de Navío graduado y entre otros puntos mencionaba que el *Manual del Marinero* era en ese momento texto de enseñanza en nuestra Armada (Congreso 1913).

Arriban al Callao y a Lima los restos de los caídos en la Guerra con Chile

Ya desde 1886 había querido Cáceres que se trasladaran a Lima los restos de los caídos en diversos hechos de armas de la Guerra con Chile. Así lo explica Palacios (1991) y agrega que el 3 de junio de 1890 Cáceres decretó ello para los restos de los que habían perecido en Angamos,

Tarapacá, Tacna, Arica y Huamachuco. Se formaron dos comisiones: una partió al Norte, con el vapor *Santa Rosa* (para traer los restos de los caídos en Huamachuco) y otra al Sur, con el crucero *Lima*. Presidía la primera el Coronel Justiniano Borgoño y la segunda el Capitán de Navío Melitón Carvajal.

Según Arosemena (1973), el *Lima* partió del Callao el 14 de junio al mando del Capitán de Navío Ruperto Alzamora. Tras haber tocado en Arica e Iquique, llegó a Valparaíso el 23. La comisión pasó a Santiago y, tras regresar el 27, al día siguiente partió el *Lima* escoltado por el crucero chileno *Esmeralda* (que conducía una comisión chilena que participaría en las ceremonias). El 1 de julio tocaron en Antofagasta, el 2 en Mejillones, el 4 en Iquique y después en Arica. El 8 en la noche zarparon de Arica y el 11 en la mañana arribaron al Callao. El 13 fueron desembarcados los restos de las dos comisiones, apunta Arosemena (1973); ello significa que el *Santa Rosa* también había arribado. Refiere Palacios (1991) que los restos fueron desembarcados por dos lanchas a vapor que remolcaban sendas lanchas con restos del Sur; una lancha a vapor del *Lima* que remolcaba una falúa del Perú con restos del Norte, una lancha a vapor del Resguardo que remolcaba otra falúa del *Perú* con restos del Norte, una falúa del Club Regatas que remolcaba una falúa del *Lima* con los restos del General Silva y otra falúa del Club Regatas que remolcaba la falúa del Supremo Gobierno con los restos de Grau; las acompañaban una lancha a vapor de la Capitanía con la banda de música y a estribor y babor más embarcaciones del *Santa Rosa*, el *Lima*, el *Perú*, el Resguardo, la Capitanía, de particulares y de las naves extranjeras *Esmeralda* y *Américo Vespucci*. Según la programación del evento, reproducida por Palacios, el *Santa Rosa* debía entrar en convoy con el *Lima* y la *Esmeralda*. Primero debían desembarcarse los restos de Grau y luego los de sus subordinados. Después, en orden cronológico, los restos de los caídos en Germania, San Francisco, Tarapacá, Tacna, Arica y Huamachuco.

Según Arosemena (1973), las urnas y ataúdes se depositaron en la Iglesia Matriz del Callao y se oficiaron las honras fúnebres. Se decretó que el 15 y el 16 de julio serían días de duelo nacional. El 15 los restos fueron trasladados por tren a Lima, donde los recibió a nombre de Cáceres el Canciller Manuel Irigoyen, Presidente del Consejo de Ministros, en la Plaza de la Exposición. Según la programación, en Lima en la Plaza de la

Exposición debían rezarse los responsos por parte de los miembros del Cabildo Metropolitano de la Catedral. Tropas del Ejército y compañías de bomberos debían estar formadas. Debían pronunciar discursos Carvajal y Borgoño al entregar los restos, así como el Alcalde (General César Canevaro) a nombre de Lima; Irigoyen debía dar otro discurso en respuesta a los primeros, con lo que recibiría las reliquias. Leamos a Arosemena (1973):

> Espectaba esa emocionante ceremonia un enorme gentío que rebasaba la Plaza, sus contornos y calles adyacentes, en el que se confundían Ministros de Estado, representantes a Congreso, miembros del Cuerpo Diplomático y Consular, altos Jefes del Ejército y de la Armada, concejales de los Municipios de Lima y Callao, deudos y familiares de los heroicos caídos, sobrevivientes de la guerra, no pocos de ellos inválidos, empleados y obreros, todos los que formaban una impresionante masa, muchos de ellos con los ojos humedecidos por lágrimas de dolor que demostraban su sincera aflicción.

Se pronunciaron entonces los discursos. Según el programa, luego el cortejo debía seguir a la Plaza de Armas, la Plaza Bolívar y el Cementerio. Solamente podrían entrar al Cementerio los deudos, comprovincianos, compañeros de combate y comisiones encargadas de conducir los restos. Arosemena refiere que el cortejo contó con la presencia del Consejo de Ministros, comisiones del Congreso, Vocales Supremos, Generales, Almirantes, viudas e hijos de los caídos, socios de la Beneficencia, concejales, catedráticos de la Universidad y de colegios, "hombres y mujeres de distinta condición social, todos patrióticamente unidos en el dolor y la amargura". Al llegar a Palacio, Cáceres presenció el desfile.

En la programación se lista el orden en que debían ser llevados los restos. En la sección de Arica advertimos la presencia de un ataúd con los restos del maquinista Aníbal Alayza; una urna con restos de los combatientes del Morro; seis ataúdes grandes y pequeños con restos del personal de los batallones y de las baterías; y un ataúd con los restos del Capitán Adolfo King. Los flanqueaban deudos, defensores y sobrevivientes de Arica, tarapaqueños; sociedades Nuestra Señora del Carmen, Protectora del Carmen y San Francisco de Paula; sociedades unidas, humanitarias y obreros de Lima; empleados del comercio de

Lima; comisiones de los departamentos del Cuzco, Puno y Arequipa; tipógrafos de Lima; prensa de Lima y Callao; Sociedad de Fundadores de la Independencia.

En la sección de Tacna advertimos la presencia de una urna con restos de combatientes de dicha batalla; y entre los que flanqueaban los restos, la presencia de combatientes y sobrevivientes de dicha batalla. Es posible que hubiera restos de los que lucharon en el batallón Pisagua o sobrevivientes de él; recordemos que al parecer la columna Naval de Iquique se refundió en dicho batallón. En la sección de Tarapacá, San Francisco y Germania advertimos que figuran un ataúd con los restos del Teniente Coronel José María Meléndez y el Capitán Sixto Meléndez, justamente de la columna Naval de Iquique; y, entre los acompañantes, aparecen combatientes sobrevivientes de Tarapacá y San Francisco (puede que entre los de Tarapacá los hubiera de dicha columna).

Para el caso de la sección de Angamos daremos la relación íntegra: banda de músicos, Escuela Naval, brigadas de los buques de guerra nacionales, compañía de bomberos Lima Nº 1, cinco ataúdes con la guarnición y tripulación del *Huáscar*; ataúdes del Teniente 1º Velarde, del Teniente 1º Rodríguez, del Capitán de Corbeta Ferré y del Capitán de Fragata Aguirre; urna del Contralmirante Grau escoltada por cuatro guardiamarinas de la Escuela Naval; deudos; sobrevivientes del *Huáscar*; sociedad Fraternal de Marina; sobrevivientes del Guarnición de Marina; piuranos y lambayecanos residentes en Lima; sociedad Unión Chiclayo y Lambayeque; Centro Lima; iqueños residentes en Lima; Concejo Provincial de Lima con comisiones de los del Callao y Arequipa; comisiones peruanas y chilenas encargadas de la conducción de los restos; Obispo de Guayaquil (Roberto María del Pozo).

Asimismo, en la sección del Callao había representantes de las dependencias de Marina y comisiones de los buques de guerra extranjeros, comisiones de la Aduana y de las sociedades del Callao, entre otros.

En el Cementerio General, según Palacios (1991), hubo discursos de los ministros de Justicia (José Galindo) y de Guerra y Marina (Francisco de Paula Secada), así como del Director de la Beneficencia (Manuel Candamo). Para el día siguiente, 16 de julio, estaba programado que el Arzobispo de Lima (Manuel Antonio Bandini) realizara el oficio fúnebre en el templo de La Merced y que monseñor José Antonio Roca

y Boloña pronunciara la oración fúnebre. Debían asistir el Presidente, corporaciones oficiales, deudos, compañeros de armas, diplomáticos y cónsules extranjeros, y comisionados chilenos.

***

Del sermón de Roca y Boloña (en Ministerio de Marina, 1984) cabe aquí extraer algunas citas relacionadas con la tripulación del *Huáscar*. Tras referir la superioridad enemiga, agrega:

> Y, no obstante, nuestra nave es fortísima, es superior, es invencible… por el esfuerzo y bizarría de los que la tripulan. MIGUEL GRAU, que es su alma, ha comunicado a sus dignos compañeros el sagrado fuego que le devora, y se lanza con ellos, como un león acosado, contra los que le dan caza, acometiéndoles con sus terribles dentelladas.

Más adelante, dice: "A nosotros toca, honrar la memoria de esos mártires del honor nacional y grabar sus nombres en nuestras almas, aún antes que en el mármol y el bronce, que los darán a conocer a las generaciones futuras". Rememora sus hazañas guerreras:

> ¡Combate de Iquique, sorpresas a los puertos de Chile, valiosas capturas de naves mercantes y de guerra! Todo esto ejecutado en mares que surcaban constantemente las poderosas naves de los contrarios; y ejecutado con una seguridad, con un arrojo, con una pericia incomparables, tenía ya conquistado a los tripulantes del *Huáscar* merecido renombre, y hacía que los contempláramos como águilas de guerra y aún más veloces que las mismas águilas: *aquilis velocieres*.

Pero también exalta el trato de Grau y los tripulantes del *Huáscar* respecto a los náufragos de la *Esmeralda*:

> Premia, Dios mío, ahora, la caridad del valeroso marino y sus esforzados compañeros, que salvaron, vistieron y alimentaron a los náufragos de la *Esmeralda* tornándose mansísimos corderos después de haber peleado como leones, en las mismas aguas en que nuestros náufragos eran asesinados

> por los disparos de un bajel enemigo; en las mismas que contemplaban sucesivamente el bombardeo y el incendio de la inerme Pisagua, el fuego mortífero hecho sobre convoyes de mujeres y niños y el bombardeo nocturno de Iquique, en el que perecieron niños y mujeres que dormían, todo esto, Dios mío, precedido o seguido de la hospitalidad caballeresca, cristiana, dispensada a los marinos náufragos de Chile, que se rindieron al *Huáscar* con el grito de "Viva el Perú generoso".

Al exaltar la modestia de Grau afirma que su gloria irradiaba a sus compañeros del *Huáscar*:

> De su modestia sólo diré que había inventado un delicadísimo artificio para sustraerse a la alabanza a que le condenaban sus hazañas. Todo el merecimiento lo atribuía al *Huáscar* es decir a sus valerosos compañeros. ¡Noble irradiación de gloria, que partiendo de una ilustre cabeza vestía con sus resplandores a los miembros de un cuerpo tan unido por los lazos del valor y la fraternidad cristiana!

Tácitamente reconoce los males del país, pues afirma que el sacrificio de los hombres del *Huáscar* tuvo carácter expiatorio: "Al Perú, nación cristiana y generosa, no le han faltado nunca, gracias a la amorosa providencia, esos hombres extraordinarios, destinados a la expiación para el engrandecimiento de su Patria". Igualmente al reflexionar en profundidad acerca de la permisión divina respecto a la catástrofe nacional:

> ¿Quién puede penetrar, Señor, tus juicios, que son abismos de abismos, ni recorrer tus caminos escondidos a nuestra débil mirada, tus caminos que no son los caminos de la humana prudencia? Sabemos tan solo que abates para ensalzar, que castigas para corregir y regenerar, y que, si el impío llega a exaltarse como el cedro del Líbano, un momento después, de un volver de ojos, desaparece como la débil arista que arrebata el huracán.

Finalmente, son de honda significación sus reflexiones sobre la trascendencia del sacrificio de los que se inmolaron en Angamos:

> Víctimas generosas, sacrificadas en el *Huáscar*. Vuestra inmolación heroica es una lección elocuente que el Perú no olvidará jamás. Vuestros nombres pasarán de una a otra generación, y, cuando los pronuncien los que nos sucedan, se estremecerán sus entrañas por la gratitud, por la admiración, por la indignación santa, que despierta vuestro martirio. Habéis caído para levantar al Perú a inconmensurable altura; sobre vuestros restos inanimados se asientan los cimientos del nuevo edificio de su grandeza; los brazos de los que os sobreviven levantarán sus muros y el cielo le pondrá digno remate.

También en el discurso de Borgoño, reproducido por Guzmán Palomino (1984), podemos hallar la exaltación de la clemencia con el vencido:

> Hoy con satisfacción podemos decir que nuestros héroes dormirán juntos, a la sombra de una bandera que flameó de igual modo en Angamos que en Huamachuco.
>
> Pero, al darles sepultura digna, hay una satisfacción todavía mayor para nosotros en el reconocimiento que hacemos de sus virtudes, porque es una satisfacción moral de un orden elevadísimo. Ninguno de los peruanos que vemos aquí, reducidos a polvo, ha mancillado su gloria con la crueldad; ninguno de nuestros hermanos que cayeron por la defensa del Perú, dejó en señalada ocasión, de manifestarse generoso con el vencido.
>
> Sobre la consideración patria, está pues en favor de nuestros héroes la consideración humana, el veredicto honroso de la cultura en los modernos tiempos; de esa cultura superior que eleva hoy al hombre muy por encima de la bestia. Pues no quiere en la guerra tigres sedientos de sangre, sino varones de alma fuerte igualmente inclinados a la clemencia.

Leamos a continuación el texto íntegro del discurso de Carvajal (en Guzmán Palomino, 1984):

> Señor Presidente del Consejo de Ministros:
>
> Cumplo con entregaros aquí los restos, que la comisión que presido ha tenido el alto honor de recoger y conducir a esta capital, desempeñando el cometido que el supremo gobierno tuvo a bien confiarle.

He aquí las reliquias venerandas del inmortal Grau y de los que con él se sacrificaron en Angamos, con la resolución inquebrantable de dar gloria y honor a su bandera.

Allí están los restos del intrépido Espinar; y más allá los de aquellos valientes, que acosados en Tarapacá aceptan resueltos la lid, y después de porfiada lucha, alcanzan el laurel de la victoria.

Aquí tenéis, en fin, las cenizas de los mártires de Arica, de aquellos espartanos que con Bolognesi supieron defender sus posiciones hasta quemar el último cartucho.

¡Todo un Cementerio! ¡No! dije mal, porque estos no son muertos; porque estos viven y vivirán eternamente en nuestra historia, en nuestras tradiciones, en la memoria y la gratitud nacional; por sus despojos simbolizan uno a uno los episodios siempre desventurados, pero siempre honrosos, de una desgraciada guerra; porque su recuerdo dándonos la clave de nuestros desastres, servirá de lección a las generaciones futuras y será fecunda cimiente de cordura y acierto; y, porque, en fin, sus espíritus, allí en las regiones inmortales en que se encuentran, velan por la ventura de la Patria.

Al entregaros estas cenizas queridas; toca a su término la comisión que el Supremo Gobierno, interpretando el sentimiento nacional, tuvo a bien confiarnos. Delicada y muy honrosa misión, pero triste muy triste, en su desempeño para los que han ido a tocar las puertas de las tumbas de aquellos que hace diez años sacrificaron valerosamente la vida.

No era posible contemplar con impasibilidad los descarnados despojos de los que fueron íntimos amigos o leales compañeros en la hora del sacrificio; no era posible aletargar la memoria de los sangrientos combates que nos separaron, para que a ella no vinieran los amargos recuerdos de una guerra tan cruel como desgraciada; no era posible, en fin, mirar sin conmoverse esos restos que, en su mutismo parecían interrogarnos por la salud de la Patria y por lo que hemos hecho por ella los que aún vivimos.

¡Ah! Cuán conmovedor ha sido el espectáculo que ofreció la capital de Chile en la grandiosa ceremonia con que el pueblo y sus poderes públicos honraron los restos del Contralmirante Grau; y cuán imponentes y majestuosos los honores que Valparaíso, sus autoridades y la marina chilena le han tributado.

Allí no ha faltado el concurso del ilustre Cuerpo Diplomático y colonias extranjeras; y allí han sobresalido por su ternura las familias peruanas y matronas chilenas, expresando su cariñoso respeto a la memoria de Grau con la valiosa ofrenda de hermosísimas coronas.

Después Antofagasta, donde sus autoridades, sus matronas, la colonia boliviana y la marina chilena tributaron honores a los que allí yacían.

Más acá Iquique, donde quince mil peruanos viven extranjeros en la tierra de su nacimiento, donde se llora a la patria perdida; y en cuyos corazones movidos por un solo impulso, se ha levantado un altar para glorificar la memoria de nuestros mártires.

Por fin, Tacna y Arica, las cautivas, donde se ama la patria ausente y suspira por ella; donde su sagrada enseña ha sido humedecida con lágrimas; y donde en todos los corazones no cabe otro sentimiento ni otra aspiración que la de que esa tierra vuelva al seno de la patria amada; allí, por último, donde se nos ha dicho: nos desprendemos y os entregamos humedecidos con nuestro llanto los restos queridos de nuestros hijos, que eran nuestro consuelo en las horas de amargura que devoramos, porque no hay sacrificio, por cruel que sea, que la Patria exija a que no estemos dispuestos.

Quiere tenerlos a gratitud nacional. Sea pues, llevadlos, con nuestras bendiciones.

¡A qué continuar! ¿Cómo describir en sus detalles la magnificencia con que han sido honradas estas queridas reliquias, ni con qué colores pintar los sentimientos de ternura ya admiración que han despertado en el corazón de propios y extraños? Los delicados sentimientos ni se describen ni se pintan. Tarea superior a mis fuerzas sería que me empeñase en bosquejar, siquiera, pálidamente las escenas en que el sentimiento subyugando a la razón y domando la fortaleza del hombre, han hecho saltar a los ojos las lágrimas que el corazón devoraba en silencio al presenciarlas.

Grau, Ugarte, Espinar, Aguirre… ya vuestras venerandas reliquias están aquí; y los que fuimos a buscarlas al suelo que les diera pasajero reposo, os entregamos al corazón de la Patria, a la capital del Perú, donde recibiréis en ofrenda las flores más puras que han de adornar vuestras tumbas y donde vuestros hechos servirán de ejemplo inmortal de patriotismo a las generaciones venideras.

Concluyamos con el discurso de Secada (en Guzmán Palomino, 1984):

> Señores:
>
> La Nación al tributar, a aquellos de sus buenos hijos que supieron morir heroicamente en su defensa, el homenaje que presenciamos, cumple un deber de gratitud y justicia, se siente grande y enorgullecida por la suma de esfuerzos patrióticos, el valor y abnegación que representan todas las sagradas reliquias que vamos a depositar, en su postrer morada de inmortalidad y de gloria.
>
> La guerra, calamidad que ha envuelto siempre y envolverá todavía a las naciones, exigió también al Perú su tributo de sangre, y este la vertió generosa y abundantemente en la última guerra nacional.
>
> Los restos de nuestros hermanos caídos en Norte y Sur de la República, debían reposar bajo un túmulo erigido por la gratitud nacional. El actual gobierno se ha impuesto la noble misión de hacerlos conducir para que reciban a las puertas del monumento levantado en ese cementerio, las coronas con que el pueblo ha querido honrarlos, acudiendo como ha acudido en masa y presuroso a tomar parte en esta augusta, cuanto tierna y patética ceremonia, sin ejemplo en los anales de nuestra historia.
>
> Hoy el Perú, si bien derrama, ante la cripta que cubrirá las veneradas cenizas de sus defensores, sinceras lágrimas de arrepentimiento por los pasados extravíos, contempla venturoso, no obstante, en medio de sus infortunios, porque en las más revueltas horas del porvenir han de acompañarle, sirviéndole de seguro guía y de saludable ejemplo, sombras protectoras, manes gloriosos como los de Grau, Bolognesi y otros, casi divinos por la sublimidad patriótica que representan y el resplandor que los rodea.
>
> ¡No ha perdido el Perú a estos bravos, mientras subsistan ellos en su recuerdo! No es paradójico afirmar que algunos hombres cumplen sobre la tierra un superior destino después de muertos, enseñando a la posteridad, con la historia de su heroico sacrificio y sus portentosas hazañas la senda que ha de seguir en la marcha hacia sus destinos.
>
> El polvo de los héroes no se confunde con el polvo común de los demás hombres; pues mientras este permanece inerte e infecundo, aquel se infiltra de una manera extraña y poderosa en el organismo de la nacionalidad,

resurgiendo, convertido en otro héroe, siempre que las circunstancias lo demandan.

El gobierno del General Cáceres, del militar que ha ligado tan estrechamente su nombre a la Defensa Nacional, desde San Francisco hasta Huamachuco, no podía permanecer indiferente al sentimiento público, respecto a estas cenizas, parte de las cuales yacían en territorio extranjero. Él pretende cerrar la época dolorosa de nuestros desastres con la presente ceremonia a la que también Chile ha querido asociarse cortésmente.

Aquí están reunidos los venerados restos de los que se sacrificaron en mar y tierra; y la patria al recibirlos reconocida, honra su memoria, sin establecer diferencias de nombres para ninguno: Iquique, Angamos, San Francisco, Tarapacá, Arica, Tacna y Huamachuco. Son jornadas para el Perú que tienen valor idéntico, porque en todas ellas brilló el valor infortunado de sus defensores y abundó el sacrificio. La historia se encargará de su apoteosis y de la calificación de sus méritos especiales grabados ya en la conciencia nacional.

Sirvan ellos de poderoso estímulo a los que la patria ha confiado especialmente la noble misión de defenderla y sacrificarse en aras del honor nacional y su soberanía; blandiendo las armas puestas en sus manos, con igual valor y heroico patriotismo, que los que supieron cumplir este deber y cuyos sagrados restos nos ha cabido honrar. Así adquirirán inmarcesible gloria y un nombre inmortal en la historia, única, pero grandiosa, envidiable recompensa, reservada al militar cuyo espíritu se alimenta con el honor y el amor a la patria.

Ante tales palabras es poco lo que podemos agregar. Cabe, sí, afirmar que la obra que aquí culminamos está animada por el mismo propósito de recordar los sacrificios, la abnegación y el heroísmo de la Plana Menor de la Marina en el siglo XIX para seguir el rumbo marcado por su ejemplo y mantener la fe inquebrantable en los superiores destinos del Perú.

FUENTES

Archivos

Archivo Histórico de Marina

M,3-1-745: Libro de actas de la Junta Reformadora de Ordenanzas Navales (1870-1873).

Foja de Servicios de Bernabé Carrasco.

Archivo Digital de la Legislación del Perú

Decreto del 10 de enero de 1880 creando un batallón de seis compañías con el nombre de Guarnición de Marina.

Decreto del 26 de mayo de 1880 creando el instituto denominado Legión del Mérito.

Ley del 30 de mayo de 1885 concediendo medalla a los sobrevivientes de Angamos, Tarapacá, Arica y otros.

Decreto del 18 de enero de 1888 estableciendo las escuelas de guardiamarinas y de grumetes a bordo del vapor *Perú*.

Resolución Legislativa del 30 de octubre de 1893 concediendo pensión a doña Patrocinia Llerena vda. de don Nicolás Dueñas.

Base de datos Family Search

Filomena Cárcamo Almendares [sic]. Partida de bautismo (28 de diciembre de 1869), https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:6ZT9-KW41

Isidoro Artemidoro Cárcamo. Partida de bautismo (12 de enero de 1868), https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3QS7-L9MX-5Z66?i=581&cc=1877097

José del Carmen Gomes [*sic*] y Dolores Calvo. Partida de matrimonio (17 de julio de 1872) https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3QSQ-G9MX-C93V-6?i=117&cc=1877097

Juan Cárcamo. Partida de defunción (4 de setiembre de 1906), https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3Q9M-CSDP-8S7X-H?cc=1430936

Juan Manuel Cárcamo y Manuela Olivos. Partida de matrimonio (16 de mayo de 1863), https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3QS7-89MX-ZB-FJ?i=625&cc=1877097

Juan Saturnino Nicolás Dueñas Hurtado y María Patrocinio Llerena Paredes. Partida de matrimonio (23 de noviembre de 1875), https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3QS7-L9MX-8VDY?i=158&cc=1877097

María del Rosario Quinde Cárcamo. Partida de bautismo (11 de octubre de 1845), https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3Q9M-CSJB-S4K7?personaUrl=%2Fark%3A%2F61903%2F1%3A1%3A6DCG-4C2K

María Guadalupe Cárcamo. Partida de bautismo (19 de diciembre de 1861), https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3QSQ-G9MX-5CZ-C?i=75&cc=1877097

Pedro Pablo Unanue Carrillo. Partida de bautismo (29 de junio de 1859), https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3Q9M-C396-99Z1-N?i=483&cc=3460240

Pío Cárcamo y Teresa Almendáriz. Partida de matrimonio (5 de diciembre de 1875), https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3QS7-L9MX-8V8D?i=161&cc=1877097

Rosenda Cárcamo. Partida de bautismo (25 de diciembre de 1862), https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3QSQ-G9MX-5CMJ?i=146&cc=1877097

Teodomiro Cárcamo. Partida de bautismo (29 de julio de 1865), https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3QSQ-G9MX-58Q7?i=390&cc=1877097

Tomasa Cárcamo y Juan Francisco Espantoso. Partida de matrimonio (12 de setiembre de 1890) https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3QS7-89MX-8N6X?i=521&cc=1877097

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Academia de la historia (Colombia)

Archivo Santander, volumen 9. Bogotá: Águila Negra, 1917.

Ahumada Moreno, Pascual

Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia contiendo documentos inéditos de importancia, tomos I al VII. Santiago: Editorial Andrés Bello, 1982.

Allard P., Jorge

Cien años de la Compañía Sud Americana de Vapores. Santiago: Editorial Universitaria, 1972.

Álvarez Brun, Félix

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XI (Misiones Peruanas 1820-1826), volumen 1. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1972.

Ames, Nathaniel

A mariner's sketches. Providence: Cory, Marshal and Hammond, 1830.

Anónimo

Honores fúnebres de S. E. el Presidente de la República Gran Mariscal D. Miguel de San Román. Lima: Huerta y C.ª, 1863.

"Notas necrológicas". En: *Variedades*, año V, nro. 68 (19 de junio de 1909).

"Coronel don Leoncio Lanfranco Tristán". En: *Suplemento*, nro. 1167 (diciembre de 1959), p. 92.

Arana Viale, Roberto

Fragmentos inéditos de una vida heroica. El Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaison a través de la Historia. Lima, 1959.

Aranda, Ricardo

Colección de los Tratados, convenciones, capitulaciones, armisticios y otros

actos diplomáticos y políticos celebrados desde la Independencia hasta el día precedida de una introducción que comprende la época colonial, tomo I. Lima: Imprenta del Estado, 1890.

Arosemena Garland, Geraldo

El Almirante Miguel Grau. Lima: Enrique Ferreyros y Cía., 1973 [quinta edición].

Bachmann, Carlos J.

Departamento de Lambayeque. Monografía histórico-geográfica. Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1921.

Baeza, Jorge

"Vapor Itata hallan restos" (noviembre de 2017), https://filanaval.blogspot.com/2017/11/vapor-itata-hallan-restos.html

Baker, A. D.

The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World 2002-2003: Their Ships, Aircrafts and Systems. Annapolis: Naval Institute Press, 2002.

Barros Arana, Diego

Historia General de Chile, tomos XIII y XIV. Santiago: Editorial Universitaria, 2005.

Basadre, Jorge

Historia de la República del Perú, tomo II. Lima: Editorial Peruamérica S. A., 1963 [quinta edición].

Historia de la República del Perú, tomos III y IV. Lima: Editorial Peruamérica S. A., 1964 [quinta edición].

Historia de la República del Perú, tomo VIII. Lima: Editorial Universitaria, 1968 [sexta edición].

Benites, Enrique

Geografía del Perú. Arreglado conforme al programa oficial para instrucción media de primer grado. Lima: Imprenta del Estado, 1879.

Boletín Del Ejército Unido, Libertador Del Perú

25 de mayo de 1821, nro. 13. En: MUSEO MITRE: *La Prensa en la Independencia del Perú*. Buenos Aires: Imprenta y Casa Editora de Coni Hermanos, 1910.

Borjas Díaz, Carlos Fidel

"El Comercio entrevista a Enrique 'Chiquitín' Borjas 1990" (1 de setiembre de 2011a), http://cfidel.blogspot.com/2011/09/el-comercio-entrevista-enrique.html

"Ruperto Reyes Orué" (6 de setiembre de 2011b), http://cfidel.blogspot.com/2011/09/enrique-chiquitin-borjas-francisco.html#comment-form

"Aprendiendo a compartir" (8 de junio de 2013), http://misraicesymievenas.blogspot.com/2013/06/aprendiendo-compartir-el-es-mi-tio.html

"Vida y Legado de Enrique Chiquitín Borjas V." (19 de diciembre de 2019), www.creatividadinternacional.com/profiles/blogs/vida-y-legado-de-enrique-chiquitin-borjas-v

Bouroncle Carreón, Alfonso

La tragedia del 79. Lima: Librería Studium Ediciones, 1984.

Boyton, Paul

The Story of Paul Boyton. Milwaukee: Riverside Printing Company, 1892.

Brenton, Reginald Carey

"Informe de actividades del Teniente … como observador en el Cuartel General del Ejército Peruano durante la defensa de Lima contra la invasión chilena". En: Celia WU BRADING: *Diplomacia y cañones en la Guerra del Pacífico. Testimonios británicos de la ocupación de Lima, enero de 1881*, pp. 145-182. Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 2016.

Bustamante, Pedro

Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1878 el Ministro de Guerra y Marina. Lima: Imprenta del Estado, 1878.

Cáceres, Andrés A.

La Guerra entre el Perú y Chile (1879 – 1883). Editora Internacional: Madrid - Berlín - Buenos Aires - México, 1924.

Cáceres, Zoila Aurora

La Campaña de La Breña: Memorias del Mariscal del Perú D. Andrés A. Cáceres. Lima: Imprenta Americana, 1921.

Caivano, Tomás

Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia, volumen 1. Callao: Museo Naval, 1979.

Calle, Juan José

Vistas fiscales expedidas por el Dr. D. …, tomo I. Lima: Imprenta del Estado, 1906.

Vistas fiscales expedidas por el Dr. D. …, tomo III. Lima: Imprenta del Estado, 1918.

Cárdenas Ayaipoma, Mario y Alberto Rosas Siles (Directores).

Roberto Matos Pereda (Coordinador).
Catálogo del Archivo General de la Nación, volumen 4. Lima: Archivo General de la Nación, 1986.
Carlín Arce, Jorge
Documentos del siglo XIX para la Historia de Tumbes. Lima: Ministerio de Guerra, 1978.
Carrasco, Eduardo
Calendario y guía de forasteros de la República Peruana para el año bisiesto de 1852. Lima: Imprenta de Félix Moreno, 1851.
Carvajal Pareja, Melitón
Historia marítima del Perú, tomo IX, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1992.
Historia marítima del Perú, tomo IX, volumen 3. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1995.
Historia marítima del Perú, tomo XI, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2004.
Historia marítima del Perú, tomo XI, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2006.
Historia marítima del Perú, tomo XI, volumen 3. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2013.
Casaretto Bardales, Julio y Alberto Castro Villa
200 años de la artillería peruana. Lima: El Mundo de las Copias, 2022.
Castro de Mendoza, Mario
La marina mercante en la República, tomo I. Miraflores: Talleres de Artes Gráficas Martínez, 1980.
Castro Lizarbe, Rodolfo
Cáceres, prefecto del Cuzco. Documentos inéditos (1877-1878). Lima: Orden de la Legión Mariscal Cáceres, 2014.
Castro y Luna Victoria, Nicanor
Revelaciones históricas sobre la guerra y la paz en el Perú con la descripción de todos los combates librados en tierra y mar por los beligerantes, desde Iquique y desembarque del ejército chileno en Pisagua, hasta la batalla de Huamachuco. 1.ª parte. La Guerra en el Pacífico. Lima: Imprenta del Universo, 1884.
Centro De Estudios Histórico Militares Del Perú (Cehmp)
Catálogo del Archivo Histórico-Militar del Perú. Documentos originales

procedentes del Archivo General del Ministerio de Guerra correspondiente al año 1828, tomo VI, primera parte. Lima: CEHMP, 1969.

Chile

Boletín de la Guerra del Pacífico. 1879-1881. Santiago: Editorial Andrés Bello, 1979.

Comisión Permanente De Historia Del Ejército Del Perú (Cphep)

La Epopeya del Morro de Arica, 7 de junio de 1880. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú, 1980.

La Resistencia de la Breña, tomo III, volumen 2. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú, 1983.

Congreso De La República

Diario de los debates de la H. Cámara de Diputados. Lima: Imprenta de "El Comercio", 1899.

Diario de los debates de la H. Cámara de Diputados. Lima: Oficina Tipográfica de "El Tiempo", 1902.

Diario de los debates de la H. Cámara de Senadores. Lima: Imprenta de "El Comercio", 1913.

Congreso ordinario de 1923. Diario de los debates de la Cámara de Diputados. Lima: Talleres tipográficos de La Prensa, 1923.

3a legislatura extraordinaria de 1922. Diario de los debates de la Cámara de Diputados. Lima: Imprenta de "El Nacional", 1924.

Cosamalón, Jesús

"Población y mercado laboral, 1827–1940". En: Carlos CONTRERAS (director): *Compendio de Historia Económica del Perú*, tomo IV, pp. 17-91. Lima: Banco Central de Reserva del Perú – Instituto de Estudios Peruanos, 2020 [2011]. https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/libros/historia/4-economia-de-la-primera-centuria-independiente.pdf

Cosío, José Carlos

"El Capitán de Corbeta Elías Aguirre". En: VARIOS AUTORES: *Héroes y marinos notables*, volumen 1, pp. 35–43. Callao: Dirección de Intereses Marítimos, 1982.

Cuche, Denys

Poder blanco y resistencia negra en el Perú: un estudio de la condición social del negro en el Perú después de la abolición de la esclavitud. Lima: Instituto Nacional de Cultura, 1975.

Dasso, Andrés F.
Memoria del Ministerio de Hacienda y Comercio 1951, anexos. Lima: Imprenta del Ministerio de Hacienda y Comercio, 1957.

Dávalos Y Lissón, Pedro
La Primera Centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente, tomo I. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2006 [Lima: Librería e Imprenta Gil, 1916], https://www.cervantesvirtual.com/obra/la-primera-centuria-causas-geograficas-politicas-y-economicas-que-han-detenido-el-progreso-moral-y-material-del-peru-en-el-primer-siglo-de-su-vida-independiente-tomo-i--0/

De la Barra, Felipe
Monumentos escultóricos en Lima metropolitana y Callao y los grandes ausentes. Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra, 1963.
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo VI (Juntas de Guerra), volumen 3. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971.
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo VI (Asuntos Militares), volumen 8. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1973.

De la Puente Candamo, José Agustín
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XIII (Obra Gubernativa y Epistolario de San Martín), volumen 1. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1974.
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XIII (Obra Gubernativa y Epistolario de San Martín), volumen 2. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1976.
Historia Marítima del Perú, tomo V, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1981.
Historia Marítima del Perú, tomo V, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1981.
Miguel Grau. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2003.

De la Puente Candamo, José Agustín y José de la Puente Brunke
El Perú desde la intimidad. Epistolario de Manuel Candamo (1873-1904). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2008.

De la Puente Candamo, José Agustín y Carlos Deustua Pimentel

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XVI (Archivo Riva Agüero). Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1976.

Del Busto, José Antonio

"El vencedor de Pisagua. Nota biográfica sobre el Coronel Agustín Moreno Vizcarra". En: *Boletín del Instituto Riva Agüero* nro. 19 (1992), pp. 195-200.

Del Campo, José Rodolfo

Campaña Naval. Correspondencias a "El Comercio". Año de 1879. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1920.

De Lisle, Rudolph

La Marina Real británica y la Guerra del Pacífico, 1879-1881. Diarios y acuarelas de Rudolph de Lisle. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2022.

Dellepiane, Carlos

Historia Militar del Perú, tomo II. Lima: Ministerio de Guerra, 1965 [quinta edición].

Denegri Luna, Félix

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo VI (Asuntos Militares), volumen 2. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971a.

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XXVI (Memorias, Diarios y Crónicas), volumen 2. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971b.

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XIV (Obra Gubernativa y Epistolario de Bolívar), volúmenes 1 y 2. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1975.

"Cartas del presidente Mariano Ignacio Prado al vicepresidente Luis La Puerta, encargado del mando supremo de la República (25 de mayo al 15 de noviembre de 1879)". En: *Revista Histórica*, tomo XXXII (1979-1980), pp. 217-376.

Denegri Luna, Félix; Guillermo Durand Flórez; y Alberto Rosas Siles

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XIV (Obra Gubernativa y Epistolario de Bolívar), volumen 3. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1976.

Denegri Luna, Félix; Julio J. Elías Murguía; y Armando Nieto Vélez

Historia Marítima del Perú, tomo VI, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1981.

Denegri Luna, Félix; Jorge Guillermo Llosa; y Raúl Porras

Barrenechea
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XIV (Obra Gubernativa y Epistolario de Bolívar), volumen 4. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1974.
Diario oficial de la República de Chile
6 de diciembre de 1879
Diario oficial de la República del Ecuador
26 de marzo de 1889
Dirección de Intereses Marítimos
Diario de bitácora. Monitor Huáscar 1879. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 2005.
Durand Flórez, José
"Décimas peruanas de la Guerra del Pacífico". En: *Revista de la Universidad Católica* Nº 6 (30 de diciembre de 1979), pp. 79-106.
El Comercio
14 de marzo de 1855
14 de abril de 1855
17 de julio de 1896 (edición de la mañana)
El Derecho. Revista De Legislación Y Jurisprudencia
Enero y febrero de 1906
Eléspuru, Juan Norberto
El coronel Francisco Bolognesi. Apuntes biográficos y documentos relativos a la heroica defensa de Arica el 7 de Junio de 1880. Lima: E. Rosay, 1905.
Elías Bonnemaison, Manuel
"Mis recuerdos de Angamos: Así fue el combate inmortal". En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, nro. 30 (2011), pp. 101-104.
Elías Murguía, Julio J.
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo VII (La Marina), volumen 1. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971.
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo VII (La Marina), volumen 2. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971.
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo VII (La Marina), volumen 3. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971.

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo VII (La Marina), volumen 4. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971.

La Lancha Torpedera "Alianza" en La Epopeya de Arica (17 Marzo-7 Junio 1880). Callao: Museo Naval del Perú, 1962.

Marinos peruanos en Arica. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1980.

El Peruano

24 de febrero de 1844

10 de febrero de 1872

17 de febrero de 1872

28 de junio de 1872

23 de agosto de 1873

13 de octubre de 1873

18 de octubre de 1873

15 de marzo de 1884

10 de mayo de 1884

4 de junio de 1884

El Perú Ilustrado

29 de octubre de 1887

Empresa Pública De Comercialización De Harina Y Aceite De Pescado (Epchap)

Memoria anual. La Victoria: Santiago Valverde, 1972.

España

Documentos diplomáticos presentados a las Cortes: 1865. Madrid: Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, 1865.

Espinosa, Francisco

Ejercicio fiscal de 1890 a 1891. Cuenta del Tesoro Federal. México: Imprenta "El Gran Libro", 1892.

Fernández Cuenca, Justo

Abelardo Gamarra, "El Tunante": su vida y obra. Cuzco: H. G. Rozas, 1954.

Ferreira, César E Ismael P. Márquez (Editores)

Asedios a Julio Ramón Ribeyro. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1996.

Ferreyros, Alberto Y José Zárate

El mariscal Benavides, su vida y su obra, volumen 1. Lima: Imprenta

Editora Atlántida, 1976.

Flórez Granda, Juan Carlos

"Testimonios de Guerra: Alfonso Ugarte – II" (febrero de 2016a). Disponible en internet en: http://rastrosdeguerra.blogspot.com/2016/02/testimonios-de-guerra-alfonso-ugarte-ii.html

"Los héroes Olvidados" (noviembre de 2016b), http://rastrosdeguerra.blogspot.com/2016/11/los-heroes-olvidados.html#comment-form

Freire, Nicolás

Memoria del Ramo de Guerra, que presenta a la legislatura de 1874 el Ministro de Guerra y Marina. Lima: Imprenta de La Opinión Nacional, 1874.

Memoria del Ramo de Marina, que presenta a la legislatura de 1876 el Ministro de Guerra y Marina. Lima: Imprenta Económica, 1876.

Fuentes, Hildebrando

Curso de Estadística. Lima: Imprenta de "La Revista", 1907.

Fuentes, Manuel Atanasio

Lima or sketches of the capital of Peru. Historical, statistical, administrative, commercial and moral. Londres: Trübner & Co., 1866.

Censo general de la República del Perú formado en 1876, tomo I. Lima: Imprenta del Teatro, 1878.

Estadística del estado del Perú en 1878 a 1879. Lima: Imprenta del Estado, 1879.

Gaceta De Madrid

19 de noviembre de 1825

Galarreta González, Julio

Homenaje a Abelardo Gamarra. Lima: P. L. Villanueva, 1974.

Gambetta, Néstor

"Capitán de Navío Juan Fanning García". En: VARIOS AUTORES: *Héroes y marinos notable*s, pp. 115-125. Callao: Museo Naval del Perú, 1982a.

"Vicealmirante Manuel Antonio Villavisencio". En: VARIOS AUTORES: *Héroes y marinos notables*, pp. 153-168. Callao: Museo Naval del Perú, 1982b.

Gamio, Domingo

"Rememorando la batalla de Miraflores". En: *Revista de la Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria*, año I, nro. 1 (enero-marzo de 1943), pp. 26-29 y 36.

Gamio Palacio, Fernando

A la gloria del Gran Almirante Grau. Lima: Nueva Educación, 1973.

García Calderón, Francisco

Diccionario de la legislación peruana, dos tomos. Lima, 1879.

García Camba, Andrés

Memorias para la historia de las armas españolas en el Perú, tomo II. Madrid: Establecimiento Tipográfico de D. Benito Hortelano, 1846.

García Naranjo, Humberto

"Discurso pronunciado por el Vocal Sr. M. Humberto García Naranjo C., en Homenaje al Teniente Coronel José Valencia Torres, Defensor Calificado de la Patria". En: *Revista de la Sociedad Fundadores de la Independencia Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria*, año XXI, nro. 84 (enero-junio de 1963), pp. 28-30.

García Y García, Aurelio

La corbeta "Unión" el 8 de octubre de 1879. Lima: Imprenta del Teatro, 1880.

Gastón, Alfredo

Compilación de las vistas fiscales que en materia judicial y administrativa se han expedido en el Perú, desde el año de 1840 hasta 1870, por los Doctores D. José Gregorio Paz-Soldán y D. Manuel Toribio Ureta, tomo II. Lima: Imprenta del Estado, 1875.

Gazeta Ministerial De Chile

4 de agosto de 1821 nro. 4

11 de agosto de 1821 nro. 5

González, Nicolás Augusto

Nuestros héroes. Episodios de la Guerra del Pacífico 1879 – 1883. Tercera serie. Lima: J. Boix Ferrer, 1903.

González Prada, Manuel

"Impresiones de un reservista". En: Manuel GONZÁLEZ PRADA. Alfredo GONZÁLEZ PRADA (notas). Luis Alberto SÁNCHEZ (inicial): *El Tonel de Diógenes. Seguido de Fragmentaria y Memoranda*, pp. 31-39. México: Fondo de Cultura Económica, 1945.

Grieve, Jorge

Historia de la Artillería y de la Marina de Guerra en la Contienda del 79. Lima: Industrial gráfica, 1983.

Guarda, Manuel De La

Memoria del despacho de Guerra y Marina que presenta el Ministro del Ramo al Congreso de 1864. Lima: Imprenta de "El Mercurio".

Guerra, Margarita. José Agustín De La Puente Candamo (Prólogo).
La ocupación de Lima (1881-1883): el gobierno de García Calderón. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú – Instituto Riva-Agüero, 1991.

Guerra, Margarita (Coordinadora)
Cronología de la Independencia del Perú. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú – Instituto Riva-Agüero, 2016, https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/53618/Cronolog%C3%ADa%20de%20la%20independencia%20del%20Perú.pdf

Guimoye, Emilio
Memoria del Ministerio de Hacienda y Comercio 1954, primera parte. Lima: Imprenta del Ministerio de Hacienda y Comercio, 1957.

Gutiérrez Rivas, Bertha Julissa
La esclavitud en Piura (Perú) durante el siglo XVIII. Tesis doctoral. Huelva: Universidad de Huelva, 2021.

Guzmán Palomino, Luis
Cáceres: conductor nacional. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú, 1984.

Hernández, Elizabeth
"Los Sánchez Navarrete y Gonzales de Salazar: una poderosa familia en el puerto de Paita en la segunda mitad del siglo XVIII". En: *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 34 (2008), pp. 183-207.

Herrera, Jenaro E.
La Universidad Mayor de San Marcos y la Guerra del Pacífico, tomo I. Lima: Sanmartí y Cía., 1929.

Herrera, José Hipólito
El álbum de Ayacucho. Lima: Tipografía de Aurelio Alfaro, 1862.

Holguín, Oswaldo
Tiempos de infancia y bohemia: Ricardo Palma, 1833-1860. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1994.

Instituto Libertador Ramón Castilla. Manuel Mujica Gallo (Introducción). Jorge Basadre (Notas Preliminares)
Dos documentos sobre Castilla. (Una Biografía por Juan Gualberto Valdivia y el "Boletín del Ejército" de 1859 - 1860). Lima: Editorial Huascarán, 1953.

Instituto Nacional Sanmartiniano (Argentina)
Documentos para la Historia del Libertador General San Martín, tomo XVI, primera serie (marzo de 1820 – marzo de 1821). Buenos Aires: Instituto

Nacional Sanmartiniano, 1996.

Jane, Frederick Thomas

Jane's Fighting Ships. Londres: Sampson Low, Marston & Company, 2010.

Laguerre, Michel

"La captura del pailebot correo Sacramento". En: *La República*, 21 de marzo de 2021.

L'aiglon (Seud.)

"Habla un Héroe del 8 de Octubre. Don Manuel Elías Bonnemaison, guardiamarina en el legendario navío". En: *Mundial*, 7 de octubre de 1921.

Larrabure y Correa, Carlos

Colección de leyes, decretos, resoluciones y otros documentos oficiales referentes al departamento de Loreto, tomo II. Lima: Imprenta de "La Opinión Nacional", 1905.

Lavalle, José Antonio

"El doctor José Manuel Valdés. (Apuntes sobre su vida y sus obras.) (Conclusión)". En: *El Ateneo de Lima*, nro. 7, 1886.

Leguía, Augusto B.

Mensaje del presidente del Perú Augusto Bernardino Leguía Salcedo, ante el Congreso Nacional, el 28 de julio de 1925, https://www.congreso.gob.pe/participacion/museo/congreso/mensajes/mensaje_nacion_congreso_28_julio_1925

Leguía y Martínez, Germán

Historia de la Emancipación del Perú: El Protectorado, tomos IV y V. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1972.

Leonardini, Nanda

"Ricardito Espiell: el 'Niño Milagroso' del Cementerio presbítero Maestro" (20 de setiembre de 2011), https://revistaanubis.wordpress.com/2011/09/20/ricardito-espiell-el-nino-milagroso-del-cementerio-presbitero-maestro/

Linares Mascaró, Ernesto

"Cartas de Carlos de los Heros y Francisco Retes sobre la Campaña del 'Huáscar'". En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, nro. 28-29 (2008-2009), pp. 179-211.

"Batalla de Miraflores" (14 de enero de 2011), http://elinaresm.blogspot.com/2011/01/

López Chumpitaz, José A.

"El desconocido negro cañetano que se inmoló junto a Miguel Grau" (25 de agosto de 2010), http://canetehoy.blogspot.com/2010/08/el-desconocido-negro-canetano-que-se.html

López Martínez, Héctor
Historia marítima del Perú, tomo X. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1988.

Loret de Mola, Edgardo
"Efemérides Navales de Hoy 19 de Diciembre" (19 de diciembre de 2017), http://boletinmaritimo.blogspot.com/2017/12/efemerides-maritimas-y-navales_6.html
"Efemérides Navales de Hoy 20 de Octubre" (20 de octubre de 2018), http://boletinmaritimo.blogspot.com/2018/10/efemerides-maritimas-y-navales_20.html

Luna G. P., Julio A.
"Libro de actas del consejo de ministros (1875-1879)". En: *Revista Histórica*, tomo XXXII (1979-1980), pp. 9-97.

Lynch, Patricio
Memoria que el Contra Almirante D. Jeneral en Jefe del Ejército de Operaciones en el Norte del Perú presenta al Supremo Gobierno de Chile. Lima, 1882.

Mantilla, Víctor
Nuestros héroes. Episodios de la Guerra del Pacífico 1879 – 1883. Lima: J. Boix Ferrer, 1902.

Markham, Sir Clements R. Manuel Beltroy (Traductor). Horacio H. Urteaga (Prólogo).
La Guerra entre el Perú y Chile. Lima: Editorial Euforión, 1922.

Marina De Guerra Del Perú
"Crónica nacional". En: *Revista de Marina*, año XXXVI, nro. 5 (setiembre – octubre de 1951), pp. 527-534.

Márquez, José Arnaldo
Recuerdos de viaje a los Estados-Unidos de la América del Norte (1857-1861). Lima: Imprenta del "Comercio" por José María Monterola, 1862.
El Perú y la España Moderna, dos tomos. Lima: Imprenta de "El Nacional": Imprenta de Aurelio Alfaro y Ca., 1866.

Martínez Hernández, Max
"El vendedor de pájaros". En: *Sudamérica*, nro. 4, 12 de enero de 1918.

Mason, Theodorus B.
The War on the Pacific Coast of South America Between Chile and the Allied Republics of Peru and Bolivia. 1879-'81. Washington: Government Printing Office, 1883.

Mc Evoy, Carmen

"Chile en el Perú: Guerra y construcción estatal en Sudamérica, 1881-1884". En: *Revista de Indias*, volumen LXVI, 236 (2006), pp. 195-216.

Melo, Rosendo

El Callao. Monografía histórico-geográfica. *Callao moderno*, tomo III. Lima: Carlos Prince, 1900.

Historia de la Marina del Perú, tomo I. Lima: Imprenta de Carlos F. Southwell, 1907.

Historia de la Marina del Perú, tomo II. Lima: El Auxiliar del Comercio, 1911

Mendiburu, Manuel de

Diccionario histórico biográfico del Perú, tomo V. Lima: Imprenta "Bolognesi", 1885.

Diccionario histórico biográfico del Perú, tomo VII. Lima: Imprenta "Bolognesi", 1887.

Diccionario histórico biográfico del Perú, tomo VIII. Lima: Imprenta de Torres Aguirre, 1890.

Ministerio de Guerra y Marina

Legislación administrativa en el ramo de guerra y marina, desde 1823 a 1857. Lima, Imprenta del Estado, 1857

Ministerio de Hacienda Y Comercio

Presupuesto General sancionado por el Congreso Ordinario de 1878 para el bienio de 1879 y 1880. Lima: Imprenta del Estado, 1879.

Anexo al presupuesto general de 1895. Partida última del pliego ordinario de Hacienda y Comercio. Pensionistas pasivos civiles y del ramo de Marina. Lima: Imprenta Liberal, 1895.

Anexo al proyecto del presupuesto general de la República para 1898 remitido por el ejecutivo al Congreso. Lima: Imprenta y Librería de San Pedro, 1897.

Matrícula de la contribución sobre la renta del capital movible, rústica, urbana, patentes y eclesiástica de la Provincia Constitucional del Callao. Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1897.

Memoria que el director de administración presenta al ministro del ramo. Lima: Imprenta del Estado, 1905.

Balance y cuenta general de la República de 1922. Lima: Imprenta Americana, 1923.

Ministerio de Marina

A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau. Lima: Ministerio de Marina, 1984, 3ra, edición.

Molinare, Nicanor
Asalto y toma de Arica: 7 de junio de 1880. Santiago: Imprenta de "El Diario Ilustrado", 1911.
Mora, Leoncio I. de
Hipólito Unanue, padre de la medicina americana. México: Talleres gráficos de La Nación, 1926.
Mould Távara, Santiago
El Doctor Santiago Távara. Cirujano Mayor del "Huáscar". Lima: Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, 1951.
Moya, Reynaldo
Breve historia de Piura, tomo IV (La Gesta Emancipadora), http://www.geocities.ws/gestaemancipadoraperu/ (visto el 10 de octubre de 2022)
Muñiz, Carlos María
Historia del Patriotismo, Valor y Heroísmo de la Nación Peruana en la Guerra con Chile, tomo I. Arequipa: Tipografía Muñiz, 1908.
Historia del Patriotismo, Valor y Heroísmo de la Nación Peruana en la Guerra con Chile, tomo II. Arequipa: Tipografía Muñiz, 1909.
Nieto, Juan Crisóstomo
Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde su Independencia, tomo XI (años 1848 y 1849). Huaraz: Imprenta de la colección por Mariano Osorio, 1853.
Nieto Vélez, Armando
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XX (La Iglesia), volumen 1. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971.
Novak, Fabián y Jorge Ortiz Sotelo (Editores)
El Perú y la Primera Guerra Mundial. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2014.
Núñez, Estuardo
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XXVII (Relaciones de Viajeros), volúmenes 1-3. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971.
Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XXVII (Relaciones de Viajeros), volumen 4. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1973.
Odlum, Robert Emmet

Life and adventures of Prof. Robert Emmet Odlum containing an account of his splendid natatorium at the national capital. Washington D. C.: Gray & Clarkson, 1885.

Odriozola, Manuel

Colección de documentos literarios del Perú, tomo IV. Lima: Imprenta del Estado, 1873.

O'leary, Daniel Florencio

Memorias del general O'Leary, tomo XXII. Caracas: Imprenta de "El Monitor", 1883.

Olivo, Juan Francisco

Constituciones políticas del Perú. Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1922.

Orbegoso, Juan Francisco

Memorias inéditas del general don Luis José de Orbegoso. Lima: Imprenta de "El Comercio", 1893.

Orden De La Legión Mariscal Cáceres

Cáceres. El Gobierno de la Reconstrucción Nacional y el Golpe de Estado de 1895. Lima: Orden de la Legión Mariscal Cáceres, 2009.

Ortiz de Zevallos, Carlos

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XI (Misiones Peruanas 1820-1826), volumen 1. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1975.

Ortiz Sotelo, Jorge

Apuntes sobre la batalla de Miraflores (15 de enero de 1881). Lima: Municipalidad de Santiago de Surco, 1996.

Miguel Grau, el hombre y el mar. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2003.

"Los hermanos Cárcamo". En: *Revista de Marina*, año CX, nro.1 (2017), pp. 140-155.

Ortiz Sotelo, Jorge Y Alicia Castañeda Martos

Diccionario biográfico marítimo peruano. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.

Palacios Rodríguez, Raúl

Historia Marítima del Perú, tomo XII, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1990.

Historia Marítima del Perú, tomo XII, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1991.

Palma, Ricardo

Tradiciones peruanas completas. Madrid: Aguilar, 1964.

Crónicas de la Guerra con Chile (1881 – 1883). Lima: Mosca Azul, 1984.

Panizo, Vidal C.

"DISERTACIÓN DEL CORONEL VIDAL C. PANIZO, SOCIO DE LA INSTITUCIÓN, SOBRE EL DISPOSITIVO Y ACTUACIÓN DE NUESTRA ARTILLERÍA, EN LA BATALLA DE SAN JUAN Y LA DEFENSA DEL MORRO SOLAR, CONMEMORANDO LA FECHA DEL 13 DE ENERO DE 1881, QUE RECUERDA AQUELLOS EPISODIOS: CORRESPONDIENDO A LA GENEROSA INVITACIÓN DEL SEÑOR D. JUAN M. ZULOAGA, PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD FUNDADORES DE LA INDEPENDENCIA Y VENCEDORES EL 2 DE MAYO DE 1866". Juan M. ZULOAGA: *Compilación de discursos y conferencias. Años 1931 al 1936*, pp. 155-168. Lima: Sociedad Fundadores de la Independencia y Vencedores el 2 de mayo de 1866, 1936.

Panteón Nacional de los Próceres

Nómina de los próceres que figuran en las placas murales de este santuario patriótico. Lima: Gráfica Industrial, 1972.

Paredes, José Gregorio

Calendario y guía de forasteros de Lima, para el año de 1837. Lima: Imprenta de José Masías, 1836.

Parker, David S.

"Los pobres de clase media: estilo de vida, consumo e identidad en una ciudad tradicional". En: Aldo PANFICHI y Felipe PORTOCARRERO (editores): *Mundos interiores: Lima 1850-1950*, pp. 161-185. Lima: Universidad del Pacífico, 1995.

Paz Soldán, Juan Pedro

Diccionario biográfico de peruanos contemporáneos. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1917.

"El Hundimiento de la Escuadra Peruana". En: *Mercurio Peruano*, año II, volumen 2, nro. 13 (julio de 1919), pp. 44-47.

Diccionario biográfico de peruanos contemporáneos. [2ª ed.] Lima: Librería e Imprenta Gil, 1921.

Paz Soldán, Mariano Felipe

Historia del Perú Independiente, tomo I. El Havre: Imprenta de Alfonso Lemale, 1868.

Historia del Perú Independiente, tomo II. El Havre: Imprenta de Alfonso

Lemale, 1870.

Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia. Buenos Aires: Imprenta y Librería de Mayo, 1884.

Paz Soldán, Pedro

La inmigración en el Perú: monografía histórico-crítica. Lima: Imprenta del Universo, 1891.

Pérez, José

Arica. Sus fortificaciones, asalto, defensa y ruina. Por un testigo y actor. Lima: Imprenta de "La Patria", 1880.

Pérez Ponce De León, Marcial

"La Guardia Chalaca y Guarnición de Marina. La batalla de Miraflores es una página de honor para el Callao (El Callao debe un monumento a sus bravos hijos)" (15 de enero de 2012), http://callao-querido.blogspot.com/2012/01/la-batalla-de-miraflores-es-una-pagina.html

Perú

Constitución para la República Peruana. Lima: Imprenta de la Libertad, 1826.

Boletín oficial de leyes, decretos, resoluciones y oficios del gobierno. Segundo semestre de 1868. Lima: Imprenta del Estado, 1868.

Presupuesto General de Gastos Ordinarios o Permanentes sancionado por el Congreso Extraordinario de 1875 para el bienio de 1875 y 1876. Lima: Imprenta de "La Opinión Nacional", 1876.

Cuenta detallada de los gastos extraordinarios de los seis ministerios en 1910. Lima: Oficina tipográfica de "La Opinión Nacional", 1911.

Anuario de la legislación peruana (edición oficial), tomo XXII (Legislatura de 1927). Lima: Imprenta Americana, 1928.

Pons Muzzo, Gustavo

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo VIII (La Expedición Libertadora), volumen 3. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971.

El Coronel Francisco Bolognesi y el expansionismo chileno. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2017.

Pons Muzzo, Gustavo y Alberto Tauro del Pino

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XV (Primer Congreso Constituyente), volumen 1. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1973.

Portal, Ismael

La independencia del Perú: 28 de julio de 1917. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1917.
Del Pasado Limeño. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1932.

Prado, Santiago (Editor)
Correspondencia jeneral de la Comandancia Jeneral de la 1ª. División Naval bajo el mando del Contra – Almirante don Miguel Grau, comandante del "Huáscar". Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio, 1880.

Prince, Carlos
La Biblioteca Peruana en la Exposición Universal de París. Lima: Carlos Prince, 1900.

Ragas, José
"Leer, escribir, votar. Literacidad y cultura política en el Perú (1810-1900)". *Histórica*, tomo XXXI, vol. 1 (2007), pp. 107-134.

Raimondi, Antonio
El Perú, tomo IV. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1902.

Ramírez Gastón, Enrique Y Clodomiro Soto
Guía de domicilio e industrial de Lima y comercial del Callao, para el año 1887. Lima: Imprenta Masías y Ca., 1887.

Ravines, Rogger
Partes oficiales de la Guerra con Chile, 1880-1882. Lima: Los Pinos, 1992.

Real Academia Española
Diccionario de la Lengua Castellana. 7ª edición. Madrid: Imprenta Real, 1832.
Diccionario de la Lengua Castellana. 11ª edición. Madrid: Imprenta de don Manuel Rivedeneyra, 1869.
Diccionario de la Lengua Castellana. 12ª edición. Madrid: Imprenta de D. Gregorio Hernando, 1884.

Real Armada Española
Ordenanzas Generales de la Armada Naval, dos tomos. Madrid: Imprenta Real, 1793.
Estado general de la Real Armada. Año de 1830. Madrid: Imprenta Real, 1830.

Rebaza, Nicolás
Anales del departamento de la Libertad en la Guerra de la Independencia. Trujillo: Imprenta de El Obrero del Norte, 1898.

Reyes, Julio Octavio. Luis Enrique Cam (Edición E Investigación)
El corresponsal del Huáscar. Lima: Grupo Editorial Mesa Redonda, 2015.

Ríos, Ricardo M. (Compilación Y Notas)
Leyes y resoluciones sancionadas por los congresos ordinario y extraordinarios de 1905. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1906.

Ríos Fajardo, Tomás (Compilador)
Sesiones y debates de la Asamblea Constituyente de 1884-1885, tomo II (año 1885). Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1919.
Rivero, Juan De Dios
Memoria que presenta al sr. Ministro de Hacienda y Comercio el Director de Administración General. Lima: Imprenta del Teatro, 1879.
Rodríguez, José Manuel
Anales de la Hacienda Pública del Perú, tomo XIII. Lima: Litografía y Tipografía T. Scheuch, 1916.
Román, Francisco
1866-Dos de Mayo-1916. Lima: Imprenta E. Moreno, 1917.
Romero, Fernando
Mar y Playa (ocho cuentos). Lima: Talleres Gráficos de P. Barrantes C., 1940.
Historia Marítima del Perú, tomo VIII, volúmenes 1 y 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1984.
Guise y la aurora de la armada republicana. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 1994.
Salas, Miriam
"Aportes y Vicisitudes de la Plana Menor de la Marina Peruana a la Emancipación, 1821", en Jorge ORTIZ SOTELO (editor): *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos – Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1993.
Salmón, José Luis
El 2 de Mayo de 1866 (documentos esenciales para el estudio de la consolidación de la Independencia Americana). Lima: Librería e Imprenta Gil, 1941.
Salomón, César Augusto
"La guerra del Pacífico 1879-1883. Los héroes olvidados", https://www.monografias.com/trabajos71/guerra-pacifico-heroes-olvidados/guerra-pacifico-heroes-olvidados
Sánchez, José Eusebio
Memoria que el Ministro de Estado en el despacho de Instrucción, Culto, Justicia y Beneficencia, presenta al Congreso Nacional de 1874. Lima: Imprenta del Universo, 1874.
Sánchez Olivencia, Fernando
Pasado, presente y futuro del Callao. Callao: Parroquia Santa Rosa, 1979.
Santos Mendoza, Arturo

Arequipa: Juicio a la Guerra del 79. Arequipa: ECOVAL, 2003.

Savala, Joshua

Beyond Patriotic Phobias: Connections, Cooperation, and Solidarity in the Peruvian-Chilean Pacific world. Oakland: University of California, 2022.

Seminario, Miguel Arturo

Piura y la Independencia. Piura: Instituto Cambio y Desarrollo – Concejo Provincial de Piura – Gobierno local de Piura, 1994.

Historia de Sullana, tomo I. Chiclayo: Caja Municipal de Sullana, 2011.

Seoane, Buenaventura Y Guillermo

El Biógrafo Americano, tomo I. Lima: Librería escolar e imprenta E. Moreno, 1903.

Stevenson, William Bennet

Memorias de William Bennet Stevenson sobre las campañas de San Martín y Cochrane en el Perú. Madrid: Editorial América, s/f.

Stewart, Watt

"Federico Blume's Peruvian Submarine". En: *Hispanic American Historical Review*, volumen XXVIII, Nro. 3, Agosto de 1948, pp. 468-478.

Storace, Pedro Luis. Julio J. Elías (Prólogo Y Notas). Tomás Catanzaro (Traducción)

LAS ETAPAS FINALES DE LA Gallarda Corbeta "UNIÓN". Lima: Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú – Museo Naval del Perú, 1971.

Tamayo Vargas, Augusto y César Pacheco Vélez.

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo I (Los Ideólogos), volumen 10. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1975.

Tamis, Anastasios. Margarita Larriera (traducción)

Los Griegos de América Latina. Atenas: Ellinika Grammata, 2006.

Tauro del Pino, Alberto

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XXI (Asuntos Económicos), volumen 1. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971.

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XIII (Periódicos), volumen 1. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1973.

Enciclopedia Ilustrada del Perú, volumen 2. Lima: Promoción Editorial Inca S. A., 1987.

Tauro del Pino, Alberto; Manuel Zanutelli Rosas; y Luis Guzmán

Palomino
Los héroes de la Breña. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú, 1982.
Torres, José Luis
Catecismo patriótico. Lima: ECOMA, 1979.
Torrico, Rufino
Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1887 el Ministro de Guerra y Marina. Lima: Imprenta de Torres Aguirre, 1887.
Tovar y Ramírez, Enrique Demetrio
"El Comandante Elías Aguirre". En: *Revista de la Sociedad de Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria*, año II, nro. 9 (octubre – diciembre de 1944), pp. 27-28.
Tribunal Arbitral Anglo–Chileno
Sentencias pronunciadas por el tribunal anglo–chileno en las reclamaciones deducidas por súbditos ingleses contra el gobierno de Chile. 1884-1887. Santiago: Imprenta Nacional, 1888.
Tromben Corbalán, Carlos
La Armada de Chile, una historia de dos siglos, tomo I. Santiago: Armada de Chile, 2017.
Ugarte y Chamorro, Guillermo
Manuel S. Ugarte: héroe nacional. Lima: Imprenta "El Cóndor", 1965.
Urrea, José Celedonio
Una página gloriosa para la Historia del Perú o el 2 de mayo de 1866. Lima: Imprenta dirigida por J. R. Montemayor, 1866.
Valdivia, Juan Gualberto
Memorias sobre las revoluciones de Arequipa. Lima: Imprenta de La Opinión Nacional, 1874.
Valdizán Gamio, José
"El Primer Submarino Peruano en 1879". En: *Revista de Marina*, año XLI, nro. 2 (marzo-abril de 1956), pp. 127-145.
Historia naval del Perú, tomo III. Lima: Ministerio de Marina, 1981.
Vargas Hurtado, Gerardo
La batalla de Arica. Lima: Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico, 1980.
Vargas Ugarte, Rubén
Historia General del Perú, tomo X (La República, 1879-1884). Lima: Milla

Batres, 1966.

Guerra con Chile. La Campaña del Sur. Memoria del General Juan Buendía y otros documentos inéditos. Lima: Milla Batres, 1967.

Guerra con Chile. La Campaña de Tacna y de Lima (documentos inéditos). Lima: Milla Batres, 1970.

Varillas Montenegro, Alberto

La literatura peruana del siglo XIX. Periodificación y caracterización. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1992.

Vegas, Manuel Ignacio

Crónicas de la Marina Peruana. Callao: Imprenta El Progreso, 1916.

Historia de la Marina de Guerra del Perú. Lima: Ministerio de Marina, 1973.

Velarde, Carlos Áureo

Memoria que el Prefecto del departamento de Ica … presenta al Supremo Gobierno. 1904. Lima: Imprenta La Industria, 1905.

Velásquez Lara, Manuel

"¡Mi viejo!". En: *El Huáscar*, año X, Nro. 53, agosto de 1979, p. 12.

Vicuña Mackenna, Benjamín

Episodios marítimos. Las dos Esmeraldas. Santiago: Rafael Jover, 1879.

Historia de la campaña de Tarapacá desde la ocupación de Antofagasta hasta la proclamación de la dictadura en el Perú, tomo II. Santiago: Rafael Jover, 1880.

Historia de la campaña de Lima, 1880-1881. Santiago: Rafael Jover, 1881.

Historia de la campaña de Tacna y Arica, 1879-1880. [2ª edición]. Santiago: Rafael Jover, 1893.

Villanueva Urteaga, Horacio

Colección Documental de la Independencia del Perú, tomo XXII (Documentación Oficial Española), volumen 3. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1973.

Vizcarra, Eufronio

Los combates de Tacna y de Arica. Narración histórica. La Paz: Imprenta de "El Siglo Industrial", 1885.

Ward, Adrián

Memoria que el Ministro de Hacienda y Comercio… presenta al Congreso Ordinario de 1902. Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1902.

Witt, Heinrich. Mücke, Ulrich (Editor)

The Diary of Heinrich Witt, volumen 9. Boston – Leiden: Brill, 2016. https://brill.com/edcollbook-oa/title/32515

Yábar Acuña, Francisco

Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 2001.

La Campaña de la Resistencia en los Andes, tomo I. Lima: Editora Yábar, 2009.

Zanutelli rosas, manuel

"LOS HÉROES DE SAN JUAN Y MIRAFLORES: SEMBLANZA BIOGRÁFICA". En: *La Gesta de Lima*, pp. 211-295. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú, 1981.

El Callao. Su Historia en imágenes. Lima: Prefectura Provincial del Callao, 1993.

Emilio San Martín: su entorno y su época. Callao: Dirección General de Capitanías y Guardacostas, 1994.

El almirante Grau y la plana menor del "Huáscar". Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2002.

ANEXOS

Anexo 1. Fotografías



Marinero Vicente Gonzáles, sobreviviente de la Guerra con Chile, 1951.
Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina.



Presidente Augusto B. Leguía rodeado de sobrevivientes de la campaña naval de 1879, ca. 1909. Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina.



Tres hijos del Contralmirante Miguel Grau rodeados por los sobrevivientes del monitor *Huáscar*, 1908. Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina.

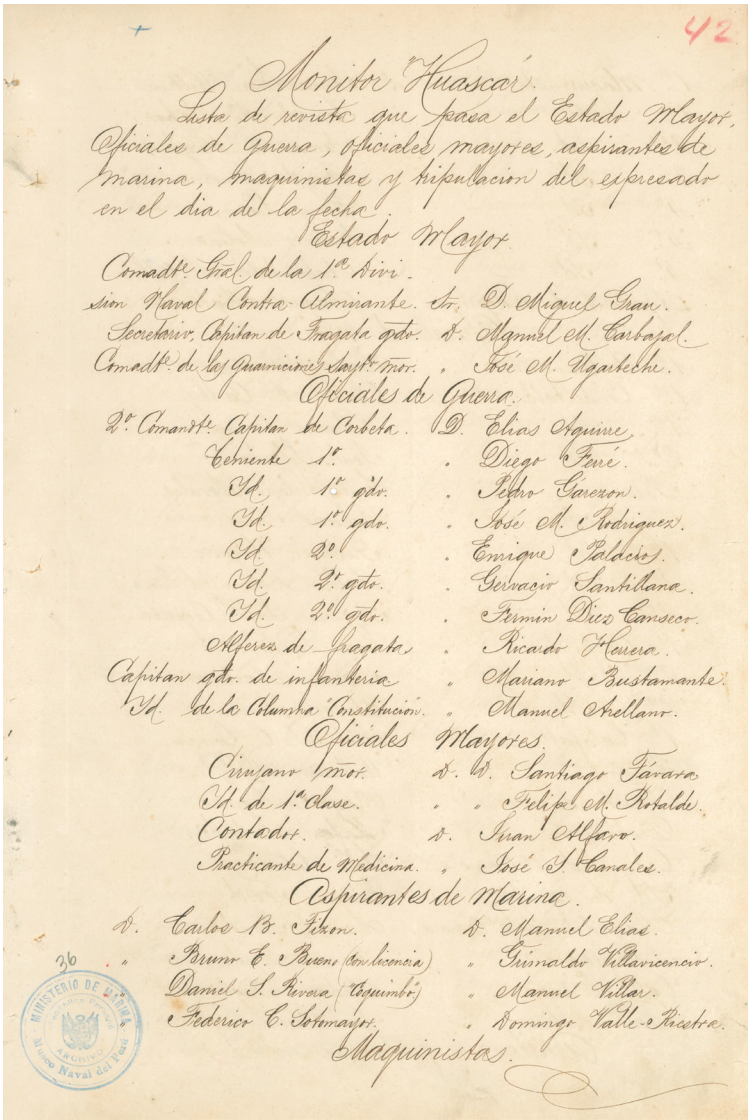


Sobrevivientes de la corbeta *Unión*, 1934. Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina.



Grumete Alberto Medina Cecilia. Colección fotográfica del Archivo Histórico de Marina.

Anexo 2. Lista de Revista del Monitor *Huáscar,* 8 de octubre de 1879.



Monitor Huascar.

Lista de revista que pasa el Estado Mayor, Oficiales de Guerra, oficiales mayores, aspirantes de marina, maquinistas y tripulacion del espresado en el dia de la fecha.

Estado Mayor.

Comandte Gral de la 1ª divi-
sion Naval Contra Almirante Sr. D. Miguel Grau.
Secretario, Capitan de Fragata gdo. d. Manuel el Carbajal
Comadt. de las Guarniciones Sayto mor. " José M. Ugarteche.

Oficiales de Guerra.

2º Comandte Capitan de Corbeta D. Elias Aguirre.
Teniente 1º " Diego Ferré.
Id 1º gdo. " Pedro Carezon.
Id 1º gdo. " José M. Rodriguez.
Id 2º " Enrique Valdeiro.
Id 2º gdo. " Gervacio Santillana.
Id 2º gdo. " Firmin Diez Canseco.
Alferes de fragata " Ricardo Herrera.
Capitan gdo. de infanteria " Mariano Bustamante.
Id de la Columna Constitucion " Manuel Arellano.

Oficiales Mayores.

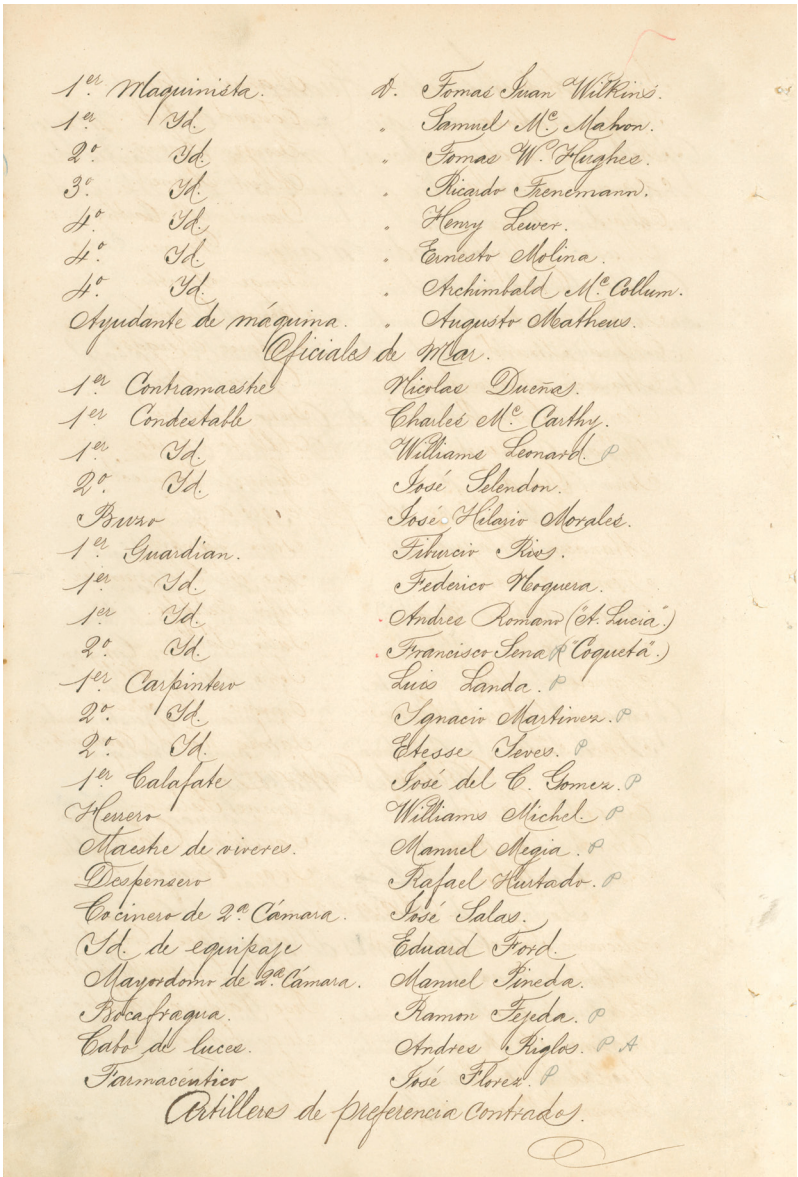
Cirujano mor. d. D. Santiago Tavara.
Id de 1ª clase. " " Felipe M. Rotalde.
Contador. d. Juan Alfaro.
Practicante de Medicina " José I. Canales.

Aspirantes de Marina.

d. Carlos B. Ibson. d. Manuel Elias.
" Bruno E. Bueno (con licencia) " Guinaldo Villavicencio.
Daniel S. Rivera (Iquique) " Manuel Villar.
Federico C. Sotomayor. " Domingo Valle-Riestra.

Maquinistas.

Primer folio de la Lista de Revista del monitor *Huáscar*.



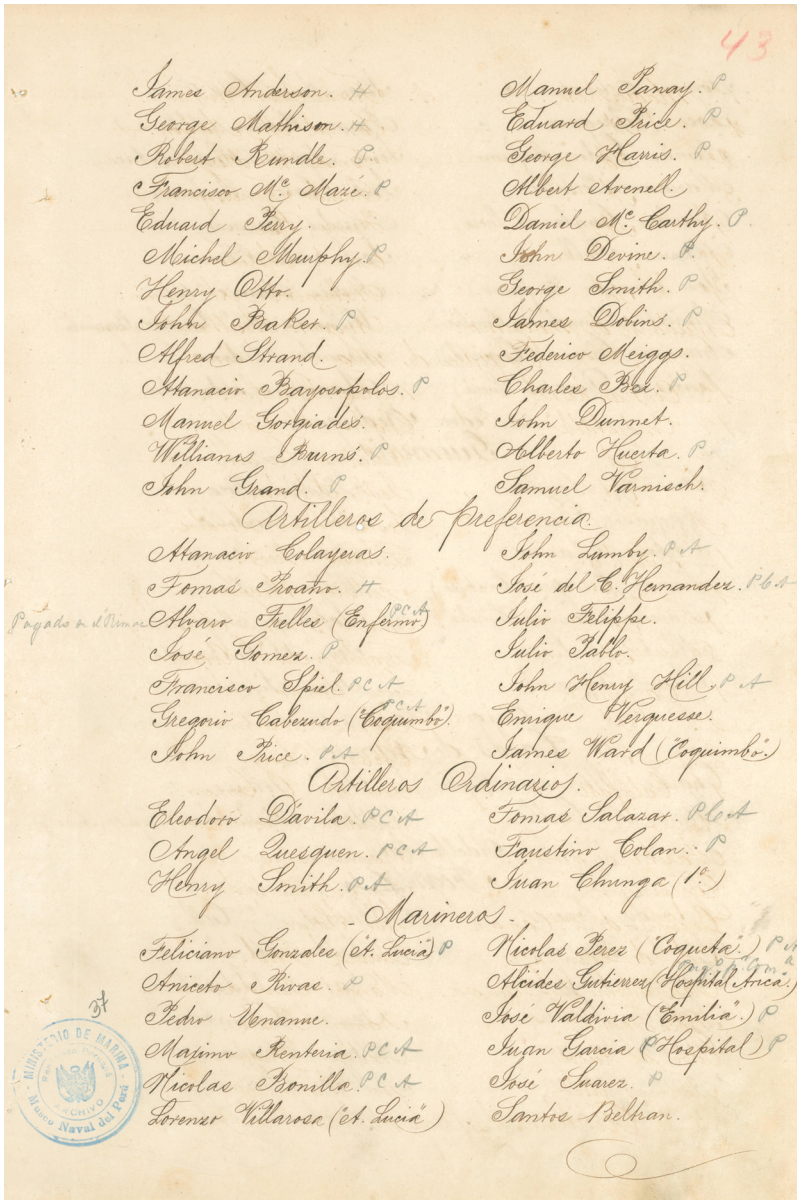
1er Maquinista. D. Tomas Juan Wilkins.
1er Id. " Samuel Mc Mahon.
2o Id. " Tomas W. Hughes.
3o Id. " Ricardo Frenemann.
4o Id. " Henry Lewer.
4o Id. " Ernesto Molina.
4o Id. " Archimbald Mc Collum.
Ayudante de máquina. " Augusto Mathews.

Oficiales de Mar.

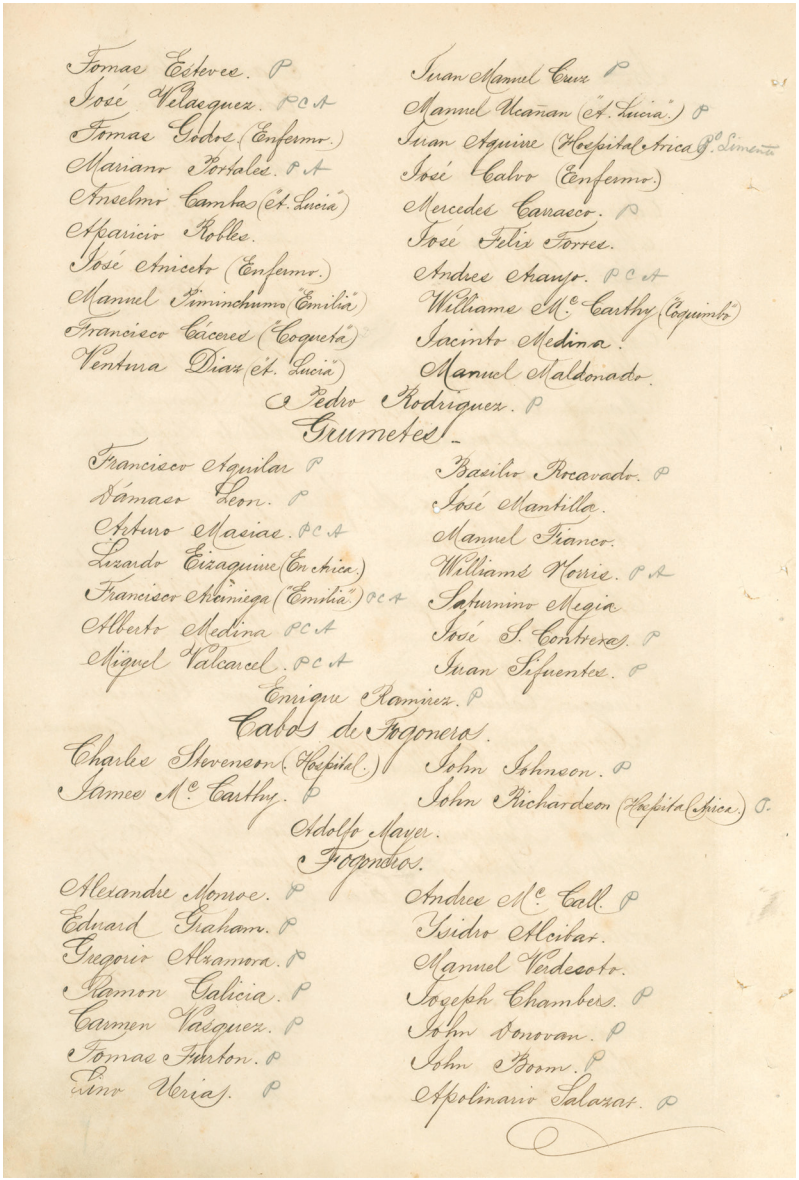
1er Contramaestre Nicolas Dueñas.
1er Condestable Charles Mc Carthy.
1er Id. Williams Leonard P
2o Id. José Selendon.
Buzo José Hilario Morales.
1er Guardian. Fiducio Rios.
1er Id. Federico Vergara.
1er Id. Andres Roman (St. Lucia)
2o Id. Francisco Sena (Coqueta)
1er Carpintero Luis Landa. P
2o Id. Ignacio Martinez. P
2o Id. Ebesse Teves. P
1er Calafate José del C. Gomez. P
Herrero Williams Michel P
Maestre de víveres. Manuel Mejia. P
Despensero Rafael Hurtado. P
Cocinero de 2a Cámara. José Salas.
Id. de equipaje Eduard Ford.
Mayordomo de 2a Cámara. Manuel Pineda.
Bocafragua. Ramon Tejeda. P
Cabo de luces. Andres Rigles. P A
Farmacéutico José Flores P

Artilleros de preferencia Contratados.

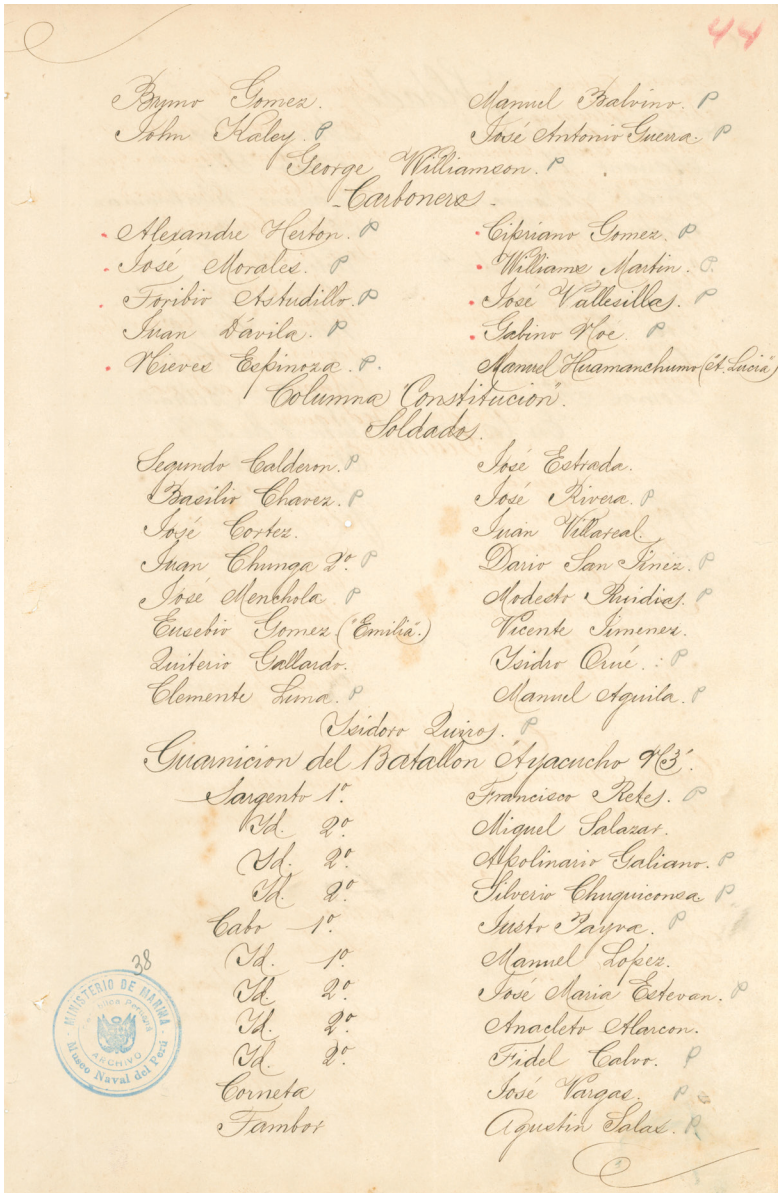
Segundo folio de la Lista de Revista del monitor *Huáscar*.



Tercer folio de la Lista de Revista del monitor *Huáscar*.


Tomas Esteves. P
José Velasquez. P C A
Tomas Godos (Enfermo.)
Mariano Portales. P A
Anselmo Cambas (Ét. Lucia)
Aparicio Robles.
José Aniceto (Enfermo.)
Manuel Tuminchumo (Emilia)
Francisco Cáceres (Coqueta)
Ventura Diaz (Ét. Lucia)
Juan Manuel Cruz P
Manuel Ucañan (Ét. Lucia) P
Juan Aguirre (Hospital Arica) 2.º Limeta
José Calvo (Enfermo.)
Mercedes Carasco. P
José Felix Torres.
Andres Chanjo. P C A
Williams Mc. Carthy (Coquimbo)
Jacinto Medina.
Manuel Maldonado.
Pedro Rodriguez. P
Grumetes.
Francisco Aguilar P
Tomas Leon. P
Arturo Macias. P C A
Lizardo Eizaguirre (Enchica)
Francisco Remiega (Emilia) P C A
Alberto Medina P C A
Miguel Valcarcel. P C A
Basilio Rocavado. P
José Mantilla.
Manuel Franco.
Williams Norris. P A
Saturnino Megia
José S. Contreras. P
Juan Siguentes. P
Enrique Ramirez. P
Cabos de Fogoneros.
Charles Stevenson (Hospital.)
James Mc. Carthy. P
John Johnson. P
John Richardson (Hospital Arica) P.
Adolfo Mayer.
Fogoneros.
Alexandre Monroe. P
Edward Graham. P
Gregorio Alzamora. P
Ramon Galicia. P
Carmen Vasquez. P
Tomas Fenton. P
Juan Urias. P
Andres Mc. Call. P
Isidro Alcibar.
Manuel Verdecoto.
Joseph Chambers. P
John Donovan. P
John Boom. P
Apolinario Salazar. P

Cuarto folio de la Lista de Revista del monitor *Huáscar*.


44

Bymo Gomez. — Manuel Balvino. P
John Haley. P — José Antonio Guena. P
George Williameon. P

Carboneros.

Alexandre Herton. P — Cipriano Gomez. P
José Morales. P — William Martin. P
Foribio Astudillo P — José Vallecilla. P
Juan Avila. P — Gabino Roe. P
Vereee Espinoza. P. — Manuel Huamanchumo (St. Lucia)

Columna Constitucion.

Soldados.

Segundo Calderon P — José Estrada.
Basilio Chavez. P — José Rivera. P
Jozé Cortez. — Juan Villareal.
Juan Chunga 2°. P — Dario San Jinez. P
José Menchola P — Modesto Pindias. P
Eusebio Gomez (Emilia) — Vicente Jimenez.
Quiterio Gallardo. — Isidro Ruié. P
Clemente Luna P — Manuel Aguila. P
Isidoro Quiroz. P

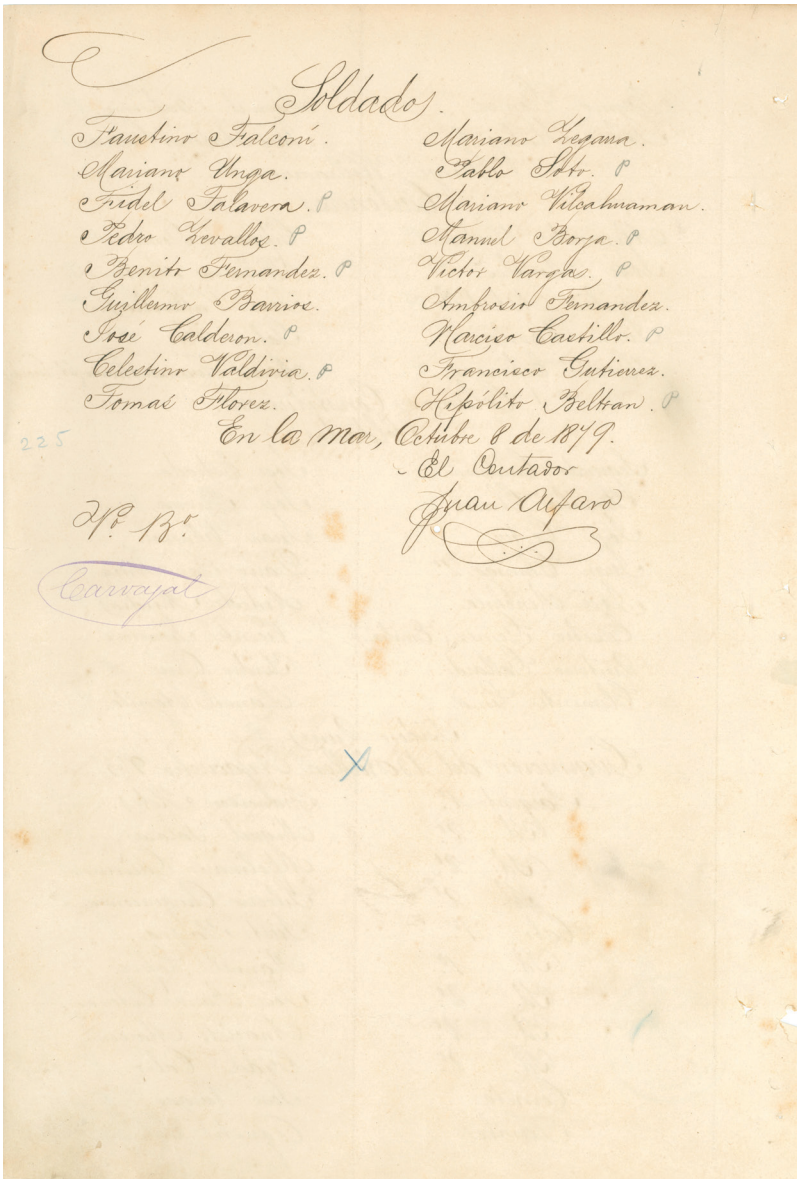
Guarnicion del Batallon Ayacucho N°3.

Sargento 1°. — Francisco Reles. P
Id 2°. — Miguel Salazar.
Id. 2°. — Apolinario Galiano. P
Id 2°. — Silverio Chuquiconea P
Cabo 1°. — Justo Talyra. P
Id. 1°. — Manuel Lopez.
Id 2°. — José Maria Estevan. P
Id. 2°. — Anacleto Marcon.
Id. 2°. — Fidel Calvo. P
Corneta — José Vargas P
Tambor — Agustin Salas. P

38

MINISTERIO DE MARINA · Villa Perales · ARCHIVO · Museo Naval del Perú

Quinto folio de la Lista de Revista del monitor *Huáscar*.



Soldados.

Faustino Falconí.
Mariano Unga.
Fidel Talavera. P
Pedro Arevallos. P
Benito Fernandez. P
Guillermo Barrios.
José Calderon. P
Celestino Valdivia. P
Tomas Florez.
Mariano Zegama.
Pablo Soto. P
Mariano Vilcahuaman.
Manuel Borja. P
Victor Vargas. P
Ambrosio Fernandez.
Narciso Castillo. P
Francisco Gutierrez.
Hipólito Beltran. P

En la Mar, Octubre 8 de 1879.

El Contador
Juan Alfaro

225

Vº Bº

Carvajal

Sexto folio de la Lista de Revista del monitor *Huáscar*.

Anexo 3. Pinturas



Primer Contramaestre Nicolás Dueñas. Brenda Bravo, 2021. Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval - CITEN.



Enganche marinero en tiempos de la Independencia. María del Pilar Gallastegui. Óleo sobre lienzo, 80 x 100 cm. 1966. Colección Museo Naval del Perú.

Se terminó de imprimir en los talleres
gráficos de Óptimos Editores en el mes
de noviembre del 2023.

RODOLFO CASTRO LIZARBE

HISTORIA *del* TRIPULANTE NAVAL

DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ S. XIX

Aunque el de la Plana Menor no fue un conjunto numeroso, pues normalmente debió de rondar alrededor de los mil o mil quinientos hombres, por su composición era sumamente variado e inestable: con extranjeros de remotas procedencias, peruanos de la costa y del interior, jóvenes grumetes y viejos oficiales de mar. Tal situación supuso un reto, pero a la vez concede más mérito a quienes se sobrepusieron a ello para triunfar o caer con gloria en las acciones navales, coronar con éxito largas navegaciones o responder con serenidad y arrojo ante los naufragios. Sin negar los problemas institucionales que reflejaban en buena medida el desorden político de la entonces joven República, esperamos que sean apreciadas las lecciones de heroísmo, determinación, lealtad, humildad, superación, entre otras que emanan de estos apuntes acerca de los marineros peruanos desde el nacimiento de la Armada en la Independencia hasta los años subsiguientes a la prueba suprema de 1879.

DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS