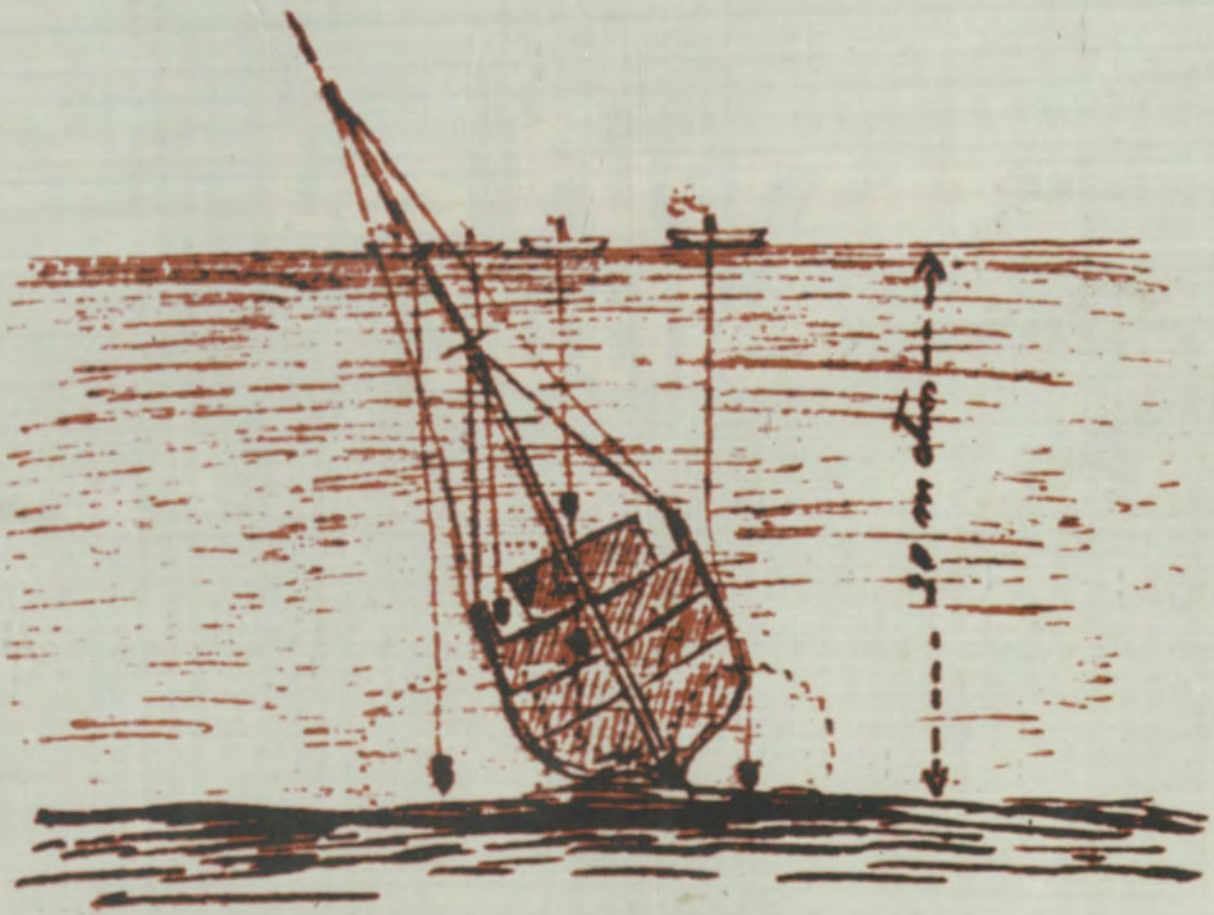
Las Fuerzas Sutiles

y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico



Capitán de Fragata
Francisco Yábar Acuña

Fondo de Publicaciones
Dirección de Intereses Marítimos
Lima - 2001



Capitán de Fragata
Francisco Yábar Acuña

Nació en Lima el año 1961, estudió en los colegios Nuestra Señora del Carmen y San Luis de Antofagasta (Chile). Ingresó a la Escuela Naval del Perú en 1978, graduándose como Alférez de Fragata y Bachiller en Ciencias Marítimas en 1983. En 1987 estudió Ingeniería Naval y en 1991 obtuvo la calificación en Guerra de Superficie; además cuenta con estudios en Control de Averías en el Naval Technical Training Center (San Francisco, EE.UU.). En 1992 obtuvo el primer puesto en el Curso Básico de Estado Mayor; en 1998 egresó de la Universidad del Pacífico tras estudiar la Maestría en Administración; en 1999 se graduó como Bachiller en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú, ocupando el primer puesto, y en el 2001 se graduó en la misma Universidad como Magíster en Historia con las más altas calificaciones.

Carátula:
Dibujo del casco del transporte chileno *Loa* hundido frente al Callao por un torpedo peruano con lanchas de las Fuerzas Sutiles colocándole cargas explosivas (1880).

Archivo Piérola
Biblioteca Nacional del Perú

Las Fuerzas Sutiles

y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico

Capitán de Fragata
Francisco Yábar Acuña

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 985.06113598/Y76
Nro. Inv.: 4145
Fecha: 160150

Fondo de Publicaciones
Dirección de Intereses Marítimos
Lima – 2001

Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico.

© Francisco Yábar Acuña

Derechos de autor y edición reservados de acuerdo a Ley.

Ninguna parte de esta publicación podrá ser reproducida y/o transmitida total o parcialmente en ninguna forma o a través de medios electrónicos, mecánicos, incluyendo fotocopias, sin la autorización del autor.

A mis padres,
a mi esposa Cecilia
a mis hijas Micaela, Andrea y Paula Clara

Agradecimientos

El autor hace presente su reconocimiento a las siguientes personas por la ayuda recibida durante la investigación y redacción de este libro.

Contralmirante Melitón Carvajal Pareja
Contralmirante Frank Boyle Alvarado
Capitán de Navío Enrique Ziegler de la Flor
Capitán de Navío Reynaldo Pizarro Antram
Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo
Capitán de Fragata Silvio Alva Villamón
Capitán de Corbeta John Rodríguez Asti
Doctora Margarita Guerra Martiniere
Sra. Ada Arrieta Álvarez
Sra. Lili Alarcón Urrutia
Sra. Ana María Maldonado
Srta. Elia Chávez Mejía
Srta. Emma Domínguez Sayán
Srta. Lorena Toledo Valdéz
Doctor José Agustín de la Puente Candamo
Ingeniero Pedro Olaechea Ramírez
Sr. Oscar Ferreyra Hare
Sr. José Antonio Bedoya Harth-Terré
Sr. Rómulo Rubatto Suárez
Sr. Jesús Mogollón Iturregui
Sr. Gonzalo Maguiña Altamirano
Tco. 2ª Francisco Malaver López

Índice

Agradecimientos v
Índice vii
Prólogo xi
Introducción xiii

Primera Parte: Torpedos y torpedistas, cañones y cañoneras entre abril de 1879 y abril de 1880

1.- Una aproximación a la estrategia naval defensiva de 1879. 3
a) La superioridad naval al inicio del conflicto y el verdadero propósito de la guerra. 3
b) Torpedos y torpedistas, cañones y cañoneras en el concepto de Defensa de Costa durante las décadas de 1860 y 1870. 10
c) Nomenclatura de torpedos y minas en la década de 1870 y 1880. 21
2.- Las torpederas "San Lorenzo" y "Scott": primeros intentos de inclinar el balance del poder naval. 23
a) La lancha torpedera *San Lorenzo* o *Harris*. 23
b) La lancha torpedera *Scott*. 32
3.- La llegada de los torpedos y torpederas del extranjero. 45
a) Torpedos Lay y torpederas Herreshoff. 45
b) Lanchas torpederas Herreshoff. 57
c) La *Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra*, los torpedos Lay y las torpederas Herreshoff. 64
d) Los torpedos Lay en la incursión del *Huáscar* a Antofagasta el 25 de agosto de 1879. 75
e) Los torpedos "Hubbe & Hardy" 96
f) La comparación de los torpedos Lay y Hubbe & Hardy de febrero de 1880. 101
g) Torpedos y torpederas entre setiembre y octubre de 1879. 105
h) Torpedos y torpederas en los planes de la última excursión del *Huáscar*. 116
4.- Torpedos y torpederas después del combate naval de Angamos. 125
a) Posibles planes peruanos de ataques con torpedos 125
b) La frustrada navegación de las torpederas al sur. 129
c) Diferentes tipos de torpedos y minas usados por la Marina en 1879. 143
d) La pérdida de la lancha torpedera "Alay" 166
e) La Primera División de Torpedos en la Isla Alacrán. 183
5.- Preparativos para la defensa del Callao en 1879. 191
a) Artillería. 192
b) Defensa contra torpedos de los buques capitales. 199
c) Las lanchas a vapor en los planes de defensa del Callao. 205

Segunda Parte: Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa en 1880

1.- Alistamiento de las defensas del Callao entre enero y abril de 1880. 217
a) El nuevo gobierno y la nueva situación estratégica. 217
b) La artillería del Callao. 223
c) Alistamiento de las lanchas torpederas y de cañoneras. 226
Lanchas torpederas "Alianza" y "República". 226
Lancha "Independencia". 231
Lancha "Urcos". 232
Lancha "Arno". 232
Lancha "Capitanía". 234
Lancha "Resguardo". 236
Lancha "Tocopilla". 237
d) *Organización* de las rondas de las lanchas a vapor en el Callao. 238
2.- Torpedos y torpedistas entre enero y abril de 1880. 241
a) La Sección de Torpedos. 242
b) El estado de los Torpedos Lay y el estudio de su aplicación en el Callao. 243
c) El contrato para adquirir nuevos torpedos Hubbe & Hardy en 1880. 250

d) Torpedos Harvey. 252
e) La propuesta de volar los blindados enemigos en Chile. 254
3.- *El inicio del bloqueo del Callao (Abril de 1880).* 255
a) El inicio del bloqueo del Callao: ataque torpedero a la corbeta *Unión* el 10 de abril de 1880. 255
b) Preparativos de defensa naval entre el 10 y el 20 de abril de 1880. 261
Dejar operativas las baterías de costa. 263
Fondear los buques adecuadamente para protegerlos del bombardeo 266
Dotar de redes contra torpedos a las principales unidades. 267
Montar una cobertura de fuego con ametralladoras para repeler las torpederas enemigas. 267
Preparar la torpedera "República" y los torpedos para usarlos contra los buques bloqueadores. 269
Establecer un sistema de vigilancia con lanchas cañoneras y torpederas. 271
c) La propuesta de Paul Carriquiry para construir torpederas. 281
4.- *Los bombardeos y combates del Callao: Las Fuerzas Sutiles entre el 22 de abril y el 7 de junio de 1880.* 283
a) Bombardeo del Callao del 22 de abril y combate de lanchas del 23 de abril de 1880. 283
b) Nuevas lanchas para las fuerzas sutiles y mejoras en su organización. 291
c) El minado del puerto del Callao y las operaciones ofensivas encubiertas. 297
La Secretaría de Fomento y el sembrado de torpedos fijos en el puerto. 297
Los torpedos fijos del coronel Josiah Harris. 299
El ataque a la flota chilena con un torpedo flotante el 5 de mayo de 1880. 302
Torpedos fijos en la bahía del Callao. 303
f) La artillería del Callao entre abril y junio de 1880. 311
"Chacra Alta", "Zepita" y "Tarapacá", nuevas baterías en el sur del Callao. 311
"17 de Marzo" y "Elías Aguirre", nuevas baterías en el Muelle Dársena. 315
La conformación de una nueva batería en el lado norte del Callao. 315
Los Jefes de las baterías del Callao. 316
d) El bombardeo del Callao del 10 de mayo de 1880. 318
e) Las fuerzas sutiles entre el bombardeo del 10 de mayo y el combate del 25 de mayo de 1880. 321
Incremento de fuego de las Fuerzas Sutiles. 321
Encuentros armados el 11, 14, 19 y 24 de mayo y el combate del 25 de mayo de 1880. 323
f) El intento de reflotar la *Janequeo* y los bombardeos y combates navales en el Callao el 27 y 29 de mayo de 1880. 337
5.- *Torpedos, torpedistas y torpederas en Arica durante 1880.* 343
a) Vicisitudes de la Primera División de Torpedos de Arica. 343
Los torpedos Lay en enero de 1880. 343
Los torpedistas de Arica. 344
El teniente segundo Leoncio Prado deja el mando de la Primera División de Torpedos. 346
b) La torpedera *Alianza* en Arica. 347
c) Torpedos y minas en el holocausto de Arica. 362
6.- *Alistamiento de las defensas del Callao entre junio y setiembre de 1880.* 365
a) La desfavorable situación estratégica de los aliados a mediados de 1880. 365
b) La artillería del Callao entre junio y setiembre de 1880. 367
El cañón Vavasseur de la batería "17 de Marzo". 367
Los cañones Parrot de a 100 libras de la corbeta "Unión". 368
Se concluye el montaje de las baterías "Tarapacá", "Piérola" y "Chacra Alta". 369
Traslado de cañones para la defensa de Lima. 371
Baterías Rodantes. 372
Otros cañones en las baterías del Callao. 373
c) Rondas y otras comisiones de las Fuerzas Sutiles. 376
Las rondas en el mes de junio. 376
El traslado de los heridos de Tacna y Arica. 376
El infructuoso esfuerzo entre junio y setiembre por reflotar la Janequeo. 377
d) Problemas logísticos y de personal en las Fuerzas Sutiles. 382
e) La organización final de las Fuerzas Sutiles. 385
f) Torpedos y torpedistas en junio de 1880. 397

g) Nuevas defensas del Muelle Dársena. 401
Línea de defensa de perchas y lanchas en el Muelle Dársena. 401
La línea de torpedos fijos del Muelle Dársena. 404
h) Protección del monitor *Atahualpa* con torpedos de botalón. 407
i) Los torpedos de John Ericsson en el Perú. 410
John Ericsson, sus inventos y su primer contacto con el Perú. 410
El "Destroyer" y el "Cañón Torpedo" de Ericsson. 410
El "Cañón Torpedo" de Ericsson en el Perú. 416
7.- Operaciones encubiertas, Combates y bombardeos entre julio y setiembre de 1880. 421
a) El hundimiento del *Loa* el 3 de julio de 1880. 421
b) El plan de destruir el casco hundido del *Loa* y el encuentro del 10 de julio de 1880. 435
c) El torpedista Williams Nash y la Sección de Torpedos en julio de 1880. 442
d) Disparos sobre la isla San Lorenzo por la batería *2 de Mayo* en agosto de 1880. 444
e) El encuentro de lanchas del 22 de agosto de 1880. 446
f) Los bombardeos del Callao del 30 y 31 de agosto y del 1° y 3 de setiembre de 1880. 449
Efectos del bombardeo del 30 de agosto. 450
Efectos del bombardeo del 31 de agosto. 451
El bombardeo y combate del 1° de setiembre de 1880. 453
El bombardeo y combate del 3 de setiembre de 1880. 456
g) El hundimiento de la *Covadonga* el 3 de setiembre de 1880. 462
El torpedo y los torpedistas. 463
El supuesto uso de un torpedo Lay en la acción contra la "Covadonga". 469
El efecto del hundimiento de la "Covadonga". 471
h) Las expediciones sobre la isla San Lorenzo del 15 y 16 de setiembre de 1880. 472
Contradicciones historiográficas sobre los sucesos. 472
El desembarco en la isla San Lorenzo en la madrugada del 16 de setiembre de 1880. 474
El combate de la madrugada del 17 de setiembre de 1880. 477
i) Los bombardeos de Ancón, Chancay y Chorrillos. 483
El bombardeo de Chorrillos. 484
Bombardeo de Ancón y Chancay. 488
Resultados de los bombardeos. 488
8.- Los medios de defensa entre octubre de 1880 y enero de 1881. 489
a) La marcha del Ejército de Chile sobre Lima y los medios de defensa peruanos. 489
b) La artillería del Callao. 492
Modificaciones en la artillería del Muelle Dársena. 492
La Batería flotante "Abtao". 499
c) La participación naval en la instalación, mantenimiento y operación de la artillería de grueso calibre que defendió Lima en enero de 1881. 503
Artillería naval trasladada a Chorrillos y Miraflores. 505
Artillería naval trasladada a la "Ciudadela Piérola" del cerro San Cristóbal. 508
Otros cañones navales para la capital. 510
Baterías Rodantes. 514
d) Alistamiento y rondas de las Fuerzas Sutiles entre octubre de 1880 y enero de 1881. 517
Lancha "Arno". 517
Lancha "Tocopilla". 518
El reflotamiento de la lancha "Lima". 518
Las rondas nocturnas. 521
9.- Bombardeos y Combates en el Callao entre octubre y enero de 1881. 523
a) El fracaso de los cohetes incendiarios chilenos y el frustrado bombardeo del *Huáscar* del 3 de noviembre de 1880. 523
Los cohetes incendiarios aplicados sobre el callao el 23 y 28 de octubre de 1880. 523
El frustrado bombardeo del "Huáscar" del 3 de diciembre de 1880. 525
b) El combate de la lancha *Arno* contra las torpederas chilenas del 6 de diciembre de 1880. 526
c) Los bombardeos del 9 y 10 de diciembre de 1880. 541
Bombardeo del 9 de diciembre de 1880. 541

El bombardeo del 10 de diciembre de 1880. 542
d) El bombardeo y combate del 11 de diciembre de 1880. 544
10.- *Torpedos, torpederas y torpedistas entre octubre de 1880 y enero de 1881.* 551
a) El torpedo de don Enrique Guzmán y Valle el 10 de octubre de 1880. 551
b) La confianza de Piérola en los torpedistas extranjeros y su presencia en el Perú. 555
La propuesta de Santiago Torrico para hundir los buques bloqueadores del 10 de noviembre de 1880. 555
La actividad torpedista en el Perú del famoso nadador Paul Boyton. 556
c) La torpedera *República* y el intento por atacar con torpedos a los buques chilenos en enero de 1881. 563
Las reparaciones de la "República" y su bajo rendimiento. 563
Esteban Heaton y el frustrado ataque de la lancha "República" desde Ancón. 565
d) El submarino de Federico Blume Othon. 574
11.- *El hundimiento de la Escuadra Peruana el 17 de enero de 1881.* 589
12.- *Conclusiones.* 593

Anexos 603
Bibliografía 643

Prólogo

Al recibir el pedido del capitán de fragata Francisco Yábar Acuña para escribir el prólogo del presente trabajo sobre un aspecto tan poco conocido y aún menos difundido, como lo es el actuar de los marinos que conformaron las *Fuerzas Sutiles*, me encontré con una difícil tarea por cuanto su calidad y minuciosidad de investigador e historiador dejan poco lugar a comentarios sobre una obra tan rica en datos y precisiones sobre fechas, circunstancias y actores de hechos tan dramáticos como los que se van desarrollando a lo largo de cuatro años y medio de guerra.

Su decidido afán investigador, su experiencia y las largas horas dedicadas a la revisión y búsqueda de hechos inéditos sobre la Guerra del Pacífico -por otros llamada del Guano y el Salitre- en los propios fondos del Archivo Histórico de Marina que actualmente dirige, así como en el Archivo General de la Nación, la Biblioteca Nacional, en los archivos de la otrora Secretaria de Fomento y cuantos fondos documentales ha podido consultar, han dado como resultado una extraordinaria obra rica en detalles sobre el accionar de marinos, políticos, militares y civiles, quienes ante el inminente peligro que se cernía sobre la patria, para luego convertirse en dramática realidad, no vacilan en unir esfuerzos para actuar en su defensa, aún, como se da en muchos casos, a costa de su propia vida y portando el infortunio y dolor a sus familiares.

La visión realista de algunos políticos, marinos y militares, conocedores de la verdadera correlación de fuerzas existente, les impide dejarse llevar por las ilusiones de una rápida victoria; por ello, apenas iniciadas las acciones bélicas buscan suplir la debilidad de nuestras fuerzas terrestres y marítimas recurriendo a medios modernos e innovadores para dar otro curso a la guerra en el mar; el diseño de una estrategia de defensa naval con medios "sutiles"; la participación de inventores nacionales y extranjeros, las ofertas presentadas por aventureros para llevar a cabo acciones audaces e inesperadas contra la escuadra enemiga, las oportunidades perdidas, las frustraciones que se van acumulando ante la ineficiencia o mal funcionamiento de torpedos, minas y diversos artificios experimentales usados en el teatro de guerra marítimo, son el tema central del trabajo de Francisco Yábar.

A lo largo de estas páginas podemos conocer y valorar los indesmayables esfuerzos que se realizaron en medio de la guerra para preparar las defensas de costa. Los jóvenes que entonces conformaban las *Fuerzas Sutiles* y el país todo, vieron coronado con el éxito su heroico comportamiento, al lograr el hundimiento del transporte *Loa* y la goleta *Covadonga*; tal vez estos sean hechos conocidos, como lo son también los enfrentamientos que se produjeron en el Callao con las torpederas y lanchas enemigas, recordados precisamente por qué constituyeron hazañas, pero nada sabemos de todos aquellos planes que fracasaron; hemos ignorado durante largos años los pormenores que hicieron posibles tales logros, y más aún los de aquellos que no culminaron de manera tan feliz. Hoy, gracias a la investigación realizada por el autor, tenemos esa información aquí reunida con la rigurosa acuciosidad del historiador, aunada a su conocimiento técnico naval, lo que le permite dar a su trabajo una perspectiva que integra ambas visiones.

Pero no se limita a los hechos relacionados con la guerra en el mar. La dramática defensa de Lima, en la que participan numerosos marinos y en la que se emplea el material naval rescatado de los buques de la escuadra antes de su hundimiento y voladura en la desembocadura del río Rímac para evitar su captura por las fuerzas invasoras, forma parte también de la investigación realizada, cerrando el ciclo de lo que significó la participación naval en la defensa del litoral.

Todos y cada uno de estos apasionantes pasajes prácticamente desconocidos de nuestra historia, se van desarrollando y narrando de manera documentada y detallada, dándonos una visión exacta y descarnada de los hechos, revelando las angustias y dolor humano de los esforzados defensores de la peruanidad, marinos que culminan su entrega en defensa de la patria al lado de las fuerzas terrestres y muchos de ellos como el capitán de navío Germán Astete Fernández de Paredes, quién al mando de la Cuarta División del Ejército del Centro, murió heroicamente en acción en la Batalla de Huamachuco, así como el teniente segundo Leoncio Prado quien entregó su vida en el mismo lugar vistiendo y ostentando grado militar de nuestro glorioso ejercito.

El arduo y fatigoso trabajo del autor nos permite contar con una obra de extraordinario valor documental e histórico que nos facilita adentrarnos en una serie de hechos que complementan nuestro conocimiento de la aciaga guerra de 1879, y cuyo análisis -como bien lo manifiesta en su introducción- nos debe inducir a meditar y sacar conclusiones sobre los errores del pasado y no desaprovechar la tan dura lección que nos dio la historia.

Agradezco al autor por la extraordinaria obra que nos ofrece y me atrevo a expresar con seguridad que su pasión por la historia y su afán de investigador nos permitirá a la brevedad el poder contar con otras obras de la misma calidad y fidelidad que nos hagan descubrir los hechos exactos y su trascendencia en la conciencia nacional y su proyección hacia el futuro.

Lima, Diciembre del 2000.

Contralmirante
Frank Boyle Alvarado
Director de Intereses Marítimos

Introducción

De mayo a octubre de 1879 los corazones de todos los peruanos y los ojos del mundo centraron su atención en las hazañas marineras de Miguel Grau y de su legendario monitor *Huáscar*. Verdadero paradigma del hombre íntegro, Grau cautivó y sigue cautivando a generaciones por sus cualidades personales y su espíritu de sacrificio; su ejemplo sigue teniendo vigencia y proyecta al futuro su imagen como modelo de vida digno de imitarse, habiéndosele incluso designado *Peruano del Milenio* a través de una consulta popular donde destacó sobre muchos otros peruanos que han sobresalido a través de la historia.

La figura de Grau tuvo inmediata influencia durante la infausta Guerra con Chile (1879 - 1883) y pronto se convirtió en el símbolo de la Marina y, en general, Grau se convirtió en el héroe por antonomasia. Por ello el estudio de la Campaña Naval de 1879 cobra una especial importancia, allí se encuentra la parte más sublime de la vida del Gran Almirante del Perú pues muestra al héroe de Angamos en todas las dimensiones humanas, y en todas resulta ejemplar; en tal sentido, innumerables veces se ha escrito sobre su destacada labor como Comandante del *Huáscar*.

Pero Grau no estuvo sólo, habían otros marinos y la guerra naval excedió el campo de batalla donde estuvo el *Huáscar*; cabe preguntarnos: ¿opaca Grau a otros personajes navales?, ¿se ha descuidado el estudio histórico de la participación de los marinos durante la Guerra con Chile por dedicarnos al análisis de la campaña del *Huáscar*?.

Grau no opaca ni esconde, por el contrario, ilumina. Su imagen no oculta las virtudes de otros marinos, ya en plena Guerra los jóvenes oficiales consideraron a Grau como el más grande héroe y marcaba un sendero en sus carreras; tras su muerte, inmediatamente encabezó la lista de los peruanos de vida ejemplar y a la de marinos que habían caído en buena lid, tal como se puede leer en las páginas del diario personal del entonces alférez de fragata Federico Sotomayor, que a la sazón tenía sólo 18 años y la experiencia de un veterano de guerra, cuando escribió en 1882 que Grau (su antiguo Comandante en el *Huáscar*) era la principal figura heroica de su vida, siguiendo en la lista otros héroes del *Huáscar*. Consciente de la importancia moral de Grau, la Marina de Guerra del Perú se ha preocupado en transmitir su legado para que sirva de modelo de vida; *Seguid su Ejemplo*, rezan los lemas que acompañan a las figuras del héroe de Angamos y ese es el Norte en el comportamiento de los marinos. Pero la Marina también se esfuerza en hacer recordar a sus miembros los episodios y las acciones donde la actuación de marinos contemporáneos a Grau, y de otras épocas, contribuyeron a la defensa del Perú y a la creación de esas tradiciones, -cultura empresarial dirían hoy- que fundamenta la existencia y cohesión de la Institución. Nadie duda hoy que la Marina se mantiene sólida por el esfuerzo de muchos y no de uno sólo en particular.

Pero es cierto que el estudio histórico de la participación de los marinos en muchas actividades ha sido relegada. Pero de ello Grau no tiene culpa, somos nosotros quienes no hemos cultivado esa preocupación por rescatar nuestro pasado, riquísimo en tradiciones navales y con un legado que llenaría de orgullo a muchas naciones del mundo. La

participación de los marinos peruanos en la Guerra con Chile (1879 - 1883) tiene diversos matices, indudablemente los grandes buques llaman la atención por la conducción a la que se vieron sujetos y por haber sido los agentes que permitieron lucir nuestro pabellón con dignidad en el Pacífico; pero hay otras actividades donde también se involucraron los marinos y muchos peruanos con vocación marinera, defendiendo al Perú con igual gallardía que sus compañeros embarcados en los blindados; La Defensa de Costa y las Operaciones Encubiertas destacan entre ellas.

La participación de la Marina en la Guerra con Chile en el ámbito de la Defensa de Costa y las Operaciones Encubiertas fue abordada principalmente por los historiadores navales peruanos de la primera mitad del siglo XX, tiempo en que Rosendo Melo y el comandante Manuel I. Vegas escribieron sus obras *Historia de la Marina del Perú* e *Historia de la Marina de Guerra del Perú* respectivamente.

Desde entonces otras obras han enriquecido la historiografía naval, en la segunda mitad del siglo XX han aparecido importantes monografías sobre distintos temas navales, algunos relacionados con la Defensa de Costa, como el caso de los estudios del capitán de navío Julio J. Elías sobre la torpedera *Alianza* y el de los marinos peruanos en el holocausto de Arica. No se puede dejar de mencionar que en la segunda mitad del siglo XX el progreso de estos estudios han recibido un marcado impulso desde la creación del Instituto de Estudios Histórico Marítimos, entidad que se ha dedicado a la elaboración de una monumental obra enciclopédica titulada *Historia Marítima del Perú*, (el volumen correspondiente a la Guerra con Chile está aún desarrollándose). El Instituto también viene publicando libros de temas históricos navales, temas estratégicos y una interesante revista, incluso ha desplegado sus esfuerzos en el estudio de la Historia Naval Hispanoamericana promoviendo simposios donde se presentan trabajos de prestigiosos historiadores navales americanos y europeos.

Dignos de mención son otros esfuerzos en el estudio de la Historia Naval: en la década de 1980 apareció la *Historia Naval del Perú* del comandante José Valdizán Gamio, obra que publicó la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú hasta el volumen V, (correspondiente a la campaña naval de 1879), que centra su atención, básicamente, en la participación del *Huáscar* durante el conflicto. Finalmente, en la década de 1990 se fundó la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, institución que también tiene una marcada participación en la investigación de la Historia Naval.

Para introducir al lector al tema que nos ocupa en esta obra debemos mencionar también algo sobre los avances tecnológicos y científicos de ese momento. Los marinos de la época de Grau vivieron inmersos en un tiempo de descubrimientos científicos y tecnológicos que debió impresionarlos. Así como hoy nos sorprenden los avances de la ciencia y tecnología, que día a día progresan más, la segunda mitad del siglo XIX fue una época que sorprendió a los hombres que vivieron en ella. La transformación de la energía por medio del vapor fue un paso gigantesco, aunque ya se conocía su uso práctico desde el XVIII, el vapor se convirtió en el principal elemento para producir fuerza motriz recién en el siglo XIX usándolo los ferrocarriles y los buques, revolucionando el transporte mundial pues desde entonces los viajes se hicieron rápidos, económicos y exactos.

La electricidad también se comenzó a usar en forma práctica en las últimas décadas del XIX y, aunque no se usaba aún como un medio motriz eficiente, su utilidad como medio de transmisión de órdenes fue rápidamente descubierta y explotada, tal vez el mejor ejemplo sea el telégrafo, instrumento que llevaba noticias instantáneamente a través de miles de kilómetros.

Este frenesí de progreso alcanzó el ámbito de la guerra naval desde un principio y así aparecieron poderosos blindados a vapor, se crearon torpedos eléctricos, se diseñaron rápidas torpederas, se fundieron nuevos cañones de grueso calibre de retrocarga, se crearon proyectiles ojivales con puntas endurecidas, los buques se dotaron con proyectores de luz eléctrica, etc. Muchas otras innovaciones fueron puestas en manos de los marinos lo que, evidentemente, provocó un cambio en los conceptos de la guerra naval y motivó la aparición de corrientes innovadoras sobre el uso estratégico y táctico de las nuevas armas.

Para cuando estalló la Guerra con Chile la artillería de grueso calibre para Defensa de Costa, los torpedos y las torpederas ya habían entrado en las mentes de los estrategas navales como una alternativa eficaz de defensa, para ese entonces se discutía abiertamente cada nuevo progreso y no faltaron publicaciones especializadas (europeas y norteamericanas) que daban a conocer estos progresos. La Armada Peruana de esa época tuvo algunos de estos medios de defensa pero, ¿cuánto sabemos de su aplicación estratégica y táctica en la Guerra con Chile?. A través de este libro pretendemos explorar una parte de la historia naval del Perú con el fin específico de verificar cómo se desarrolló el concepto estratégico de la Defensa de Costa en las mentes de los estrategas peruanos y cómo participaron en ella los marinos, responsables de la ejecución del planeamiento estratégico referido a la defensa del litoral, con la esperanza que el debate sobre la reinterpretación de parte de nuestra historia naval, que modestamente planteamos en este texto, sirva para comprender mejor la participación de la Marina en la Guerra con Chile.

Debo agregar a esta introducción, a modo de autocrítica, un aspecto metodológico en cuanto al tratamiento de las citas textuales. El lector notará que a lo largo del libro hay muchísimas y extensas transcripciones y ello podría criticarse como un exceso, lo cual, es justo decirlo, es cierto. Siendo consciente del exceso traté de sintetizar en más de una oportunidad algunos documentos sin embargo, toda vez que no hay una recopilación documental monumental sobre la Guerra con Chile, como si lo hay para la Independencia del Perú, uno de los motivos de las extensas citas es la de divulgar los documentos que han permanecido inéditos o bien son poco conocidos pues aparecen transcritos en raras ediciones bibliográficas de difícil acceso. Pero tuve un motivo aún más importante para incluir las transcripciones: ¿cómo podría dejar de mostrar las cartas personales, los partes y los oficios que explican con las palabras de la época los sentimientos, las decisiones y la percepción del desarrollo de los hechos, reemplazándolos por un frío resumen histórico?. Fue esta pregunta la que hizo imposible desligar la narración sin hacer intervenir, con su puño y letra, a los propios agentes que construyeron la historia. Cada cita textual tiene una carga humana, allí se nota el esfuerzo por trabajar para continuar la lucha; se expresan las ideas sobre el curso y la conducción de la guerra; se traslucen las emociones que causaron las victorias y las derrotas; se reflejan las virtudes y las mezquindades. En fin, todo lo que somos como hombres.

Primera Parte:

Torpedos y torpederas, cañones y cañoneras en 1879

1.- *Una aproximación a la estrategia naval defensiva de 1879.*

a) La superioridad naval al inicio del conflicto y el verdadero propósito de la guerra.

Cuando Chile nos declaró la guerra el 5 de abril de 1879 era patente que la superioridad de fuerzas en el mar les correspondía, no sólo por la abundancia de sus buques de guerra, si no también porque sus dos buques de reciente adquisición, el *Cochrane* y el *Blanco Encalada*, eran mejores en blindaje, armamento y velocidad en comparación con cualquiera de las naves peruanas. Además, la fragata blindada *Independencia* y el monitor *Huáscar* tenían más de diez años de servicio y estaban en un apurado recorrido al momento de estallar la guerra, lo que inclinaba aún más la balanza a favor de Chile dado que, si sus buques navegaban al Callao en ese momento, los nuestros no hubiesen podido hacerse a la mar a enfrentarlos, siendo entonces presa fácil de sus cañones. De nuestra aliada, Bolivia, nada se podía esperar en el ámbito naval pues esa república carecía de una marina de guerra.

Sólo la preparación de los oficiales navales peruanos podía superar las limitaciones materiales. Ello quedó demostrado por la actuación profesional de los comandantes de nuestros buques, que lograron operar por meses en la costa chilena burlando a sus poderosos blindados. Sin duda, parte de este éxito se debe a la equivocada estrategia naval emprendida por el jefe de la Escuadra enemiga y sus oficiales, que cayeron en el error de bloquear inútilmente Iquique por meses.

La situación de nuestro Ejército no era mejor que el de la Escuadra, poco podían hacer los militares con armamento obsoleto, falto de equipamiento aparente para una campaña prolongada y sin el adecuado entrenamiento. Aún en peores condiciones materiales estaban las tropas del Ejército de Bolivia. Pero es justo reconocer que cuando las tropas aliadas entraron en acción, pese a sus carencias materiales, hicieron gala de gran valor frente a un enemigo igualmente valeroso pero mucho mejor armado, equipado y entrenado para librar una guerra cuyo propósito estaba definido años atrás: conseguir los territorios salitreros.

Debemos recalcar el verdadero propósito de Chile para declararnos la guerra pues últimamente el almirante de la Armada de Chile Jorge Martínez Busch escribió que *"...fueron las adquisiciones navales hechas por el Perú y los constantes actos de hostilidad que recibió Chile desde el momento en que Perú tuvo superioridad naval los que impulsaron al Gobierno chileno a ordenar la construcción de los blindados "Blanco Encalada" y "Cochrane" que llegaron a Valparaíso a partir de 1875..."* [1] y, citando al historiador Gonzalo Bulnes, el almirante Martínez dijo que, *sin la menor duda*, el tratado secreto entre Perú y Bolivia de 1873 fue el fondo político que empujó a la guerra. Por otro lado, también afirma que el objetivo político y estratégico peruano de la guerra fue el dominio de las salitreras desde Tocopilla hasta Antofagasta. Nosotros discrepamos

1.- Jorge Martínez Busch, *Dos pensamientos político-estratégicos: análisis de la conducción de la guerra en el mar entre el 5 de abril y el 21 de mayo de 1879*, en "Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile", p. 183.

completamente de su interpretación histórica basada en los escritos del historiador Bulnes. Creemos, como lo mencionamos al final del párrafo anterior, que el verdadero motor de la guerra para Chile (que la declaró) fue el apoderarse de las salitreras de Antofagasta y Tarapacá, obedeciendo así a las aspiraciones e intereses económicos de su elite; no al revés pues no hay testimonio alguno de que el Perú intentase invadir territorio boliviano.

Antofagasta y sus salitreras fueron el verdadero motivo de la compra de los blindados de Chile. Desde que se descubrió guano en las costas peruano - bolivianas algunos sectores económicos de Chile trataron de adjudicarse parte del litoral boliviano aduciendo una mala demarcación territorial heredada del tiempo de la Independencia para así poder explotar el guano y más tarde sus minas de salitre que en Chile no había [2], cosa que lograron por la vía diplomática cuando llegaron a firmar un tratado con el cuestionado Presidente boliviano Mariano Melgarejo en 1866 por medio del cual Chile extendió su frontera hacia el Norte. Pero, a la caída de Melgarejo en 1871, su sucesor desconoció el tratado de límites y comenzaron nuevas y tensas negociaciones diplomáticas. En la década de 1870 los empresarios chilenos tenían grandes intereses en los territorios salitreros bolivianos y cualquier intento de anexarlos fue bien visto por el gobierno de Santiago, es así que incluso tentaron la vía militar en 1872, cuando apoyaron la expedición revolucionaria del general boliviano Quintín Quevedo llegando a negociar la cesión de territorio salitrero boliviano a Chile a cambio del apoyo de este país a Bolivia para apoderarse de Tarapacá, cosa que Quevedo rechazó. Pese a la negativa de Quevedo de entregar territorio boliviano a cambio de la ayuda de Chile, este último país prestó todas las facilidades para el embarque de armas y tropas en Valparaíso y el posterior desembarco de Quevedo en Tocopilla en agosto de 1872. Pero Quevedo fracasó en su intentona revolucionaria y terminó buscando asilo en los buques de guerra chilenos que *milagrosamente* se encontraban anclados en dicho puerto. En efecto, Chile había enviado a sus buques *O'Higgins*, *Esmeralda*, *Covadonga* y *Chacabuco* a la costa boliviana justo durante la asonada revolucionaria del general Quevedo y su presencia resultó no menos que amenazante para el gobierno boliviano pues, además de asilar al derrotado Ejército de Quevedo, los chilenos se negaron a entregar el armamento de los revolucionarios [3].

La tensa situación diplomática entre Chile y Bolivia generó la reacción del Perú, para lo cual el gobierno de Manuel Pardo envió dos buques de guerra, al monitor *Huáscar* [4] y al transporte *Chalaco*, con el fin de informarse mejor de lo que sucedía en el litoral boliviano. Paralelamente, Pardo hizo saber a Chile que el Perú se oponía a cualquier tipo de intervención extranjera en Bolivia [5]. Ese año no hubo guerra, en 1872 el balance del Poder Naval favorecía al Perú, el monitor *Huáscar* podía dar cuenta fácilmente de los buques de madera chilenos. Chile y Bolivia aprendieron rápido la lección, en 1872 Chile mandó construir dos blindados con el doble de coraza que el de los peruanos y ese mismo año el Congreso de Bolivia autorizó a su gobierno a firmar una alianza defensiva con el Perú

2.- Un interesante recuento de la política chilena para apoderarse de los territorios bolivianos se puede leer en la obra *Guano, Salitre, Sangre. Historia de la Guerra del Pacífico* del autor boliviano Roberto Querejazu Calvo.
3.- Querejazu, Op. Cit., p. 115.
4.- El *Huáscar* zarpó comandado por Miguel Grau.
5.- Enrique de Rávago Bustamante, *Miguel Grau, comisionado político en el Pacífico Sur*, p. 13.

contra toda agresión extraña, poco después la idea de la alianza fue presentada al Perú que la recibió con beneplácito [6].

En los años siguientes la situación diplomática entre Chile y Bolivia empeoró a raíz de que los bolivianos no podían elevar el impuesto por el salitre que exportaban de su territorio pues Chile presionaba diplomáticamente a favor de sus empresarios. En 1875 el balance del Poder Naval cambió a favor de Chile que recibió el primero de sus blindados y desde entonces aumentaron sus pretensiones. Ya en 1877 nuestro gobierno tenía noticias de la intención de Chile de anexarse el litoral boliviano, tal como consta en la sesión del Consejo de Ministros del 2 de abril de ese año, donde se anotó la preocupación por el *"...incremento que han tomado los rumores de una segregación del litoral boliviano para anexarlo a Chile..."* [7], pero nunca se quiso creer que el rumor se tornase en realidad.

Múltiples factores que no son del caso comentar precipitaron a Bolivia y Chile al borde del abismo. El dinero fue el motivo de la guerra, unos centavos más de impuestos y la ambición por explotar el salitre sin pagarlos, terminó por desencadenar la guerra. El 14 de febrero de 1879 las tropas chilenas ocuparon Antofagasta en apoyo de sus empresarios salitreros.

Cuando Chile nos declaró la guerra, el Presidente del Perú, general Mariano Ignacio Prado [8], era el llamado a asumir la jefatura de las fuerzas aliadas en campaña sobre el territorio peruano del Sur. Aunque el presidente de Bolivia se encontraba en Tacna desde principios de mayo y el contralmirante Montero le daba toda clase de facilidades y atenciones, no era muy cómodo que sea él quien conduzca las fuerzas aliadas en territorio peruano, como tampoco hubiese sido cómodo que el Presidente del Perú conduzca el Ejército Aliado en Bolivia. Prado tenía la grave responsabilidad de pensar en combinar los planes aliados de guerra en tierra y mar, los dos frentes por donde se libraría la guerra.

Para comandar las fuerzas del Ejército, el 4 de abril se nombró al general Juan Buendía [9] como General en Jefe del Ejército del Sur. Poco después de iniciado el conflicto, el 10 de abril, zarpó al Sur el contralmirante Lizardo Montero [10] como Jefe de las Fuerzas y Baterías de Arica, lo que resultaba un alto honor para el marino peruano que ya se había distinguido luchando contra los españoles en la guerra de 1866 y en los combates contras las fuerzas pierolistas revolucionarias en 1877.

Con la finalidad de conducir la dirección estratégica de las fuerzas armadas, y también para sosegar a la opinión pública que, engañada por políticos y periodistas demagogos, exigía resultados bélicos imposibles de alcanzar, Prado decidió viajar a Arica, segundo puerto en

---

6.- Querejazu, Op. Cit., p. 116.

7.- Julio A. Luna G. P. Libro de actas del Consejo de Ministros (1875 – 1879), p. 31. Sesión del 2 de abril de 1877.

8.- Mariano Ignacio Prado (Huánuco 1826 - Lima 1905). Comenzó su carrera militar apoyando a Castilla en su revolución con Echenique, llegó a ser coronel graduado en 1857. En 1864 depuso al general Pezet y declaró la guerra a España donde salió victorioso; más tarde fue depuesto a causa de una revolución. Electo Presidente en 1876, estuvo al mando del país cuando Chile declaró la guerra en 1879 hasta que fue derrocado por Piérola cuando se encontraba de viaje para comprar armamento.

9.- Juan Buendía (Lima 1816 - Lima 1895). Ingresó al ejército en 1834. Peleó en Huaylachuco y, junto a Salaverry luchó contra Santa Cruz. Estuvo en la guerra contra Bolivia en 1841; en batalla de La Palma y el asalto a Arequipa en la guerra civil de Castilla contra Echenique; en el combate del 2 de mayo de 1866 contra España y en Los Angeles contra Piérola en 1875. Fue Ministro de Guerra de Prado antes de la guerra. En 1879 fue jefe del Ejército del Sur y peleó en Pisagua, San Francisco y Tarapacá. Concurrió a las batallas de San Juan y Miraflores y acompañó a Piérola en Ayacucho en 1881.

10.- Lizardo Montero Flores (Ayabaca 1832 - Lima 1905). Fue uno de los marinos de mayor prestigio en su tiempo y el único que ha logrado ser Presidente de la República. Actualmente uno de los mejores buques de la Marina de Guerra del Perú lleva su nombre.

importancia del Perú en aquel entonces y también el mejor situado para controlar las operaciones militares por estar ubicado justamente en la zona de conflicto, con lo que se convirtió en el centro de operaciones de la guerra en 1879.

Dado que en 1879 sólo uno de los aliados tenía buques de guerra, quedaba claro que sería la Escuadra Peruana la que debía enfrentarse a la poderosa Escuadra Chilena. Como al estallar la guerra nuestros principales buques estaban en reparaciones, el Presidente no pudo viajar de inmediato al Sur. Prado recién zarpó del Callao a las 00:00 del 17 de mayo de 1879 a bordo del buque más rápido de la Escuadra[11], el recientemente adquirido transporte *Oroya*, acompañado por la fragata blindada *Independencia*, el monitor *Huáscar* y los transportes *Chalaco* y *Limeña*. Tras una bien conducida singladura, nuestros buques llegaron a Arica el 20 de mayo a las 17:30, llevando al Presidente del Perú sano y salvo a su destino. Desde ese puerto el general Prado comandó las fuerzas de mar y tierra hasta diciembre de 1879 [12].

Al llegar el convoy peruano a Arica se conoció rápidamente la noticia de que en Iquique sólo quedaban dos buques de madera chilenos bloqueando el puerto. El general Prado, comprendiendo rápidamente la ventaja que tenían nuestras armas por este error en el planeamiento del Alto Mando Naval enemigo, convocó un Consejo de Guerra donde estuvieron el contralmirante Lizardo Montero, los comandantes Miguel Grau[13], Aurelio García y García[14] y Juan Guillermo More[15]. Como resultado del análisis de la situación se dispuso una acción rápida sobre los buques bloqueadores de Iquique.

Cumpliendo con las ordenes del Presidente, a las 20:00 del 20 de mayo zarparon de Arica la fragata blindada *Independencia* y el monitor *Huáscar* a batir los buques de madera *Covadonga* y *Esmeralda* que bloqueaban Iquique.

Paralelamente a la resolución que tomó prado de atacar a los buques bloqueadores de Iquique, el grueso de la Escuadra Chilena llegó al puerto del Callao. El contralmirante William Rebolledo había preparado un singular plan de acción para caer por sorpresa sobre nuestros buques en la madrugada del 21 de mayo. Según este plan, el vapor *Abtao*

11.- Se considera como día del zarpe de la Escuadra el 16 de mayo, en la noche del 16 comenzaron los preparativos pero se zarpó a las 00:00 del 17 tal como se indica en el Diario de la Campaña Naval escrito a bordo del Huáscar, p. 70, .

12.- En el plano político, desde el 16 de diciembre de 1878 hasta la salida de Prado al Sur, el gabinete ministerial estuvo presidido por el Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Manuel Irigoyen y conformado por Juan Corrales Melgar, Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas; el doctor Mariano Felipe Paz Soldán, Ministro de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia; José Rafael de Izcue, Ministro de Hacienda y comercio; y el general Domingo del Solar, Ministro de Guerra y Marina. A la salida de Prado, el gobierno en Lima quedó en manos del Vicepresidente, general Luis La Puerta, conformándose un nuevo gabinete encabezado por el general Manuel de Mendiburu como Ministro de Guerra y Marina, el doctor Rafael Velarde, Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas; continuando Paz Soldán y de Izcue en los cargos que desempeñaban desde 1878.

13.- Miguel Grau Seminario (Piura 1834 - Punta Angamos 1879). Marino de reconocida capacidad que destacó por su vida ejemplar, profesionalismo y valentía. Antes de la guerra llegó a ser diputado y Comandante General de la Marina, en la guerra asumió el mando del *Huáscar;* tras una brillante campaña murió heroicamente en el combate naval de Angamos el 8 de octubre de 1879.

14.- Juan Guillermo More Ruiz (Lima 1836 - Arica 1880). Hijo de padre escocés y madre ayacuchana, se educó en Londres desde los 9 años donde se preparó como marino. Regresó al Perú en 1845. Peleó en el Combate de Abtao el 7 de febrero de 1866. Tuvo diversos cargos de importancia y en la Guerra con Chile se le dio el comando de la *Independencia*. Tras el desastre de Punta Angamos, More buscó morir en combate por haber perdido su buque. Pereció heroicamente en Arica el 7 de junio de 1880.

15.- Aurelio García y García (Lima 1834 - Callao 1888). Marino, diplomático y político peruano. Por su capacidad profesional se le encargó traer la *Independencia* durante la guerra contra España. Como diplomático, en 1873 negoció y firmó un tratado que permitió al Perú ser el primer país latinoamericano en relacionarse con Japón. Como político antes de la guerra fue Ministro y Senador. Durante la guerra fue Jefe de la Segunda División Naval embarcándose en la corbeta *Unión*. Tras el Combate de Angamos pasó a la batería *Santa Rosa*. Después de la ocupación de Lima fue Secretario General de Piérola en su efímero gobierno en Ayacucho. Murió trágicamente cuando se le traía enfermo desde el Sur en 1888.

procedería a colocarse entre las baterías y los buques, debiendo su comandante prenderle fuego y volar su santabárbara para que con la luz que produzca ese siniestro los blindados puedan atacar a los nuestros con sus cañones y espolones. Williams también consideró usar como torpederas a las lanchas del *Blanco Encalada*, del *Cochrane*, y el bote a vapor del *Chacabuco*; las órdenes para estas torpederas fueron:

> *"...Estas embarcaciones, aprovechando el momento de confusión de la línea enemiga o en el fragor del combate, se deslizarán suavemente y con todo el sigilo posible entre los buques enemigos y, eligiendo el momento oportuno, aplicarán sus torpedos, con preferencia contra los blindados y monitores peruanos..."* [16].

Cuando la Escuadra chilena llegó al Callao no encontró los buques que buscaba el contralmirante Williams. Ante el rotundo fracaso de la operación, los chilenos debieron emprender rápidamente el viaje de retorno sin atacar uno sólo de los buques que quedaban en el Callao, (los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* y la corbeta *Unión*), pues sabían del peligro que corrían los buques bloqueadores de Iquique.

Mientras tanto, la expedición de los buques peruanos sobre Iquique rompió el bloqueo, el *Huáscar* hundió a la *Esmeralda,* cuyo Comandante, don Arturo Prat, murió heroicamente tras tenaz resistencia; pero lo que debió ser un completo éxito para los peruanos resultó siendo una lamentable desgracia pues la fragata blindada *Independencia*, considerada en ese entonces como el buque más poderoso de nuestra Escuadra, se perdió accidentalmente en Punta Gruesa cuando trataba de espolonear en aguas poco profundas a la *Covadonga*, que escapaba en loca carrera hacia el Sur.

De acuerdo a lo que Prado escribió en una carta personal a su Vicepresidente, sabemos que esperó un efecto sicológico en el ánimo del enemigo a raíz de una fácil victoria sobre los bloqueadores de Iquique; en su misiva anotó que el hundimiento de los buques chilenos: *"...habría quizá resuelto la cuestión* [la guerra], *pues es indudable que la noticia habría estallado como un volcán en Chile; y sabe Dios hasta dónde habrían alcanzado sus consecuencias, aparte de la desmoralización y desconcierto que naturalmente habría producido en las filas enemigas..."* [17]. Luego de hundir los buques bloqueadores nuestros blindados debían pasar al ocupado puerto boliviano de Antofagasta para destruir los transportes enemigos que estaban allí fondeados, capitalizando al máximo la ausencia del grueso de la Escuadra Chilena.

El efecto sicológico que Prado trató de conseguir en Iquique es sólo una muestra de cómo trató de lograr manipular la opinión pública por medio de las operaciones militares. No sería la única vez que Prado lo intente, poco después trató de repetirlo; el 7 de junio, el mismo día en que ingresó el *Huáscar* al Callao para hacer reparaciones, su Secretario escribió desde Arica al Ministro de Guerra y Marina pidiendo la presencia del monitor en Arica ni bien terminen sus reparaciones pues se temía que los chilenos pretendan terminar la guerra rápidamente por medio de operaciones militares de agresión, toda vez que necesitaban demostrar a la Argentina su superioridad bélica en un enfrentamiento con el Ejército Peruano; para evitarlo, el Secretario del Director de la Guerra manifestó al Ministro que se

16.- Rodrigo Fuenzalida Bade, *La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968), T. 3*, p. 751.
17.- Félix Denegri Luna, *Cartas del General Prado al General La Puerta*, pp. 218-219. Carta del 25 de mayo de 1879.

debía cortar la posibilidad del desembarco chileno y para ello necesitaban al *Huáscar*. Prado creyó que manteniendo al Ejército de Chile inactivo, por no poderse trasladar por mar, se mostraría al mundo nuestra fortaleza militar y terminaría por *"...precipitar los sucesos en las relaciones de Chile y la República Argentina..."* [18]. En una misiva personal de Prado al Vicepresidente, que a la sazón era el anciano general Luis La Puerta[19], fechada también el 7 de junio, Prado mencionó casi lo mismo pues confesó que había recibido de Chile la noticia de un plan para concluir la guerra rápidamente por la amenaza de que el gobierno argentino se muestre hostil a Santiago dado que aún tenían pendientes asuntos fronterizos en la Patagonia.

No estaba mal informado el Presidente, según el historiador chileno Francisco Encina, en esos momentos la actitud de los argentinos se había *"...convertido en pesadilla para el gobierno y los dirigentes chilenos..."* [20], y a principios de junio se discutía el asunto de los límites entre Chile y Argentina. Pero la confianza en influir sobre Buenos Aires era ilusoria, como lo fue en otras oportunidades en que se buscó su apoyo.

Tras el desastre de Punta Gruesa, Prado escribió a La Puerta comentándole que con ello *"...ha empeorado gravisimamente nuestra situación.."* [21]. Era evidente que con la pérdida de la fragata el balance de fuerzas navales se inclinó aún más hacia Chile por lo que el Presidente pensó que no quedaba más que adquirir *"...un buen buque, monitor o blindado, de gran poder, aún cuando para ello tuviéramos que vender la camisa..."* [22]. Mientras tanto los ejércitos aliados quedaron, según puño y letra de Prado: *"...limitados a hacer guerra defensiva..."* [23].

Si Prado pensaba en guerra defensiva, el lector se puede preguntar ¿cuáles eran los planes de ataque y cuáles los de defensa? Creemos que al principio de la guerra el Presidente no tenía ninguno seriamente meditado, ni siquiera había en el Perú un plan de ataque sobre Chile pues nunca se pensó en luchar contra ese país con el que no teníamos frontera. Por ello insistimos que el postulado del almirante Martínez, en el sentido de que el Perú tenía como objetivo de guerra el dominar las salitreras desde Tocopilla hasta Antofagasta no tiene sustento histórico, como si lo tiene el apetito de Chile por los territorios salitreros bolivianos y peruanos. La falta de planes ofensivos peruanos la encontramos claramente expuesta en una carta escrita el 14 de junio por el general Prado al veterano general Manuel de Mendiburu [24], entonces Ministro de Guerra y Marina, ella es reveladora sobre el pensamiento estratégico ofensivo del Presidente:

18.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Secretario del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 7 de junio de 1879.

19.- Luis La Puerta (Cuzco 1811 - Lima 1885). Militar desde 1827, peleó en Portete de Tarqui, Yanacocha, Uchumayo, Socabaya, Ingavi, Carmen Alto, La Palma y el 2 de mayo de 1866. Fue Vicepresidente de Mariano I. Prado en sus dos gobiernos.

20.- Francisco A. Encina, *Resumen de la Historia de Chile*, T. 2, p. 1474.

21.- Denegri, Op. Cit., p. 222. Carta del 25 de mayo de 1879.

22.- Ibídem.

23.- Denegri, Op. Cit., p. 286. Carta del 23 de julio de 1879.

24.- Manuel de Mendiburu (Lima 1805 - Lima 1885) Trabajó en el gobierno virreinal hasta 1821, año en que entró al ejército patriota. Peleó durante la Independencia en la campaña de Puertos Intermedios y Zepita; contra la Gran Colombia en Portete de Tarqui; contra Santa Cruz en Uchumayo, Socabaya y otras más. Fue un destacado Ministro de Hacienda y Ministro de Guerra en varias oportunidades. Durante la guerra de 1879, cuando tenía 74 años, asumió el Ministerio de Guerra y Marina. Fue historiador y dejó varios trabajos de suma importancia como, el *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*.

"...Yo no tengo ni puedo tener plan alguno fijo de ataque, desde que el enemigo, que es dueño del mar, tiene la libertad y los medios necesarios para movilizar su ejército cuando quiera, y elegir el lugar que considere más apropiado para verificar un desembarque. Por consiguiente mis operaciones y movimientos tienen que estar subordinados enteramente a los del enemigo; limitándome entre tanto a guarnecer, en cuanto sea posible, los puntos abordables de nuestras costas..." [25].

Como se aprecia, el mar fue la primera preocupación de Prado; creyó que la ausencia de mejores buques en nuestra Escuadra lo obligaban a practicar una guerra defensiva y pidió a Lima que se compre un buque a cualquier costo. Sin embargo, si desde 1877 se conocía la intención expansionista de Chile ¿puede echarse la culpa a Prado de no haber adquirido con anticipación buques para la Escuadra ante la amenaza de la política armamentista de ese país? En realidad no hay excusa que justifique a los gobernantes de la década de 1870 por su falta de visión en el aspecto naval y militar pues estuvieron bien advertidos de las construcciones navales chilenas desde que se iniciaron pues desde Santiago nos escribió el comandante Salcedo dando cuenta de las intenciones de Chile por adquirir blindados en Inglaterra. En vez de equilibrar las fuerzas se dilapidó la riqueza del guano en obras públicas de dudoso beneficio futuro y se estranguló el crédito del país con una suma de empréstitos que fue imposible pagar en 1875, llegando a ser nuestra deuda externa impaga la más grande de Latinoamérica[26]. De la situación previa a la Guerra con Chile no se puede acusar al gobierno de Prado en forma exclusiva. La culpa por descuidar al Ejército y la Armada la comparten todos los gobernantes de esa década junto a la multitud de militares y civiles que ensombrecieron el período con revoluciones y vergonzosos cuartelazos que no hicieron más que arruinarnos económicamente.

25.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 14 de junio de 1879.
26.- Julio E. Revilla, *Frenesí de préstamos y cese de pagos de la deuda externa: el caso del Perú en el siglo XIX*, p 35.

b) Torpedos, torpederas, cañones y cañoneras en el concepto de Defensa de Costa durante las décadas de 1860 y 1870.

No se crea que el gobierno de Prado irresponsablemente debió esperar hasta el momento en que se perdió la *Independencia* para decidir comprar más elementos bélicos. Ya anotamos que desde 1877 Prado tuvo noticias alarmantes de los planes expansionistas chilenos y que en las sesiones del gabinete ministerial se daba cuenta de que Chile tenía intenciones de anexarse el litoral boliviano, incluso en el Consejo de Ministros del 2 de abril de 1877 se pidió comprar nuevos buques, pero poco después se optó por sólo reemplazar las calderas de la fragata *Independencia* mientras se recibían más noticias del Sur[27]. No hubo tiempo para ello, poco después se presentaron serios problemas en el orden interno, el *Huáscar* fue tomado por los partidarios del caudillo civil Nicolás de Piérola en una de las tantas revoluciones que promovió este personaje y la atención del gobierno se centró en combatir la insurrección. Vidas, dinero, armamento y mucho tiempo se dilapidaron develando esta revolución.

No fue sólo el frente interno lo que impidió adquirir nuevos buques, los políticos de entonces creyeron inútil la inversión en nuevo armamento. Según escribió Carlos Paz Soldán[28] en 1908, tras consultar con Manuel Irigoyen, que fuera Ministro de Hacienda en 1879, a fines de 1878 el Presidente y el Ministro de Guerra pidieron al Congreso la compra de buques de guerra pero el Congreso de ese entonces no tenía tan clara la amenaza y se negó drásticamente. Paz Soldán dijo del Congreso que:

> *"...no quiso dar autorización ni aún para partidas destinadas a reparaciones urgentes; redujo hasta las que siempre se habían señalado en todos los presupuestos para reponer armas de fuego y blancas; suprimió la de cien mil soles pedida por el gobierno para este objeto, asegurando que el ejército estaba perfectamente armado y que en el parque existía suficiente repuesto para un bienio..."* [29].

Con mucho tiempo y dinero perdidos, y con una clase política que tenía una idea equivocada de lo que representa en realidad la inversión en armamento, recién el 28 de febrero de 1879, cuando Chile y Bolivia estaban ya en conflicto, el Consejo de Ministros, reunido bajo la Presidencia del Jefe de Estado, determinó que se envíe un telegrama a Europa donde se encontraba el segundo Vicepresidente, José Francisco Canevaro, para que de acuerdo con los comisionados peruanos y nuestros agentes diplomáticos en ese continente, procediesen de inmediato a la compra de uno o dos blindados a cualquier precio. En la misma sesión también se pidió a Canevaro que adquiera 12 torpedos *Whitteadg* [30] y que contrate cuatro condestables de primera clase. Este torpedo era en realidad el torpedo *Whitehead*, que en aquel entonces se consideraba como el mejor torpedo del mundo. El telegrama dirigido a Canevaro decía lo siguiente:

> *"...Compre inmediatamente, cueste lo que cueste, uno o dos blindados mejores o iguales a los de Chile. Obtenga fondos de cualquier forma. Comunique esto a Aranibar.*

27.- Luna, Op. Cit., pp. 30-31. Sesiones del 27 de marzo y del 2 de abril de 1877.
28.- Carlos Paz Soldán era hijo del político e historiador Mariano Felipe Paz Soldán. Formó junto a su padre la Compañía Nacional Telegráfica. Durante 1879 dirigió personalmente el tendido de cables telegráficos con el grado de coronel del Ejército.
29.- Carlos Paz Soldán, *Ahora medio siglo, la gestión de los Ministerios Irigoyen y Mendiburu y la Guerra con Chile*, p. 18.
30.- Luna, Op. Cit., p. 48.

Envíe por Panamá cuatro condestables primera clase y doce torpedos Whitehead con un hombre práctico para usarlos..." [31].

Un telegrama inmediatamente posterior decía:

"*...Presidente ordena ratifiquemos telegrama del cuatro* [¿de marzo?]. *Si no consigue blindado listo para la mar, mejor o igual chilenos en Inglaterra, vea italiano "Roma" u otro superior. Verificada compra enarbole inmediatamente pabellón peruano con nombre "Amazonas", dando mando a* [al capitán de navío Alejandro] *Muñoz...*" [32].

El torpedo Whitehead que se trató de comprar en esa oportunidad era un arma relativamente moderna; tuvo su origen en los estudios de un oficial de la marina austríaca en la década de 1850, tras la muerte de este oficial los papeles y dibujos quedaron en poder de un capitán de la marina austríaca apellidado Luppis, quien en 1864 propuso su construcción al británico Robert Whitehead, a la sazón Superintendente de una fundición en Fiume, entonces puerto austríaco. Tras 4 años de pruebas construyeron el torpedo *Whitehead-Luppis* en 1868, siendo Austria el primer país en probarlos. Posteriormente Inglaterra y otros países europeos adquirieron estos torpedos. Para 1879 el Whitehead era un torpedo famoso.

En la reunión de Prado con sus ministros el 28 de febrero de 1879 se pensó que la guerra naval revestía la mayor atención. Previeron, sin duda cómo lo hicieron en 1878 al pedir al Congreso que se adquieran buques, que el mar sería el primer escenario de una próxima guerra con Chile y la determinación que se tomó en esta sesión de Ministros apuntó a solucionar tres serios problemas que tenía nuestra Armada, producto de largos años de relegación por una falta de visión de la verdadera importancia que tenía la Marina para garantizar la seguridad del país. Los tres problemas eran: buques, armamento de nueva tecnología e instrucción. Nuestros buques eran de mediados de la década de 1860 y era necesario adquirir nuevas unidades para balancear las fuerzas con Chile que tenían buques de tecnología más moderna; no contábamos con torpedos, cuyo desarrollo había alcanzado un notable progreso en los últimos años, ni armamento nuevo (cañones rayados de retrocarga, munición de artillería capaz de penetrar el blindaje de los buques enemigos, fusiles, etc.); tampoco teníamos la suficiente cantidad de personal técnico preparado para operar torpedos y máquinas complejas, siendo la mayoría de nuestros artilleros y maquinistas de origen foráneo, ni había tiempo para prepararlos en el país. Por ello se pedían buques modernos, torpedos y, además, conociendo que la falta de instrucción era en esos momentos imposible de solucionar, se pensó en contratar personal calificado; los condestables que se pedían eran los operarios de torpedos que no tenía el Perú.

Regresemos a Arica en mayo 1879. Tras el combate de Iquique y aprovechando la ausencia de la Escuadra enemiga, Prado decidió navegar rápidamente hacia los puertos del Sur para verificar su alistamiento. El 25 de mayo visitó Pisagua e Iquique y dispuso que permanezcan un total de 2,200 soldados en Pisagua (2,000 infantes y 200 hombres de caballería), 500 hombres en las caleta de Junín[33] y otros 500 en la caleta peruana de

31.- Carlos Paz Soldán, Op. Cit, p. 19.

32.- Ibídem. También en A. M. RR. EE. "*Circular a las Legaciones Peruanas en Europa*" *(Reservada)* del 15 de marzo de 1879.

33.- El 20 de mayo, antes de la pérdida de la *Independencia*, Prado escribió al general Buendía haciéndole ver la importancia de vigilar la caleta de Junín, pensando que por allí podría desembarcar el enemigo (Carlos Milla Batres, *Guerra con Chile. Campaña del Sur. Memorias del General Juan Buendía y Otros Documentos Inéditos*, p. 95).

Mejillones[34]; respecto a estas caletas escribió: *"...es necesario que estén bien guarnecidas, principalmente Junín, por si pudiera el enemigo intentar un desembarco por allí para flanquear Pisagua..."* [35]. Prado también ordenó la caótica situación militar en Iquique[36], hizo cavar trincheras en las zonas más desguarnecidas[37] y, según escribió al general La Puerta el 29 de mayo, comenzó a preparar *torpedos* [38].

Desde Iquique, Prado dispuso artillar Mollendo y trasladar los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* así como la corbeta *Unión* al puerto de Arica, con lo que suponía *". no hay ya posibilidad de que* [los chilenos] *bloqueen el Callao, a lo sumo bloquearían Arica..."* [39], pues consideró que para realizar el bloqueo del Callao el enemigo necesitaba *"...levantar el bloqueo de Iquique y abandonar Antofagasta para exponer su ejército en una campaña llena de incertidumbres..."* [40]. Pero a finales de junio consideró factible que se produzca un desembarco cerca de Lima, opinando que sería una medida de distracción a su verdadero propósito de tomar Tarapacá [41], por ello pensó que *"...la presencia de la Escuadra en Arica retraerá a los enemigos del proyecto que, se ha creído, tenían de atacar Lima, porque evidentemente teniendo en el Sur la amenaza de nuestros buques, no pueden intentar ninguna operación en el Norte..."* [42].

Aquí se vislumbra una parte de la concepción estratégica defensiva de Prado: dedujo bien el probable curso de acción de los chilenos y, teniendo en cuenta nuestra inferioridad naval, concibió que con la fortificación de los puertos peruanos desde Mollendo hasta Iquique y convirtiendo al puerto de Arica en el centro militar de operaciones, el teatro de la guerra quedaba limitado al Sur peruano así como a la ya ocupada costa boliviana, dejando de lado, según él, la posibilidad de que el enemigo bloquee el Callao. Pero para que esto funcione necesitaba contar con el debido respaldo marítimo; por lo pronto, la mínima fuerza naval que tenía debía ofrecer resistencia en mar abierto de tal manera de no permitir el dominio absoluto del tráfico marítimo al enemigo y asegurar el tránsito de nuestros transportes; en caso de que Chile logre dominar absolutamente el mar no se podría impedir un desembarco en cualquier punto del Sur o en el resto del país y la guerra estaría perdida. Por ello creemos que para concebir la idea de que artillando los puertos del Sur el Callao se libraría de un bloqueo, Prado se pudo basar en dos supuestos: a) que contaría indefinidamente con el *Huáscar* y b) que podía equilibrar el poder naval en el corto plazo.

34.- Se trata de la localidad peruana de Mejillones ubicada entre Iquique y Pisagua, del mismo nombre que la caleta boliviana ubicada frente a punta Angamos.
35.- Denegri, Op. Cit., pp. 218-219. Carta del 25 de mayo de 1879.
36.- Andrés A. Cáceres, Memorias, T.1, p. 72.
37.- Denegri, Op. Cit., p. 226. Carta del 29 de mayo de 1879.
38.- Ibídem, p. 228.
39.- Denegri, Op. Cit., p. 224. Carta del 25 de mayo de 1879.
40.- A. H. de M. Oficio del Secretario General del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 1 de julio de 1879.
41.- Denegri, Op. Cit., p. 244. Carta del 21 de junio de 1879.
42.- Denegri, Op. Cit., p. 253. Carta del 27 de junio de 1879. El mismo tenor usó para exponer su pensamiento estratégico al Ministro de Guerra y Marina (A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 27 de junio de 1879).



Medalla de inauguración de la *batería Velarde* [43]de Mollendo en noviembre de 1879.



Medalla de inauguración de la *batería García y García* [44] de Mollendo en noviembre de 1879.

Para nuestro estudio, resulta interesante una reflexión que el general Prado compartió con su Vicepresidente en una carta escrita en Iquique el 29 de mayo con respecto a la situación de la Marina y a las posibilidades de equilibrar el balance del poder naval:

> *"...Con la pérdida de la "Independencia" hemos quedado en fuerzas marítimas en la más desventajosa desproporción respecto de las del enemigo; y para equilibrarlas en algo,* ***no queda en mi concepto otro recurso que el empleo de torpedos****. Por eso me excusará Ud. que insista en recomendarle la necesidad de que se concluyan éstos a la mayor brevedad y se coloquen en el Callao y en Arica, en previsión del probable regreso de las naves chilenas. Aquí también tratamos de colocar algunos que se están haciendo, aprovechando la ausencia del enemigo, por si hubiese tiempo..."* [45].

Poco después Prado escribió al Ministro de Guerra pidiéndole que le envíen a la mayor brevedad *"...por lo menos dos torpedos para ver si conseguimos hacer volar siquiera uno de los blindados chilenos..."* [46]. El 21 de junio, en otra carta al general Mendiburu, anotó:

> *"...Desde que nuestra inferioridad marítima con respecto del enemigo es innegable, conviene que se proceda a ha hacer y remitir torpedos fijos, el alambre aislado que para esto se necesita, creo que lo tiene don Carlos Paz Soldán..."* [47].

43.- En honor del teniente segundo Jorge Velarde Castañeda (Lima 1856 - Iquique 1879). Ingresó a la Escuela Naval en 1872 y se graduó de guardiamarina en 1875. En 1878 pasó al *Huáscar* y falleció en el Combate de Iquique el 21 de mayo de 1879.

44.- En honor del teniente Guillermo García y García (Lima 1847 - Punta Gruesa 1879). Era hermano del capitán de navío Aurelio García y García, estaba embarcado en la *Independencia* y falleció en el desastre de Punta Gruesa.

45.- Denegri, Op. Cit., p. 227-228. Carta del 29 de mayo de 1879. El subrayado es nuestro.

46.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 4 de junio de 1879.

47.- A. I. R. A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 21 de junio de 1879. Carlos Paz Soldán era hijo del Ministro de Justicia Mariano Felipe Paz Soldán.

Vemos que el pensamiento de Prado con respecto al uso de *torpedos* tenía un doble propósito. En primer lugar, el de guarnecer los puertos por donde podía desembarcar el enemigo y, en segundo lugar, el de equilibrar el poder naval hundiendo algún blindado chileno. Una reflexión de esta naturaleza nos hace formular inmediatamente otra pregunta ¿qué rol desempeñaba el torpedo en el pensamiento estratégico de los militares de esa época? Responder esta pregunta implica tratar de interpretar, desde nuestro tiempo, como pensaban Prado y sus asesores al respecto; para ello tomaremos en cuenta la experiencia militar de los peruanos y las teorías militares de aquel entonces.

El uso de torpedos y torpederas, junto al uso de la artillería de costa, las baterías flotantes y las cañoneras para defender los puertos y ofender a buques mayores, era una concepción relativamente moderna para cuando estalló la guerra con Chile. El uso del torpedo se encontraba en pleno desarrollo desde que se conocieron sus efectos en la década de 1860. Los torpedos Whitehead eran motivo de múltiples experimentos y varios otros diseños de torpedos automóviles se desarrollaban en Estados Unidos y Alemania. Por otro lado, habían astilleros que peleaban su propia guerra para producir torpederas más rápidas y eficientes, abasteciendo a las principales potencias navales que apetecían de estas embarcaciones.

Es cierto que desde hacía muchos años atrás se intentaron atacar buques con artificios explosivos submarinos, pero el verdadero desarrollo de los torpedos se dio durante la Guerra Civil estadounidense (1861-1865), cuando ambos bandos en conflicto, sobretodo los confederados, lograron hundir con el uso de estas armas blindados, monitores, cañoneras y otras unidades más. La Guerra Civil estadounidense tuvo un fuerte impacto en la guerra naval, el uso de los blindados modificó el concepto del buque de guerra, se perfeccionó la defensa de costa, pero también el uso el torpedo como arma ofensiva adquirió mayor importancia en el entorno de los estrategas navales y de los fabricantes de armas, que quedaron fascinados con las posibilidades de este armamento.

Inmediatamente después de la Guerra Civil estadounidense un nuevo escenario para el uso de torpedos fue durante la guerra que Chile, Perú, Bolivia y Ecuador sostuvieron contra España en 1866. Mariano Ignacio Prado era en ese entonces, como en 1879, el Presidente del Perú. Probablemente aquí se dio el primer acercamiento físico del Presidente con los torpedos y torpedistas.

Aunque en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866, donde se obtuvo una victoria sobre las naves españolas, hay quien afirman que no se ha comprobado el uso efectivo de torpedos [48], en el Archivo Histórico de la Marina se guardan los documentos que demuestran que se hizo todo lo posible por contar con ellos y usarlos contra nuestros enemigos. Lamentablemente ese día no entraron en acción y no pudimos hundir una nave enemiga con estos artefactos. Bastaron los cañones para alejar la flota incursora para siempre. En ese entonces el gobierno peruano, con Prado a la cabeza, contrató el 1° de febrero de 1866 al norteamericano Juan L. Lay para conducir una singular misión: armar torpedos para defender el Callao. Lay era un antiguo ingeniero de la Marina Norteamericana

48.- El autor español José Ramón García concluye en su obra *Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao el 2 de mayo de 1866* (pp. 48-55), que nada certifica que los ingenieros extranjeros hayan construido minas en el Perú, dudando de la presencia de Lay y Clark en el Callao el 2 de mayo de 1866.

que trabajó haciendo torpedos en la recién terminada Guerra Civil estadounidense [49], uno de los cuales fue usado con éxito para hundir el buque blindado confederado *Albemarle* en octubre de 1864 en las orillas del río Roanoke[50].

En el Perú el ingeniero John L. Lay, junto al maquinista Thomas Clark, debían construir 8 botes a vapor, fabricar *"...botes torpedo..."* [51] y poner a disposición del gobierno una máquina eléctrica para hacer estallar estos torpedos; trabajo por el que se pagó 26,180 pesos. En esa oportunidad se hicieron 32 de esos artefactos, 4 de los cuales fueron usados probablemente en ejercicios, aunque no todos estuvieron listos para el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866. El trabajo de Lay en el Perú, y también el de otros torpedistas, se puede rastrear fácilmente en el Archivo Naval a través de los libros copiadores y la correspondencia oficial de la época.

Un año más tarde, en 1867, Prado trató de construir en los Estados Unidos dos Baterías Flotantes con dos torres para cañones de 20 pulgadas (1,000 libras) y seis torpederas a vapor[52], llegándose a presupuestar la compra de torpederas blindadas de 35 pies de eslora y 6 de manga, con 8 nudos de velocidad, a un costo de 8,500 dólares en oro cada una[53]. Lamentablemente en febrero de 1868 el nuevo gobierno desistió de la adquisición del material bélico que Prado trató de comprar y envió al capitán de navío Benjamín Mariátegui con el fin de suspender las negociaciones. Sus instrucciones decían:

> *"...entendiéndose revocadas aquellas instrucciones en cuanto por ellas se le autorizaba para la compra de Baterías, Botes Submarinos – Torpedos, y demás..."* [54].

Tras la Guerra contra España, se pueden citar tres nuevos escenarios más del uso de torpedos: la guerra entre Paraguay y la triple alianza (Brasil, Uruguay y Argentina) y la guerra Ruso - Turca de 1877. En el primer caso un torpedo fijo hundió un blindado brasileño y, en el segundo, tres buques turcos fueron hundidos por los torpedos fijos y las torpederas rusas. Finalmente, poco antes de la Guerra con Chile un nuevo ataque de torpedos se verificó en el Perú, también durante el gobierno de Prado, cuando en 1877 el buque británico *Shah* lanzó un torpedo automóvil Whitehead sobre el *Huáscar* en el combate de Pacocha, aunque esa vez el torpedo no logró hundir nuestro monitor pues éste maniobró adecuadamente y pudo esquivarlo.

49.- R. B. Bradford, *Notes on the Spar Torpedo*, p. 16.

50.- Michael Phillips, *Infernal Machines*, en "Maritime History Page", p. 3. Página web: http://www.cronab.demon.co.uk/mines.htm.

51.- A. H. de M. (*Libro Copiador de órdenes y decretos del Ministerio de Guerra y Marina, año 1866, N° A1-b4*, pp. 221-223. Oficio del Comandante General al Tesorero de la Provincia del 25 de junio de 1866). Ya en febrero de 1866 el Comandante General de la Marina había solicitado al Tesorero del Callao que se atienda un pedido de maderas y otros útiles *"...destinados a algún asunto urgente e indispensable del servicio debiendo cargarse en cuenta a don J. A. Lay..."* (A. H. de M. Libro Copiador A1-b4, p. 70. Oficio del Comandante General de Marina al Tesorero de la Provincia del 19 de febrero de 1866).

52.- A. H. de M. (Comisión Naval en Estados Unidos - 1867). Carta del comandante Ignacio Dueñas, comisionado peruano en los EE. UU. al Ministro de Guerra y Marina, fechada en Nueva York el 21 de setiembre de 1867.

53.- A. H. de M. (Comisión Naval en Estados Unidos - 1867). Carta de la empresa *Atlantic Works* de Nueva York, fechada en Boston el 20 de setiembre de 1867.

54.- A. H. de M. (Comisión Naval en Estados Unidos - 1867). Instrucciones al capitán de navío graduado don Benjamín Mariátegui del 27 de febrero de 1868.

En el siglo XIX el progreso en el desarrollo de los torpedos y torpederas se plasmó en literatura especializada; un buen ejemplo de ello fue el periódico británico *The Engineer* que publicaba artículos sobre las innovaciones tecnológicas y donde podemos encontrar muchos artículos sobre el tema de torpedos. El 7 de mayo de 1875, por ejemplo, se publicó un interesante artículo bajo el título de *On Spar Torpedo Warfare*, donde se hizo una reseña histórica de los torpedos de botalón y se describió los progresos en la construcción de torpederas de los astilleros Yarrow y Thornycroft, así como de los torpedos de botalón Mc Evoy[55]. La muestra de la lectura de este periódico en el Perú, al menos por los oficiales navales, se corrobora cuando el capitán de fragata Gregorio Pérez, Mayor de Órdenes de la Segunda División Naval en 1879, propuso con lujo de detalles, la construcción de un torpedo de remolque tipo Harvey y dijo que dicho torpedo había sido descrito en *The Engineer* del 23 de noviembre de 1877[56]. Aunque se trata de un evento posterior, podemos mencionar que el Alto Mando Naval estuvo al tanto de esta literatura especializada, cuando el 28 de mayo de 1880 el Secretario de Marina de aquel entonces acusó recibo a la Secretaría de Relaciones Exteriores de la recepción de un artículo sobre un libro de torpedos de C. W. Sleeman publicado en el *Times* de Londres[57].

Con la abundante literatura de la Guerra Civil estadounidense y la de conflictos recientes, así como por la experiencia propia y las noticias periodísticas sobre el adelanto en la guerra de torpedos, creemos que el general Prado no sólo tenía una clara idea del uso de estas armas, sino que a principios del conflicto de 1879 tenía una alto grado de confianza en su efectividad, por ello manifestó a La Puerta en su carta del 29 de mayo que no quedaba otro recurso que el uso de torpedos para equilibrar el poder naval.

En la correspondencia de Prado también se ve la idea de artillar los puertos del Sur y su experiencia en esta materia se puede rastrear desde 1866. Aunque es cierto que la importancia de la artillería tiene su origen en la Edad Media, y que fue un arma fundamental desde entonces, los cañones habían experimentado también una mejora substancial en la década de 1860 y otro tanto en la de 1870. En la segunda mitad de la década de 1860 los cañones de avancarga alcanzaron su máxima perfección, en la década de 1870 el cañón de retrocarga superó al de avancarga. Así mismo, el avance en la fabricación de proyectiles para cañones destinados a traspasar el grueso blindaje de los modernos buques de guerra había adelantado mucho. Lamentablemente el Perú se había retrasado en este campo, los cañones peruanos eran de avancarga, muchos de ánima lisa, y la munición de éstos no era capaz de perforar el blindaje de los buques chilenos.

La visión estratégica del general Prado en la Guerra contra España incluyó artillar el puerto de Arica así como el del Callao, comprándose entonces cañones de grueso calibre de última generación para artillar esos dos puertos. Las recomendaciones más autorizadas respaldaban la teoría de artillar los puertos con cañones de grueso calibre, cañoneras y baterías flotantes, como la del Ingeniero del Estado Felipe Arancibia, uno de los encargados de realizar obras

55.- Periódico *The Engineer* del 7 de mayo de 1875, p. 317, en SBA Archives CD, *E. H. Vosper - J.I. Thornycroft*, p. T236.
56.- A. H. de M. (Guerra con Chile - 1879). Oficio del capitán de fragata Gregorio Pérez al capitán de navío Aurelio García y García del 4 de julio de 1879 y elevado por éste al Comandante General de Marina el mismo día.
57.- A. M. RR.EE. (Correspondencia con el Ministerio de Guerra y Marina - 1879). Oficio del Ministro de Guerra y Marina del 28 de mayo de 1879.

de defensa en el Callao a principios de 1866[58], quien hizo para el gobierno de Prado un análisis de las defensas tras el Combate Naval del 2 de Mayo de 1866, donde opinó:

> *"...Para que la defensa del Callao pueda pues ser eficaz contra un ataque de buques blindados, es de necesidad que tenga, como parte integrante de ella, y en ciertos casos, como parte principal, un medio de disminuir la distancia que separa el ataque de la defensa; es decir: baterías flotantes o cañoneras, blindadas también, y armadas, en todo caso, con cañones de grueso calibre..."* [59].

Desde este punto de vista, confirmamos que la idea de contar con baterías flotantes en el Sur en 1879, léase trasladar a Arica los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, (con cañones Dahlgren de 15 pulgadas, proyectiles de 500 libras, anima lisa) fue un concepto estratégico pensado en la década de 1860.

Si se observa detenidamente las actividades de los dirigentes militares de 1879, se notará no sólo la preocupación por trasladar soldados a la zona de conflicto, artillar los puertos, conseguir armamento, buques y torpedos; como bien anotó Félix Denegri, en la correspondencia del general Prado con el Vicepresidente se nota la preocupación por dejar expedita una buena red de telégrafos y de acrecentar la línea ferroviaria. Nosotros hemos revisado la correspondencia del general Prado con el Ministro de Guerra y encontramos la misma preocupación en ese epistolario. No tocaremos extensivamente el fascinante tema de las comunicaciones en la Guerra con Chile, estudio que dejamos pendiente a otros investigadores, pero debe quedar claro que cuando Prado llegó a Arica ordenó inmediatamente la unión de los ferrocarriles de Iquique a Pisagua[60] y terminar el telégrafo a Pisagua[61], tendiéndose la línea a las caletas de Patillos y Pabellón de Pica, con la intención de establecer oficinas en Agua Santa y Mejillones[62]; se reparó la línea telegráfica entre Arica y Lima[63]; se construyó una línea telegráfica terrestre entre Arica y Mollendo con la idea de seguirla a Quilca y Pisco[64]. Además, las baterías del Callao fueron conectadas con una red telegráfica y también por una línea férrea.

Todos estos trabajos constituyen una unidad conceptual, son medidas que forman parte del pensamiento estratégico en boga en aquella época. Para entender esta idea nos ayudaremos de un texto fundamental referido a la Defensa de Costa, con plena vigencia en 1879 y tiene como título *A Treatise on Coast Defence*, escrito en Berlín y publicado en Londres el año 1868 por el teniente coronel Von Scheliha, Jefe de Ingenieros del Departamento del Golfo de México del Ejército de los Estados Confederados de América[65]. El libro fue dedicado al

---

58.- En enero de 1866 se le encargaron las obras de defensa en la desembocadura del río Rímac (A. H. de M. Libro Copiador A1-b4, p. 13). El 4 de mayo, tras la victoria sobre España, el Jefe Supremo Provisorio del Perú, Mariano Ignacio Prado, agradeció públicamente a los ingenieros Cornelio Borda, Ernesto Malinovski y Felipe Arancibia por sus servicios en la construcción de las torres de *la Merced*, *Junín*, *Santa Rosa* y otras accesorias. (Arnaldo Márquez, *El Perú y la España Moderna*, T. II, p. I-19).

59.- José Ramón, Op. Cit., p.62 (Copia del Informe fechado el 4 de mayo de 1866 del Ingeniero del Estado Felipe Arancibia sobre el Combate Naval del 2 de mayo).

60.- Denegri, Op. Cit., p. 226. Carta del 29 de mayo de 1879.

61.- Denegri, Op. Cit., p. 220. Carta del 25 de mayo de 1879. Con Lima había cable submarino de la empresa *The Indian Rubber, Gutta Percha & Works C°* de Londres, con oficinas en Lima, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Caldera, Copiapó y Valparaíso. Pese a la guerra, siempre hubo que pagar por el uso del cable (Denegri, Op. Cit., carta del 24 de julio de 1879, p. 280).

62.- Denegri, Op. Cit., pp. 338-339. Carta del 8 de setiembre de 1879.

63.- Denegri, Op. Cit., p. 238. Carta del 7 de junio de 1879.

64.- Denegri, Op. Cit., pp. 299-300 y p. 315. Cartas del 3 de agosto de 1879 y del 11 de agosto de 1879.

65.- Por tratarse de una obra de 1868 podríamos preguntarnos ¿Tenían vigencia los escritos de Von Scheliha en 1879? Nuestra respuesta es si. Muestra de ello es que el capitán de corbeta de la marina norteamericana R. B. Bradford, jefe de la Estación

príncipe Adalberto de Prusia y trata sobre la experiencia militar sudista en la Defensa de Costa conseguida en la Guerra Civil estadounidense. Von Scheliha anotó en su libro que los progresos en la arquitectura naval y en la artillería hacían necesaria una modificación en los principios observados hasta ese momento en la defensa de costa. Los conceptos allí vertidos fueron valederos en la década siguiente por lo que su análisis resulta pertinente. En el primer capítulo de su libro, el coronel Von Scheliha anotó:

> *"...Un sistema de defensa de costa perfecto debe combinar necesariamente dos elementos: una defensa local, basada en la eficiencia de baterías de costa y flotantes, y en obstrucciones y torpedos; y, si la aparente contradicción puede ser permitida, secundariamente, en una defensa ofensiva, o la serie de operaciones activas que deben permitirse al esfuerzo conjunto del Ejército y la Armada.*
>
> *El éxito de la defensa local supone: fortificaciones que puedan soportar el fuego de la artillería moderna; baterías, capaces de afectar la armadura de hierro de blindados, que en lo futuro serán usados en el ataque a objetivos fortificados; y obstrucciones suficientemente fuertes como para evitar que los vapores enemigos los pasen saliendo del alcance de estas baterías sin darles tiempo para que continúen su fuego a menor distancia. El éxito de una defensa ofensiva, junto a la fuerza y eficiencia del Ejército y la Armada, dependerá de las facilidades que existen para la concentración de una fuerza suficiente con la cual se impida al enemigo el introducirse en cualquier punto de la costa, y si ha tenido éxito en tomar la costa, el oponerse a una futura invasión.*
>
> *Una Marina tan poderosa como para ser capaz de mantener al enemigo bloqueado en sus puertos y evitar que deje sus propias costas, será naturalmente el recurso de defensa más suficiente que cualquier país pueda crear para sus costas. Pero como tal proyecto presentará probablemente imposibles financieros, debe recurrirse a planes más factibles, mejor adaptados a los medios de cada gobierno. En vez de ellos la construcción de poderosas baterías flotantes blindadas a vapor y la construcción de redes ferroviarias que se irradien con sus ramales y líneas telegráficas hacia diferentes lugares de la costa, se recomiendan como métodos más económicos incluso que la erección de las costosas fortificaciones que se extienden a puntos que no son de importancia, que no contienen apostaderos, arsenales, depósitos, etc., y que pueden ser protegidos por fuerzas estacionadas a distancias apropiadas, cercanas a las uniones de las vías ferroviarias, dejándolas listas para cualquier caso de emergencia..."* [66].

Si bien es cierto que una importante consideración de este militar sudista fue que las defensas de costa debían estar apropiadamente comunicadas con una red ferroviaria y telegráfica, los principales postulados de Von Scheliha apuntaban a la transformación de los sistemas de defensa de costa mejorando las fortificaciones de las baterías y al uso de torpedos. Estos postulados de Von Scheliha fueron:

a) Las defensas de mampostería son incapaces de resistir el fuego de la artillería moderna.

Naval de Torpedos de Rhode Island, publicó varios textos en 1882 sobre la historia de los torpedos y su funcionamiento. En su obra *History of torpedo warfare* escribió que para el estudio de los torpedos era imprescindible conocer su historia y recomendaba la lectura de los trabajos de Von Scheliha para ampliar los conocimientos del lector (R. B. Bradford, History of torpedo warfare, p. 3). Si en el año de 1882 la lectura de Von Scheliha tenía aún vigencia en los Estados Unidos, sus ideas pueden haber tenido vigencia también en el Perú de 1879. Cabe destacar que el libro formó parte de la Biblioteca de la Escuela Naval cuando estuvo a bordo del BAP *Iquitos* (1908 – 1909).

66.- Von Scheliha, A Treatise on Coast Defence, p. 4.

b) Las defensas hechas con tierra y arena, apropiadamente construidas, son una mejor protección contra la artillería moderna en comparación con las fortificaciones de albañilería tradicionales.
c) La artillería montada en *barbeta* [67] puede ser silenciada por el fuego concentrado de los buques, incluso si está bien construida.
d) Ningún fuerte actualmente construido puede mantener fuera una flota numerosa, a no ser que el canal este obstruido.
e) Ninguna flota puede forzar un canal que esté resguardado por baterías de grueso calibre y apropiadamente dotado de obstrucciones y torpedos.

Todas estas afirmaciones fueron sustentadas con numerosos ejemplos de la Guerra Civil estadounidense.

Si se toma en cuenta la opinión del general Prado, que pensaba que no podía dedicarse a la guerra ofensiva sino únicamente a la defensiva por carecer de elementos navales suficientes como para enfrentarse al enemigo que podía desembarcar en cualquier lugar de nuestra dilatada frontera, la Defensa de Costa era un punto fundamental en la estrategia defensiva. En ese sentido, nuestro conflicto con Chile guarda cierto parecido con la Guerra Civil estadounidense; conservando la debida distancia de las capacidades, motivaciones y circunstancias, hay una similitud de la situación militar ente el Perú y los Estados Confederados de América: frente a sus enemigos tenían marinas con inferioridad tecnológica así como menor cantidad de recursos militares y económicos. La respuesta de ambos fue similar: énfasis en la Defensa de Costa, uso de torpedos y sacrificio de su población hasta niveles extremos.

Von Scheliha propuso en 1868 una adecuada defensa de artillería de costa para oponerse al ataque de blindados enemigos. La importancia de la artillería como elemento principal de defensa se mantenía en 1879, tal como lo anotó el teniente coronel de artillería José Torreblanca en la introducción a su obra *Descripción y Manejo de los cañones Blakely, Armstrong y Vavasseur de las Baterías del Callao* publicada en 1879:

> *"...en el sistema de la guerra actual la artillería ocupa una conspicua e importante posición: es absolutamente indispensable para el ataque y defensa de las fortalezas."* [68].

También nuestro enemigo estaba convencido de la efectividad de este tipo de estrategia defensiva. Al inicio del conflicto el contralmirante chileno Williams Rebolledo pensaba que la defensa del Callao era similar a la usada por los sudistas en la Guerra Civil estadounidense lo que no hacía viable el bloqueo; al respecto escribió:

> *"...En conclusión y como regla aceptada, jamás debe establecerse un bloqueo con fuerzas iguales o aún superiores. cuando el enemigo se encuentra protegido por las baterías de un puerto bien fortificado, como en realidad se encuentra el Callao. Ejemplo: Constad, Charleston, Wellington y otros casos recientes en que jefes audaces y experimentados fueron impotentes para lograr su objeto..."* [69].

67.- Es la fortificación cuyo parapeto no tiene troneras ni cubre a los artilleros.
68.- José Torreblanca, Descripción y Manejo de los cañones Blakely, Armstrong y Vavasseur de las Baterías del Callao, p. 7.
69.- Pascual Ahumada Moreno, Recopilación de Documentos Oficiales, T.5, p. 8.

Se comprueba la unidad de criterios en el entorno de Prado con respecto al carácter de la guerra defensiva si se analiza el comportamiento en Arica del contralmirante Lizardo Montero, (quien participó activamente en la Guerra contra España como Comandante General de la Marina). Este destacado marino dispuso artillar el puerto y la isla Alacrán con cañones de grueso calibre desde el principio de su comando, pensando que con ello:

> *"...quedará perfectamente fortificada esta plaza, llamada por infinitos motivos a ser el centro de todas nuestras operaciones marítimas y terrestres: esto unido al mejor alistamiento de la Escuadra y a la actividad siempre mesurada en los procedimientos del Gobierno, creo que mejorarán nuestras condiciones bélicas a falta de otros elementos de guerra..."* [70].

Podemos concluir esta breve discusión diciendo que en 1879 se repetía, sólo que a gran escala, el concepto de defensa usado en el Combate Naval del Callao del 2 de Mayo de 1866. En teoría, ese era el tratamiento que debía darse a una situación como la que les toco vivir a quienes planearon defender al país ante la agresión externa. Los dirigentes de la Guerra contra España estaban nuevamente al mando del país y tenían experiencia en el asunto, la gran diferencia es que en el conflicto contra España el Perú tuvo la oportunidad casi irrestricta de comprar y trasladar armamento para defenderse, mientras que en 1879 estas opciones fueron mínimas.

70.- Rubén Vargas Ugarte, *Guerra Con Chile: la campaña de Tacna y de Lima (documentos inéditos)*, carta del contralmirante Lizardo Montero a Mariano Ignacio Prado fechada en Arica el 4 de mayo de 1879, p. 45.

c) Nomenclatura de torpedos y minas en las décadas de 1870 y 1880.

Trataremos ahora un problema de nomenclatura. Recordemos que en la carta del 29 de mayo a La Puerta, el general Prado ordenó construir *torpedos* en Iquique. La pregunta inmediata es ¿qué *torpedos* se podían construir en Iquique en aquel entonces?. Como se habrá notado, entre 1861 y 1877, es decir, entre el inicio de la Guerra Civil estadounidense y el ataque del *Shah*, hemos mencionado el desarrollo de torpedos fijos, torpederas y torpedos automóviles, términos que hoy podemos interpretar de manera equivocada.

Desde que Von Scheliha escribió su libro hasta el momento en que estalló la Guerra con Chile sólo habían pasado 11 años, tiempo suficiente como para que el adelanto tecnológico incida dramáticamente en el progreso de los torpedos. El torpedo autopropulsado apareció poco después de 1868, el desarrollo de la electricidad y su aplicación a la dirección de los torpedos autopropulsados se experimentó con relativo éxito en la Guerra Civil estadounidense pero se generalizó recién en la década siguiente, y los modelos de lanchas torpederas con altas velocidades tampoco son de la época del libro de Von Scheliha sino de mediados de la siguiente; por ello, pese a tener una buena descripción de los torpedos de su tiempo, ese texto no es apropiado para describir los que habían en la Guerra con Chile. Revisaremos a continuación la forma en que se definían y clasificaban los torpedos en el último tercio del siglo XIX por medio de un texto argentino de 1884 para el uso de sus condestables y cabos torpedistas, la cercanía temporal del texto con la Guerra con Chile valida plenamente las definiciones. En ese entonces el concepto de torpedo era el siguiente:

> *"...Se da el nombre de torpedo a una envuelta metálica prolijamente cerrada, y cargada de materias explosivas, que se hace detonar debajo del agua al contacto o a la vecindad de un buque o cualquier objeto a destruir..."* [71].

La clasificación de torpedos se podía hacer de la siguiente manera:

I.- Por su forma de aplicación:

1. Torpedos defensivos
a) Durmientes (fondeados en posición invariable).
b) Flotantes (tienen flotabilidad y se les asegura al fondo por medio de un muerto).

2. Torpedos Ofensivos
a) De Botalón (usados con una embarcación, se colocan en el extremo de una percha o botalón).
b) De Remolque (el torpedo es remolcado por un cabo desde un buque).
c) Automóviles (tienen una máquina que les imprime movimiento propio).

II.- Por el método que se utiliza para comunicar el fuego a la carga:

1. Choque torpedos: *Son aquellos cuya inflamación se determina por medios puramente mecánicos, como el contacto del buque sobre la envuelta del torpedo.*
2. Electro torpedo: *Es aquel cuya inflamación se determina por medio de electricidad.*
3. Electro Choque torpedos: *Son aquellos que pueden inflamarse eléctricamente o por el choque* [72].

71.- Santiago Albarracín y Julio Hictce, *Manual para los condestables y los cabos torpedistas de la Armada Argentina*, pp. 111.
72.- Santiago Albarracín y Julio Hictce, Op. Cit., pp. 111-112.

Claramente se nota que entre ese tiempo y el nuestro no sólo han variado los tipos de torpedos, sino también la nomenclatura para identificarlos. El torpedo de botalón y el de remolque no tienen uso en nuestros días; por otro lado, hoy definiríamos como ***minas*** lo que en ese momento del siglo XIX se definía como ***torpedos defensivos***.

En la década de 1860 y 1870 se consideraba que las *minas* eran usadas sólo en tierra y fueron bien conocidas en el Perú; las usaron, por ejemplo, los militares en la defensa de Arequipa durante la revolución de Castilla contra Echenique, cuando el general Vivanco, que apoyaba a Echenique, trató infructuosamente de tomar la ciudad el 1° de diciembre de 1854. En este conflicto Mariano Ignacio Prado luchó a favor de Castilla.

El teniente coronel de artillería Mariano Delgado de la Flor[73], encargado justamente de la colocación de las minas de Arequipa, escribió en 1860 un tratado de artillería, donde también explicaba el uso de las minas:

> *"...se da el nombre de mina, a cualquier trabajo subterráneo que se establece con el objetivo de poner allí una cantidad de pólvora, que al inflamarse destruya y haga volar cuantas obras y objetos se encuentren al alcance de su acción; de aquí resulta, que la defensa producida por las minas, establecidas sistemáticamente, es una de las más formidables que se conocen..."* [74].

En otras latitudes la definición de mina y torpedo era similar a la que usábamos los peruanos en ese entonces. Von Scheliha escribió sobre ellos diferenciándolos claramente:

> *"...Torpedoes occupy the same place in naval warfare as mines in land operations..."* [75].

En la Guerra con Chile de 1879, Prado también pensó usar minas para defender las playas ante un desembarco enemigo, obsérvese su conocimiento sobre la materia en el párrafo de una carta a La Puerta, que transcribimos a continuación:

> *"...La colocación de minas y petardos en las playas accesibles es, como sabe usted, un recurso poderoso a que debemos apelar a todo trance; pero para consultar la rapidez y seguridad de su acción, se necesita de unas maquinistas electro - dinámicas o máquinas eléctricas por inducción ...se necesita igualmente que me manden alambre aislado..."* [76].

Notaremos en las abundantes citas de este libro que los actores de nuestra historia se refieren a torpedos de diferentes tipos muchas veces sólo con la palabra ***torpedo***, haciéndose extensiva la observación a las lanchas torpederas, que también se conocían como ***lanchas torpedo***. Advertimos desde ahora al lector que nosotros usamos muchas veces la misma terminología de la época que estudiamos.

73.- Estuvo activo durante la Guerra con Chile, incluso lo encontramos modificando cañones de a 32 libras en noviembre de 1880 (A. G. N. *Ministerio de Guerra y Marina. Libro Copiador de correspondencia con oficinas de su dependencia y otras autoridades, 1879-1880, H-4-502*, p. "R" (v), oficio al Secretario de Fomento del 5 de noviembre de 1880.

74.- Mariano Delgado de la Flor, *Apuntes Sobre Artillería*, pp. 225-226.

75.- Von Scheliha, Op. Cit., p. 219.

76.- Denegri, Op. Cit., pp. 254-255. Carta del 29 de junio de 1879.

2.- *Las torpederas "San Lorenzo" y "Scott": primeros intentos de inclinar el balance del poder naval.*

El 2 de junio de 1879, cuando el general Prado estaba en Iquique organizando las fuerzas existentes en esa plaza, escribió una carta al general La Puerta cuyo primer párrafo tenía un encargo especial:

> *"...Esta carta será puesta en manos de Ud. por el Ingeniero don Felipe Arancibia a quien mando exprofesamente para que sea el conductor del torpedo. Puede traerlo el "Oroya" si está en buenas condiciones, viniéndose directamente a Pisagua, tomando todas las precauciones que consulten su seguridad..."* [77].

Vemos que el ingeniero Felipe Arancibia, el mismo que colaboró con Prado para artillar el Callao en 1866, se encontraba junto al Presidente en la Campaña del Sur[78]. Nótese la importancia que se le da al asunto, el ingeniero Arancibia, un viejo conocido del Presidente y veterano en asuntos de defensa, fue comisionado para entrevistarse directamente con el Vicepresidente llevando además una orden precisa: conducir un torpedo desde el Callao hasta Pisagua a bordo del *Oroya*.

¿Qué torpedo debía traer el *Oroya* desde el Callao?, ¿Porqué era tan importante la comisión como para que viaje el ingeniero Felipe Arancibia?. Prado había tomado sus precauciones, se trataba de la primera lancha torpedera de la Campaña Naval en la Guerra con Chile.

a) La lancha torpedera *San Lorenzo* o *Harris*.

Entre los múltiples esfuerzos que hizo el general Mariano Ignacio Prado para conseguir buques de guerra para la Armada Peruana tenemos la adquisición de una embarcación poco conocida, la lancha torpedera *San Lorenzo,* también conocida en esa época como lancha torpedera *Harris.*

En fecha aún no determinada pero anterior al zarpe de la Escuadra el 16 de mayo de 1879, cuando el Presidente salió con rumbo a Arica para ponerse al mando de las tropas que se reunían cerca de Tacna, Prado celebró un contrato verbal con el coronel Josias Harris para que éste prepare un pequeño vapor como lancha torpedera[79], debiéndola llevar a Arica una vez que estuviese lista. El contrato también contempló la fabricación de un torpedo eléctrico de botalón para la lancha y la preparación de 30 *torpedos mecánicos* [80].

77.- Denegri, Op. Cit., p. 231. Carta del 2 de junio de 1879.

78.- El historiador chileno Vicuña Mackenna cita al diario santiaguino *Los Tiempos* publicado el 12 de marzo de 1879 donde se afirma que Arancibia estaba en camino a Iquique para fortificar el puerto con artillería de grueso calibre. (Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de la Campaña de Tarapacá*, T.1, p. 494).

79.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Secretario General del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 10 de agosto de 1879. Según el Secretario de Prado nunca se firmó un contrato llegándose sólo a un acuerdo verbal.

80.- A. H. de M. Oficio del coronel Josias Harris al Comandante General de la Marina del 28 de mayo de 1879. Al decir *torpedos mecánicos* debe referirse a torpedos defensivos (minas) cuyo sistema de ignición es mecánico.

El coronel Josias Harris vivía en una casa en la isla San Lorenzo y era propietario de una factoría ubicada en esa isla la cual tenía una fundición, carpintería, una pequeña maestranza y una lancha a vapor llamada *San Lorenzo* la que fue seleccionada para convertirse en torpedera.

El monto pactado entre el gobierno y Harris para acondicionar la lancha a vapor *San Lorenzo* como torpedera fue de 6,000 soles de plata[81], habiéndose entregado a Harris 2,000 soles de plata como adelanto antes del zarpe de los buques el 16 de mayo de 1879. Cada uno de los 30 torpedos mecánicos que solicitó el gobierno a Harris tenía un precio de 60 soles de plata y, al parecer, estuvieron próximos a ser entregados a fines de mayo pues el fabricante elevó un pedido de pólvora al gobierno para que *"...estén listos..."* [82].

Según aseguró el coronel Josias Harris en un documento elevado el 28 de mayo de 1879 al capitán de navío José Elcobarrutia, recientemente nombrado Director de Marina[83], el Presidente Prado dejó ordenado antes de salir para el Sur que el señor Samuel Cock[84] junto al señor Donald[85], (un conocido armador del Callao), determinen el estado de la maquinaria y el casco de la *San Lorenzo*. Según anotó Harris en el documento que mencionamos, se podía dar inicio a la inspección pues la lancha estaba acondicionada y lista para ser usada con *"...un torpedo eléctrico..."* [86] de su fabricación.

El 30 de mayo el Comandante General de la Marina, contralmirante Antonio de la Haza[87], informó al Director de Marina que no tenía conocimiento de los trabajos que estaba haciendo Harris pero, por órdenes superiores, le habían entregado cinco toneladas de carbón y tres quintales de pólvora; de la Haza anotó también que llamaría a Harris para pedirle que explique los trabajos que venía realizando. El expediente fue elevado al Ministro de Guerra quien ordenó se nombre un jefe para que inspeccione la lancha y torpedos de Harris e *"...informe sobre los trabajos que tiene hechos..."* [88]. El mismo día, el Comandante General de la Marina ordenó al Comandante de la 2ª División Naval que disponga que el capitán de navío Nicolás Portal, entonces Comandante de la corbeta *Unión*, verifique las obras de Harris.

81.- El contrato especifica el monto en *soles de plata* y no en *soles billete*. El billete tenía una fuerte depreciación en ese tiempo como producto de la grave crisis económica que atravesó el país desde 1875.

82.- A. H. de M. Oficio de Harris al Comandante General de Marina del 28 de mayo de 1879.

83.- El 4 de febrero el Congreso de la República dictó una ley creando, dentro del Ministerio de Guerra y Marina, la Dirección de Marina. El 8 de febrero se nombró Director de Marina al capitán de navío Gregorio Casanova y Subdirector al capitán de fragata Melitón Carbajal.

84.- A. H. de M. *Libro Copiador de correspondencia de la Mayoría de Órdenes con la Comandancia General de Marina, años 1878-1879, N° C2-44*, nota 720, p. 314. Oficio al Comandante General del 5 de mayo de 1879. Cock era Inspector de Buques de la Armada y dueño de una factoría. En marzo de 1880 seguía como Superintendente de Máquinas hasta que fue reemplazado el 17 de ese mes por el ingeniero Francisco Robles.

85.- Debe tratarse de Gilbert McDonald, quien aparece como Constructor Naval al servicio de la Marina en 1878 (Melitón Carvajal, "La República 1870 a 1876", en *Historia Marítima del Perú*, Tomo IX, V.2, p.744). En 1880 Gilberto Mac Donald era Constructor Naval del Arsenal (A. H. de M. *Libro Copiador de informes de la Comandancia General de Marina al Ministro de Guerra y Marina (1879) y al Secretario de Marina (1880), años 1879-1880, N° B1-b7*, p. 333)

86.- A. H. de M. Oficio de Harris al Comandante General de Marina del 28 de mayo de 1879.

87.- Antonio de la Haza (Paita 1842 - Lima 1891) Guardiamarina en 1840, luchó en la guerra contra Bolivia de 1841. Era el segundo oficial en antigüedad en la Marina al estallar la Guerra con Chile y ocupaba el cargo de Comandante General de la Marina, el oficial naval más caracterizado era el contralmirante Lizardo Montero que estaba en Arica. Tras dejar el cargo en diciembre de 1879 quedó sin colocación pero en 1880 asistió a todos los combates del Callao.

88.- A. H. de M. Nota del Ministro de Guerra de fecha 2 de junio de 1879.

El 3 de junio de 1879 el Comandante de la *Unión* se embarcó en *"...la lancha a vapor San Lorenzo preparada por el Sr. Harris para el servicio de torpedos..."* [89] y la describió en los siguientes términos:

> *"...Tiene dos toldillas convexas de fierro de 3/16 pulgadas, una a proa y otra sobre la máquina, con el objeto de proteger a los tripulantes de la embarcación de los tiros de rifle del enemigo, estas toldillas si bien protegen a la gente contra las balas, no son suficientes para proteger la embarcación de ser inundada y echada a pique por las aguas arrojadas por alto a causa de la explosión de un torpedo de 100 libras que hubiera colocado la misma lancha. A más de esto, el botalón para asegurar el torpedo corre precisamente de popa a proa, lo que es un gran inconveniente, por que si se ha de colocar este torpedo a un buque que se supone lo ve venir y naturalmente lo ataca por cuantos medios tiene a su alcance para evitar su aproximación, no le queda otra cosa que hacer al capitán del torpedo que lanzarse a toda velocidad sobre el costado del enemigo. Una vez que haya chocado, para la máquina y da atrás, pero esta operación sabemos que no se puede practicar instantáneamente, por consiguiente la viada de la lancha la habrá acercado tanto al costado del buque que sería dañada por su mismo torpedo a la par que el buque enemigo y aún en caso de salvar de esa explosión, sería inundada y echada a pique por la columna de agua arrojada por la explosión, o por lo menos apagados los fuegos de su caldera quedando inutilizada para andar y en poder del enemigo.*
>
> *Si se hubiere preparado la lancha bajo el sistema del capitán Hood de la armada inglesa podría llevar dos torpedos sin riesgo alguno de ser inundada y los botalones van brazeados formando un ángulo de 50 a 60 grados con la quilla, y en esta disposición lanzada la embarcación a toda fuerza sobre el costado del enemigo, en lugar de aproximarse más después del choque, este mismo efecto la aleja; tiene además la ventaja de que las aguas que caigan sobre la embarcación son en su mayoría arrojadas al mar, mientras tanto que en la lancha del señor Harris caerán dentro, contribuyendo a sumergirla..."* [90].

En el contenido de los párrafos transcritos anteriormente se nota el alto conocimiento profesional del comandante Portal, este oficial no sólo encontró que la *San Lorenzo* tenía mal diseñada la posición del botalón para colocar el torpedo sino que anotó la manera en que se consideraba correcto el uso del torpedo de botalón de acuerdo a lo experimentado en la Marina Británica, la más importante de la época.

Además, el comandante de la *Unión* probó la lancha navegando del Callao a la Caleta de Presos de la isla San Lorenzo. Durante el viaje de ida, y teniendo la caldera de la lancha una presión de 40 libras, se midió la distancia recorrida en media hora con una corredera de patente de Massey, obteniéndose un andar de 5.2 nudos. Una vez en la isla San Lorenzo, el comandante Portal reconoció los barriles que tenía Harris para la construcción de torpedos y luego emprendió el regreso al puerto del Callao en la lancha *San Lorenzo*. Portal anotó que en la navegación de retorno la lancha dio una velocidad de 5.4 nudos a 45 libras de presión de la caldera.

89.- A.H. de M. Oficio del Comandante de la Corbeta *Unión* al Comandante General de Marina del 3 de junio de 1879.
90.- Ibídem..

Considerando el poco andar de la lancha *San Lorenzo*, el comandante Portal opinó que no era aparente para alcanzar un buque enemigo en marcha, *"...a no ser que lo encuentre fondeado y descuidado..."* [91], situación poco probable en una guerra. Además, la *San Lorenzo* tenía el grave inconveniente de ir *"...dando aviso de su llegada con la bulla que hace el vapor usado en el cilindro que escapa por la chimenea..."* [92], atribuyendo el problema a que su maquinaria era de alta presión, recomendando que las máquinas de las torpederas debían ser de baja presión y su andar de más de 12 nudos.

Con respecto al torpedo eléctrico, Portal lo describió como: *"...un cono de fierro en plancha delgada, cargado con dinamita, al que se le comunica el fuego por una batería eléctrica..."*[93], con una capacidad de 27 libras de dinamita. Los torpedos fijos que el comandante Portal encontró en la isla San Lorenzo eran de diversas formas, *"...hechos de planchas de zinc de diferentes tamaños;* [Harris] *tiene además varios barriles de roble con zunchos de fierro en forma de conos truncados que pueden contener unos 100 y otros 150 libras de pólvora, pues son unos barriles que pueden contener 25 galones de agua..."* [94].

El Ministro de Guerra volvió a escribir al Comandante General el 3 de junio, comunicándole que al día siguiente llegarían al Callao los señores Havich[95] y Federico Scott Moore para probar la lancha de Harris y hacer las recomendaciones necesarias para que sea utilizada como lancha torpedera, disponiendo que se embarque el Inspector de Buques de la Armada, Samuel Cock, para verificar las pruebas [96].

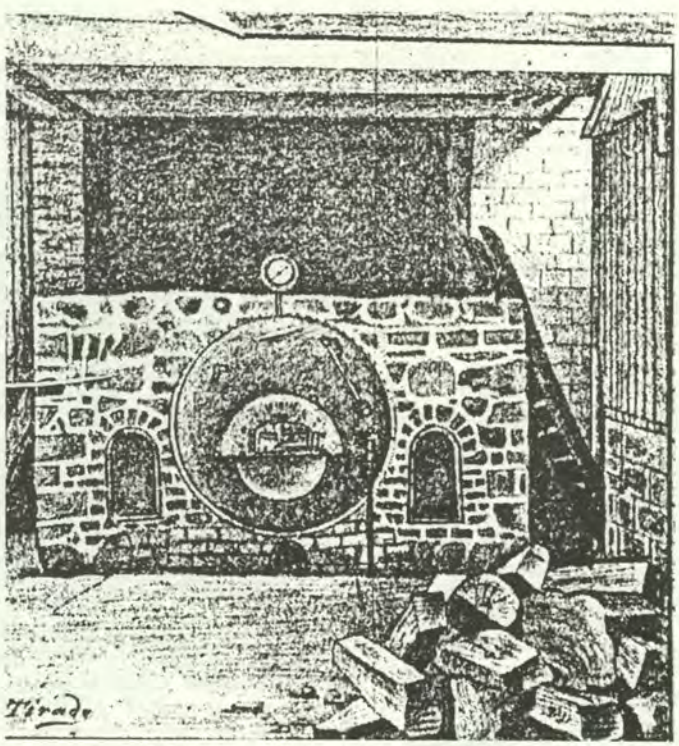
¿Quién era Federico Scott Moore?. Por ahora no presentaremos la investigación de su identidad, que será tratada en el siguiente capítulo.

En cumplimiento a lo dispuesto por el general Mendiburu, el contralmirante de la Haza ordenó el 4 de junio al Mayor de Órdenes que se disponga la presencia del ingeniero Cock en las pruebas que se realizarían en la lancha de Harris. Según indicó el Mayor de Órdenes en su informe presentado el 9 de junio, como hasta el día 5 no se presentaban Habich y Scott Moore, el Comandante General de la Marina dispuso que el Ingeniero Cock haga las pruebas a la *San Lorenzo*. Este ingeniero elevó su informe anotando que navegó en la lancha desde el *Atahualpa* hasta la caleta del dique en la isla San Lorenzo, tomándole 35 minutos dicho recorrido. En su trayecto de regreso, usando esta vez una corredera patente, se calculó la velocidad de la *San Lorenzo* en casi 6 nudos. Una tercera prueba consideró el recorrido de una distancia de 1900 yardas desde la cañonera *Pilcomayo* hasta un blanco no especificado, alcanzando una velocidad de 6 nudos, levantando la caldera una presión promedio de 52 libras. Con respecto a la máquina, Cock dijo en su informe que era fuerte y estaba en buen estado pero, al igual que la caldera, ambas eran usadas, aunque no notaba ningún defecto en ellas, llegando incluso a dar 65 libras de presión. Sobre el estado de la lancha, Cock notó

91.- Ibídem.
92.- Ibídem.
93.- Ibídem
94.- Ibídem
95.- El polaco Eduardo Juan de Habich participó como oficial del ejército ruso durante la guerra de Crimea en 1845, luego se dirigió a París a estudiar ingeniería. Fue contratado en 1869 para dirigir trabajos de ingeniería en Tacna, Moquegua y Tarapacá, zona que estudió entre ese año y 1872. En 1879 se desempeñó como Presidente del Cuerpo Militar de Ingenieros y, entre otras obras, vio los trabajos de fortificación del Callao. Fue uno de los ingenieros extranjeros que más contribuyó al engrandecimiento del Perú en el siglo pasado. Murió en Lima en 1909, tras 40 años de haber trabajado en nuestro país.
96.- A.H. de M. Oficio del Ministro de Guerra al Comandante General de Marina del 3 de junio de 1879.

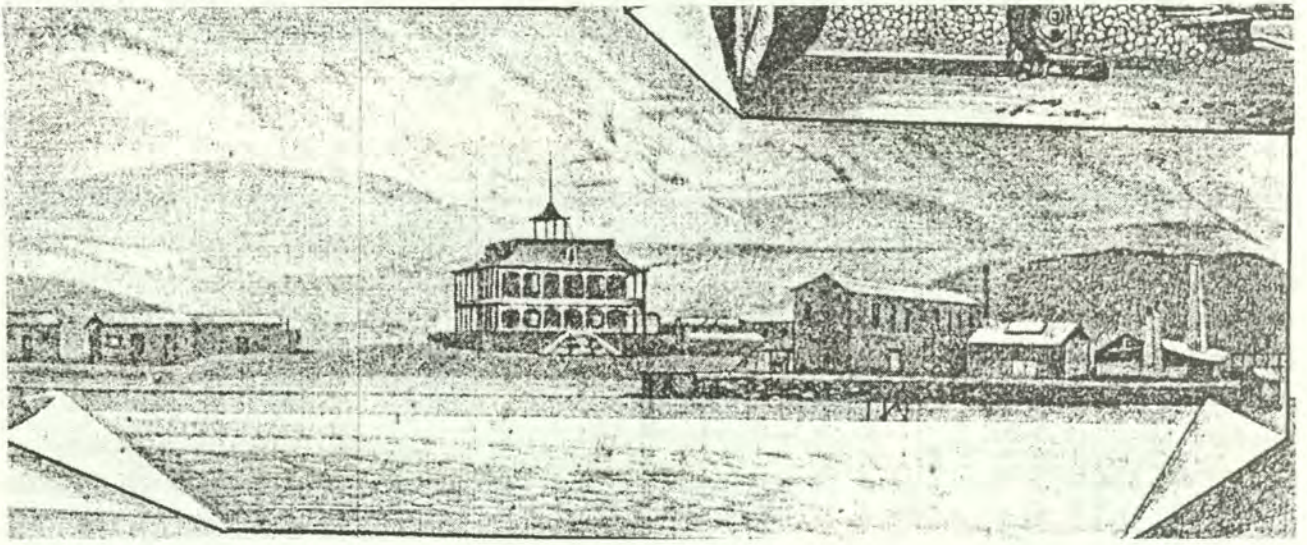
que hacía agua por el codaste por lo que estaba tapado con cemento, pero que en general estaba en buenas condiciones. En virtud a las pruebas, Cock opinó que la lancha no era aparente como para servir de lancha torpedera por su poco andar y el ruido que producía[97], coincidiendo con la opinión del comandante Portal.

Pero sabemos que Scott Moore y el ingeniero Habich sí lograron embarcarse el 5 de junio. Scott Moore presentó su informe directamente al Ministro de Guerra y Marina, allí afirmó que el día 5 se había embarcado en la *San Lorenzo* con su propietario y el ingeniero Habich, entonces *Presidente de la Junta Central de Ingenieros*. Gracias a este documento podemos conocer algo más sobre la lancha *San Lorenzo*: la máquina era de *"...dobles cilindros verticales, alta presión y semidiámetro por 6 pulgadas* (ilegible) *con pistón metálico, en buena condición y orden..."* [98], sus bombas también en buen estado y su caldera tubular de 24 X 2 ½ pulgadas podía soportar hasta 80 libras de presión constante. En la prueba en la mar que realizó Scott Moore se navegó a la isla San Lorenzo como en los casos anteriores, alcanzando la lancha una velocidad de 6 ½ nudos a 43 libras de presión, obteniéndose el mismo resultado de regreso. Como todas las personas que probaron la lancha, Scott Moore opinó no serviría para atacar buques en mar abierto pues no tenía la suficiente fuerza y velocidad, pero dijo que no contando el gobierno con una torpedera, haciendo algunas alteraciones la *San Lorenzo* podía ser de mucha utilidad.

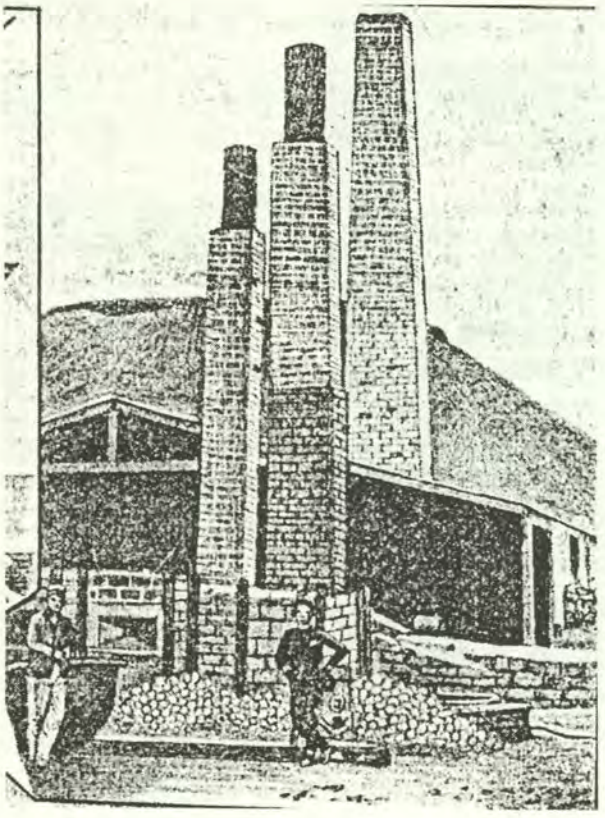


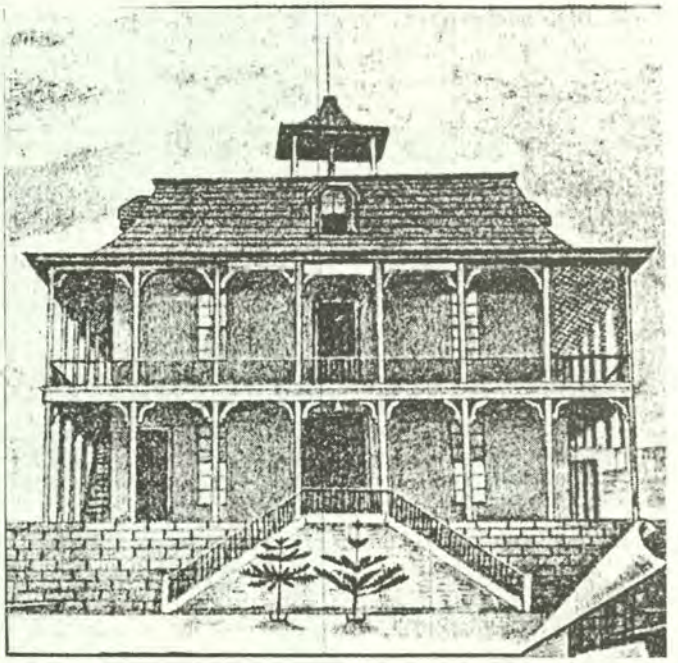
Caldero de la factoría del coronel Josias Harris en la Caleta *El Paraíso* de la Isla San Lorenzo.
(*El Perú Ilustrado* - enero de 1891).

97.- A. H. de M. Oficio de Samuel Cock al Comandante General de Marina, sin fecha.
98.- A. H. de M. Informe del Ingeniero Mecánico Federico Scott Moore al Ministro de Marina, fechado en el Hotel Maury de Lima el 9 de junio de 1879.



Vista panorámica de la casa y factoría del coronel Josias Harris en la Caleta *El Paraíso* de la Isla San Lorenzo.
(*El Perú Ilustrado* - enero de 1891).





Factoría y casa del coronel Josias Harris en la Caleta *El Paraíso* de la Isla San Lorenzo.
(*El Perú Ilustrado* - enero de 1891).

Como hemos visto, Prado tenía esperanzas de contar rápidamente con una lancha torpedera ya que conocía su utilidad como arma para hundir algún buque bloqueador en cualquiera de los puertos del Sur. Indudablemente que la carta del 2 de junio dirigida a La Puerta debe considerarse como una medida de presión de parte del Presidente para que se le envíe la *San Lorenzo* a Arica. Esto explica la decisión que la lancha torpedera se prepare a ser embarcada en el transporte *Oroya* y remitirla a Arica en su viaje programado para el 17 de junio de 1879 (el buque zarpó el 19 de junio[99]); lamentablemente la embarcación no pudo ser izada a bordo por falta de medios y el Comandante General debió informar al Ministro de Guerra y Marina que sólo el torpedo eléctrico de Harris, *"... se embarcó en el vapor "Oroya" a cargo del señor Moor Scott, según me ha indicado Mr. Harris..."* [100].

El *Oroya* llegó al puerto de Arica a las 10:00 del 22 de junio. De acuerdo a lo que manifestó el Comandante de este transporte, el día 25 recibió la orden de Prado de dirigirse a Pisagua a desembarcar torpedos[101]. ¿A qué torpedos se refería el comandante del *Oroya*?. Es probable que en Arica se hubiesen preparado algunos torpedos defensivos. Probablemente a uno de estos torpedos se refería Prado en la carta que remitió al general Buendía el 1° de julio de 1879 *"...El torpedo que les ha ido será muy conveniente prepararlo y utilizarlo sin excusar medio, guardando sí el mayor secreto, porque de él depende su éxito. Arancibia debe tomar muchísimo empeño en eso para asegurar su aplicación..."* [102].

Al no poderse embarcar la lancha torpedera *San Lorenzo* en el transporte *Oroya*, el 5 de julio el Comandante General dio parte al Ministro de Guerra y Marina que se había dispuesto el embarque en el *Chalaco* de 14 *torpedos peruanos* (minas) hechos por Eulogio Delgado con las respectivas instrucciones para su carga, arreglo y fondeo; tres torpedos Lay entregados por la Casa Grace y *"...un bote a vapor Harris..."* [1]. Así, la lancha *San Lorenzo* pudo partir del Callao recién a las 10:00 del 6 de julio de 1879, desmontándose previamente su maquinaria y caldera[2]. El transporte *Chalaco* llegó a Arica el 8 de julio acompañado por el *Huáscar*, llevando la lancha que seguramente Prado esperaba con ansiedad.

El Director de la Guerra se debió llevar una tremenda desilusión al recibir la lancha torpedera *San Lorenzo* en Arica, allí se dio cuenta que las condiciones de esta vieja embarcación no eran aparentes para la aplicación de torpedos. Esto ya lo habían advertido los oficiales de la Marina: el capitán de navío Nicolás Portal y el Comandante General habían opinado que la lancha no era aparente para estos menesteres, pero no se les hizo caso, gastándose dinero y esfuerzo en una operación inútil. Con pleno conocimiento de las verdaderas posibilidades de la *San Lorenzo*, el Presidente escribió al general La Puerta el 15 de julio diciendo *"...El bote de Harris que me han mandado ha venido sin el torpedo, y no es esto lo que se convino. Además es un cascarón viejo que hay necesidad casi de rehacer por completo si se quiere utilizar. Por otra parte advierto a usted que a Harris se le dieron (S/. 2,000) dos mil soles plata y que el trato fue que viniera él personalmente..."* [3]. En la

---

99.- A. H. de M. (Guerra con Chile - 1879). Informe titulado *2° viaje al Sur del vapor transporte "Oroya"*, del 14 de julio de 1879.
100.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra del 31 de julio de 1879. El documento señala al Sr. Moor Scott como responsable del traslado.
101.- A. H. de M., *2° viaje al Sur del vapor transporte "Oroya"*, fechado el 14 de julio de 1879.
102.- Milla, Op. Cit., p. 95. Carta de Prado a Buendía del 1 de julio de 1879.
103.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra del 5 de julio de 1879.
104.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra del 10 de agosto de 1879.
105.- Denegri, Op. Cit., p. 282. Carta del 15 de julio de 1879.

misma carta, Prado prácticamente llamó la atención a su Vicepresidente, recomendándole que cuando envíe alguna embarcación se asegure que se encuentre en buenas condiciones ya que en Arica, y en general en los puertos del Sur, no habían medios para hacer reparaciones navales.

La mala condición de la *San* Lorenzo fue rápidamente comunicada por el gobierno al Comandante General de la Marina pidiéndole cuentas sobre el asunto. El contralmirante de la Haza respondió al Ministro de Guerra sin pérdida de tiempo con un oficio fechado el 31 de julio, dando parte de haberse enterado que *"... Su Excelencia el Presidente Director de la Guerra se ha convencido de la inutilidad del bote de Mr. Harris, así como de haber faltado este individuo a lo estipulado en su contrata con no marchar al puerto de Arica..."* [106]. Pero poco podía hacer el Comandante General toda vez que el embarque al Sur de esta lancha se realizó pese a sus recomendaciones en contra. Lógicamente, el contralmirante de la Haza informó que el torpedo había viajado en el *Oroya* en junio a cargo del Sr. Scott More y que la Marina nada tenía que ver con eso pues el asunto había corrido por orden directa del Ministerio de Guerra y Marina.

Por su parte, el Secretario General del Presidente escribió desde Arica al general Mendiburu diciéndole que la lancha *San Lorenzo* era *"...una vieja embarcación remendada hasta con tablas de cajones de vino...."* [107], acusando a Harris de quererse burlar del gobierno pues se estaba gastando en Arica más de lo que valía la lancha y que ni siquiera el torpedo había llegado. Finalizaba el Secretario pidiendo al general Mendiburu que se remita el torpedo que faltaba.

El mismo día 5 de agosto, pero de manera reservada, Prado escribió al general Mendiburu tocando diplomáticamente el tema de la *San Lorenzo*: *"...aunque llegó toda averiada se ve forma de componerla, pero no ha venido el torpedo correspondiente, y creo menester que me lo envíen..."* [108].

También en otra misiva particular aunque con tono más enérgico, Prado insistió en el tema de la lancha *San Lorenzo* y el torpedo faltante el 6 de agosto, cuando escribió a La Puerta diciéndole:

> *"...La lancha comprada a Harris es una porquería, con la que nos ha hecho un verdadero engaño. Es una lancha vieja, carcomida y que ha llegado muy maltratada y sumida en dos partes. Hay que hacer un fuerte gasto para ponerla en estado de que pueda servir medianamente. Pero esa lancha ha venido sin el torpedo con que fue contratada; es menester que lo manden para utilizarlo de algún modo por acá..."* [109].

Pocos días después la lancha fue abandonada en la playa y como el contralmirante de la Haza insistió en que el torpedo Harris fue remitido a Pisagua por Scott Moore, el Secretario de Prado comunicó al Ministro de Guerra y Marina que el Comandante General se

106.- A. H. de M. Oficio del Comandante General al Ministro de Guerra del 31 de julio de 1879.
107.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Secretario General del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 5 de agosto de 1879.
108.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 5 de agosto de 1879.
109.- Denegri, Op. Cit., p. 301. Carta del 6 de agosto de 1879.

equivocaba, ya que en el *Oroya* sólo llegaron tres torpedos Lay y 16 torpedos peruanos, pero ninguno de ellos era el de Harris pues *"...el individuo Moore Scott tampoco trajo este torpedo, sino otro distinto que él decía manejar. Así, pues, que, en resumen, ni el torpedo ha venido, ni la lancha sirve para cosa alguna, ni a Harris se le debe pagar nada..."* [110]. Creemos que quien en realidad se equivocaba era el Secretario de Prado dado que tanto Harris como el comandante del *Oroya* manifestaron que ese torpedo viajó con Scott Moore, además no fue el *Oroya* el buque que transportó los torpedos Lay y los de Delgado a Arica sino el transporte *Chalaco*.

Un informe del Comandante General de la Marina al Secretario de Guerra de abril de 1880, señala otra información de interés que se relaciona con el destino final y con la poca apariencia para llevar torpedos de la *San Lorenzo*. Las deficiencias eran tan notorias en la embarcación que *"... al recibirse en el puerto de Arica quedó colocada en el muelle para hacer algunas reparaciones en su casco y máquina sin que se hubiese hecho uso de ella, ni aún puesto la caldera que con tal fin condujo el vapor "Oroya"..."* [111]. Con lo que se da a entender que hasta abril de 1880 esta lancha seguía depositada en el muelle de Arica sin darle uso.

¿Qué pasó después con la lancha *San Lorenzo*? Lamentablemente la información que poseemos no es muy clara con respecto a su paradero final. Creemos que quedó abandonada hasta que Arica cayó en mano de los chilenos tras heroica resistencia el 7 de junio de 1880.

110.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Secretario General del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 10 de agosto de 1879.

111.- A. H. de M. Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 27 de abril de 1880.

b) La lancha torpedera *Scott*.

El 15 de agosto de 1879 los buques chilenos *Blanco Encalada*, *Magallanes* e *Itata* navegaban con rumbo Norte entre Iquique y la caleta peruana de Mejillones cuando avistaron una pequeña lancha que trataba de ganar la costa. El *Itata*, que estaba más próximo a tierra, la detuvo con un tiro de cañón y luego la capturó. Los chilenos determinaron que se trataba de una lancha torpedera peruana y que la comandaba un británico llamado William A. Scott.

¿Quién era William A. Scott y cómo consiguió tripular una lancha torpedera peruana?, ¿Tiene William A. Scott alguna relación con el ingeniero Federico Scott Moore que inspeccionó la lancha *San Lorenzo*?. A continuación trataremos de reconstruir la historia de la lancha torpedera capturada cerca de la caleta peruana de Mejillones y que nosotros denominamos *lancha torpedera Scott,* así como de revelar la verdadera identidad del torpedista William A. Scott.

Lo primero que puede sorprender al lector es que un extranjero esté a cargo de una torpedera peruana. Pero no era una novedad la presencia de extranjeros que solicitaban al gobierno una cantidad de dinero para hundir a los buques enemigos. Como ejemplo citaremos el caso del aventurero Gastón Renault; este individuo fue presentado por D. y M. Lanfranco al general La Puerta, quien a su vez, el 4 de julio, presentó ante el Consejo de Ministros la propuesta de Renault para hundir un blindado enemigo a un precio de 45,000 libras esterlinas o la mitad si lograba inutilizarlo por 6 meses. En la sesión de ministros se acordó autorizar al ministro de Guerra y Marina para que perfeccione un documento con Renault[112]. Rápidamente viajaron Lanfranco y Renault al puerto de Arica, donde Lanfranco se entrevistó con Prado el 10 de julio[113], causándole una malísima impresión al Presidente, cosa que comentó a La Puerta en los siguientes términos: *"....he comprendido que había el propósito de sacarme algún dinero, pero, como debe usted suponer, me he puesto en guardia para este golpe..."* [114].

En la carta de Prado a La Puerta del 4 de junio, cuando le pedía con urgencia que lleven torpedos a Pisagua en el *Oroya,* el Presidente le comentó también que se le había presentado un señor Scott *"...de nacionalidad inglesa, ofreciendo destruir los blindados chilenos..."* [115], diciéndole también que este individuo pedía una suma razonable por cada buque enemigo hundido, con la ventaja que cobraría sólo tras haber cumplido su cometido y que para ello se podrían usar los servicios del Banco de Canevaro. Por ese motivo Prado insistió la carta en recomendar a Scott ante el Vicepresidente:

> *"...para que se sirva prestarle su atención acogiendo favorablemente su propuesta... Le advierto que por mi parte le he ofrecido que si realiza su proyecto, a más del depósito convenido le acordaré otra gratificación. Desde que no se nos exige adelanto alguno, no debemos desdeñar su propuesta, y con tanta más razón por cuanto este es casi el*

112.- Luna, Op. Cit., p. 55.
113.- Denegri, Op. Cit., p. 267. Carta del 10 de julio de 1879.
114.- Denegri, Op. Cit. p. 287. Carta del 23 de julio de 1879. Denegri también notó un tono sarcástico en la apreciación de Prado con respecto a Gastón Renault.
115.- Denegri, Op. Cit., p. 234. Carta del 4 de junio de 1879.

único medio de equilibrar nuestras fuerzas marítimas a las muy superiores del enemigo, que hoy tiene seis buques de guerra, incluso los blindados, y ocho transportes... " [116].

El tenor de esta carta nos hace ver que el Sr. Scott se había presentado a Prado antes del 4 de junio y que se dirigía a hablar con La Puerta para arreglar el asunto de su contrato con el Estado, lamentablemente en esta carta Prado no escribió el nombre de pila de Scott.

En cuanto al personaje llamado por los chilenos William A. Scott, durante el interrogatorio al que fue sometido dijo ser un súbdito británico de 41 años, casado, mecánico de profesión y que había trabajado en la fábrica de torpedos de Mathison en Londres donde aprendió el uso de *"...toda clase de torpedos..."* [117]. William A. Scott también declaró que había hablado con Prado y que después de la entrevista *"...el mismo día convinieron en Arica saliese para Pisagua; pero habiéndole el declarante demostrado que no tenía los útiles ni los ingredientes necesarios, le mandó a Lima con un señor Arancibia para procurárselos..."* [118].

Curiosamente ambos personajes de apellido Scott, el que menciona Prado en sus cartas y el que capturaron los chilenos, tienen tres elementos en común: 1) la nacionalidad inglesa, 2) que lograron entrevistarse con el Presidente en Arica y 3) como producto de la conversación fueron enviados a Lima.

¿A qué se dedicó el Sr. Scott que Prado envió a la capital? Vimos al hablar de la lancha torpedera del señor Harris que el ingeniero Federico Scott Moore se presentó junto al ingeniero Habich el 5 de junio de 1879 para inspeccionar la *San Lorenzo*. En el informe de su inspección, Scott Moore confirmó el encargo presidencial pues dijo: *"...fui nombrado por su excelencia el general Prado para inspeccionar esta lancha..."* [119]. Los elementos de coincidencia, como las fechas en que suceden los hechos y la indicación de estar comisionado por el Presidente, nos permiten creer que el Scott que Prado menciona en su carta del 4 de junio es el mismo Scott que se presentó en el Callao para inspeccionar la lancha *San Lorenzo* el día 5. La lancha que Harris había preparado debía entonces ser el elemento que Scott buscaba para hundir un blindado enemigo.

De acuerdo al informe del Comandante General de la Marina sabemos que el 17 de junio de 1879 zarpó del Callao a bordo del *Oroya* el Sr. Scott Moore con rumbo a Arica transportando el torpedo eléctrico de Harris y que finalmente lo dejó en Pisagua[120], dato que vuelve a confirmar el Comandante General llamándolo recurrentemente el *"...Ingeniero Scott y More..."* [121] y, en otra oportunidad, menciona su nombre completo como *"...Federico Scott More..."* [122], mientras que el comandante del *Oroya* lo llama *"...Mr. Scott More..."* [123].

116.- Ibídem.
117.- Ahumada, Op. Cit., T.5, pp. 25-31.
118.- Ahumada, Op. Cit., T.5, p. 30.
119.- A. H. de M. Informe del Ingeniero Mecánico Federico Scott Moore al Ministro de Marina, fechado en el Hotel Maury de Lima el 9 de junio de 1879.
120.- A.H. de M. Oficio del Comandante General al Ministro de Guerra y Marina del 31 de julio de 1879.
121.- A.H. de M. Oficio del Comandante General al Ministro de Guerra y Marina del 10 de agosto de 1879, igualmente en los del 1° y 7 de setiembre al mismo destinatario.
122.- A.H. de M. Oficio del Comandante General al Ministro de Guerra y Marina del 10 de setiembre de 1879.
123.- A.H. de M. Oficio del Comandante General al Ministro de Guerra y Marina del 3 de setiembre de 1879. Allí se incluye un oficio del comandante Toribio Raygada de esa misma fecha donde nombra a Mr. Scott More.

Un detalle más. El informe de Federico Scott Moore que se encuentra depositado en el Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú está redactado en idioma inglés, lo que nos lleva a pensar que no sabía hablar castellano. El documento tiene la firma de *Frd. Scott Moore* lo que hace incuestionable su nombre.

El compilador escritor chileno Pascual Ahumada transcribió en su obra *Recopilación de Documentos Oficiales,* un documento encontrado a bordo de la lancha torpedera capturada por los buques chilenos que está firmado por el Ministro de Hacienda, Sr. José R. de Izcue; allí se daba cuenta de la *Propuesta Para Volar Los Blindados* hecha por William A. Scott, la misma que fue presentada por el Ingeniero del Estado Felipe Arancibia al gobierno peruano donde, por hundir a los buques chilenos *"...el indicado Scott sólo pide una recompensa de 10,000 libras..."* [124]. Basándose en la propuesta de Scott, el Estado se comprometió a pagar sólo si Scott cumplía su cometido en un plazo de dos meses desde su salida del Callao, versión que coincide con lo mencionado por Prado en su carta a La Puerta el 4 de junio, en el sentido de ser muy conveniente la propuesta de Scott. El documento publicado por Ahumada también contiene la orden para que se pida a la Casa Grace Brothers & C° que proporcione a Scott las planchas y tubos que necesitaba por un valor no mayor de 500 soles, (suponemos que para armar un torpedo de botalón), todo por cuenta del Estado, así como que Arancibia contrate un operario para que ayude a Scott.

Un documento dirigido al Mayor de Órdenes por el Comandante General el 1° de setiembre puede ser la clave de la identidad de Scott, allí el contralmirante de la Haza manifestó su preocupación por el paradero del torpedo construido por Harris y que supuestamente llevó Scott Moore del Callao a Pisagua, pues quería *"...esclarecer este hecho con motivo de haber sido apresado ese individuo posteriormente por los buques enemigos ..."* [125]. Por este documento se entiende que para el Comandante General la persona capturada por los chilenos era Federico Scott Moore. A raíz de este testimonio y por todas las coincidencias de fechas, funciones, e incluso propósitos, creemos que Federico Scott Moore y William A. Scott son una misma persona, pudiendo haberse dado el caso de una mala interpretación de los chilenos del nombre, o bien que Scott dio un nombre falso durante su interrogatorio.

La confusión causada por la identidad del nombre de Scott ha generado problemas a los historiadores e investigadores. Rosendo Melo[126], por ejemplo, escribió en su *Historia de la Marina del Perú* que la empresa Scott More y Grace envió torpedos abordo del *Oroya* en el mes de junio de 1879, (viaje en que los marinos peruanos dicen que se embarcó Mr. Scott Moore); anotando algo similar a lo que dice Melo el historiador Félix Denegri en los comentarios a su artículo *Cartas del General Prado al General La Puerta* [127]. No conocemos la existencia de la empresa Scott, More & Grace; en ese tiempo funcionó sólo la Grace Brothers & C°, por lo que la versión de la existencia de la empresa Scott, More & Grace

124.- Ahumada, Op. Cit., T.5, p. 29-30.

125.- A. H. de M. Oficio del Comandante General al Mayor de Órdenes del 1 de setiembre de 1879.

126.- Rosendo Melo participó en la Guerra con Chile, en 1880 se le ocupó como jefe de la sección de vigías de la isla San Lorenzo. A Rosendo Melo se le debe la obra *Historia de la Marina de Guerra del Perú.*

127.- Rosendo Melo, *Historia de la Marina del Perú,* T. 1, p. 352. El historiador Félix Denegri Luna hace la misma observación que Melo, (Denegri, Op. Cit., p. 281, nota N° 121), sólo que denomina a la empresa de una manera diferente pues coloca una coma entre Scott y More, escribiendo el nombre de la empresa como *SCOTT, MORE Y GRACE,* lo que da a entender que se trata de tres personas diferentes. Melo denomina la empresa como *SCOTT MORE Y GRACE,* lo que se entiende como que Scott More es una sola persona.

debe tratarse de una mala interpretación de la documentación en la que involuntariamente incurrió Melo y que arrastró Denegri.

Pero lo que nos desconcierta es la información que vierte el Presidente Mariano Ignacio Prado en su relación epistolar con el general La Puerta y el general Buendía, allí encontramos que designa a una persona con el nombre de Scott y a otra con el nombre de Moore. La primera mención a Moore, aunque algo ambigua por la difícil transcripción paleográfica, se encuentra en la ya citada carta de Prado a La Puerta del 23 de julio donde, a continuación de su experiencia con el aventurero Gastón Renault, el Presidente dice que: *"... el otro* (ilegible[128]) *Moore parece también una pieza, que está dando en Iquique hartas molestias..."* [129]. La segunda referencia, más clara que la anterior, es del 4 de agosto, cuando Prado escribió una carta al general Buendía que estaba en Iquique, donde se refirió a torpedos y torpedistas: *"...dos aparatos* [torpedos] *deben quedar en Iquique, Scott debe constituirse con uno en Pisagua, y Moore con el otro en Mejillones..."* [130]. ¿Porqué distingue Prado a dos personas distintas, una apellidada Scott y la otra Moore? No encontramos respuesta a esta pregunta.

Dejemos atrás la investigación de la identidad de Scott y sigamos sus actividades cuando regresó al Sur. Habíamos visto que Scott viajó a Lima para hablar con La Puerta por orden de Prado y una vez cumplido el encargo del Presidente, regresó a Arica el 17 de junio a bordo del transporte *Oroya.* Lamentablemente la ausencia de mayor información no nos permite reconstruir completamente su trabajo en los puertos del Sur. Casi nada se sabe de Scott Moore y el torpedo de Harris entre su zarpe del Callao el 17 de junio hasta el 1° de julio de 1879, fecha en que probablemente hay una referencia al trabajo de Scott, pues el Presidente Prado escribió al general Buendía diciéndole: *"...Está bien lo que ha acordado Ud. respecto del bote para torpedos, y ojalá su aplicación dé resultados satisfactorios..."* [131]. Aunque en la carta no se menciona a Scott y el tenor es demasiado escueto como para saber si se trata de una lancha a vapor, se está hablando de una lancha que estaba en Iquique o en Pisagua, puerto que también estaba bajo la jurisdicción militar de Buendía y que podría relacionarse con la suerte de Scott. Lo cierto es que la vaga mención de esta lancha torpedera la hizo Prado antes de que llegue la lancha *San Lorenzo* de Harris y hace pensar en la posibilidad que en Iquique o Pisagua se estuviera tratando de acondicionar una lancha a vapor como torpedera.

Una última pista sobre la identificación de la lancha que tripuló Scott la encontramos a principios de noviembre de 1880. En una fecha cercana al 4 de ese mes el Enviado Extraordinario de Bolivia en el Perú pidió a la Secretaría de Relaciones Exteriores una información con respecto a un contrato firmado con el señor Guillermo Speedie para la adquisición de una lancha a vapor. El Secretario de Relaciones Exteriores elevó el oficio de la Legación de Bolivia a la Secretaría de Guerra y ésta a la Secretaría de Marina para obtener una respuesta.

128.- No conocemos la carta original, sólo la transcripción donde Félix Denegri anota que es ilegible la palabra anterior a *Moore*. ¿Podría ser esta palabra ilegible el apellido *Scott* o la palabra *torpedista*?

129.- Denegri, Op. Cit., p. 287. Carta del 23 de julio de 1879.

130.- Milla, Op. Cit., p. 107-108. Carta de Prado a Buendía del 4 de agosto de 1879.

131.- Milla, Op. Cit., p. 94. Carta de Prado a Buendía del 1 de julio de 1879.

El comandante Villar informó el 4 de noviembre de 1880 a la Secretaría de Guerra que no tenía ningún dato al respecto y a la Secretaría de Relaciones Exteriores le dijo lo mismo y que:

> *"...siendo muy probable que ese contrato se acordara entre el entonces Director de la Guerra y el señor general Daza, General en Jefe del Ejército Boliviano sin haberse dado cuenta de él al gobierno de la capital..."* [132].

Speedie era conocido de Prado, de ello no hay duda pues en una carta dirigida a La Puerta el 3 de agosto anotó:

> *"...Dije a Ud. que de los cuatro torpedos Lay, que están listos en el Callao, se me mandaran dos en el* ***vaporcito de Speedie****. Pensando con más detenimiento, veo que corren riesgo de ser tomados por el enemigo si vienen en ese vaporcito..."* [133].

La información de estos documentos permite deducir que se había comprado una pequeña lancha a vapor en el Sur durante el tiempo en que Prado y Daza estuvieron en Arica. Como la preocupación por el asunto partió de los bolivianos, existe la posibilidad de que la lancha haya sido adquirida por Daza y que por ello no hay nada relacionado al tema en nuestros archivos. Entonces nos queda una pregunta más sin resolver ¿pudo ser ésta la lancha que usó Scott como torpedera?.

Regresemos a Arica en agosto de 1879. El 14 de agosto Scott salió de Pisagua con rumbo a Iquique comandando una lancha torpedera. Pero la suerte no le acompañaría en tan dilatada singladura para una pequeña embarcación; al día siguiente Prado escribió a Buendía diciéndole que *"...cuando menos lo esperábamos nos han venido a sorprender los enemigos con su presencia en esta agua....lo único que me preocupa de un modo serio, es la salida del bote de Scot, por cuya suerte estoy muy cuidadoso..."* [134]. Temor fundado el de Prado pues en efecto los chilenos lograron capturar la lancha torpedera de Scott ese mismo día. Conocida la captura, el 17 de agosto Prado escribió al Vicepresidente La Puerta dándole la triste noticia de que los chilenos *"...tomaron el bote a vapor manejado por Scott, con sus tripulantes. Este bote lo tenía en Pisagua para lo que se ofreciera, sin mi conocimiento se le había ordenado que fuera a Iquique en la noche del 14, y fatalmente aparecieron el 15 los chilenos. Esta contrariedad me ha fastidiado bastante..."* [135]. También Prado escribió al general Buendía: *"...la lancha a vapor que había en Pisagua, ha sido tomada por los enemigos, con Scot y los tripulantes que iban en ella. Este desgraciado incidente se debe a que hacen las cosas sin mi orden, lo cual no puede menos que causar inmensas y trascendentales consecuencias...."* [136]. No hemos averiguado quien dio la orden a Scott de navegar de Pisagua a Iquique.

132.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. "R". Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Relaciones Exteriores del 4 de noviembre de 1880.

133.- Denegri, Op. Cit., p. 299. Carta del 3 de agosto de 1879. No fue este el único negocio que Prado hizo con Guillermo Speedie, el 3 de julio de 1880 el Comandante General presentó al Secretario de Marina un informe sobre el caso del recurso que presentó Pedro Gavio, representante de *"...Guillermo Speedie del comercio de Puno..."*, sobre cuatro *bombas de abisinia completas* que fueron entregadas al transporte *Oroya* de orden del general Prado (A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 302).

134.- Milla, Op. Cit., p. 113. Carta de Prado a Buendía del 9 de julio de 1879.

135.- Denegri, Op. Cit., p. 320. Carta del 17 de agosto de 1879.

136.- Milla, Op. Cit., p. 114. Carta de Prado a Buendía del 9 de julio de 1879.

Según anotaron los chilenos en el *Boletín de la Guerra*[137] el *Blanco Encalada* fue el primer buque que divisó los humos de la torpedera al Sur de Punta Mejillones a media mañana del día 15, y quince minutos después (10:15), emprendieron la caza de esa embarcación[138]. En el parte del comandante del *Blanco Encalada* al General en Jefe del Ejército de Operaciones en el Norte, anotó que capturaron *"...un bote a vapor con coraza de fierro, preparado para aplicar torpedos, teniendo a su bordo cuatro individuos de tripulantes, y todos ellos extranjeros, mandados por las autoridades de Pisagua al puerto de Iquique...."* [139].

Sobre la procedencia de los tripulantes, los chilenos aseguraron más tarde que se trataba de aventureros que *"...habían ofrecido anteriormente sus servicios al Gobierno chileno, y como no fueron aceptados, se dirigieron a Lima ha hacer igual ofrecimiento al Perú que, menos escrupuloso que nosotros, se apresuró a contratarlos, adelantando a Scott una considerable suma de dinero..."* [140]. No hemos podido corroborar esta versión, en la que se nota el esfuerzo por desprestigiar a nuestro gobierno acusándolo de inescrupuloso. Lo cierto es que Shertzer dijo que venía trabajando en el Perú desde 1873, y que había conocido a Scott hacía dos años cuando trabajaba en Chancay y se había contratado a ese individuo para reparar un puente del ferrocarril.

Tras capturar a los tripulantes de la torpedera, los chilenos los interrogaron para determinar sus intenciones y responsabilidades. Más tarde los resultados fueron publicados por la prensa chilena que difundió la noticia. El Ingeniero 1° del *Blanco Encalada*, Manuel Altamirano, fue nombrado por las autoridades chilenas como perito para describir la lancha torpedera, quien lo hizo en los siguientes términos: *"... el casco es de madera con coraza cubierta de fierro, cubriendo todo el bote, que tenía una máquina directa y construida en Londres, fuerza de 8 caballos y su andar de 8 a 9 millas....su máquina está aforrada o resguardada por planchas de fierro de 15 mm de grueso..."*. Con respecto a su uso como lancha torpedera, Altamirano confirmó que estaba preparada para llevar torpedos *"... por las chumaceras de fierro que se encontraban a su costado...."* [141].

Según la investigación sumaria efectuada por los marinos chilenos a bordo del *Blanco Encalada*, la lancha torpedera estaba tripulada por el fogonero jamaiquino Abraham Brown, el timonel griego Cosme Espiro, y el ingeniero norteamericano Juan Schertzer, que hacía de mecánico y que trabajó en el Perú desde 1873 para el ferrocarril perforando túneles en la Oroya, y que luego había sido Superintendente del Ferrocarril de Chancay a Palpa. Los chilenos determinaron también que el ingeniero Scott hacía de jefe de la expedición[142].

137.- Boletín oficial chileno publicado entre abril de 1879 y mayo de 1880, se destinó principalmente para ser repartido entre agentes diplomáticos chilenos acreditados en el extranjero.

138.- *Boletín de la Guerra*, edición del 31 de agosto de 1879, p. 316.

139.- Ahumada, Op. Cit., T.5, p. 27.

140.- *Boletín de la Guerra*, Op. Cit., p. 316.

141.- Ibídem.

142.- En la obra *Guerra del Pacífico* escrita por el historiador Gonzalo Bulnes aparece una nota al pie de página que demuestra que la red de espionaje chileno en Iquique había detectado la actividad de los torpedistas *"...Uno de los agentes más verídicos que nuestro Gobierno tenía a su servicio daba estos datos a mediados de agosto: "Diario de Sotomayor, agosto 12. Hay dos lanchas torpedos en Iquique, son a vapor, de andar de, 4 a 5 millas; están cubiertas con hierro y llevan dos torpedos Harvey en la proa. A cargo de esta lancha está un yanqui Shester y un inglés Scott. A cargo de, la otra está un inglés; es ingeniero del Huáscar llamado Scott - Moore y de un peruano. Tienen granadas a mano..."* (Gonzalo Bulnes, *Guerra del Pacífico*, T. 1. p. 257).

Copia

Blindado Blanco Encalada

Averiguacion Sumario seguida
contra los individuos Guill° A Scott
Juan Shertzer, Cosme Espiro y Abra-
am. Brown acusados como torpedis-
tas contra la Escuadra Chilena

Fiscal
Don Juan Guill° Peña
2° Comandante del
Blanco Encalada

Escribano
Sndo. Mtro
Don Lucio Valenzuela

Iniciado en la mar
el 15 de Agosto de 1879.

Portada de la *Averiguación Sumaria* seguida contra la tripulación de la torpedera *Scott* aborde del blindado chileno *Blanco Encalada.*
(*El Mercurio* del 21 de agosto de 1979).

Los principales puntos declarados por los tripulantes de la lancha torpedera durante su interrogatorio fueron los siguientes:

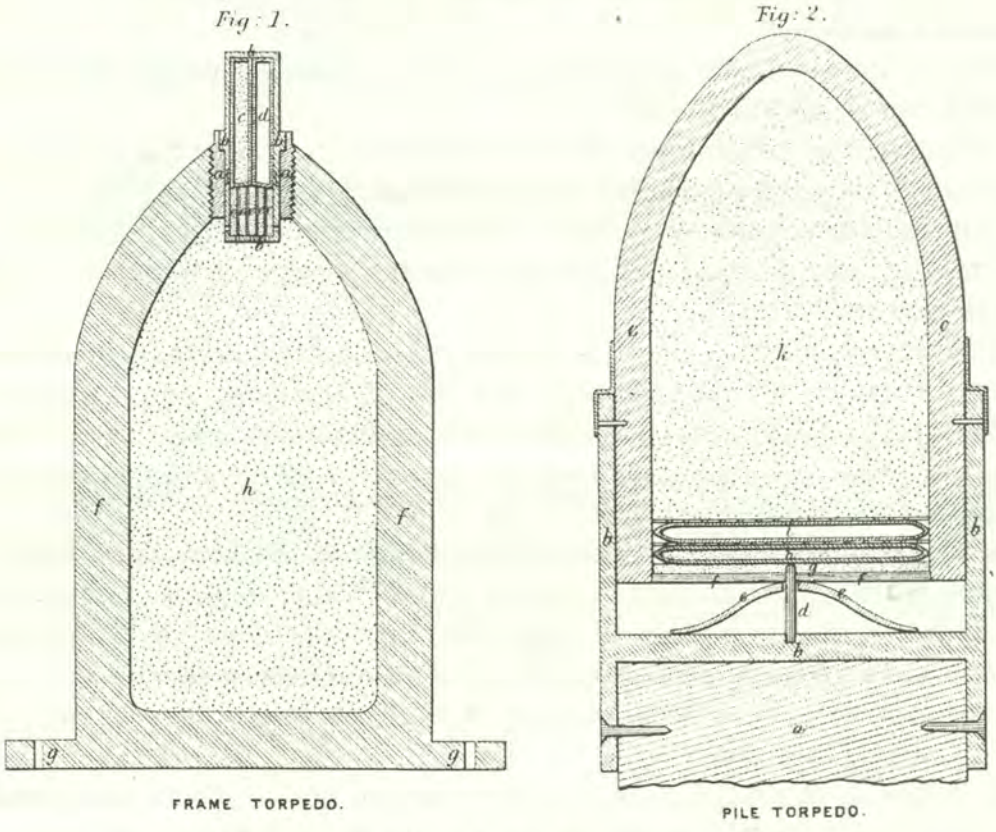
a) Que la lancha torpedera salió de Pisagua el día 14 de agosto de 1879 a 21:30 con dirección a Iquique [143].
b) Que los tripulantes fueron contratados en Iquique entre los últimos días de julio y los primeros días de agosto de 1879 [144].
c) Que en Iquique se habían fabricado varios torpedos *"...cuatro grandes para contener de 180 a 200 libras de dinamita y dos menores de 80 a 90 libras..."* [145].
d) Que en Iquique estaba el coronel norteamericano Chester[146] dedicado a armar torpedos Lay; que allí habían 3 de esos torpedos y otros 14 hechos en el puerto del porte de un barril[147].
e) Sobre el armamento de la lancha torpedera Juan Schertzer declaró que llevaba *"...dos torpedos como de dos pies de largo, por uno de diámetro y fijos al extremo e un botalón de 20 pies de largo por 4 pulgadas de diámetro, a más de un cajoncito de clorato de potasa, 3 rifles...los torpedos con 80 o 90 libras de dinamita pero no preparados con el tubo o espoleta...."* [148].
f) Sobre el armamento de la lancha torpedera, Scott declaró que llevaba *"... dos torpedos Mathison, de concusión, vacíos y todos útiles, tubos de vidrio y clorato de potasa...que habían arrojado al agua dos botalones como de 15 pies de largo, llevando cada uno un torpedo cargado con dinamita, pero no preparados...que había sido contratado por el gobierno del Perú a 10 soles diarios para dirigir la construcción de torpedos..."* [149].
g) Sobre la lancha torpedera, Juan Schertzer declaró que *"...había sido construido en Inglaterra por Yarrow y que sólo en Iquique se le había colocado la coraza o cubierta de fierro..."* [150].
h) Sobre el acondicionamiento de la lancha torpedera, Scott declaró que *"...había sido arreglado para servir como bote torpedo en Iquique, como también estos..."* [151].
i) Scott declaró que en Iquique había otra lancha torpedo *"...mucho mejor arreglado y con un andar de 12 a 13 millas o más..."* [152], que ésta última había sido construida en Inglaterra y que había venido un ingeniero inglés para armarla, que traía 4 torpedos eléctricos, que tenía 30 pies con casco de fierro y que han llegado al callao 2 botes más con un andar de 18 1/2 millas.

Según estas declaraciones los torpedos preparados por Scott se activaban por medio de elementos químicos, clorato de potasa puesto en tubos de vidrio para ser más exactos. ¿Cómo pudo ser ese torpedo?, según Von Scheliha durante la Guerra Civil estadounidense se usaron torpedos activados químicamente con potasa y ácido sulfúrico, método que

143.- Ahumada, Op. Cit., T.5, p. 25. Declaración del fogonero Abraham Brown.
144.- Ahumada, Op. Cit., T.5, pp. 27 y 29. Declaración de Cosme Espiro y contrato entre Scott y Schertzer.
145.- Ahumada, Op. Cit., T.5, p. 27. Declaración de J. Schertzer.
146.- Se trata del torpedista Chester que manipulaba torpedos Lay.
147.- Ahumada, Op. Cit., T.5, p. 27. Declaración de J. Schertzer.
148.- Ibídem.
149.- Ahumada, Op. Cit., T.5, p. 25-31. Es la única vez que hemos encontrado referencia a la existencia de un torpedo Mathison en el Perú.
150.- Ibídem.
151.- Ahumada, Op. Cit., T.5, p. 30. Declaración de G. Scott.
152.- Ibídem.

coincide con el usado por Scott para activar su torpedo. Von Scheliha presentó dos tipos de torpedos en su obra cuyas figuras presentamos a continuación:

SECTIONS OF TORPEDOES FIRED BY ACIDS.



Torpedos accionados por medios químicos
(Von Schelia, *A Treatise on Coast Defence* , lámina N° VII).

Los torpedos presentados por Von Scheliha se colocaban en estacas clavadas en el fondo del mar y se activaban cuando un buque enemigo chocaba con ellas. El torpedo de la figura N° 1 tenía dos ampolletas en la parte superior, una contenía potasa (*c*) y la otra ácido sulfúrico (*d*), cuando un objeto chocaba con ellas, se rompían las ampolletas y se producía la ignición que activaba la carga explosiva. Von Scheliha señaló que probablemente el monitor *Montauk* se hundió por el efecto de uno de estos torpedos durante el ataque al fuerte McAllister el 3 de marzo de 1863 [153].

En la figura N° 2 se muestra un torpedo más complicado, tenía las ampolletas con potasa (*h*) y ácido sulfúrico (*i*) en la parte inferior del mismo. Cuando un objeto chocaba con el torpedo, este retrocedía en la envuelta (*bb*) y ello hacía que la aguja (*d*) perfore las ampolletas que activaba la carga explosiva [154].

Entre los papeles hallados por los chilenos a bordo de la lancha torpedera se encontró el delatador contrato firmado el 11 de junio de 1879 entre Scott y el ingeniero Arancibia para hundir los blindados enemigos.También se encontró un contrato entre Scott y Schertzer por

153.- Von Scheliha, Op. Cit., pp. 223-224.
154.- Von Scheliha, Op. Cit., p. 224.

medio del cual el primero se comprometía a pagar al segundo la cantidad de 10,000 soles por cada blindado que se hundiese o 5,000 por cada buque chileno de madera[155].

El historiador venezolano Jacinto López ha interpretado, de acuerdo a este documento, que los dos meses de plazo que tenía Scott para hundir alguno de los buques chilenos es un reflejo de que Prado suponía que la guerra en el mar duraría poco tiempo pues *"...todo lo que el Perú tenía era el "Huáscar", y que cada día que pasara sin que ese buque sucumbiera podía contarse como un milagro..."* [156].El distinguido historiador peruano Rubén Vargas Ugarte S. J. tiene la misma opinión que Jacinto López al analizar la información vertida por Scott y los suyos [157].

¿Fueron ciertas las declaraciones de Scott y sus compañeros? Aunque podemos notar ciertas incongruencias en las declaraciones de los tripulantes sobre la fecha y hora del zarpe de la lancha torpedera, como lo señaló el teniente coronel del ejército de Chile Roberto Souper [158]: *"...uno de ellos le dijo que habían salido de Arica hacía tres días y que el negro fogonero A Brown, dijo que habían salido de Pisagua la noche anterior a 9:30..."* [159]; puede considerarse que en general la información de los tripulantes fue precisa. El historiador venezolano Jacinto López afirmó que ellas fueron perjudiciales para el Perú, pues revelaron a los chilenos el peligro que corrían si se acercaban a Iquique[160]. Sobre todo los datos que proporcionó Shertzer con respecto a los torpedos Lay eran completamente verídicos así como lo que se refería a los torpedos que había en Iquique, los que debieron ser los 14 torpedos que remitió el ingeniero Delgado desde el Callao en el transporte *Oroya*.

En cuanto a los torpedos fabricados en Iquique, deben ser sin duda aquellos mandados hacer por Prado el 16 de junio al ingeniero Wilkins, tripulante de la fragata *Independencia,* y por los que el Presidente se preocupó hasta en el detalle de la cantidad de pólvora que les pudiese faltar para armarlos, se trataba de torpedos fijos o minas que servirían para colocarlos en Pisagua, que a modo de ver del Supremo Director de la Guerra *"...pueden evitar el bloqueo de ese puerto que nos interesa mucho..."* [161].

De ser cierta la información entregada por Scott nos hace ver que en Iquique hubo preparativos que hasta hoy casi desconocíamos. Según sus declaraciones la lancha torpedera que tripulaba se preparó en ese puerto junto a los torpedos que llevaba. La refacción de la lancha debe relacionarse con los trabajos que hacía el ingeniero Arancibia en Iquique y que mencionó el Comandante General en un informe al Ministro de Guerra y Marina el 9 de agosto de 1879: *"...Los trabajos de dirigir las lanchas que se hallan en Iquique, están encomendados al experto Chester a inmediatas órdenes del ingeniero de Estado don F. Arancibia..."* [162].

155.- Ahumada, Op. Cit., T.5, pp. 29-30.
156.- Jacinto López, *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre*, p. 308.
157.- Rubén Vargas Ugarte, *Historia General del Perú*, T. X, pp. 26-27.
158.- Inglés al servicio de Chile, estuvo al mando de la lancha del *Itata* que apresó a la lancha torpedo.
159.- Ahumada, Op. Cit., T.5, p. 26.
160.- López, Op. Cit., p. 308.
161.- Milla, Op. Cit., pp. 88-93. Cartas de Prado a Buendía del 16 y 25 de junio de 1879.
162.- A. H. de M. Oficio del Comandante General al Ministro de Guerra y Marina del 9 de octubre de 1879.

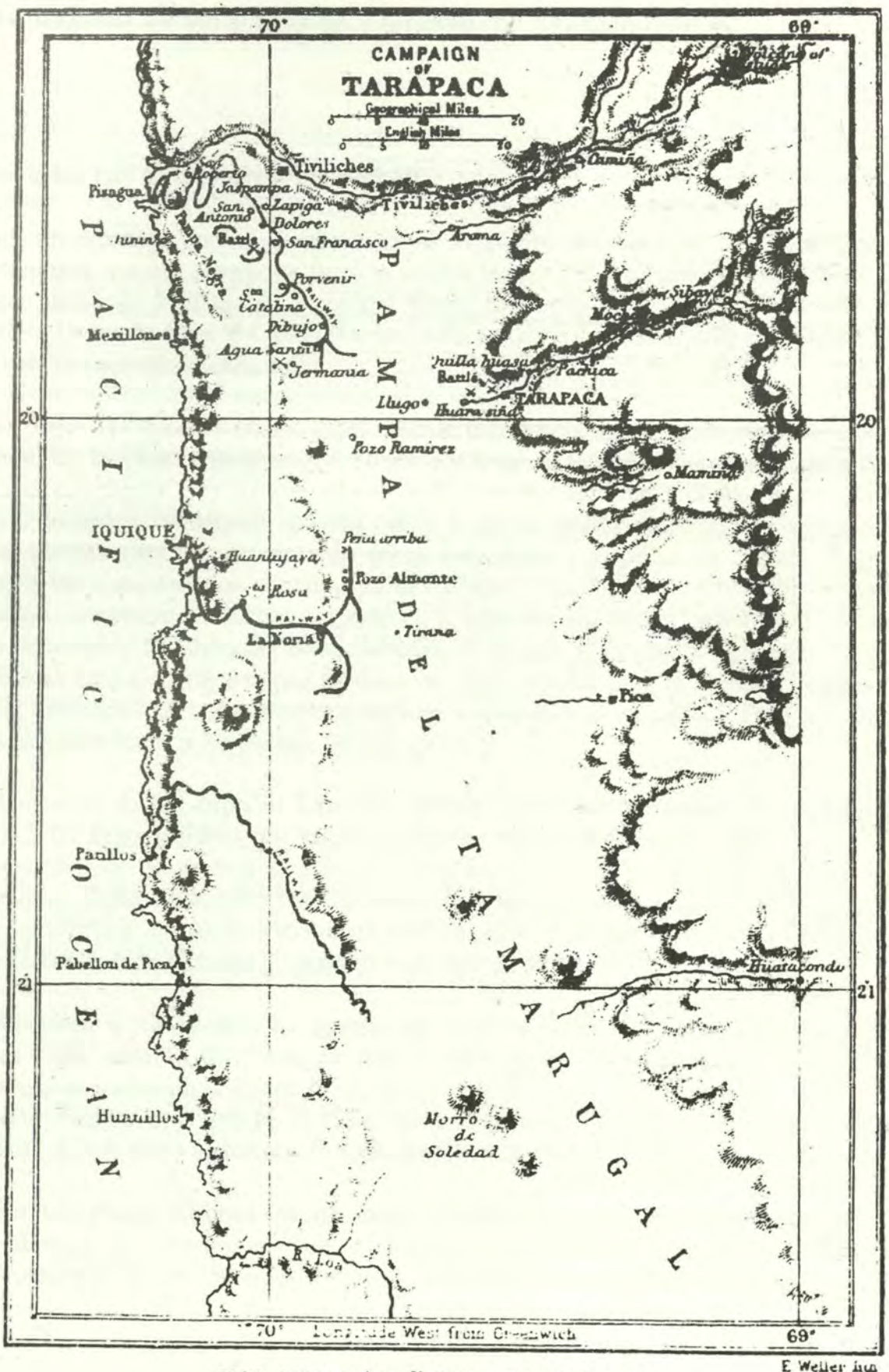
Scott también dio a los chilenos información que nos parece exagerada. En su interrogatorio dijo que en Iquique había una lancha construida en Inglaterra de 30 pies de largo, con un andar de 12 nudos y capaz de llevar hasta cuatro torpedos eléctricos; también dijo que en el Callao habían dos lanchas torpederas que alcanzaban una velocidad de 18.5 nudos. En realidad no conocemos, ni por vagas referencias, de la lancha torpedera inglesa en Iquique. Tampoco había en el Callao dos lanchas torpedo que tuviesen una velocidad de 18.5 nudos, aunque la primera torpedera Herreshoff había llegado a ese puerto el 9 de agosto, pero recién en setiembre concluyeron los trabajos de ensamblaje y pruebas en la mar; además dudamos que esa información estuviese en poder de Scott en la lejana Pisagua sólo 5 días después de la llegada de la lancha Herreshoff al Callao. Por el tenor de estos datos pasados por Scott a los chilenos, intuimos que trató de sorprenderlos, tal vez con la intención de intimidarlos y evitar el bloqueo de Iquique.

Sobre la suerte de Scott y sus desafortunados compañeros de viaje, parece que se salvaron de morir fusilados o ahorcados, tal como quisieron hacer algunos a bordo del *Blanco Encalada*. Vicuña Mackenna dio algunas noticias sobre ellos en 1880, cuando narró las circunstancias de su captura:

> *"...El jefe de éstos era un ingeniero norteamericano llamado Scott que había estado hacía poco en Santiago a ofrecer sus servicios al gobierno y había practicado ensayos con dinamita en el Club de la Unión. Fue conducido a Santiago y hoy está encerrado con sus compañeros en la penitenciaría..."* [163].

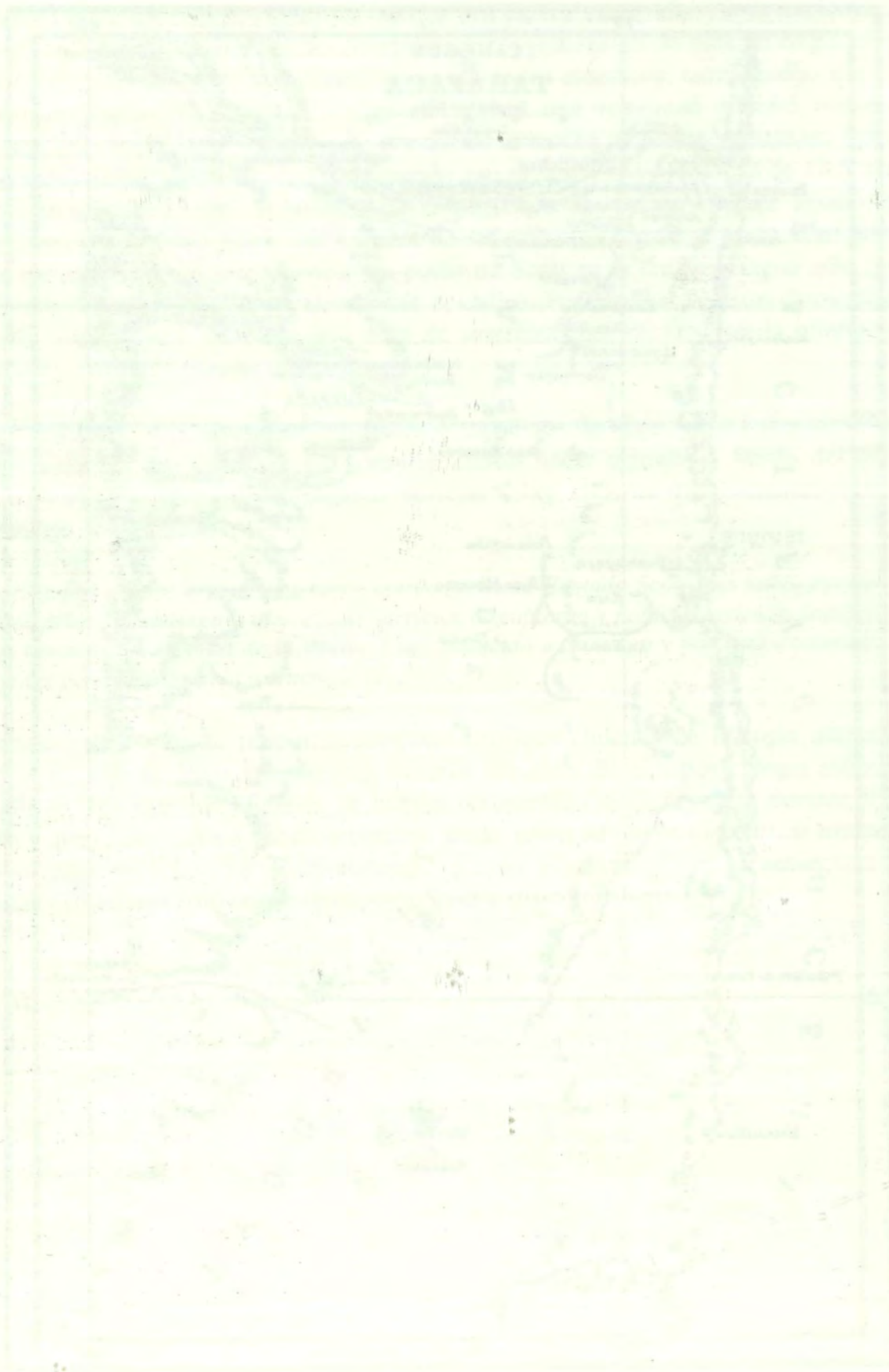
Otra noticia sobre ellos la proporcionaron los masones chilenos de la logia alemana de Valparaíso en julio de 1880, cuando respondieron una carta dirigida por la logia alemana de Lima, allí se dijo que los chilenos se habían comportado benignamente durante toda la campaña y que Chile *"...No ha fusilado espías, no ha ahorcado a los torpedistas extranjeros y otros aventureros al servicio del enemigo, que ha apresado..."* [164]. La referencia a los torpedistas extranjeros sólo puede tratarse de Scott y sus compañeros.

163.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tarapacá*, T.2, p. 321.
164.- *Boletín de la Guerra*, edición del 6 de noviembre de 1880, p. 804.



Plano de Tarapacá.

(Sir Clements R. Markham, *La Guerra entre el Perú y Chile*).



3.- *La llegada de los torpedos y torpederas del extranjero.*

a) Torpedos Lay y torpederas Herreshoff.

Cuando explicamos que el *Chalaco* zarpó al puerto de Arica el 6 de julio de 1879, mencionamos que ese transporte llevó la lancha *Harris* y tres torpedos **Lay** y, al concluir el capítulo dedicado a la lancha torpedera *Scott*, hablamos de la existencia de una lancha torpedera **Herreshoff** en el Callao. La pregunta evidente es ¿cuáles eran estos torpedos Lay y cuál era la torpedera Herreshoff?.

Los torpedos del coronel Harris y del ingeniero Delgado, que explicaremos más adelante, así como las lanchas torpederas *San Lorenzo* y *Scott* no fueron los únicos intentos de dotar de armas novedosas a la Armada Peruana. Ya vimos cómo antes de la guerra se trató de comprar torpedos Whitehead, gestión que a la postre resultó infructuosa, pero durante la guerra, paralelamente al esfuerzo de armar torpederas y torpedos en el país, el gobierno ordenó a los comisionados peruanos en el extranjero que hagan lo imposible por adquirir blindados, armamento, lanchas torpederas y torpedos de última generación. Aunque el sueño de adquirir un blindado no se cumplió, y con ello se perdió la esperanza de ganar la guerra o al menos lograr una paz honrosa, se pudo ordenar para la Armada Peruana varias lanchas torpederas así como distintos tipos de torpedos en el extranjero. Pero no todas estas armas lograron llegar a los puertos del Sur en 1879.

La adquisición de los torpedos Lay y las lanchas torpederas Herreshoff están íntimamente ligados a las negociaciones que nuestro gobierno realizó con la casa norteamericana Grace Brothers & Co., pues fueron ellos quienes recomendaron la compra de este tipo de armamento. Cabe mencionar que la empresa norteamericana Grace, cuyos orígenes se dieron en el Perú, apoyó decididamente nuestra causa en el conflicto contra Chile, llegando ser proveedora de la Armada Peruana de todo tipo de artículos.

Anticipándose a los hechos, los agentes de la Casa Grace, los señores William Grace y Charles Flint, trataron de conseguir para el Perú lo que hoy llamaríamos armamento de *tecnología de punta* antes de que Chile nos declare la guerra el 5 de abril de 1879 y, al poco tiempo de estallar el conflicto, la Casa Grace tenía muy avanzadas las negociaciones para embarcar al Perú estos materiales [165]. Los torpedos Lay fueron los primeros en estar listos.

Según el historiador Alfonso Quiroz, quien investigó las actividades comerciales de la Casa Grace durante la Guerra con Chile, el costo de cada torpedo Lay fue de 14,750 dólares norteamericanos[166], (14,750 soles de plata), un precio que nos parece excesivo si se tiene en

165.- Lawrence A. Clayton, *GRACE. W.R. Grace & C° The formative years 1850-1930*, p. 124.
166.- Alfonso W. Quiroz Norris, *Las actividades comerciales y financieras de la casa Grace y la Guerra del Pacífico, 1879 - 1890*, p. 233.

cuenta que hacia 1885 los torpedos Whitehead que compró Inglaterra costaron alrededor de 450 libras esterlinas cada uno[167], esto es alrededor de 4,500 soles de plata.

El pedido por este material de guerra se conoció rápidamente. Según anotó Benjamín Vicuña Mackenna en su obra escrita en 1880 *Historia de la Campaña de Tarapacá*, el diario *El Tiempo* de Iquique publicó una noticia el 4 de abril dónde daba cuenta que el 1° de marzo se había encargado a Estados Unidos *"...torpedos de la última invención y dos lanchitas para lanzarlos, habiéndose contestado que se las mandarán por Panamá..."* [168].

El año 1882 el capitán de corbeta Bradford, Jefe de la Estación de Torpedos de Rhode Island en los Estados Unidos de Norteamerica, escribió en su libro *Notes on Movable Torpedoes* que el ingeniero John L. Lay construyó su primer torpedo automóvil en 1870 y que lo ideó en 1866, cuando fabricó un torpedo eléctrico en el Callao que fue colocado en un bote junto a un carrete con cable eléctrico aislado, el cuál permitía hacer explotar al torpedo cuando se desee [169]. No podemos comprobar la versión del tipo de torpedo que hizo Lay en el Perú en 1866, pero ya hemos visto que este individuo fue contratado en febrero de ese año por el gobierno peruano para hacer torpedos y que tenía una máquina eléctrica para hacerlos funcionar.

Lay había hecho varios torpedos automóviles entre 1870 y el momento en que estalló la Guerra con Chile. Los torpedos que se vendieron al Perú fueron el N° 7, que estaba disponible, mientras que los nueve restantes (del N° 9 al N° 17 inclusive) se mandaron fabricar según el modelo del N° 5 (hecho en 1877) en los talleres de The Pratt and Whitney Co. Harford, Connecticut, y supervisados por George E. Haight. El teniente Bradford también escribió que: *"...las botellas para estos torpedos fueron fabricados por el Sr. T.F. Rowland de Greeripoint, L.I. Su velocidad era de unas 8 millas por hora..."*[170]. Debemos mencionar que la velocidad del torpedo que menciona Bradford es la que daba en la práctica, aunque el fabricante afirmaba que alcanzaba los 10 nudos.

Considerando que es de suma utilidad para nuestro estudio la traducción publicada en la *Historia Marítima del Perú* de una sección del texto del comandante Bradford donde se describe el torpedo N° 5, cuyo diseño, según este marino norteamericano, fue usado para hacer los nuestros[171]; la transcribimos literalmente pues nos da una buena idea sobre el funcionamiento de estos torpedos:

> *"...El N° 5 fue construido en los talleres The Pratt and Whitney Co., Harford, Conn. bajo la dirección del Sr. Hardy. Fue terminado en 1877, haciéndose grandes esfuerzos para aumentar la velocidad por encima de la de los modelos precedentes. Se cambió la forma de huso por razón de su inestabilidad. El N° 5 era cilíndrico con extremos cónicos. El casco era de planchas delgadas de acero, en vez de fierro.*

167.- Geoff Kirby, A History of the Torpedo The Early Days, en "Navies in Transition", p. 7. Página web: http://www.btinternet.com/~philipr/torps.htm.
168.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tarapacá*, T.1, p. 494.
169.- Bradford, Notes on Movable Torpedoes, pp. 97-98.
170.- Bradford, *Notes on Movable Torpedoes*, p. 136.
171.- Ibídem.

El largo se redujo a 23.5 pies, diámetro del cilindro 24 pulgadas. La botella, en vez de estar contenida en el casco, formaba una sección del mismo. Por el centro pasaba un tubo resistente formando un conducto para el cable eléctrico que llegaba al compartimiento del explosivo; también tenía una pequeña tubería de gas que conducía a la válvula de compensación en la parte delantera. El torpedo tenía máquina Brotherhood con reducción de 2 a 1 al eje de la hélice. Llevaba tres cables conductores, que cumplían las cinco acciones de arranque, parada, izquierda, derecha y fuego como sigue:

Un cable conecta con un relé polarizado y a los dos imanes de arranque y parada, todo en serie; mediante corriente directa e inversa; la armadura del relé polarizado desvía del circuito el imán de arranque o el de parada, a voluntad. En igual forma, otro cable controla los imanes de babor y estribor por medio de corrientes directas e inversas. El tercer cable se usa para el disparo, sea por contacto o a voluntad. Esto se lleva a cabo incorporando en el circuito de disparo dos resistencias de bobina, una colocada en el tablero de control en tierra, y la otra en la parte delantera del compartimiento del explosivo. Las bobinas están fabricadas en forma que la batería usada no volará las espoletas por ambas, pero la explotará a través de una. La bobina en el tablero puede ser desconectada a voluntad, para hacer explotar el explosivo. Un pistón en la proa del torpedo, al ser empujado por choque con algún objeto duro, desconecta la bobina colocada allí, y si la batería ha estado conectada a tierra por el cable, el explosivo estallará. Este método de disparo a voluntad o por contacto, fue inventado aquí, y se le experimentó profusamente en el otoño de 1873 por el Teniente J.P. Merril U.S.N. apareció primero en 1877 en los torpedos Lay y fue patentada por él en 1879. El aparato eléctrico fue fabricado por C.W Chester de New York. La única novedad es la introducción del relé polarizado para usarse sin una batería local, lo cual se ha conservado en casi todos los torpedos fabricados hasta la fecha. El escape de la máquina y el cable que se va entregando pasan por un tubo especialmente preparado. Después de su terminación fue probado en 1877 en Cleveland, Ohio y en otros lugares, comportándose bastante bien. Hasta donde se sepa no excedió de 8 millas por hora..."[172].

En el Tomo IX de la *Historia Marítima del Perú* se resume como debieron ser los torpedos Lay que compró el Perú:

"...Puede decirse, sin embargo, que lo más próximo al torpedo Lay que compró Perú, es que era un torpedo que corría en superficie, de 23 pies de largo y 18 pulgadas, de diámetro, que pesaba 11/4 toneladas y llevaba 200 libras de dinamita en el cono delantero. El mecanismo propulsor era una máquina Brotherhood accionada por gas de ácido carbónico supercalentado, que impulsaba a dos hélices de dos paletas situadas en una cavidad en la parte inferior del torpedo, a unos tres pies del extremo delantero...." [173].

En la obra *Les torpilles et les mines sous-marines*, escrita por H. Noalhat en 1905, se muestra el diagrama de un torpedo Lay, del que se opina fue similar al que tuvo el Perú en

172.- Carvajal, Op. Cit., p. 84.
173.- Ibídem.

1879[174]. El mismo dibujo fue reproducido en la obra *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana* en 1928 y en el Tomo IX de la *Historia Marítima del Perú*.

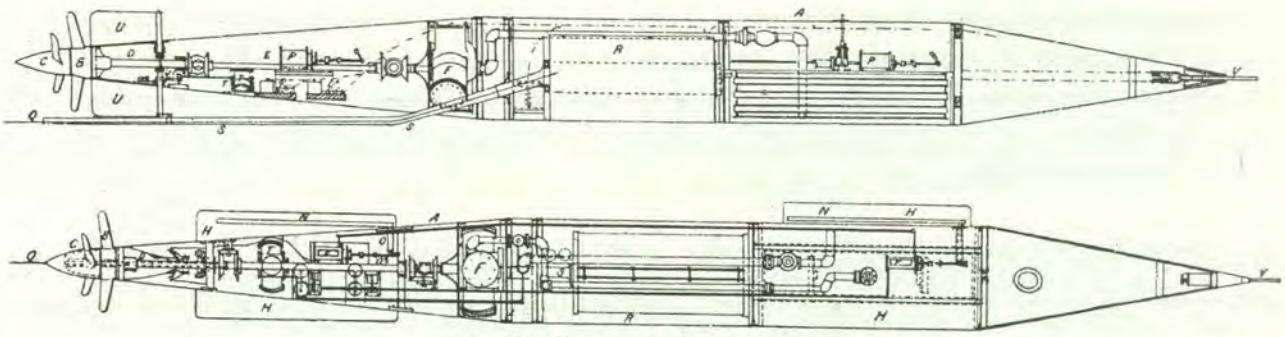


Fig. 243.— Vue générale de la torpille Lay.

Torpedo Lay
(*Les torpilles et les mines sous-marines*, p. 343)

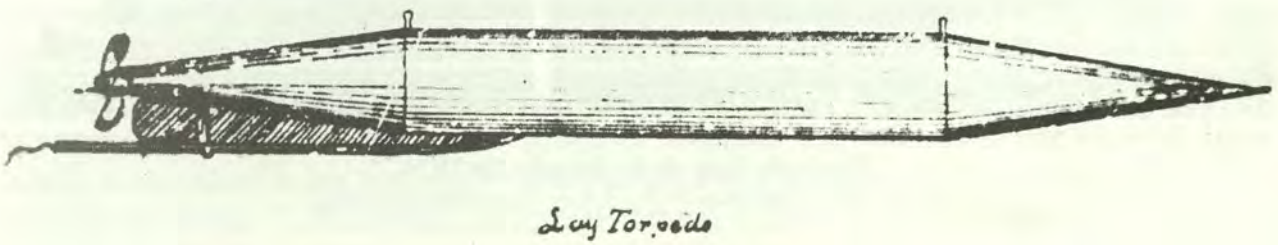
Tomando en cuenta este dibujo, en la Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana se explica sus partes de la siguiente manera:

> *"...Torpedo Lay. Pertenece á la categoría de los torpedos que producen su potencia motora y del exterior no reciben más que la energía necesaria para el mando de la dirección. La figura muestra una sección longitudinal del torpedo Lay provisto de los aparatos de dirección, de puesta en marcha y de parada y del mecanismo de puesta en marcha de la máquina.* ***A*** *es la envuelta de todo el aparato, que es de palastro delgado; la parte anterior contiene la carga explosiva. Su autor, Lay, proponía la dinamita; la parte central del cilindro está dividida en dos secciones; la primera encierra el depósito del gas amoníaco; la segunda, el tambor* ***R****, en el que va arrollado el hilo conductor; á continuación de este compartimiento se encuentra el motor* ***F*** *y los aparatos de mando; todos estos compartimientos están separados unos de otros por medio de tabiques completamente estancos; el torpedo es accionado por medio de dos hélices que giran en sentido contrario gracias á un juego de engranajes; como en el Whitehead, el árbol principal* ***D*** *de la hélice* ***B*** *es vacío y va atravesado por el árbol* ***E*** *de la hélice posterior* ***C****;* ***H H*** *constituyen los timones horizontales; dos están colocados avante y dos completamente á popa; están montados sobre árboles que pasan transversalmente á través del torpedo y pueden tomar todas las posiciones, desde la horizontal hasta el máximo de inclinación para la inmersión que se desee; esta posición se regula antes de lanzar el torpedo;* ***N N*** *son dos varillas de sujeción, una anterior y otra posterior; el operador regula su posición á cada momento recorrido; para las operaciones de noche estas varillas llevan dos pequeños mástiles;* ***Q*** *es el cable eléctrico que liga el torpedo al operador, colocado en su puesto y que le permite lanzar el torpedo, pararlo, dirigirlo y provocar la explosión; este cable va arrollado al tambor* ***R****; cuando el torpedo avanza, el cable se desarrolla pasando por el tubo* ***S*** *y escapa al exterior por la popa y de modo que no alcance á la cola ni á las hélices; el extremo del cable está en el cuadro que maneja el operador, sea en tierra ó á bordo de un navío; este cuadro está en comunicación con una batería conveniente ó con una fuente de electricidad cualquiera; el cable se compone de muchos hilos que van aislados unos de otros; uno de ellos sirve para el mecanismo de lanzamiento y de parada; otro, para el*

174.- Carvajal, Op. Cit., p. 89.

aparato de dirección; un tercero sirve para indicar la posición exacta del timón, y el último tiene por misión hacer que estalle la carga; los timones de dirección son accionados por una pequeña máquina auxiliar ***T*** *y por medio de un pequeño electroimán; el mecanismo de dar fuego es el siguiente: en el extremo anterior del torpedo va una caja que comunica con la cámara de la pólvora; cuando el navío entra en colisión con un objeto cualquiera, la varilla* ***V*** *cierra un contacto eléctrico y se produce la explosión; también puede ser inflamada á voluntad del operador..."* [175].

En la Biblioteca Nacional del Perú hay un dibujo realizado en Lima el 3 de febrero de 1880 donde se observa un torpedo Lay usado en el Perú. El dibujo fue hecho por el experto Stephen Chester de la compañía Lay, quien trabajó en Iquique y Arica manipulando estos torpedos, incluso se embarcó en el Huáscar para hundir los buques chilenos surtos en Antofagasta en agosto de 1879.

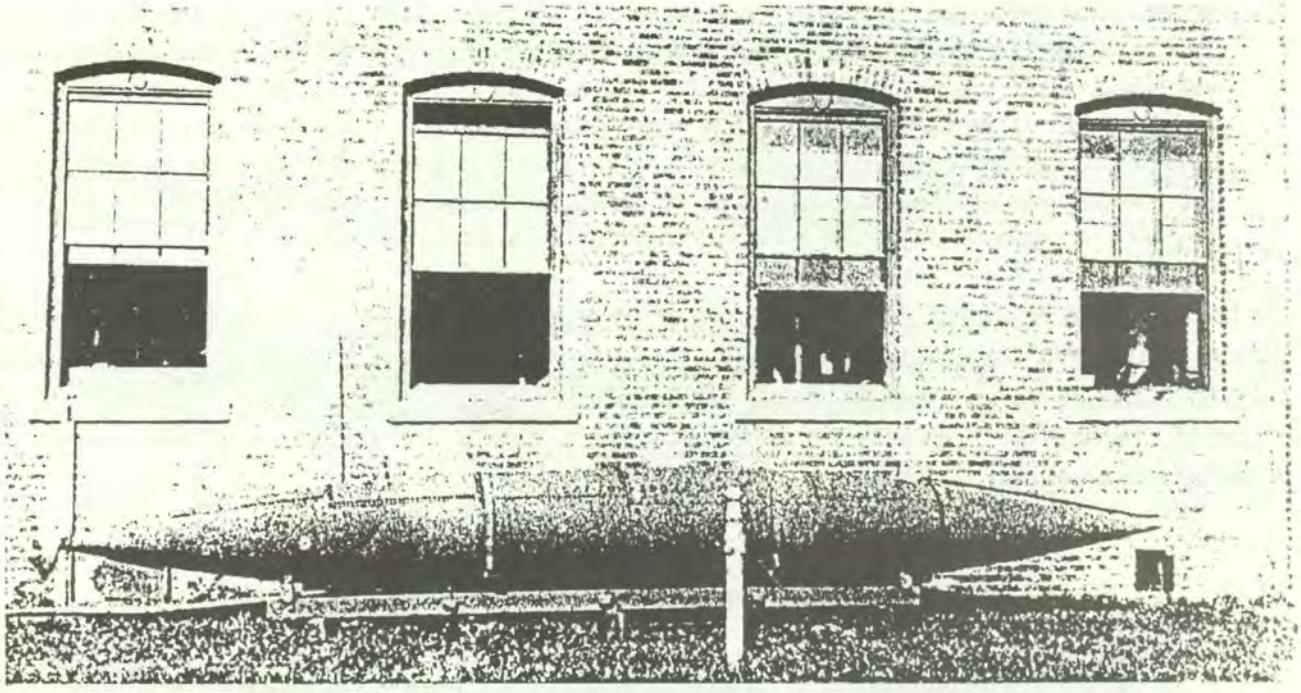


Torpedo Lay usado en el Perú
Según un dibujo del torpedista norteamericano Stephan Chester.
(B. N. P. - Archivo Piérola).

Comparando ambos modelos encontramos que el torpedo dibujado por el experto Chester no tiene la doble hélice que presenta el modelo de 1905. Sucede que ambos torpedos, el que aparece en el libro de H. Noalhat y el que dibujó Chester, eran diferentes. El torpedo descrito en 1905 es un modelo posterior que tenía varias mejoras en comparación con el modelo de 1879. Las principales características de los torpedos Lay que usó el Perú son las siguientes: largo 21 5/16 pies, diámetro 2 pies, peso total 2,800 libras, carga 100 libras de dinamita, velocidad 6 a 8 nudos, alcance efectivo 1.25 millas.

Conocemos la fotografía de un torpedo Lay de la década de 1870 con una apariencia similar a los usados en el Perú, allí se puede confirmar que el modelo tenía sólo una hélice. Lamentablemente la fotografía no es muy buena, pero es lo suficientemente clara como para observar ese detalle:

175.- *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*, T. LXII, pp. 1209-1210.



Torpedo Lay de la década de 1870.
(E. W. Jolie, *A Brief History of U.S.Navy Torpedo Development*).

¿Cómo llegaron estos torpedos al Perú? Ya vimos que la empresa Grace se encargó de adquirirlos; según el comandante Bradford, *"...a principios de 1879 el Sr. H.D. Windsor de Nueva York, actuando como representante del Sr. Lay en este país* [Perú], *firmó un contrato con los agentes del Perú el suministro de 10 torpedos Lay en un plazo de 60 días. El contrato se cumplió en 48 días..."* [176]. Por su parte, el ya citado historiador Clayton afirmó que para pasar los torpedos por Panamá viajó el *leader* del equipo de Lay, W. W. Rowley, tomando el seudónimo de H. J. Patchen[177].

En efecto, el Cónsul peruano en Panamá informó el 25 de junio que ese día viajaba al Callao W. W. Rowley con el supuesto nombre de Pachten, llevando tres torpedos consignados a la Casa Grace y que los siguientes torpedos se enviarían en algún buque de la Compañía Inglesa de Vapores o en el transporte *Talismán* en caso de que la compañía británica no permita embarcarlos en uno de sus buques[178]. Los primeros torpedos automóviles peruanos llegaron al Callao a finales de junio o en los primeros días de julio de 1879.

También intervinieron en la compra de estos torpedos otros personajes. El coronel Enrique Lara, que se desempeñaba como Prefecto de Lima en abril de 1879, fue comisionado el 14 de mayo por el Ministro de Guerra para viajar a los Estados Unidos y a Europa *"...con el objeto de activar la remisión de torpedos "Lay" y con autorización comprar una flota de las mejores lanchas torpedos conocidas, contratando también los hombres peritos que las manejasen..."* [179]. Además, Lara debía obrar en acuerdo con la Casa Grace, empresa que se encargaría de los pormenores de los contratos. Para cuando Lara llegó a Nueva York

176.- Bradford, *Notes on Movable Torpedoes*, p. 136.
177.- Clayton, Op. Cit., p. 125.
178.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 30.
179.- A.C.E.H.M.P. Oficio (a) del coronel Enrique Lara al Ministro de Hacienda del 13 de setiembre de 1879. Véase el Anexo N° 1.

encontró que todos los torpedos Lay estaban listos y de seguro esta información fue rápidamente transmitida a Prado, quien requirió al vicepresidente La Puerta se los remitan a Arica con urgencia en una carta fechada el 4 de junio, pues consideró que *"...de un día a otro pueden bloquearnos Pisagua y entonces no tendremos como importarlos a los puertos de Tarapacá..."* [180]. La intención del uso de estos torpedos era para *"...destruir por ese medio siquiera uno de los blindados.."* [181].

El informe del coronel Lara muestra un aspecto de la guerra que refleja la mala situación económica del Perú y el lado oscuro de ciertos peruanos de mucho dinero que vivían en el extranjero y que no hicieron nada por su patria. Lamentablemente al coronel Lara no se le entregó un sólo Sol en toda su comisión, pese a que al momento de partir se le ofreció remitirle dinero posteriormente. A su llegada a Europa, Lara se enteró por un mensaje telegráfico que no le llegaría remesa alguna y entonces se le ocurrió levantar una suscripción *"...entre los compatriotas ricos avecindados en esos países..."* [182]; pero se quejó amargamente de que sólo don José Canevaro y don Carlos Candamo prestaron su dinero para nuestra causa.

Como se habrá advertido, los tres primeros torpedos Lay recibidos por el Perú fueron aquellos embarcados por secciones rumbo a Arica el 6 de julio en el transporte *Oroya* junto a la lancha *Harris* [183]. Su armado en Iquique estuvo a cargo de los expertos Stephen Chester y George Haight, quienes viajaron junto a los tres torpedos ya mencionados y el representante de la compañía, señor W. W. Rowley. Un informe del Comandante General dirigido al Ministro de Guerra y Marina señala que los torpedos fueron *"...armados por un mecánico y un ingeniero telegrafista..."* [184].

Prado tenía la intención de colocar dos torpedos en Iquique y dos en Pisagua, por lo que solicitó se le remita uno más del Callao el 12 de julio [185], pero el 17 de ese mes el Presidente, con lo que parece ser un aire de desánimo, escribió nuevamente sobre los torpedos al general La Puerta diciéndole: *"...no me inspiran fe, principalmente porque los mismos expertos o encargados de su manejo y aplicación no me aseguran infalible éxito. Sin embargo, les he ofrecido una gratificación suculenta si salen bien..."* [186].

Los expertos contratados por la Grace vinieron sólo para armar los torpedos Lay y enseñar su uso, más no para combatir por los peruanos en la guerra. El inconveniente era que no

---

180.- Denegri, Op. Cit., p. 232. Carta del 4 de junio de 1879. Prado juzgó en esta carta el error de los chilenos de no bloquear Pisagua *"...no concibo como no lo hayan hecho hasta ahora, dejándonos franco este único puerto para la introducción de elementos de guerra, de víveres y aún para nuestra comunicación...si llegasen a cerrar Pisagua quedaremos reducidos a comunicarnos con Iquique por tierra. Comunicación larguísima y muy difícil teniendo que llevarse todo a lomo de mula; y habrían muchas cosas, entre ellas los torpedos, que acaso no podrían ser conducidos por ese medio ... "*.

181.- Ibídem.

182.- A.C.E.H.M.P. Oficio (b) del coronel Enrique Lara al Ministro de Hacienda del 13 de setiembre de 1879. Véase el Anexo N° 2.

183.- El 4 de junio Prado pidió a La Puerta lo siguiente:*"...Lo que me urge que mande Ud. a la mayor brevedad es un par de torpedos, para que puedan ser aplicados en Iquique y ver si se consigue destruir por ese medio siquiera uno de los blindados chilenos...Los torpedos los puede traer el Oroya, que es el más andador de nuestros transportes..."* (Denegri, Op. Cit., p. 232 Carta del 4 de junio de 1879).

184.- A. H. de M. *Libro Copiador de correspondencia del Comandante General de la Marina con el Ministro de Guerra y otras dependencias, año 1879, N° B1-b47*, p. 55. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 6 de agosto de 1879.

185.- Denegri, Op. Cit., p. 270. Carta del 12 de julio de 1879. También en el A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 12 de julio de 1879.

186.- Denegri, Op. Cit., p. 284. Carta del 17 de julio de 1879.

había nadie, fuera de los expertos norteamericanos, que supiesen usarlos. Por ello, cuando los tres torpedos Lay estuvieron listos en Iquique a fines de julio, Prado debió negociar con Rowley con el fin de poder contratar a Chester y a Haight para que presten sus servicios por nuestra causa. Prado y Rowley llegaron a un acuerdo por el cual se abonarían 10,000 libras esterlinas por cada buque chileno echado a pique, *"..con tal que uno de ellos por lo menos sea blindado, y no contándose como buques de guerra los transportes..."* [187]. En caso de muerte de Haight y Chester, sus herederos recibirían el monto pactado y en caso de morir sin haber hundido algún buque enemigo sus deudos recibirían 10,000 soles de plata.

Hay una versión chilena asegurando que se trató de usar un torpedo Lay en Iquique a principios de julio. Vicuña Mackenna dijo en 1880 que en los primeros días de julio el comandante chileno Aureliano Sánchez, del *Abtao*, divisó los preparativos de un ataque con torpedos que se alistaba en la playa del cerro Colorado. El autor chileno concluye que debió tratarse de un torpedo Lay ya que dos de ellos pudieron ser pasados por tren desde Pisagua[188]. Por otra parte, algunos años después, el capitán Wilhelm Ekdahl, militar sueco al servicio de Chile a principios del siglo XX, escribió en su obra Historia Militar de la Guerra del Pacífico que en las noches del 8 y del 16 de julio los vigías del *Abtao* y del *Blanco Encalada* respectivamente habían detectado un torpedo en las aguas de Iquique. De acuerdo a Ekdahl, el vigía del blindado vio pasar entre los buques del fondeadero *"...un bote largo, de forma singular, que navegaba sin remos..."*[189], motivo por el cual el almirante Williams justificó su decisión de bombardear Iquique sin previo aviso, pues las operaciones con torpedos eran *"...consideradas entonces malamente, por lo general, como traicioneras y no permisibles en honrada y franca guerra..."* [190].

Curiosa observación la de Ekdahl. No queremos juzgar cual es el parámetro que usó para determinar que acto de guerra era *"...traicionero y no permisible en honrada y franca guerra..."*, comprendemos que en el tiempo en que escribió su obra no podía desprenderse de la carga emocional del vencedor que tenía que sustentar la injusta ocupación territorial y de una fuerte dosis de vanidad que se trasluce en toda la obra. Sin embargo, debemos aclarar que si se nos imputaron tales adjetivos por el hecho de usar torpedos, Chile también debería ser juzgado con la misma vara pues este oficial parece olvidar que en 1879 tuvieron torpedos y torpederas, y que se planearon usarlas al amparo de la noche, como nosotros. Además, en la guerra contra España de 1866 Chile, que era nuestra aliada, envió distinguidos representantes a los Estados Unidos para conseguir torpedos y torpedistas, Benjamín Vicuña Mackenna fue uno de ellos. Por último, en la Guerra Civil de 1891 el *Blanco Encalada* se hundió en Caldera el 23 de abril por la acción de un torpedo. Antes, durante y después de 1879 los chilenos vieron en el torpedo un arma útil, cosa que en el mundo civilizado era aceptado como un acto lícito de guerra, pero nunca fue visto como un acto lícito el bombardeo de poblaciones indefensas y sin valor táctico.

Durante la guerra Vicuña Mackenna se burló de la efectividad de estos torpedos. Además dijo que entre los marinos chilenos que bloqueaban Iquique la posibilidad de enfrentarse a los torpedos causaba temor:

187.- Denegri, Op. Cit., pp. 296-297. Carta del 30 de julio de 1879.
188.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tarapacá*, T.2, p. 111.
189.- Wilhelm Ekdahl, *Historia Militar de la Guerra del Pacífico*, T. 1, p. 344.
190.- Ibídem.

"..era evidente para los hombres de mar experimentados en cosas de guerra, que, salvo algunas sencillas precauciones, no había motivo para mirar esos aparatos con ojos de pánico. La experiencia adquirida más tarde en la guerra del Pacífico i el resultado de los últimos ensayos en Europa, donde los torpedos aislados se miran casi como estorbos, ha confirmado plenamente la exactitud de este aserto, no menos que la organización definitiva dada posteriormente por las naciones navales a este aparato de guerra que sólo es peligroso cuando obra, como las Escuadras de buques, en conjunto y conforme a disposiciones fijas y científicas...." [191].

"...salvo dos o tres excepciones de pechos animosos y de espíritus claros y tranquilos, apoderóse de los marinos bloqueadores de Iquique, junto con un falso concepto de la eficacia de los torpedos, un temor sombrío e irreflexivo de sus efectos.

Un escritor chileno que por aquel tiempo visitó la Escuadra, volvió a Santiago diciendo ingeniosamente que la Escuadra quedaba infestada de una epidemia, antes desconocida, que el denominaba torpeditis..." [192].

Antes de continuar nuestra discusión debemos aclarar que Vicuña Mackenna era habilísimo en el arte de la manipulación escrita, nótese que puso en boca de un escritor que visitaba la Escuadra estacionada en Iquique el relato donde aparece la palabra torpeditis. Probablemente no fue así, a nuestro entender usó el párrafo de una carta que le escribió el médico Eugenio Turenne, Cirujano en Jefe de la cañonera *O'Higgins*, el 23 de julio de 1880 cuando le comentó una observación médica en los sobrevivientes del *Loa*, una secuela sicológica difícil de superar y con manifestaciones fáciles de percibir. El párrafo que mencionamos textualmente dice:

"...Una enfermedad original me ha sorprendido, señor, en los náufragos del "Loa", y que no hallo cómo clasificar por no estar entre los últimos descubrimientos de la ciencia. Hace quince días que pasó el funesto acontecimiento, y todos ellos andan cabizbajos y meditabundos, recostados generalmente, y cuesta sacarles palabras; se quejan de dolores vagos y tienen la vista extraviada y el pulso intermitente. He clasificado este mal nuevo entre nosotros con el nombre de "torpeditis", análogo a ese estado adinámico que sigue a los grandes sustos, carácter irresoluto, asustadizo y mirada recelosa en un semblante siniestro. Pero hay uno verdaderamente con una enajenación mental, a causa de haber escapado solo sobre una tabla; llamaba la atención en la cámara del "Lamar" el 2° piloto, Mr. Stabell, que había escapado monomaniático..." [193].

Ciertamente que Vicuña Mackenna no desconocía el uso de los torpedos y los efectos que podía causar su aplicación exitosa, entonces ¿qué fin perseguía al inculcar el menosprecio a los torpedos?, ¿porqué cambiar de entorno a la aparición del síndrome llamado torpeditis?. Incluso nos extraña el comentario dirigido a los marinos de su patria. A nuestro parecer es exagerada su percepción de una marina chilena desmoralizada y creemos que en realidad quiso confundir inteligentemente una medida de seguridad con el miedo. Tal vez la explicación a los comentarios negativos a los torpedos y a la actitud de los marinos de su

191.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tarapacá*, T.2, pp. 110-111.
192.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tarapacá*, T.2, p. 112.
193.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 295.

país se encuentre en la posición de Vicuña que como político tenía sobre la conducción de la guerra; él era contrario al bloqueo de Iquique y siempre creyó conveniente atacar directamente el Callao [194], si se toma en cuenta el tiempo en que fue escrita la obra, en julio del año de 1880 [195], cuando aún no se había atacado Lima, puede suponerse que la intención de Vicuña fue fortalecer y justificar su posición anterior de no bloquear Iquique y la de marchar sobre Lima inmediatamente; por otro lado, el menosprecio a los torpedos también nos parece una medida para contrarrestar los posibles efectos políticos de la pérdida del *Loa*.

Las medidas de seguridad de los chilenos, que Vicuña Mackenna confunde con *torpeditis*, nos parecen del todo justificadas. Nuestros marinos, como los chilenos, eran conscientes del uso de los torpedos en la guerra y tomaron sus precauciones desde el principio de la misma. Hay varios ejemplos de lo que afirmamos, citaremos tres relacionados con los principales buques de la Armada en 1879: el 3 de mayo el comandante Miguel Grau pidió se dote a su buque *"...de una ametralladora pues su uso es bastante importante en el combate y como defensa contra torpedos..."* [196], la ametralladora que se embarcó en el *Huáscar* el 9 de mayo[197] fue una Gatling, tal como lo señala el propio Grau en su correspondencia con el Comandante General de la Marina[198]. Tal vez este mismo motivo fue el que se esgrimió para embarcar dos ametralladoras con 20,000 tiros en la fragata *Independencia* el 8 de mayo[199]. Finalmente, a fines de 1879 se pidió también 2 ametralladoras para defender la corbeta *Unión* contra torpedos [200].

194.- Carlos Prats González, *Benjamín Vicuña Mackenna y las glorias de Chile*, pp. 66 y 70.

195.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tarapacá*, T.2, p. 323. En la nota al pie de página el autor escribe *"...Actualmente (julio de 1880) se halla al servicio del Perú..."*, lo que indica que al menos en julio de 1880 no había terminado los volúmenes 1 y 2 de la obra citada.

196.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 803, pp. 312-313. Oficio del 3 de mayo de 1879.

197.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 926, p. 350. Oficio del 12 de mayo de 1879.

198.- Santiago Pardo, *Correspondencia Jeneral de la Comandancia Jeneral de la 1ª División Naval bajo el mando del contra almirante don Miguel Grau, comandante del Huáscar*, p.54.

199.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 868, p. 332. Oficio del 25 de abril de 1879.

200.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 2001, pp. 757-758. Oficio del 28 de noviembre de 1879. El 10 de enero de 1880 el Secretario de Marina informó al Comandante General que en el Parque General de Artillería no habían ametralladoras en ese momento (A. G. N. *Ministerio de Guerra y Marina. Libro Copiador de correspondencia de la Secretaría de Marina con la Comandancia General de la Marina, año 1880, H-4-504*, p. 11. Oficio del 10 de enero de 1880).



Ametralladora Gatling con afuste naval.
(*The Illustrated London News*, marzo 2, 1879).

¿Pudo ser un torpedo Lay el que vieron los vigías chilenos en Iquique el 8 de julio de 1879?. El supuesto torpedo avistado en la noche del 8 de julio no pudo ser un torpedo Lay pues esos torpedos recién salieron del Callao el 6 de julio y no pudieron estar dos días después listos en Iquique. No queda ningún registro peruano de este hecho, ninguna mención en la correspondencia privada de Prado que lo confirme y sólo está la versión chilena del posible ataque, alimentada por la fantasía de Vicuña que creyó que había sido transportado en tren desde Pisagua.

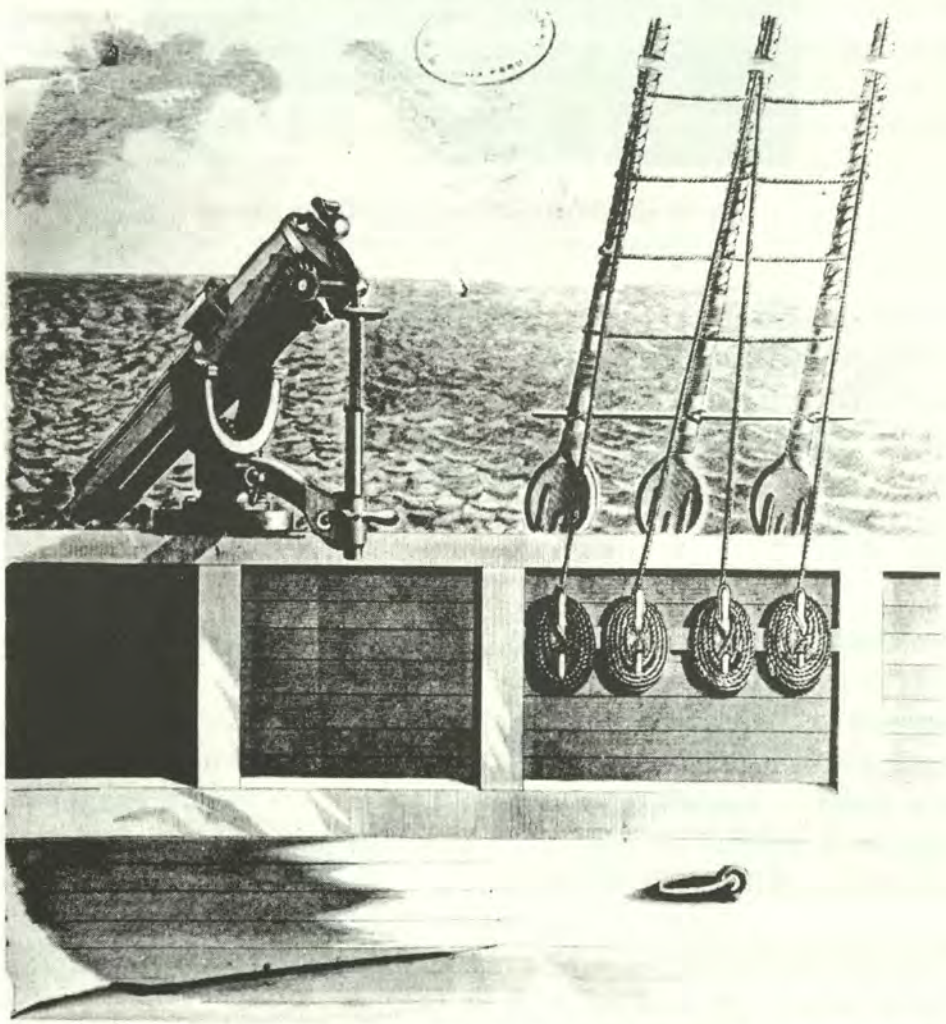
Sin embargo podemos suponer que el vigía chileno no estuvo equivocado y que en realidad vio un torpedo, en ese caso debió tratarse de otro tipo de torpedo enviado junto al ingeniero Arancibia para que lo conduzca. La única referencia a ello la encontramos en una carta que Prado escribió al general Buendía el 1° de julio donde se refirió a un torpedo, sin especificar el modelo, y le pidió *"...prepararlo y utilizarlo sin excusar medio, guardando sí el mayor secreto, porque de él depende su éxito..."* [201]. Pero este no es un testimonio convincente del uso de un torpedo Lay el 8 de julio de 1879.

Hagámonos ahora la misma pregunta para el segundo caso, ¿Pudo ser un torpedo Lay el que vieron los vigías chilenos en Iquique el 16 de julio de 1879? Creemos que sí, es probable que lo que vieron los vigías chilenos haya sido uno de los torpedos Lay. Pero, como en el caso anterior, no conocemos ningún registro peruano fehaciente de su uso en Iquique en esa fecha. Aunque hay información que puede relacionarse y fundamentar la hipótesis que pudo tratarse de una prueba hecha por los expertos norteamericanos o un fallido intento de ataque

201.- Milla, Op. Cit., p. 95. Carta del general Prado del 1° de julio de 1879.

nocturno al enemigo: el tenor de la carta de Prado a La Puerta del 17 de julio, (un día después del incidente) donde el Presidente mostró su desaliento por estos torpedos; de haberse producido un intento fallido de atacar a los chilenos se explicaría la preocupación de Prado por conseguir con Rowley un contrato para que los técnicos de su empresa operen los torpedos.

Como habíamos escrito párrafos atrás, el general Prado llegó a un acuerdo con el representante de Lay y, tras comunicarse telegráficamente con su empresa y de informarles sobre el convenio, el 30 de julio zarparon de Arica el Sr. Rowley y el ayudante del Presidente con rumbo al Callao, debiendo Rowley explicar personalmente al Vicepresidente La Puerta los términos del contrato y el pago de las remuneraciones ofrecidas[202]. Una vez en Lima, Rowley logró entrevistarse con La Puerta perfeccionando el acuerdo, accediendo el gobierno peruano *"...a dar los despachos de teniente y subteniente de nacionales a favor de los ejecutores..."* [203]. Como veremos más adelante, a varios torpedistas norteamericanos se les asimiló con grado de oficiales a la Marina de Guerra del Perú.



Grabado de ametralladora Gatling anexo a la Guía de Remisión con la que se enviaron al Perú estas armas (lote adquirido en 1879).
(B. N .P. - Archivo Piérola).

202.- Denegri, Op. Cit., p. 297. Carta del 30 de julio de 1879.
203.- Denegri, Op. Cit., p. 316. Carta del 14 de agosto de 1879. Prado acusa haber recibido una carta de La Puerta fechada el 9 de agosto donde el vicepresidente daba parte de este acuerdo con Rowley.

b) Lanchas torpederas Herreshoff.

Hemos visto cómo desde principios de la guerra se iniciaron las gestiones para adquirir torpederas en el extranjero, que a la Casa Grace se le encargó conseguirlas y que el 14 de mayo se comisionó al coronel Lara para agilizar los trámites y contratar toda una flotilla de estas embarcaciones.

En la sesión del Consejo de Ministros correspondiente al 1° de julio de 1879 el Ministro de Relaciones Exteriores manifestó *"...que el señor Grace le había informado que estaban expeditos los dos botes torpedos mandados a construir a los Estados Unidos de América y que se estaban construyendo seis más por encargo del Coronel Lara, pero al respecto de los que él no había recibido autorización..."* [204]. Ante lo cual el Consejo de Ministros decidió que se compren todas esas lanchas, siendo consecuentes con el encargo que Lara había recibido antes de salir del Perú.

¿De dónde provenían estas torpederas?. Menciona el capitán de corbeta John Rodríguez, en su artículo *Las torpederas Herreshoff* [205], que la fábrica Herreshoff y Co. se formó en 1878 por los hermanos John, Nathaniel y James Herreshoff, en los Estados Unidos, dedicándose inicialmente a la producción de lanchas y yates a vapor, destacando la construcción de varios veleros ganadores de la cotizada Copa América. Entre 1878 y 1880, la compañía Herreshoff ingresó al mercado de las lanchas torpederas.

Como James Herreshoff había diseñado en 1874 una caldera pequeña con generador de vapor en forma espiral, los Herreshoff incluyeron el invento en un prototipo de lancha torpedera tipo ballenera, altamente maniobrable y armada con torpedos de botalón. En julio de 1878 fue terminada la lancha prototipo usada para demostraciones, y a finales de 1878 fue llevada a Portsmouth, Inglaterra, siendo allí sometida a diversas pruebas, entre ellas medirse con una torpedera Thornycroft. Aparte de este prototipo, se construirían cinco ejemplares más, tres de ellos para el Perú, uno para Rusia y otro para los Estados Unidos de Norteamérica [206].

Según el historiador norteamericano Lawrence A. Clayton, William Grace logró observar la prueba de una de estas lanchas en Long Island y quedó convencido de su utilidad, ordenando la compra una de ellas por $ 18,500 y la preparó para enviarla al Perú. Clayton dice que un problema insuperable eran los cincuenta pies de eslora de la lancha, por lo que era difícil embarcarlas en un transporte y era casi imposible seccionarla para transportarla en partes hasta el Callao. Por ello la Casa Grace decidió llevarla a Panamá, sin ocultarla, y allí la despachó a nombre de la empresa guanera *"...Compañía Cargadora del Perú..."*. Pese a que la empresa británica Pacific Steam Navigation Company, (simpatizante de la causa chilena según el historiador Clayton), se rehusó al principio a transportar la torpedera, al poco tiempo un ofrecimiento del gobierno peruano para adquirir dos vapores de la empresa, influyó a que consientan llevarla al Callao [207]. Luego veremos como esta información debe

---

204.- Julio A. Luna G. P. *Libro de actas del Consejo de Ministros (1875 - 1879)*, p. 55.
205.- John Rodríguez Asti, *Las torpederas Herreshoff en la Guerra del Pacífico*, en "Revista de Marina", Julio - Agosto - Setiembre, 1998, p.145.
206.- Ibídem.
207.- Clayton, Op. Cit., p. 125.

corregirse pues las lanchas fueron transportadas en secciones por los buques transportes peruanos.

Por otro lado, el comandante Rodríguez aclara que se construyeron tres torpederas para el Perú, cuyos números en el astillero Herreshoff eran la 53, 55 y 60. La construcción de la primera se terminó en junio de 1879, y la segunda en agosto de ese año, mientras que en diciembre se concluyó una tercera torpedera. El final de esta última torpedera fue *"... el de permanecer en los Estados Unidos, por razones desconocidas, pero lo cierto es que, de acuerdo al testimonio escrito de uno de los hijos de Nathaniel Herreshoff, esta torpedera hubo de permanecer en una granja de la familia Herreshoff en Popasquash, en donde fue vista por aquel personaje por ultima vez en 1910..."* [208].

El comandante Rodríguez describe las principales características de la lancha de la siguiente manera:

> *"...El casco de estas torpederas era de madera contrachapada, forrado con planchas de acero para darle protección contra proyectiles enemigos.*
>
> *Estaban propulsadas por una máquina a vapor alternativa de dos cilindros instalada en el centro, hacia proa; la misma que recibía vapor de una pequeña caldera cilíndrica con un serpentín en espiral. El eje de transmisión salía al exterior a través de una falsa quilla, el que se conectaba con una hélice de dos palas.*
>
> *Estas naves, gracias a que podían desarrollar una velocidad de hasta 16 nudos - rápida para la época - .... Otra de las ventajas que ofrecían las lanchas de este tipo, era la gran maniobrabilidad de que disponían al poder revertir el sentido de la marcha en forma rápida, así como el poco tiempo en que podrían encender su máquina y salir a navegar.*
>
> *Con respecto al armamento, de fábrica contaban con dos pértigas o botalones basculantes de 11.5 metros de largo en cuyo extremo se hallaba instalado un torpedo fijo de 100 libras de pólvora, los que al momento de atacar se desplegaban hacía el exterior...."* [209].

Eslora	*17.98 m.*
Manga	*2.13 m.*
Puntal	*1.52 m.*
Desplazamiento	*6 ton. sin equipos. 7 ton. a plena carga (combustible, dos torpedos de botalón y sus tripulantes).*
Propulsión	*Una máquina a vapor alternativa de dos cilindros de 100 HP aproximadamente. Una caldera cilíndrica.*
Hélices	*Una hélice de 33 1/2 de diámetro de dos palas.*
Armamento	*Dos torpedos de botalón con 100 libras de explosivo cada uno.*
Dotación	*Siete hombres..."* [210].

208.- Rodríguez, Op. Cit., pp. 145-146.
209.- Rodríguez, Op. Cit., pp. 150-151.
210.- Rodríguez, Op. Cit., p. 148.

corregirse pues las lanchas fueron transportadas en secciones por los buques transportes peruanos.

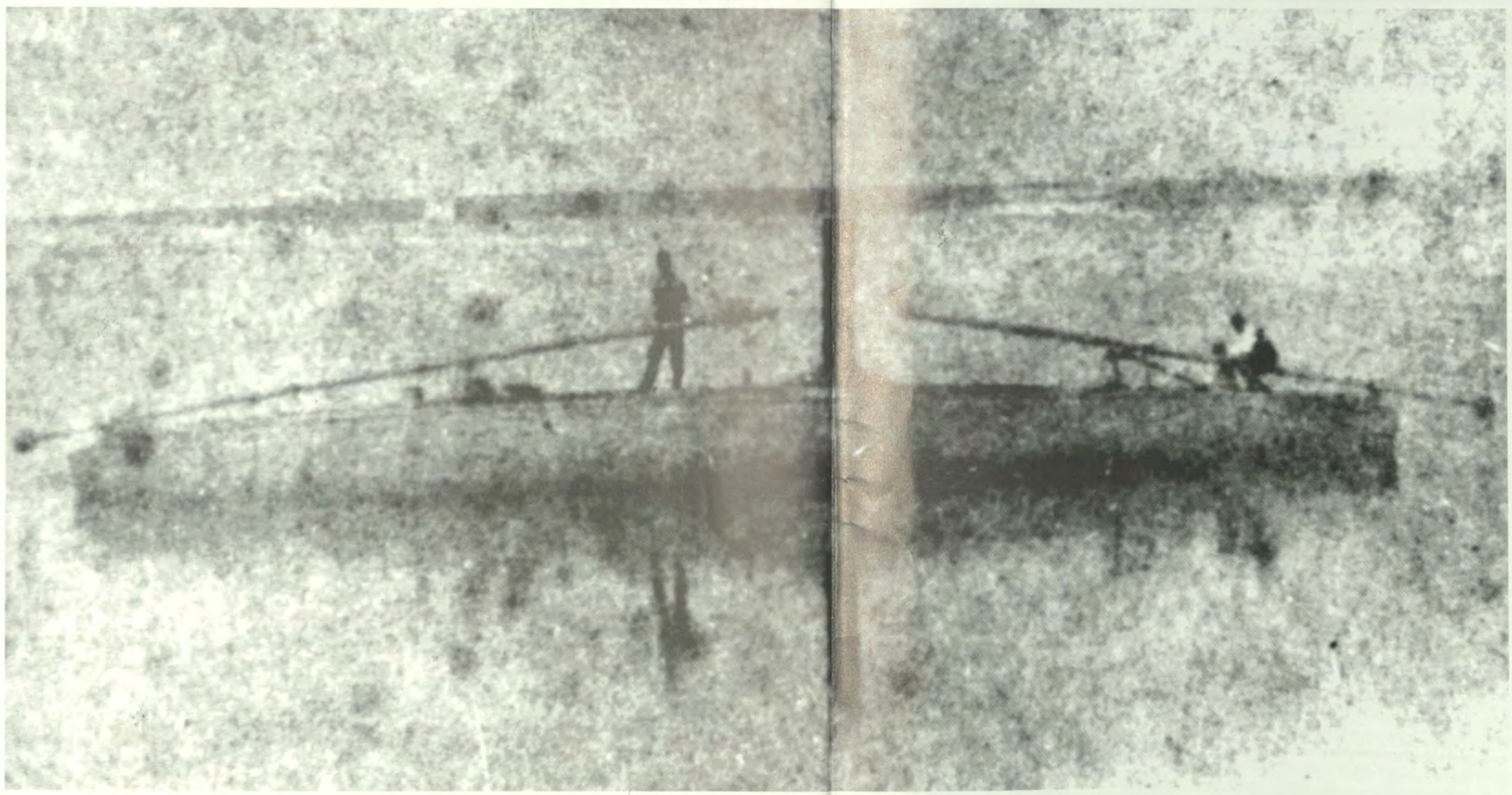
Por otro lado, el comandante Rodríguez aclara que se construyeron tres torpederas para el Perú, cuyos números en el astillero Herreshoff eran la 53, 55 y 60. La construcción de la primera se terminó en junio de 1879, y la segunda en agosto de ese año, mientras que en diciembre se concluyó una tercera torpedera. El final de esta última torpedera fue *"... el de permanecer en los Estados Unidos, por razones desconocidas, pero lo cierto es que, de acuerdo al testimonio escrito de uno de los hijos de Nathaniel Herreshoff, esta torpedera hubo de permanecer en una granja de la familia Herreshoff en Popasquash, en donde fue vista por aquel personaje por ultima vez en 1910..."* [208].

El comandante Rodríguez describe las principales características de la lancha de la siguiente manera:

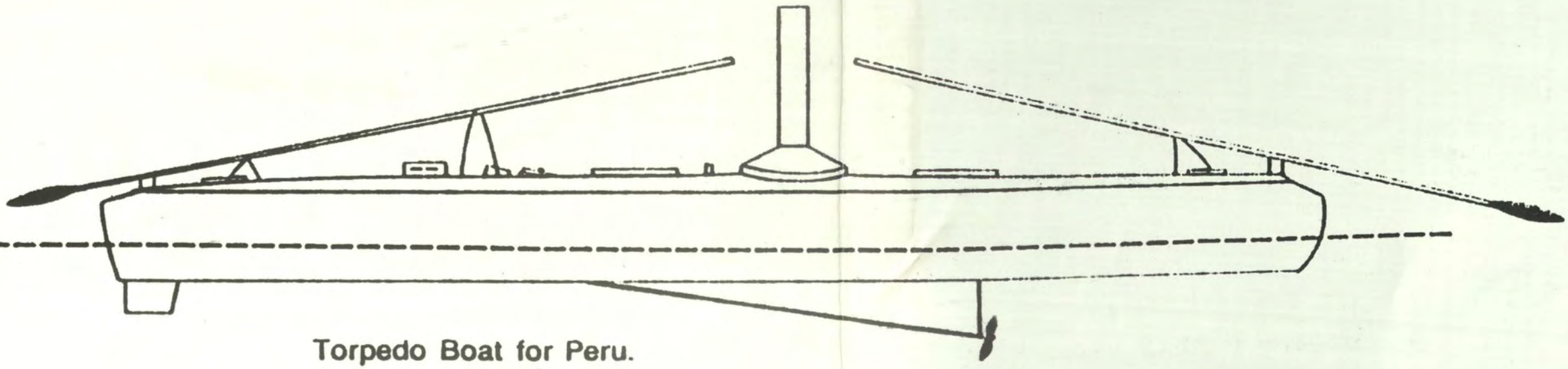
> *"...El casco de estas torpederas era de madera contrachapada, forrado con planchas de acero para darle protección contra proyectiles enemigos.*
>
> *Estaban propulsadas por una máquina a vapor alternativa de dos cilindros instalada en el centro, hacia proa; la misma que recibía vapor de una pequeña caldera cilíndrica con un serpentín en espiral. El eje de transmisión salía al exterior a través de una falsa quilla, el que se conectaba con una hélice de dos palas.*
>
> *Estas naves, gracias a que podían desarrollar una velocidad de hasta 16 nudos - rápida para la época - .... Otra de las ventajas que ofrecían las lanchas de este tipo, era la gran maniobrabilidad de que disponían al poder revertir el sentido de la marcha en forma rápida, así como el poco tiempo en que podrían encender su máquina y salir a navegar.*
>
> *Con respecto al armamento, de fábrica contaban con dos pértigas o botalones basculantes de 11.5 metros de largo en cuyo extremo se hallaba instalado un torpedo fijo de 100 libras de pólvora, los que al momento de atacar se desplegaban hacía el exterior...."* [209].

Eslora	*17.98 m.*
Manga	*2.13 m.*
Puntal	*1.52 m.*
Desplazamiento	*6 ton. sin equipos. 7 ton. a plena carga (combustible, dos torpedos de botalón y sus tripulantes).*
Propulsión	*Una máquina a vapor alternativa de dos cilindros de 100 HP aproximadamente. Una caldera cilíndrica.*
Hélices	*Una hélice de 33 1/2 de diámetro de dos palas.*
Armamento	*Dos torpedos de botalón con 100 libras de explosivo cada uno.*
Dotación	*Siete hombres..."* [210].

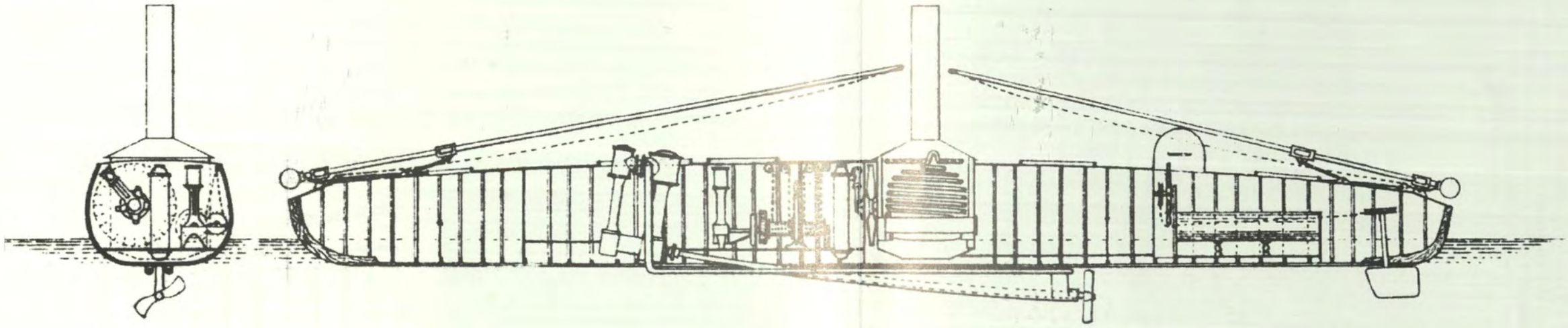
208.- Rodríguez, Op. Cit., pp. 145-146.
209.- Rodríguez, Op. Cit., pp. 150-151.
210.- Rodríguez, Op. Cit., p. 148.



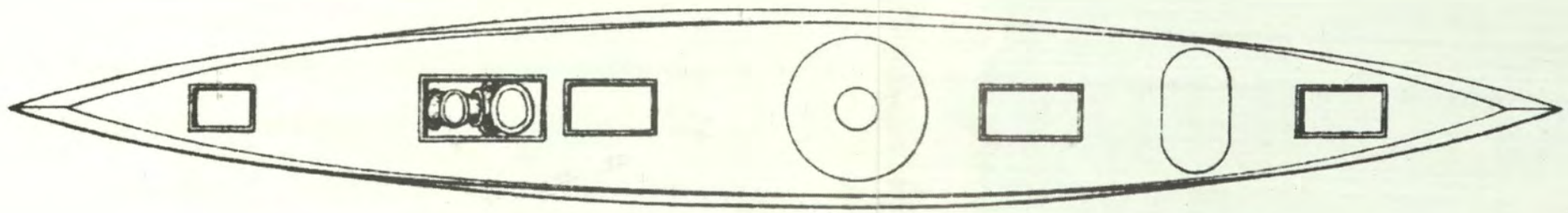
Torpedera Herreshoff peruana



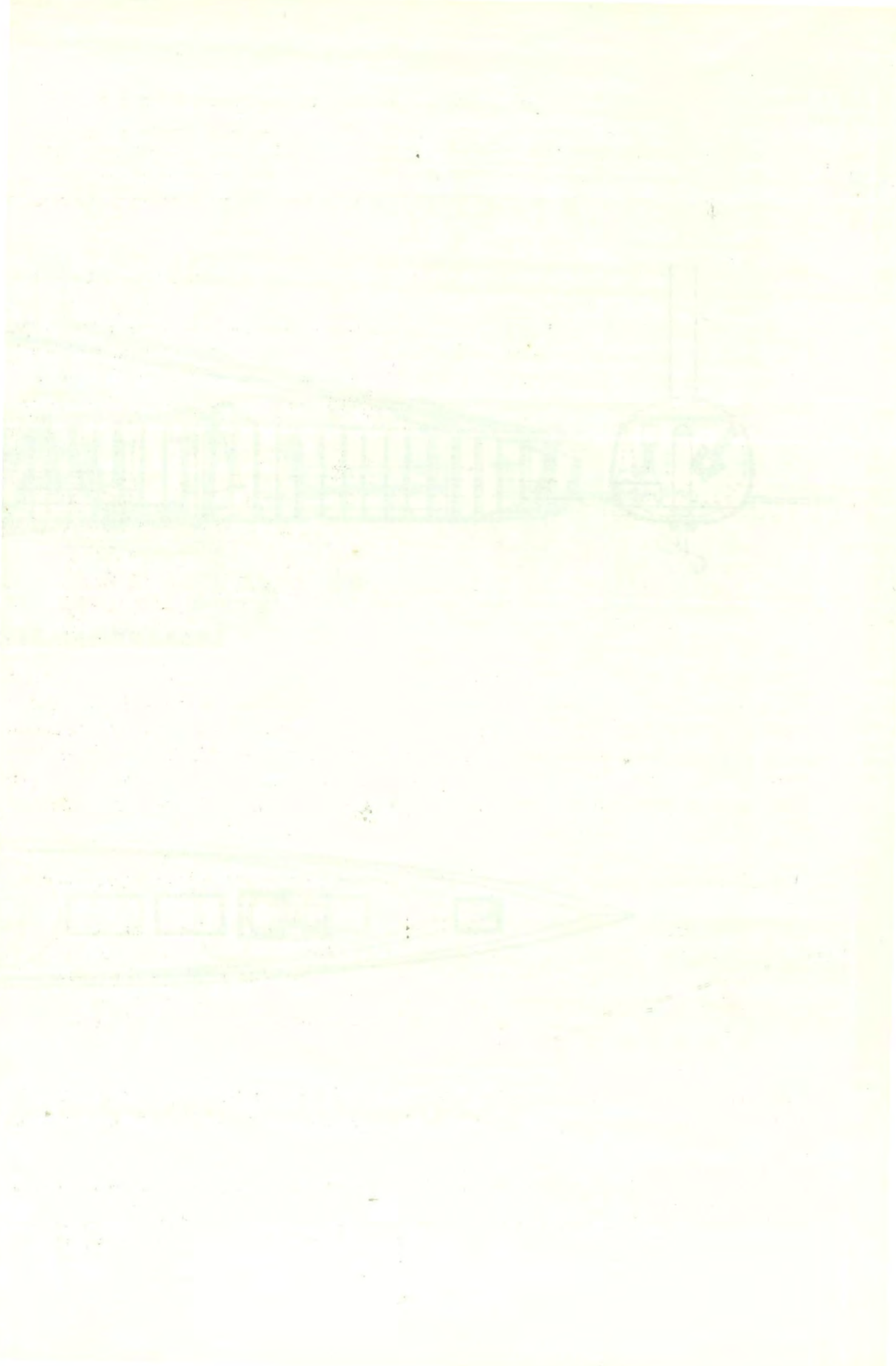
Torpedera Herreshoff peruana (reconstrucción).
(*The Herreshoff Spar Torpedo Boats of 1878 1880* de J. A. Grant).



LONGITUDINAL SECTION AND PLAN.

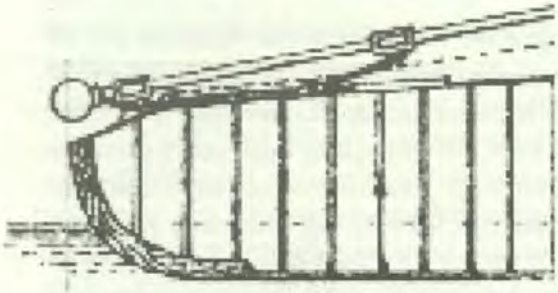


Torpedera Herreshoff peruana según el *Warships and Navies of the World* (Boston, 1880).



Sobre la forma de estas lanchas se conocen dos fuentes de época: una fotografía guardada en el *Hart Nautical Museum* de Camdrige, Massachusset, y un plano publicado en la obra *Warships and Navies of the World* (Boston, 1880). Tanto la fotografía como el plano de 1880 y una reconstrucción moderna, han sido publicados en el artículo *The Herreshoff Spar Torpedo Boats of 1878 - 1880* de J. A. Grant y posteriormente en el artículo ya mencionado del comandante Rodríguez.

Aunque la fotografía que presentamos de una torpedera Herreshoff peruana no está en muy buen estado, resulta interesante notar en ella que el torpedo mostrado es redondo, igualmente el torpedo que aparece en el plano de 1880 tiene las mismas características que el de la fotografía. Tal vez este torpedo se parezca a los que fueron suministrados a la torpedera *USS Lightning* que fue adquirida por los Estados Unidos en 1876, que eran también de forma esférica pero no sabemos si tenían la misma capacidad que los torpedos norteamericanos que llevaban 301 libras de dinamita.





La noticia de la compra de la lancha Herreshoff causó gran expectativa, sobretodo en el Sur, pues era justamente lo que Prado necesitaba. Si bien el Presidente pidió el 4 de julio que se prueben antes de comprarlas, pocas semanas más tarde le llegaron otras noticias alentadoras sobre las bondades de las Herreshoff que trasmitió el coronel Lara, ante lo cual el Presidente escribió al general La Puerta *"...creo que estamos en el caso de vender la camisa por conseguirlas a todo trance..."* [211]; lamentándose en esta carta que el *Talismán* no pudo traer la lancha de Panamá.

¿Qué informe transmitió Lara sobre las Herreshoff ? El coronel Lara dijo al respecto que:

> *"...con fecha 5 de junio di parte a ese Ministerio de la adquisición de una lancha torpedo sistema Herreshoff y ordenando la inmediata construcción de cinco más; habiendo tomado esta determinación después de consultar a los hombres más inteligentes en este ramo, que aseguran que con una flotilla de seis lanchas torpedos Herreshoff, bien manejadas. Se pueda atacar un buque blindado, por poderoso que sea, aún a la mitad del día, con la seguridad de echarlo a pique..."* [212].

¿Qué había pasado entre el 5 de junio, cuando Lara escribió al gobierno sobre las torpederas, y principios de julio cuando Prado pedía que se compren a todo trance?. Para

---

211.- Denegri, Op. Cit., p. 284. Carta del 17 de julio de 1879. También en A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 17 de julio de 1879.

212.- A.C.E.H.M.P. Oficio (a) del coronel Enrique Lara al Ministro de Hacienda del 13 de setiembre de 1879. El Cónsul del Perú en Panamá informó el 27 de agosto que el coronel Lara había zarpado de Nueva York de regreso al Perú. Lara zarpó de Panamá rumbo al Callao el 3 de setiembre (Ahumada, Op. Cit., T. 3, pp. 36-37).

responder esta pregunta primero tenemos que entender algo más de la política interna del Perú de 1879. A esta altura de nuestro estudio debemos señalar que existe una versión sostenida, entre otros, por el historiador Mariano Felipe Paz Soldán y por su hijo Carlos Paz Soldán, que el cambio de gabinete ministerial producido en mayo de 1879 fue perjudicial para la conducción de la guerra. Según esta versión, el cambio ministerial rompió la unidad en la acción y en las miras que existió entre Prado y sus cinco ministros, acusando a los generales La Puerta y Mendiburu de mantener viejas ideas, con opiniones inadaptables a la situación, lo que sumado a la avanzada edad de ambos ilustres generales, les privaba de la actividad y salud que el momento exigía. Por ello, según Paz Soldán, hubo fuertes desacuerdos entre los dos militares y los tres miembros civiles del gabinete[213]. Sólo teniendo en cuenta este punto de vista el siguiente oficio de fecha 10 de julio del Ministro de Hacienda al general Mendiburu se entiende en su verdadero entorno, aunque es un texto extenso explica qué pasó con la compra de las torpederas de Herreshoff contratadas por Lara por lo que resulta fundamental en nuestra narración:

"...Acabo de recibir el oficio de V. de ayer, en que me manifiesta que resuelta por el gobierno la compra en Estados Unidos de competente cantidad de municiones para el rifle Rémington, proceda a contratar un millón de tiros en vez de dos millones que tenía ya pedidos. Este millón de tiros con el un millón cien mil que están aquí corresponden sólo a 420 tiros por rifle, razón por la cual en el encargo que hice por el vapor pasado pedí dos millones de estos tiros, después de acordar con los señores Ministros Irigoyen y Paz Soldán que debíamos asegurar por lo menos quinientos tiros por cada rifle; pero nada significa para mí el número de los tiros, supuesto que V. es la persona autorizada y competente en esto; lo que sí no encuentro aceptable es que la reducción en el número de tiros pedidos se funde en la estrecha situación del Erario, porque si nos faltara plata para balas no habría guerra posible; y como hasta hoy felizmente si bien con grandes trabajos e imponiéndome una labor ruda no han faltado fondos para todo, lo que es esencial en la guerra, no debería por esta razón limitarse el número de pertrechos. He dado orden inmediatamente de que se detenga el vapor de Panamá, porque aun así me viene estrecho el tiempo para formular y arreglar un contrato en la forma que V. lo desea, y para lo cual tendría que apelar al conocimiento de personas competentes, porque yo no lo soy en materiales de guerra, que probablemente tendré que limitarme a ordenar a la casa Grace Brothers que haga sólo un millón de tiros de 1 los mejores que haya del sistema y calibre de nuestro Rémington y asegurarle el pago de su precio, que es de 28 pesos fuertes millar, según la cuenta que por el conducto de V. sometí al conocimiento del Presidente y que aún no ha sido aprobada, lo que no dejará de ser ahora un embarazo para este contrato nuevo.

Pasando a otra cosa esencialísima en estas circunstancias, debo recordarle que, según el oficio del Coronel Lara, tiene expedita la fabricación de torpedos Hereschoff, además del que está en viaje, y que se pudo obtener a pesar de que lo habían o pensaban contratarlo los chilenos. El oficio lo pasé a V. en transcripción, según se acordó, pero como hasta ahora nada se ha resuelto, le recuerdo a V. que aún hay tiempo hoy para dar por telégrafo orden de que se construyan y traigan por nuestra cuenta las indicadas lanchas torpedos Hereschoff, de modo que cuando Lara regrese de Europa a Estados Unidos encuentre allí los fondos, cuya provisión tengo arreglada desde aquí, y que no por falta de diligencia y actividad de nuestra parte, contraten los

213.- Carlos Paz Soldán, Op. Cit, p. 33.

chilenos y lancen contra nuestros buques los mismos torpedos que podemos considerar como contratados por nosotros. Con este motivo, y ya que he tenido intervención en la adquisición de torpedos y de estas lanchas, según las instrucciones que dí a Lara, tócame ahora declinar toda responsabilidad por la falta de estos elementos importantes de agresión, si no se ordena hoy por telégrafo, que se hará a Panamá, que se pongan los fondos en la casa de Grace para la construcción y transporte de dichas lanchas, pues de otro modo, según el contrato de la carta de Lara (digo oficio), y de una carta particular del mismo que he visto nos exponemos a no tener los indicados torpedos. El costo aproximado de cada uno de ellos es de 4,000 £, lo que hace una totalidad de 24,000 libras esterlinas, y además se pueden calcular los gastos de transporte por la vía de San Francisco en buque especial comprado o fletado, 6,000 £.

V. puede dar todas las órdenes que juzgue convenientes; a mí sólo debe V. decirme que ponga fondos en Nueva York, y yo haré mis arreglos aquí en el acto, siempre qué se me dé tiempo. La falta de aprobación del saldo de Grace por el valor de los rifles puede ocasionarnos hoy algunas dificultades. Soy de opinión que hoy mismo se intente por medio de la autorización respectiva la adquisición del "destróyer" de Erikson de que habla Lara. Si se tiene en cuenta el papel que Erikson representó en la guerra de Estados Unidos, creo que su "destróyer" debe ser muy importante. Esto le toca apreciar a V.; yo no soy competente en la materia; pero no puedo prescindir de hacer esta advertencia para que se tome en seria consideración. Había resuelto no despachar ya, tanto por el tiempo que ha transcurrido desde mi renuncia, cuanto por mi mala salud; pero acostumbrado a no omitir sacrificio alguno en servicio del país, me tienen S. E. el Presidente y los ministros a su disposición para los asuntos referentes a esta carta; suplicándole encarecidamente se sirva aceptar mi renuncia..." [214].

La respuesta del general Mendiburu a tan delicados temas, también de fecha 10 de julio de 1879, fue la siguiente:

"...Visto lo que me es preciso hacer para llenar, como deseo, los objetos que abraza su apreciable comunicación, que acabo de recibir, sería imposible absolver en el día todas las órdenes y, lo que es más, los acuerdos que ellas me demandan, porque mi voluntad está en estas materias subordinada a la del Vicepresidente. Conferenciaré con él sobre cada una; por mi parte estoy pronto, pero no puedo salvar el requisito del acuerdo con él. El vapor próximo saldrá dentro de breves días y de aquí allá poco será el tiempo que se pierda..." [215].

La carta del Ministro de Hacienda tiene varios puntos que analizar. En primer lugar debe notarse que el problema en torno a las torpederas Herreshoff que Lara consiguió, se centra en la demora que hubo para responder el requerimiento económico[216]; demora que nos parece injustificable pues el Ministro aseguró la provisión de fondos en este oficio. ¿Porqué se negó la autorización del gasto?, tal vez la respuesta se encuentre en la propia mentalidad de los principales actores de esta historia.

214.- Carlos Paz Soldán, Op. Cit, pp. 32-35.

215.- Carlos Paz Soldán, Op. Cit, p. 35.

216.- Obsérvese que el costo unitario es de aproximadamente 4,000 libras, esto es 20,000 soles de plata. Recuérdese que Clayton mencionó que cada torpedera costaba 18,500 dólares, (que en esa época equivalían a soles de plata), por lo que la diferencia es de sólo 1,500 soles.

Mariano Felipe Paz Soldán señaló que hacia junio de 1879 el Ministro de Hacienda agotó todos los recursos financieros del país, muy exiguos por cierto, en la compra de armamento. Ante ello, pensó que sólo la emisión de papel moneda podría salvar la situación, contándose para el caso con la autorización del Congreso para emitir billetes hasta por sesenta millones de soles, pero el Vicepresidente se negó a esa solución *"...dejándose llevar de sus ideas o de las que le fueron sugeridas, sin considerar la realidad de las cosas..."* [217], llegando a publicar el 8 de junio su respuesta en los periódicos de Lima: *"...que estaba resuelto a no ocurrir a la emisión de papel, por muy graves y urgentes que fueran las necesidades de la guerra..."* [218]. Carta que una vez publicada causó, según anotó Mariano Felipe Paz Soldán, la depreciación inmediata del billete fiscal en circulación, encareció las subsistencias y el efecto se dejó sentir sobre el erario público, limitando aún más los medios para atender al Ejército. Ante ello el Ministro de Hacienda, señor de Izcue, renunció.

Atrás de estas decisiones debió estar el propio general Mendiburu, quien fue varias veces Ministro de Hacienda desde la década de 1840. Es pertinente precisar que Mendiburu siempre fue un tenaz opositor a la emisión de moneda de baja ley; cuando se produjo la Guerra Civil de 1843 y las tropas acantonadas en Cerro de Pasco no tenían un centavo, los generales a cargo del Ejército en esa zona del país decidieron autorizar la emisión de monedas de baja ley en la Casa de Moneda de la Quinua (Cerro de Pasco), como única solución a la crisis del momento. Entonces Mendiburu se opuso tenazmente, logró cerrar esa ceca y desautorizar la circulación de las monedas de Cerro de Pasco. En 1879 Mendiburu hizo lo mismo, no permitió la circulación de moneda sin respaldo (en este caso billetes) .

Estando en Arica pensamos que Prado no conocía bien el problema económico y confiadamente pidió al general Mendiburu que atienda preferentemente los reclamos del señor Grace, pues el 22 de julio seguía creyendo que llegarían las lanchas que Lara había contratado:

> *"...son grandes servicios que su Casa nos presta, tanto en el Callao como en los Estados Unidos y hoy mismo necesitamos conseguir por su conducto las lanchas torpedos Herreshoff contratados por Lara..."* [219].

Si bien Prado pidió vender hasta la camisa para conseguir las lanchas, lo cierto es que al coronel Lara no se le envió un centavo, y sólo consiguió durante su estadía en los Estados Unidos que a crédito se le vendan dos lanchas[220]. En Europa logró que don Carlos Candamo done 3,000 libras esterlinas para pagar a la Casa Grace por las dos torpederas que se estaban construyendo y, como ya mencionamos, fracasó en su desesperado intento de conseguir más fondos de los peruanos que vivían allá, ahogándose la posibilidad de pagar la tercera lancha que contrató. Esta tercera lancha debe ser la que menciona el comandante Rodríguez que quedó abandonada en una granja de los Herreshoff en los Estados Unidos.

217.- Carlos Paz Soldán, Op. Cit, p. 35. En realidad Carlos Paz Soldán cita casi textualmente a su padre, (Mariano Felipe Paz Soldán, Narración Histórica de la Guerra de Chile Contra el Perú y Bolivia, T. 1, p. 236).

218.- Ibídem.

219.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 22 de julio de 1879.

220.- A.C.E.H.M.P. Oficio (a) del coronel Enrique Lara al Ministro de Hacienda del 13 de setiembre de 1879.

El oficio del 10 de julio que el Ministro de Izcue elevó al Ministro de Guerra también está relacionado con la tercera lancha Herreshoff que nunca llegó al Perú. Veamos cómo: en el oficio se hace mención a la propuesta de comprar el *Destróyer* de Ericsson, este aparato fue un nuevo diseño naval del célebre inventor del buque tipo *Monitor* durante la Guerra Civil estadounidense y causó muchas expectativas en el medio naval, incluso fue comentado como un verdadero prodigio en la prensa chilena y más tarde en la peruana que transcribió el artículo el 25 de agosto de 1879:

> *"...Este torpedo es obra exclusiva de su inventor Juan Ericssen, el mismo que construyó el "Monitor", el primer buque blindado con torre, buque que salvó el honor del gobierno de los Estados Unidos en la última guerra civil de esta nación y que contribuyó grandemente a cambiar los resultados de la guerra, batiéndose con el "Merrimac" en Hampton Roads el 9 de marzo de 1862.*
>
> *El "Destroyer" (destructor). Nombre dado por Ericssen a su bote torpedo, es un bote blindado de andar muy ligero, superior al andar de cualquier blindado existente. Todo lo confía a su velocidad.*
>
> *El torpedo Ericssen, un verdadero proyectil submarino, está colocado en la proa del bote, debajo del agua y se lanza desde la proa por medio de aire comprimido. Su peso es de mil cuatrocientas libras y tiene una velocidad inicial de 164 millas por hora; su fuerza motriz es tal que uno no puede ver con que podría protegerse exteriormente a un buque para defenderse de este torpedo. La parte anterior del proyectil lleva una buena carga de dinamita, la cual estalla por concusión, pero arreglada de tal manera que necesita la resistencia que presta el costado de un buque para que pueda hacer explosión. Este torpedo no está provisto de ninguno de los mecanismos interiores de que están dotados otros torpedos y que han resultado ser muy delicados y en los cuales no se puede tener confianza alguna. Finalmente, el "Destroyer" es igual en ambos extremos y puede después de lanzar el torpedo, andar con la misma facilidad hacia atrás que hacia delante, con sólo hacer funcionar su máquina en sentido opuesto.*
>
> *Como lo hemos dicho al principio, este torpedo está en estado de prueba. Esto tenía lugar en Abril del presente año..."* [221].

Sucede que, según J. A. Grant, la tercera torpedera Herreshoff se construyó para el Perú, pero que fue despachada a nuestro país porque *"...el envío fue aparentemente bloqueado por el gobierno norteamericano así como lo fue la propuesta peruana de adquirir el buque de defensa de puerto "Destroyer" de Ericsson..."* [222]. Así, podemos ver que la retención de esta última torpedera pudo tener dos motivaciones: la falta de dinero del gobierno peruano y la negativa del gobierno norteamericano de que sea despachada al Perú junto al *Destroyer* de Ericsson. El tema del *Destroyer* de Ericsson lo discutiremos más adelante por haberse intentado su compra nuevamente en 1880.

221.- *Los Botes Torpedos* en sección "Inserciones" del periódico *El Peruano* del 25 de agosto de 1879. Véase el Anexo N° 3.
222.- J. A. Grant, *The Herreshoff Spar Torpedo Boats of 1878 - 1880*, p. 254.

c) La *Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra*, los torpedos Lay y las torpederas Herreshoff.

Mientras se esperaba la llegada de la lancha Herreshoff al Perú, la guerra continuaba su curso y la Armada Peruana cosechaba un triunfo capturando al transporte enemigo *Rímac* el 23 de julio. Esta noticia causó graves disturbios en Santiago, donde el Ministro de Guerra fue apedreado en las puertas del Senado y vejado por Vicuña Mackenna en una sesión del mismo[223]; incluso influyó decisivamente en el ánimo del almirante chileno Williams que seguía obstinado en bloquear Iquique. El 2 de agosto el contralmirante chileno levantó el bloqueo de ese puerto, inútilmente establecido pues no daba ningún resultado, y viajó a Santiago para renunciar a su cargo confirmando con su dimisión la mala conducción de la guerra naval, pues se habló hasta de procesarlo [224].

Aprovechando la salida de los buques chilenos, el general Prado quiso sacar partido del momento minando los puertos y caletas de Tarapacá; el 5 de agosto escribió al general Mendiburu ordenándole que:

> *"...me manden todos los torpedos fijos que estén expeditos para colocarlos en los lugares convenientes aprovechando ahora la oportunidad que con su ausencia nos ofrece la Escuadra enemiga..."* [225].

Pero también la suspensión del bloqueo de Iquique restó posibilidades a la aplicación de los torpedos Lay, entonces se reconsideró la ubicación de los torpedos y se decidió que dos de ellos queden en Iquique, uno vaya a Pisagua con Scott y el otro con Moore (¿?) a la caleta peruana de Mejillones [226].

Incluso el Presidente pensó que probablemente los expertos extranjeros Haight y Chester, aburridos por la inacción, decidiesen irse de Iquique, por lo que recomendó a Buendía que *"...Prado o cualquier mecánico de la maestranza de artillería se instruyan en el modo de servirse de los aparatos..."* [227]. El individuo de apellido Prado al que se refirió el Presidente era sargento mayor del Ejército, y su nombre era José María Prado [228] encargado de la maestranza de artillería de Iquique, dependencia de la que Buendía opinó que era importantísima y cuyo jefe era una persona de destacada inteligencia [229].

Pero al menos dos torpederas estaban en camino al Perú. Para acondicionar los torpedos Lay y las lanchas próximas a llegar, el Ministro de Guerra y Marina solicitó al Comandante General que se designe un jefe que se haga cargo de tan delicada labor, por lo que el 29 de julio el contralmirante de la Haza informó al Ministro de Guerra y Marina que el capitán de navío graduado Manuel Palacios era la persona adecuada *"...por sus conocimientos contracción y cualidades..."* y que además *"...conoce el idioma inglés y puede entenderse perfectamente con el experto y e individuos que deben quedar a cargo de todo lo*

223.- Encina, Op. Cit., T. 2, p. 1473.
224.- Bulnes, Op. Cit., T.1, p. 246.
225.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 5 de agosto de 1879.
226.- Milla, Op. Cit., p. 108. Carta de Pardo a Buendía del 4 de agosto de 1879.
227.- Ibídem.
228.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tarapacá*, T.1, p. 732.
229.- Milla, Op. Cit., p. 27.

concerniente a torpedos..." [230]. El general Mendiburu aprobó la propuesta el 1° de agosto, comunicando al Ministro de Hacienda sobre la incorporación de Palacios al servicio activo[231]. El cargo que asumió el comandante Palacios fue el de *Jefe de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra.*

Las razones por las que se escogió al comandante Manuel Palacios eran verdaderamente sólidas, este ilustre oficial nació en Ica en 1822. Se le dio el grado de guardiamarina el 31 de diciembre de 1845 y al año siguiente viajó a Inglaterra como parte de la comisión para comprar un buque a vapor, regresando en 1848 a bordo del recién adquirido *Rímac*. En su dilatada carrera anterior a la Guerra con Chile fue Segundo Comandante del bergantín *General Gamarra* y después de la fragata *Mercedes*, Comandante del transporte *Tyone*, Capitán de Puerto de Islay, Arica, Pisco y Paita, Comandante del vapor *Lerzundi* en 1858, Subdirector de la Escuela Naval de Paita en 1863, Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista en 1865, Capitán de Puerto de Chincha en 1866 y asistió al Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866. En 1873 pasó a la clase de indefinido hasta que se le llamó al servicio a finales de julio de 1879, cuando tenía 57 años. Del 12 de diciembre de 1879 hasta el 16 de enero de 1881 se desempeñó como Capitán de Puerto del Callao y tras la guerra se reincorporó a dicho cargo durante el gobierno del general Cáceres.

Instalado en su cargo, el 4 de agosto el comandante Palacios levantó un inventario de los torpedos que recibía de la Casa Grace. Podemos resumir el inventario de la siguiente forma:

Torpedo 1 Desarmado en 8 cajas en el Callao.
Torpedo 2 Armado con todos sus útiles en el Callao.
Torpedo 3 Armado con todos sus útiles en el Callao.
Torpedo 4 Armado con todos sus útiles excepto la batería que debía ser traída por el transporte Limeña.
Torpedo 5 Armado con todos sus útiles, encajonado y listo para ser enviado donde se disponga [232].

Al entregar los torpedos Lay que había traído de los Estados Unidos de Norteamérica, la Casa Grace informó que dos de ellos se encontraban *"...en Panamá o en viaje al Callao en el Transporte Limeña..."* [233]. Sumando el número de torpedos recibidos por Palacios más los que estaban por venir de Panamá, y los otros tres que estaban en Iquique, da un total de diez torpedos.

Con respecto al lugar de armado de las lanchas y torpedos, así como del personal contratado para estas operaciones, la Casa Grace informó al comandante Palacios que desde la fecha de entrega de los torpedos, 4 de agosto de 1879, la Marina debía encargarse del arrendamiento del depósito (S/. 100 mensuales), del arrendamiento de la oficina (S/. 25 mensuales), del salario del experto W. Lee (S/. 150 oro americano mensual), del salario del experto Stephen

230.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.41. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 29 de julio de 1879.
231.- A. H. de M. (Baterías - 1879) Nota del Ministro de Guerra y Marina al Oficio de fecha 29 de julio de 1879 del Comandante General de Marina.
232.- A. H. de M. Inventario de la Sección de Torpedos. Lay, confeccionada por el capitán de navío Manuel Palacios el 4 de agosto de 1879.
233.- A. H. de M. Oficio de la Casa Grace al capitán de navío Manuel Palacios del 5 de agosto de 1879.

Chester que estaba en Iquique con los tres torpedos Lay dejados en ese puerto (S/. 150 oro americano mensual), del salario del experto G. P. Haight (S/. 250 oro americano mensual), así como del alojamiento, alimentación y pasajes de regreso a los Estados Unidos de Norteamérica para todos ellos [234]. Fuera de los expertos extranjeros encargados del armado de los torpedos, también estaban el carpintero Williams (S/. 3 diarios excepto domingos), el condestable Domingo Pacheco (S/. 100 mensuales), los peones Rodolfo Smith, Benjamín Tenorio, Valentín Ymar y William Harris (todos ellos a S/. 2 diarios) [235].

El local entregado por los contratistas se convirtió en la sede de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra; estuvo situado en Chucuito, entre la Torre de la *Merced* y el fuerte *Santa Rosa*, e incluía un muelle de piedra casi derruido; pagándose, como se ha visto, un alquiler mensual de 125 pesos por el depósito y las oficinas, monto considerado excesivo en ese entonces por el propio Comandante General de Marina [236]. Trabajaba con el comandante Palacios el teniente segundo Hiriberto Benítez [237], quien estaba encargado de supervisar los trabajos de los expertos encargados del armado de los torpedos.

La Casa Grace también entregó en agosto una serie de materiales y herramientas para el armado y operación de los torpedos, pero el comandante Palacios opinó más tarde que no se le habían entregado todas las herramientas ya que, según decían los expertos, las herramientas que ellos usaban eran de su propiedad.

Palacios era un hombre acucioso y conocía bien su trabajo, pronto detectó que faltaban las luces de los torpedos Lay de tal modo que el 11 de agosto hizo el pedido por las 8 lámparas que faltaban. Enterado del asunto, el Comandante General de la Marina averiguó en la Grace sobre el paradero de las lámparas, obteniendo la siguiente respuesta: *"...ha indicado el señor W. W. Rowley, representante y socio del señor Lay, que los torpedos no han salido con faroles de la fábrica y que los dos que existen actualmente fueron fabricados en el país..."* [238], por lo que el contralmirante de la Haza pidió la autorización para su fabricación al Ministerio de Guerra y Marina.

La carta de entrega de los torpedos y materiales hecha por la Casa Grace a Palacios incluyó una recomendación de cómo debían ser usados los torpedos y qué debía hacer nuestra Armada para aprender la forma de usarlos:

> *"...nos permitimos confirmar en esta nota que le hemos indicado a vuestra señoría verbalmente, que la gran utilidad de estos instrumentos será la defensa de los puertos y de los buques de la Escuadra surtos en los puertos, manejados o de tierra o de los*

234.- A. H. de M. Oficio de la Casa Grace al capitán de navío Manuel Palacios del 5 de agosto de 1879.

235.- A. H. de M. *Relación de los Individuos que existen en el depósito que se encuentran los torpedos del sistema Lay y la lancha torpedo que el vapor Limeña ha traído últimamente de Panamá*, confeccionada por el comandante Manuel Palacios el 19 de agosto de 1879.

236.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47 p. 61.

237.- Heriberto Benítez, también llamado Eriberto Benites, no fue un oficial destacado de la Armada. El 9 de junio acababa de terminar una condena impuesta por el Consejo de Guerra de Oficiales Generales y estaba sin colocación. En mayo de 1880 estaba en el *Atahualpa* y se le dio el comando de la *Arno* a principios de ese mes, pero a fines de mayo pidió 3 meses de permiso para curarse de una enfermedad contagiosa. En julio se descubrió que había dejado empeñada una carabina Evans del Estado en un hotel del Callao y en agosto se le proceso por haber robado la leña de la presa *Anita*. Benítez fue condenado a muerte en noviembre de 1880 (en ausencia) pero Piérola le conmutó la pena por 2 años de cárcel y ser borrado del escalafón. No se sabe nada más de él desde mayo de 1880, cuando pidió licencia.

238.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 63. Oficio al Ministro de Guerra y Marina de fecha 11 de agosto de 1879.

monitores para proteger en particular estos últimos que estando cerca de la playa protegidos con estos torpedos, el enemigo no podrá ofender con espolón sino a gran riesgo de ser destruido.

Para este fin es necesario que el Gobierno nombre seis u ocho oficiales para que sean instruidos en todo el manejo del instrumento; para así poder dispensar los servicios de los expertos que son tan costosos... " [239].

Sin duda la carta se basaba en la observación que hizo Rowley a Prado cuando visitó Arica, pues le había llamado la atención que de Lima no hubiesen mandado mecánicos para aprender lo concerniente al recién comprado armamento y, según Rowley, era conveniente que los peruanos se preocupen en aprender el uso y mecanismos de los torpedos [240].

Palacios dio cuenta de todo lo recibido a sus superiores y el 9 de agosto el Comandante General informó al Ministro de Guerra y Marina sobre el estado de la sección de Torpedos y Máquinas de Guerra en base al informe de Palacios y de la carta de la Casa Grace; allí dijo que había tomado la decisión, a raíz de lo expuesto en esos documentos, que:

"...algunos jefes y oficiales de Marina destinados en la Torre de la Merced y Batería Santa Rosa y algunos oficiales de los buques surtos en la bahía se dediquen al estudio de los torpedos y del manejo de la lancha a vapor Herreshoff en el caso de que se ordene se arme en este puerto... " [241].

En efecto, con fecha 13 de agosto se nombró al capitán de corbeta graduado Manuel María Carrasco, teniente primero Manuel Valderrama, capitán de ejército Enrique Carrasco, teniente segundo Bernabé Carrasco y teniente segundo Manuel Fernández Dávila, para que se instruyan en el manejo de los torpedos Lay [242].

El 11 de agosto el Comandante General indicó al Ministro de Guerra y Marina que el comandante Palacios le había entregado una carta de Rowley, donde informaba que tras levantarse el bloqueo de Iquique [243] había llegado al Callao el experto George Haight procedente de ese puerto, dejando tres torpedos Lay en Iquique junto al experto Stephen Chester a orden del Ingeniero del Estado Felipe Arancibia. Rowley también afirmó que era indispensable la estadía en el Perú del experto Lee para instruir a los peruanos en el uso del torpedo, pero el Comandante General de la Marina indicó al Ministro de Guerra que su presencia era muy onerosa para el Estado por lo que era conveniente despacharlo en el próximo vapor a los Estados Unidos de Norteamérica [244].

239.- A. H. de M. Oficio de la Casa Grace al capitán de navío Manuel Palacios del 5 de agosto de 1879.

240.- Denegri, Op. Cit., p. 297. Carta del 30 de julio de 1879.

241.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 61. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 9 de agosto de 1879.

242.- Todos estos oficiales navales participaron con Piérola en la revolución contra Prado de 1877 y fueron los que tomaron el *Huáscar* en el Callao el 6 de mayo de ese año. También estuvieron juntos en los combates de Punta Pichalo y Pacocha. Bernabé Carrasco era muy bien considerado por sus conocimientos, cuando el 11 de agosto quedó inutilizado el cañón Blackely de la batería *Santa Rosa*, el Comandante General recomendó al Ministro de Guerra y Marina se conforme una junta de investigación donde estaba Carrasco *"...que posee vastos conocimientos en la materia..."* (Libro Copiador B1-b47, p. 66, oficio al Ministro de Guerra y Marina del 12 de agosto de 1879).

243.- El bloqueo de Iquique fue levantado por los chilenos el 2 de agosto de 1879.

244.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp. 63-64. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 11 de agosto de 1879.

En el Sur, Prado sabía perfectamente de la existencia de cuatro torpedos Lay listos en el Callao y ordenó el 1° de agosto que dos de ellos sean enviados a Arica a bordo de un transporte de guerra dado que:

> *"...Arica es hoy la llave de todas nuestras operaciones militares y es necesario ponerla a cubierto no sólo de un ataque sino de un bloqueo. Esto se consigue indefectiblemente con la presencia de aquellas armas en el puerto, pues los buques enemigos tienen que alejarse y entonces el bloqueo puede hacerse ilusorio o si se acercan están expuestos a sucumbir.."* [245].

El Presidente también ordenó por medio de una carta dirigida al general La Puerta el 3 de agosto que los otros dos torpedos Lay que quedaban en el Callao se coloquen en la isla San Lorenzo en previsión de un bloqueo al puerto o de la incursión de buques chilenos en busca de presas [246].

En cumplimiento a estas órdenes, el Ministro de Guerra y Marina ordenó el 5 de agosto el envío de los 2 torpedos Lay que solicitaba el Presidente al Sur [247], embarque que el Comandante General aseguró que haría en el primer transporte del Estado que zarpe al puerto de Arica [248].

El general Prado escribió otra carta a La Puerta el 6 de agosto de 1879 pidiéndole acelerar el envió a Arica de la lancha Herreshoff apenas llegue de Panamá [249], lancha que el Presidente pediría continuamente en los siguientes meses y que se convertiría prácticamente en una obsesión. Al día siguiente, Prado ordenó que se compren todas las lanchas posibles de este tipo, en Europa y Estados Unidos de Norteamérica *"...porque ya no tenemos blindados, siendo aquellas tan buenas y eficaces, nos servirán admirablemente y podremos atacar a los buques enemigos en cualquier parte..."* [250].

El Supremo Director de la Guerra acertó en intuir la llegada de la lancha pues el transporte *Limeña* arribó al Callao en la tarde del 9 de agosto de 1879 con los *"...elementos de guerra que el Supremo Gobierno mandó traer de Panamá..."* y armamento de Costa Rica[251]. Allí vino la esperada lancha Herreshoff en 5 cajones dirigidos a la Compañía Cargadora de Guano y fue remitida al depósito de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra en Chucuito para ser armada en ese lugar. Antes que llegue la lancha habían arribado al Callao los mecánicos E. Maury y William Williams *"...que vinieron en el vapor de la línea a fines de julio anterior, con objeto de armar la lancha sistema Herseshoff* [sic] *conducida por el vapor transporte "Limeña"..."* [252]. Sus contratos contemplaban un sueldo de S/. 150 al mes más comida y alojamiento.

245.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Secretario General del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 1 de agosto de 1879.
246.- Denegri, Op. Cit., p. 299. Carta del 3 de agosto de 1879.
247.- A.C.E.H.M.P. Nota del Ministro de Guerra y Marina al oficio del 5 de agosto de 1879.
248.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina del 6 de agosto de 1879.
249.- Denegri, Op. Cit., p. 301. Carta del 6 de agosto de 1879.
250.- Denegri, Op. Cit., pp. 304-305. Carta del 7 de agosto de 1879.
251.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina del 13 de agosto de 1879
252.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.61. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 9 de agosto de 1879.

En el *Limeña* llegaron también 19 cajones rotulados a nombre del Ferrocarril de Lima a Chancay que contenían los dos torpedos Lay que faltaban, una batería para el torpedo Nº 4, además de *"...un regenerador completo para elaborar gas y una carretilla para conducir torpedos de un lugar a otro..."* [253].

Los trabajos de armado de la torpedera Herreshoff comenzaron el 19 de agosto de 1879 en la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra a cargo de los expertos contratados por la Casa Grace. Seguramente apelando a su experiencia como jefe de la Factoría Naval, ese mismo día el comandante Palacios recomendó al Comandante General de Marina que se manden diariamente mecánicos jóvenes de la Escuela de Artes y Oficios o de la Factoría Naval de Bellavista para aprender de los expertos los detalles del armado de la máquina de la embarcación que *"...por muy sencilla que sea, necesita ser tratada con esmero y prolijidad..."* [254].

En esos días el Presidente Mariano Ignacio Prado afinó su estrategia naval basándose en el uso de torpederas y torpedos. El 6 de agosto su Secretario comunicó al Ministro de Guerra y Marina que había que explotar el desconcierto que habían creado nuestros buques sobre los chilenos, refiriéndose sin duda a la captura del transporte chileno *Rímac* y al continuo movimiento de nuestros buques, diciéndole que era momento para reforzar los puertos del Sur y que para ello se debía fortificar Iquique, había que proteger el cable telegráfico submarino que unía a Mollendo con el Callao, artillando además ese puerto con cuatro cañones de grueso calibre; por otro lado, cuatro cañones más debían ir para Pisagua y otros dos para la isla Alacrán (Arica), aparte de mil rifles Remington, carabinas Winchester, y *"...una de las lanchas torpedos venidas de Europa y los dos torpedos "Lay" que tiene Su Excelencia pedidos por una de mis anteriores notas..."* [255].

El 10 de agosto el general Prado escribió a La Puerta confesando que estaba esperanzado en poder alcanzar una victoria naval. De acuerdo a la información que manejaba, los chilenos tenían al *Cochrane* y al *Chacabuco* en reparación en Valparaíso, mientras que el *Blanco Encalada* estaba en Antofagasta limpiando sus fondos junto al *Magallanes* y el *Abato*. El plan de acción, como él lo reconoce, era bastante audaz; pero digno de ser ejecutado por el mejor jefe naval de la guerra, el Comandante del *Huáscar*, don Miguel Grau. El plan de Prado era el siguiente:

> *"...El "Huáscar" puede buscar al "Blanco"* [Encalada], *el cual no rehusará el combate, y cuando estén empeñados en él se lanzarán los torpedos contra el blindado con éxito seguro. Para realizar este magnifico proyecto, sólo falta que inmediatamente me mande usted las dos lanchas torpedos que ya habrán llegado de Panamá, la una mandada por Canevaro de Europa y la otra que la Grace ha hecho venir de Estados Unidos...*
>
> *...Los botes o lanchas torpedos aprovechados oportunamente pueden darnos hasta la victoria, porque se pueden usar no precisamente al comprometer el "Huáscar" un*

253.- A. H. de M. Oficio del comandante Palacios al Comandante General de Marina del 30 de agosto de 1879.
254.- A. H. de M. Oficio del comandante Palacios al Comandante General de Marina del 19 de agosto de 1879.
255.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Secretario General del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 6 de agosto de 1879.

choque con un blindado, sino de noche en el lugar que se encuentre el enemigo y con toda seguridad de buen éxito.

El "Huáscar" llevando un bote torpedo puede acercarse sin ser visto en noche oscura a una distancia de la que puede conocer los buques enemigos, y desprender el bote torpedo contra ellos con seguridad.

Mándemelos pues sin pérdida de tiempo, principalmente hoy que el enemigo no se mueve todavía. Mañana quizá sería tarde, o por lo menos muy riesgoso..." [256].

El plan de Prado incluía una torpedera embarcada a bordo del *Huáscar* para atacar al *Blanco Encalada*, considerándose para ello contar con una *noche oscura*; pero lo que no sabía el Presidente era que la lancha Herreshoff había llegado desarmada, faltando mucho tiempo para que quede lista. Tampoco sabía que la lancha de Canevaro, de la que hablaremos más adelante, nunca llegó al Perú.

Recién el 14 de agosto Prado recibió la noticia del arribo de la Limeña por una carta del Vicepresidente fechada el día 9; obsérvese bien que la misiva del general La Puerta fue escrita justo cuando ese buque había llegado al Callao [257], por ello es muy probable que la información del contenido de la carga aún no se había verificado completamente cuando la carta fue escrita. Después de haber leído el contenido de la carta del Vicepresidente, Prado le escribió inmediatamente diciéndole:

"...Entre los artículos que debe usted mandarme, de los traídos por el "Limeña" de Panamá, reclamo la preferencia para las lanchas torpedos; pues debemos aprovechar de la ocasión para usarlas contra la Escuadra enemiga, antes de que les vengan a los chilenos, las que sabemos han comprado y contratado en bastante número en Estados Unidos..." [258].

Al día siguiente, el 15 de agosto, Prado redactó otra carta a La Puerta insistiendo en el tema:

"...Hoy que tenemos a estos marchantes por acá [los buques chilenos], *no tengo cómo encarecerle la urgentísima necesidad de que sin pérdida de instantes, trabajándose de día y de noche, se armen y se me manden inmediatamente las dos lanchas torpedos traídas de Panamá por el "Limeña". Acaso ellas están llamadas a darnos la victoria definitivamente, porque con ellas puede ir el "Huáscar" a buscar a los buques chilenos y batirlos donde los encuentre. Es menester que aprovechemos de la oportunidad que tal vez no se vuelva a presentar de encontrarse diseminadas las naves contrarias, pues como sabe usted el "Cochrane" ha ido a componerse a Valparaíso, y por allí andan también dispersos los demás y la ocasión se nos viene a las manos para poderlos batir y destruir en detall* [sic].

Para consultar la seguridad en la venida de las lanchas torpedos en uno de nuestros transportes, quizá será conveniente que vaya el "Huáscar" para escoltarlo. Si ustedes

256.- Denegri, Op. Cit., pp. 311-312. Carta del 10 de agosto de 1879.
257.- Según Denegri, el 14 de agosto debió llegar a Arica el vapor *Santa Rosa* de la *Pacific Steam Navigation C°*. (Denegri, Op. Cit., p. 316. Carta del 14 de agosto de 1879).
258.- Denegri, Op. Cit., p. 317. Carta del 14 de agosto de 1879.

opinan del mismo modo, dígamelo por telegrama para mandarlo en el acto al Callao..." [259].

Por los tenores de las dos citas anteriores, vemos que la carta de La Puerta a Prado del 9 de agosto, dando cuenta del arribo de la *Limeña* tenía un error, toda vez que, basándose en la información recibida por esa carta, el Presidente habla de *lanchas* torpedos, cuando sabemos que en el transporte *Limeña* sólo llegó una lancha Herreshoff desarmada. Este error en la información creó una falsa expectativa y originó un planeamiento con supuestos equivocados pues se consideró en el plan de operaciones armamento que no estaba disponible, ni estaría disponible en el corto plazo; error que mantuvo Prado hasta el 20 de agosto [260], cuando recibió una nueva misiva de La Puerta, esta vez con fecha 16 de agosto, donde le dio noticias más precisas sobre lo transportado por la *Limeña* de Panamá.

Conociendo el carácter de los peruanos, la noticia de la llegada de la lancha Herreshoff debió filtrarse rápidamente en Lima, y con la misma velocidad debió también conocerse en Arica. Una prueba de ello podría tratarse de la carta que dirigió desde Lima el 16 de agosto Daniel de los Heros (hermano del teniente de los Heros de la dotación del *Huáscar*) a Francisco Retes, (sargento 1° de la Guarnición del Batallón *Ayacucho N° 3* embarcado en el *Huáscar*). La referencia a esta carta, que no hemos encontrado, se deja entender por el tenor de la carta de respuesta de Retes a de los Heros:

"...Quedo contentísimo con la noticia reservada que me dás, pues aún que se susurraba algo, nos quedaba la duda. Creo como tu que con ese elemento terminará la guerra. Quisiera tener la suerte de ser uno de los encargados de llevar a cabo el importante servicio de su aplicación..." [261].

Impuesto de las novedades, Prado dirigió una carta a La Puerta el mismo 20 de agosto, en donde encontramos nuevas noticias sobre los torpedos Lay y, por primera vez, se habla de un nuevo tipo de torpedo, el Hubbe & Hardy. El tenor de la carta es muy interesante y merecen copiarse completamente los párrafos que tocan el tema de los torpedos:

"...Don F. H. Snyder, presidente de la Sociedad Hube y Mardy [262], *constructores de torpedos, ha venido a verme cumpliendo la indicación que recibió de usted.*

Como para una guerra, cuya larga duración se preveía, no eran suficientes los diez torpedos contratados por Lay, se hizo otro contrato con la referida sociedad por otros diez de su invención.

Snyder asegura la superioridad de su sistema y eficacia de sus aparatos sobre los de Lay por razón de su menor peso y volumen, facilidad para manejarlo por su sencillo mecanismo, y por su mayor rapidez en el andar. El está obligado a rendir una prueba en el Callao, y si el resultado es satisfactorio, sin la menor vacilación, debe llevarse a cabo ese contrato porque en nuestras circunstancias no nos queda otro recurso que

---

259.- Denegri, Op. Cit., pp. 318-319. Carta del 15 de agosto de 1879.

260.- El 19 de agosto Prado aún no tenía una información completa sobre lo que había llegado al Callao en la *Limeña* pues ese día escribió una carta a La Puerta pidiendo nuevamente que le mande *"...las lanchas torpedo..."*. (Denegri, Op. Cit., p. 323. Carta del 19 de agosto de 1879).

261.- A. H. de M. (Colección Carlos de los Heros, f. 4) Carta de Francisco Retes a Daniel de los Heros del 10 de agosto de 1879.

262.- Debería decir Hubbe y Hardy.

aprovechar de las ventajas que prometen estos elementos, que pueden proporcionarnos un éxito grande, acaso decisivo en la guerra; y con tanta más razón desde que Snyder se compromete a dirigir él mismo sus torpedos, a condición de que se le acuerde la misma retribución ofrecida a los del sistema Lay.

...Los torpedistas Lay y Snyder solicitan una lancha Herreschoff [263] *para asociarla en sus operaciones, con las de su invento, prometiéndose de esta combinación resultados más positivos. Desde que son dos los* [botes] *torpedos de que podemos disponer, no parece que haya el menor inconveniente para que se dé una a cada uno de ellos; pero, eso sí, con la condición de que vengan aquí a hacerse cargo de ellas.*

El coronel don Federico Larrañaga me ha escrito pidiéndome también que se le dé un torpedo para aplicarlo. Este cojo, como usted sabe, es audaz y entusiasta, y sería bueno que se ensayase en el manejo de un torpedo Lay, a fin de que pueda realizar su patriótico proyecto.

...Entiendo que ha llegado al Callao sólo una lancha Herreschoff [264], *habiendo quedado la otra en Panamá. Si así fuese, y si en la prueba que rinde Snyder resulta evidentemente que sus torpedos son superiores a los de Lay, será preciso y conveniente darle esa lancha de preferencia a Snyder, tanto por esa circunstancia, como porque el hombre está más empeñoso y resuelto a ejecutar la operación que los del sistema Lay, a quienes puede ofrecerse darles la otra lancha luego que venga de Panamá....*

.... El ingeniero don Felipe Arancivia, que ya no tiene sueldo del Estado, está prestando en Iquique, como usted sabe, servicios importantísimos con la mayor abnegación y con el más patriótico entusiasmo. Pero el aviso que ha recibido de estar su familia sufriendo escaseces, por no haberse pagado un certificado de la caja fiscal de 2,100 soles por sueldos devengados, con cuyo concurso contaba para atender a su subsistencia, se encuentra el hombre desesperado y quiere irse a Lima. Yo lo he detenido ofreciéndole recomendar ese pago, y en efecto le agradeceré a usted se sirva disponer que de preferencia se verifique el pago de esa pequeña suma, en consideración a lo muy útil que Arancivia nos es por acá, pues si llega a irse sería irremplazable en la delicada e importante comisión de que está encargado. Sirve como ingeniero en cuanto sé ofrece, y además ha aprendido y maneja uno de los torpedos que deben operar en primera oportunidad.." [265].

Fuera de la insistencia de Prado en conseguir una o más torpederas en Arica lo más rápido posible y su convicción de que con el uso de torpedos se podía conseguir un éxito naval que cambie el sentido de la guerra, hay dos novedades en esta carta que llaman nuestra atención:

a) Se menciona un contrato por la compra de diez torpedos Hubbe y Hardy ya que Prado calculó que se necesitarían más torpedos considerando que la guerra contra Chile sería prolongada.
b) El Presidente pensó que el uso de torpedos Lay o Hubbe y Hardy embarcados en las torpederas Herreshoff era adecuado.

263.- Debería decir Herreshoff.
264.- Ver nota anterior.
265.- Denegri, Op. Cit., pp. 325-328. Carta del 20 de agosto de 1879.

Por otro lado, algunas preguntas se desprenden de analizar esta carta:

a) ¿Quién era el Coronel Federico Larrañaga y que papel jugó con las torpederas Herreshoff?
b) ¿Qué misión tenía el Ingeniero Arancibia como para no permitir que se retire de Arica?
c) ¿Cuándo llegó Snyder al Perú y cuantos torpedos Hubbe y Hardy trajo?.
d) ¿Hubo algún contrato con el Sr. Snyder para hundir buques chilenos?.

Al coronel Felipe Larrañaga no le faltaba valor y tenía alguna experiencia en combates navales; en el Combate Naval del 2 de mayo se ofreció como voluntario para operar la *"...máquina de un torpedo..."* [266], pero al no haber plaza para él allí se le colocó a bordo del vapor de guerra *Tumbes*. Al acabarse las municiones del vapor, en pleno fragor del combate, se embarcó en una lancha para conseguir más proyectiles y al desembarcar en tierra trató de tomar su caballo para ir por ellas, momento en que el estallido de una bomba enemiga lo hirió en un pulmón. Ya en esa época a Larrañaga le faltaba una pierna, *"...perdida en una de nuestras guerras civiles..."* [267] según anotó el literato Arnaldo Márquez.

Larrañaga era partidario de Nicolás de Piérola y junto a él participó activamente en la revolución de 1874 contra Pardo y en la de 1877 contra Prado. Cuando estalló la Guerra con Chile, el coronel Larrañaga se encontraba fuera del país por sus inclinaciones políticas, como también lo estaba su líder Nicolás de Piérola. Pero el coronel Larrañaga había llegado del exterior en un vapor particular al Callao en la primera quincena de agosto de 1879. Enterado de su arribo al país, no sabemos por que medio, el Presidente ordenó desde Arica a través de un telegrama dirigido al Comandante General de Marina, que se impida su desembarco por existir *"...un auto ejecutariado de la corte..."* [268]. El contralmirante de la Haza ordenó inmediatamente al Capitán de Puerto para que se cumpla esta orden, pero Larrañaga logró desembarcar. De ello se enteró el Presidente, enviando otro telegrama el 19 de agosto al Comandante General preguntándole *"...de orden de quien había sido puesto en libertad el señor coronel Federico Larrañaga..."* [269]. Ante la gravedad del asunto, el contralmirante de la Haza debió informar al Ministro de Guerra y Marina dando parte de los sucedido y que en esos momentos Larrañaga permanecía preso en el Arsenal por orden del Presidente.

Nótese que Prado en la carta a la Puerta del 20 de agosto es algo despectivo al referirse a Larrañaga pues lo designó como *"...este cojo..."*, aludiendo el problema físico del coronel, aunque también Prado lo reconoció como hombre audaz y entusiasta, de seguro recordando sus andanzas en el Combate Naval del 2 de mayo de 1866 y al haberlo tenido combatiendo como enemigo en la frustrada revuelta pierolista de 1877. ¿Hay un cambio en la actitud de Prado frente a Larrañaga entre el 19 y el 20 de agosto? Creemos que sí y que se relaciona con el pedido de Larrañaga de servir al país. A raíz de ello, si Prado pensaba antes en negarle su ingreso al Perú, ahora pensaba en usar sus servicios para combatir al enemigo.

266.- Márquez, Op. Cit., T. II, p. K-5.
267.- Ibídem.
268.- A. H. de M. *Libro Copiador de correspondencia de la Capitanía de Puerto del Callao con el Comandante General y otras dependencias, años 1875-1881,N° G1-20*, p. 159. Oficio al Comandante General del 20 de agosto de 1879.
269.- A. H. De M. Libro Copiador B1-b47, pp. 80-81. Oficio al Ministro de Marina de fecha 20 de agosto de 1879.

Recién el día 19 de agosto comenzaron los trabajos de armado de la lancha Herreshoff con los mecánicos extranjeros Maury y Williams en el depósito que en Chucuito que tenía la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra a cargo del comandante Palacios. Pero los trabajos pronto se vieron obstaculizados por los efectos de la crisis económica que agobiaba al país desde mediados de la década de 1870: no habían recursos para comprar materiales y repuestos que suministraba la Casa Grace. En efecto, el crédito de la Marina debió ser malo pues esa empresa se negaba a aceptar los libramientos provisionales que entregaba Palacios para pedir materiales de trabajo, así como los vales que elevaba el Comandante General para comprar los materiales que Palacios solicitaba con el fin de armar la torpedera, por lo que la más alta autoridad naval tuvo que informar el 23 de agosto al Ministro de Guerra y Marina que la Casa Grace *"...se resiste a entregarlos* [los materiales] *por vales provisionales..."* [270]. Pero más grave aún fue lo que sucedió dos días después, el 25 de agosto, fecha en que los operarios encargados de armar la torpedera se declararon en huelga y el Comandante General debió informar al general Mendiburu que ello se produjo *"...por no habérseles pagado sus jornales vencidos del 1 al 23 del presente que ascienden a S/. 286.23..."* [271]. El general Mendiburu ofició de inmediato al Ministro de Hacienda pidiendo el pronto pago para no entorpecer tan importante comisión [272].

Mientras tanto, el comandante Palacios seguía trabajando apresuradamente en el armado de los torpedos Lay para enviarlos al Sur según las órdenes que Prado impartió el 1° de agosto. El 16 de ese mes Palacios informó que ya tenía listos dos torpedos para su traslado al teatro de guerra, cada uno embalado en 8 cajones [273]. El 23 de ese mes zarparon del Callao la cañonera *Pilcomayo* y el transporte *Chalaco* con rumbo a Arica, llevando este último buque los dos torpedos Lay junto a dos cañones rayados de a 300 sistema Parrot [274], dos cañones de 150 del mismo sistema, ocho torpedos peruanos (fabricados por Delgado) con sus estopines, armamento diverso y vituallas para el ejército [275].

270.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.88. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 23 de agosto de 1879.
271.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.90. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 25 de agosto de 1879.
272.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 94. Oficio al Comandante General de Marina del 26 de agosto de 1879.
273.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.76. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 16 de agosto de 1879.
274.- Los cañones Parrot de a 300 no se desembarcaron en Arica pues Prado dispuso que se envíen a Iquique el 1° de setiembre (Denegri, Op. Cit., p. 332. Carta del 1° de setiembre de 1879).
275.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp. 85-88. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 23 de agosto de 1879.

d) Los torpedos Lay en la incursión del *Huáscar* a Antofagasta el 25 de agosto de 1879.

Una pregunta que quedó pendiente del capítulo anterior se refería a la comisión que debía cumplir el ingeniero Arancibia, sobre ella diremos que la permanencia de este ingeniero en Iquique tiene que ver con el plan de hundir por medio de un torpedo al blindado *Blanco Encalada*, buque que supuestamente se encontraba en Antofagasta arreglando sus fondos. El plan, explicado con ciertos detalles a La Puerta en la ya citada carta del general Prado de fecha 10 de agosto, se intentó llevar a cabo, como explicaremos seguidamente, en la madrugada del 25 de agosto de 1879.

Debieron pesar mucho al momento de tomar la decisión de enviar al *Huáscar* sobre Antofagasta tres datos que recibió el Presidente en esos días; el primero se relaciona con la noticia de la limpieza de fondos que hacía el *Blanco Encalada* en Antofagasta, el segundo tiene que ver con la noticia de una próxima invasión chilena, dato recibido por un vapor de la Pacific Steam Navigation Company que vino del Sur aparentemente el día 18[276] y que debió zarpar para el Callao el 22, tal como lo mencionó Prado en una carta dirigida ese día al general La Puerta cuando le dijo:

> *"...Este vapor ha traído la noticia de que los chilenos se preparan a emprender definitivamente sobre el Perú y que esto debe suceder muy próximamente. Si no aprovechamos de estos momentos para hacer algún daño de consideración con las lanchas torpedo a los buques enemigos, como comprenderá usted, la situación se complica demasiado, dada la indudable superioridad marítima de los chilenos..."* [277].

El tercer dato que pudo influir en la decisión del general Prado para mandar al *Huáscar* en busca del *Blanco Encalada* se relaciona a que no llegaría pronto la torpedera *Herreshoff*, noticia que fue anunciada por La Puerta en la carta recibida el 20 de agosto.

Con estos tres elementos de juicio, el Presidente debió llamar a su Estado Mayor y a los oficiales navales más caracterizados (probablemente al contralmirante Montero; capitanes de navío Grau, Comandante del *Huáscar* y More; al Comandante del transporte *Oroya*, y al Comandante del monitor *Manco Cápac*) para con ellos analizar la información recibida y decidir un curso de acción. Imaginamos que durante toda la noche del 20 se estudió la amenaza de un próximo desembarco enemigo, la oportunidad de hundir al *Blanco Encalada*, y que por no contarse con la lancha torpedera Herreshoff, el *Huáscar* debía llevar los torpedos Lay abordo y lanzarlos por sus propios medios contra el blindado enemigo.

Tras lo que deben haber sido varias horas de deliberaciones, a la una de la madrugada del 21 de agosto se terminó la redacción del plan de operaciones cuyo objetivo era hundir el *Blanco Encalada* con torpedos y atacar Antofagasta. El plan de operaciones fue el siguiente:

276.- Denegri, Op. Cit., p. 328. Carta del 22 de agosto de 1879. Aunque Prado no lo escribió en su carta, estimamos que un buque procedente del Sur recaló en Arica antes del 21 ya que en esta misma carta (fechada 22) le comentó a La Puerta que *"...Ha regresado de Chile Gastón Raud* [Renault]...". Debió tratarse de una noticia traída por alguien que desembarcó en el vapor de la Pacific Steam Navigation Cº que recaló en Arica el 18 de agosto.

277.- Ibídem.

Secretaría Jeneral de Su Excelencia el Supremo Director de la Guerra.

Instrucciones que observará el comandante don Miguel Grau en la comisión que se le da con esta fecha.

1.- Zarpará de este puerto a las tres de la mañana con el buque de su mando y el transporte "Oroya" a Pisagua, de donde se comunicará con Iquique, para entrar en este puerto, después que hubiere salido el vapor "Ilo" de la Compañía Inglesa.

2.- Una vez en Iquique, tomará a su bordo a los señores Arancibia y Chester, con los torpedos que ellos puedan embarcar.

3.- En seguida seguirá su marcha para alcanzar al vapor "Ilo" mas allá de Antofagasta, y haciéndolo parar, desembarcará al oficial don Ricardo Herrera [278]*, quien le dará los informes necesarios sobre la situación de los buques enemigos en Antofagasta.*

4.- Con tales datos, y siendo posible y poco riesgosa la empresa que se le confía, entrará de noche en Antofagasta y atacará con torpedos a los buques enemigos.

5.- Si por resultado del ataque hubiese desaparecido un blindado, mandará inmediatamente al vapor "Oroya" con la noticia a Iquique, donde dejará prevenido que, al avistarse el "Oroya" con tal señal, que significará a pique un blindado, se me comunicará en el acto la noticia, para mandar al monitor [Manco Cápac] *en alcance del "Oroya", que de Iquique seguirá su marcha costeando hasta alcanzar el monitor* [Manco Cápac] *y regresará con él, llevándole a remolque.*

6.- Mientras tanto, permanecerá en Antofagasta atacando a los demás buques hasta la llegada del monitor [Manco Cápac], *con el que se procederá a intimar rendición al ejército enemigo, y en caso contrario a destruir las máquinas de agua, i a cumplir las nuevas órdenes que recibiese.*

7.- Si en Iquique recibiese alguna prevención mía respecto al oficial delegado que marcha en el "Ilo" bajo el nombre supuesto de Jorge Santa María, se le hará comunicar al detener el "Ilo" como se ha dicho en el artículo 3º.

8.- En caso de no realizarse el principal objeto de la comisión, cual es atacar a los buques enemigos, según lo prevenido en el art. 4º procederá como crea mas conveniente en busca de transportes o buques chilenos, hostilizando al enemigo en cuanto pueda, sin comprometer ninguno de los dos buques que van a sus órdenes.

Sin perjuicio de estas instrucciones queda a su discreción obrar convenientemente con arreglo a las circunstancias, debiendo regresar a este puerto de Arica, después de uno o dos días empleados conforme a lo prevenido en el artículo anterior.
Arica, agosto 21 de 1879, a la una de la mañana.
Prado[279].

278.- El comandante Jorge Ortiz sostiene la posibilidad de que Grau decidió el embarque del alférez de fragata Ricardo Herrera en el vapor *Ilo* de la *Pacific Steam Navigation Cº*, haciéndolo pasar por civil. (Jorge Ortiz Sotelo, *El Almirante Miguel Grau (1834 - 1879) una aproximación biográfica*, p. 242).

279.- *Boletín de la Guerra*, p. 403.

El plan fue considerado por el historiador venezolano Jacinto López como ambicioso y algo fantástico[280], mientras que el historiador chileno Bulnes reconoció que en esos días el estado de los buques de la Escuadra chilena dejaba mucho que desear[281], producto del inútil bloqueo en Iquique. El *Cochrane* debió viajar a repararse a Valparaíso y el *Blanco Encalada*, que estaba en peores condiciones que el *Cochrane*[282], pasó a hacer sus reparaciones en Antofagasta. Bulnes afirmó que el plan de Prado era vasto pero algo complicado[283]. ¿Complicado?, este fue un comentario tendencioso a nuestro juicio, si se compara con el plan chileno del 1° de octubre, donde se calculó atacar al *Huáscar* que supuestamente estaba fondeado en Arica, usando lanchas torpederas a la sombra de la noche, se verá que el plan de Sotomayor fue, en esencia, muy parecido al plan de Prado y, curiosamente, tuvo un desenlace similar pues el *Huáscar* no se encontraba en ese puerto cuando el 5 de octubre llegaron los buques chilenos a tratar de hundirlo con sus torpedos.

Ekdahl señaló múltiples méritos al plan de Prado: consideró que el atrevimiento y la sorpresa eran las ideas fundamentales del plan, así como la elección de un blindado como objetivo y la preparación de un reconocimiento previo de la zona de operaciones. Ekdahl resalta que de haberse conseguido el objetivo de la expedición del *Huáscar* el resultado *"...habría sido un golpe tremendo para Chile..."* [284].

Nosotros creemos que el plan estaba bien fundamentado, un golpe de mano de esta naturaleza pudo ser realmente catastrófico para el gobierno chileno. Tan importante comisión, destinada a detener la invasión enemiga y hundir uno de sus blindados, debía repercutir sobre la opinión pública chilena de modo aún mayor que cuando un mes antes se capturó al *Rímac* con la flor y nata del ejército sureño embarcada en ese transporte. En esa oportunidad se produjeron en Santiago tumultos y manifestaciones, el pueblo pidió a gritos la renuncia del Presidente y de hecho renunciaron el Ministro de Guerra (que fue apedreado en las puertas del Senado), el Comandante General de la Marina y el Intendente General del Ejército y Armada. Incluso el Presidente de Chile dudó de la capacidad de su país para proseguir la guerra, llegando a escribir a Sotomayor *"...las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del "Rímac" me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en la guerra..."* [285].

No cabe duda del cuestionamiento que había en Chile contra el comando naval; incluso Ekdahl, que fue muy despectivo en sus juicios de las maniobras militares peruanas, no puede ocultar el hecho y se refiere a nuestros buques diciendo que lograron burlar la Escuadra chilena:

> *"...con una frecuencia que no podía menos que dañar el prestigio de esta Marina* [chilena] *a los ojos del extranjero, al mismo tiempo que descomponía las relaciones convenientes entre el Gobierno, la nación chilena y su Escuadra, llegando al extremo*

280.- López, Op. Cit., p. 336.
281.- Bulnes, Op. Cit., T.1, p. 253.
282.- Bulnes, Op. Cit., T.1, p. 255.
283.- Bulnes, Op. Cit., T.1, p. 255.
284.- Ekdahl, Op. Cit., T. 1, p. 392.
285.- Bulnes, Op. Cit., T.1, p. 236.

de desquiciar la disciplina y destruir todo compañerismo dentro del personal del arma... " [286].

Grau zarpó el 22 de agosto de 1879 y conforme pasaban los días en Arica las noticias se esperaban con mayor ansiedad, las primeras nuevas las trajo el *Oroya* el 29 de agosto y recién entonces se enteró el Presidente de que no había funcionado su plan. Prado escribió inmediatamente al Ministro de Guerra diciendo:

"...Regresó hoy el "Oroya", de la comisión, que como anuncié a usted fue a desempeñar en convoy con el "Huáscar". El objeto era sorprender de noche en Antofagasta al "Blanco Encalada" y atacarlo con torpedos que para el efecto llevaba el "Huáscar" a su bordo. Por fortuna el "Blanco" había salido al sur, y digo así, porque a encontrarse allí el barco enemigo, la expedición tal vez habría fracasado, pues al intentar aplicar los torpedos a otro buque contrario, existente en el puerto, resultaron inmanejables; y de tal manera que no sólo no podían ser dirigidos contra el objeto deseado, sino que ofrecían el peligro de explosionar contra los buques mercantes y acaso contra el mismo "Huáscar". Nuestro monitor se hizo a la mar para hacer experimentos y nuevos ejercicios con los torpedos, y tampoco fue posible manejarlos ni dirigirlos. Demuestra todo esto que los "expertos" o son incompetentes o que los torpedos son ineficaces. El comandante del "Oroya" que va al Callao dará a usted detalles. Bueno sería que se llamase a dar explicaciones a uno de los socios de Lay que se encuentra allí; ya sea para no perder tiempo manteniendo ilusiones, o ya para que una vez conocida y comprobada la causa del inconveniente ocurrido en su aplicación, pueda corregirse la falta, y usar nosotros después con verdadero provecho ese elemento. Pero como usted comprende, para esto hay necesidad de guardar absoluta reserva... " [287].

Grau llegó a Arica el 31 de agosto e inmediatamente elevó el parte de novedades. Para describir lo que acaeció en esta importante comisión a continuación transcribimos parte del informe que Miguel Grau dirigió al contralmirante Montero:

Al Comandante General de las Baterías y fuerzas existentes de la Plaza y Director de Marina.

El 22 del presente a las 3 h. 30 m. a. m. zarpé de este puerto con este Monitor y el transporte "Oroya" en cumplimiento de las instrucciones que se dignó impartirme el Excelentísimo Señor General Supremo Director de la Guerra.

Conservando convoy me dirigí al Sur, y llegué al puerto de Pisagua a la 1 h. p. m. del 23, de donde comuniqué por telégrafo con el Capitán del puerto de Iquique, a fin de continuar el viaje con la oportunidad determinada por la mencionadas instrucciones.

Conseguido esto a las 4 h. 30 m. p. m. me dirigí a Iquique y fondié en él a las 8 h. 30 m. p. m. Aquí después de comunicar con tierra, recibí a bordo a los Sres. ingenieros don Felipe Arancibia y don Stephen Chester y un mecánico que los acompañaba, y después de acomodar debidamente dos aparatos que conducían estos señores, zarpé a la 1 h. 45 m. a. m. del 23 con rumbo al Sur.

286.- Ekdahl, Op. Cit., T. 1, p. 644.
287.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 29 de agosto de 1879.

Sin novedad alguna llegué a la punta Jara a las 3 h. p. m. del 24 y permanecí frente a ella, con el fin de esperar al Vapor "Ilo" que debía salir de Antofagasta siguiendo su viaje al Sur.

Durante este tiempo procedí a arreglar convenientemente el buque para la empresa que debía llevar a cabo en la noche.

Estando en esta operación avisté un vapor que salía de Antofagasta y que pronto reconocí ser el "Ilo". Mandé un oficial a su bordo para que practicase la visita de guerra i a su regreso vino acompañado, de don Ricardo Herrera, ciudadano peruano, que iba de pasajero, quién me manifestó que en ese puerto se había intentado extraerlo del Vapor por su carácter de nacionalidad, y que no deseando continuar por la costa de Chile expuesto a las hostilidades, que pudieran seguir ejerciendo en su persona por las autoridades de los puertos del enemigo, solicitaba trasbordarse a este buque. Accedí gustoso a este pedido y le recibí a bordo.

Con tal motivo me informé de que existían fondeados en Antofagasta los buques chilenos de guerra "Magallanes" y "Abtao" el transporte "Limarí" y otro Vapor pequeño, ignorándose el paradero del "Blanco Encalada".

A las 10 h. 15 m. p. m. llamé al Comandante del "Oroya", y le ordené se conservara con su buque a la entrada de Antofagasta, ejerciendo la vigilancia debida, mientras el "Huáscar" permanecía dentro del fondeadero. Todo prevenido a la 1 h. a. m. del 25, me dirigí a este navegando despacio y dos horas después estuve en él.

Los buques enemigos que antes he mencionado se encontraban anclados detrás de los mercantes y muy próximos a tierra, en el momento que atravesaba la primera línea de éstos se dio la señal de alarma por medio de un cohete de luces que partió de una embarcación menor, probablemente la de ronda, continué sin embargo internándome por entre los buques con alguna dificultad en busca de los enemigos que proyectados sobre tierra era difícil ver en la oscuridad, hasta llegar de 300 a 400 metros de ellos.

En tal situación no era prudente atacarlos con el ariete porque fondeados inmediatos a los arrecifes del Norte y del Sur que forman la poza, en la oscuridad de la noche y entre catorce buques mercantes que llenaban el fondeadero se hacia inseguro gobernar con acierto para llegar hasta ellos, aparte del peligro que se corría de chocar en una roca.

Dispuse entonces convenientemente el buque a la misma distancia para hacer uso de los torpedos y se lanzó uno de ellos; pero con mal éxito, de tal suerte que hubo que arriar una embarcación para recogerlo.

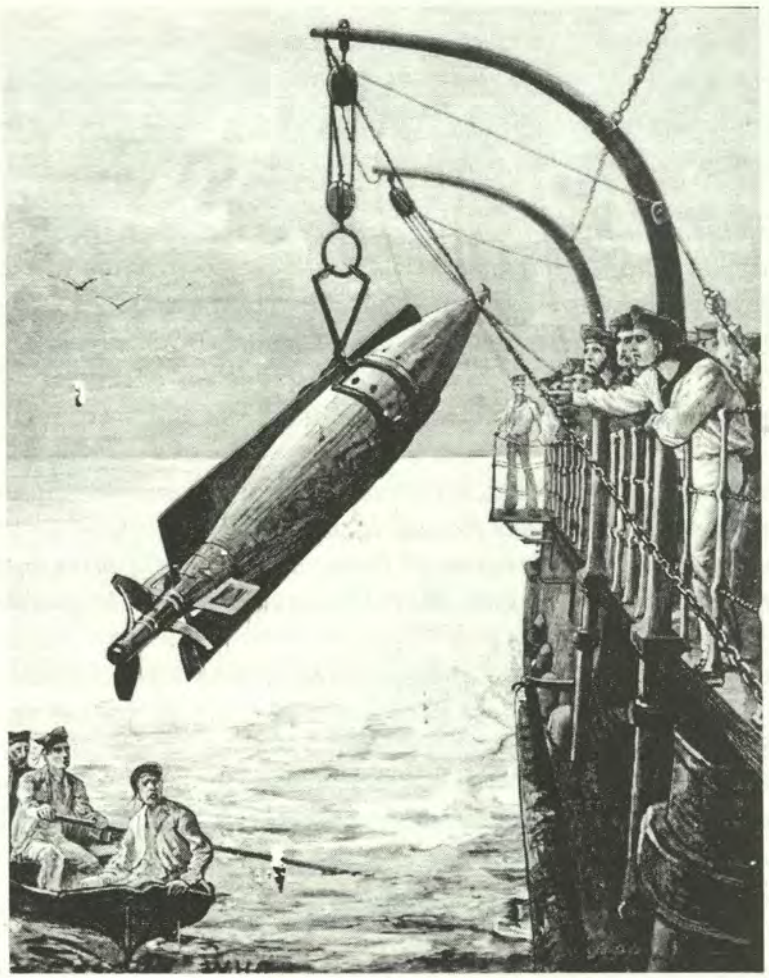
Esta contrariedad me obligó a dedicar el poco tiempo que faltaba para amanecer, exclusivamente a buscar el torpedo antes que dejarlo en poder de los enemigos, y a custodiar la embarcación que de ello se ocupaba.

No podía tampoco hacer uso de la artillería porque ya estaba aclarando el día y era comprometido para el buque trabar combate, teniendo a bordo un torpedo y otro al costado, en el caso de que una bomba estallara cerca de alguno de ellos.

Tuve pues que retirarme a, las 6 h. a. m. por no ser ya conveniente la presencia del buque en ese lugar; y media hora después, que estuve fuera de tiro de los buques, procedí a izar la embarcación y el torpedo recogido y salí del puerto gobernando en demanda del "Oroya" al cual me uní a las 7 h. 15 m. a. m. y seguí en convoy con él en dirección al puerto de Taltal.

Durante esta travesía se descargó uno de los torpedos, a fin de hacer con él un ensayo respecto a su manejo y dirección. El resultado ha dejado otra vez de ser satisfactorio, y he tenido ocasión de notar la necesidad de repetidos ejercicios y estudio, para manejar con acierto estos aparatos y suprimir algunos entorpecimientos, que con frecuencia tienen lugar en su mecanismo.....Debo indicar a US. que conservo, a bordo los dos torpedos que tomé en el puerto de Iquique, porque según me lo han manifestado los señores Arancibia y Chester encargados de ellos, es necesario prepararlos nuevamente para su uso, lo cual no pueden practicar en ese puerto, por carecer de los aparatos convenientes.....

Miguel Grau...." [288].



Recuperación de torpedo Whitehead por un buque británico en 1878.
(*The Illustrated London News*, mayo 18 de 1878).

288.- A. H. de M. Oficio del Comandante Miguel Grau al Director de Marina del 31 de agosto de 1879, también en *Boletín de la Guerra*, pp. 355-356.



Ingeniero del Estado Felipe Arancibia.
(B. N. P. - Archivo Courret).

De acuerdo a lo que escribió Grau, la salida del *Huáscar* se produjo en la madrugada del 22 de agosto, un día después de lo planeado, probablemente causada por el itinerario del vapor *Ilo*, que conducía al oficial encubierto encargado de tomar los datos de inteligencia necesarios para ejecutar el plan a la perfección. Esto resultó una demora que haría fracasar el propósito de la operación. Como se desprende del parte, el movimiento de los buques peruanos se llevó a cabo matemáticamente, sólo que el *Blanco Encalada* no estaba en Antofagasta como se suponía ya que había salido de ese puerto a las 16:30 del día 22. Ante la ausencia del blindado, el objetivo principal, que era enfrentarse a ese buque, no se cumplió.

Ekdahl señaló que la acción fracasó por circunstancias imprevistas ya que no se encontraba ninguno de los blindados y el ataque con torpedos fracasó al descomponerse el mecanismo de uno de ellos. Pero no deja de hacer este historiador militar una observación negativa del comando pues insinuó que Grau se sintió abatido al no encontrar el blindado chileno:

> *"...Respecto a la ejecución o, mejor dicho, a la no ejecución del ataque mismo, parece que el Capitán Grau se desanimó desde el momento en que vio su deseo de sorprender alguno de los blindados chilenos..."* [289].

Además, Ekdahl juzgó que la negativa de Grau a bombardear el estratégico puerto de Antofagasta fue un error que se relaciona con sus ideas humanitarias y su oposición a atacar poblaciones indefensas. El juicio, a nuestro entender, pretende mostrar dos cosas: una falta de entereza en Grau que dejó de atacar por un estado de abatimiento al ver frustrado el plan y, además, pretende justificar los bombardeos a poblaciones indefensas que practicó la Escuadra Chilena.

Respecto a estas observaciones, léase el parte de Grau para verificar los motivos que impidieron el ataque a los buques chilenos en la madrugada del 25 y se comprenderá lo justificado de su proceder, lejos de mostrarse *desanimado* no atacó con su artillería por el riesgo que significaba tener los torpedos en cubierta. Por último, tres días más tarde el *Huáscar* se presentó en Antofagasta y logró enfrentarse a los buques y baterías de ese puerto, esta vez a plena luz del día y con total visibilidad para no fallar en su puntería se acercó lo suficiente como para que las baterías de costa apunten sobre él, pero logró silenciarlas tras un duelo de artillería.

Mariano Felipe Paz Soldán[290] escribió en 1884 que esta expedición obedeció a una peculiar forma de proceder de Prado, quien:

> *"...se complacía en combinar continuas excursiones con los pocos buques que disponía el Perú; no le agradaba que permanecieran en el puerto de Arica esperando allí al enemigo, que al fin habría de haberse animado a buscarlos y batirlos donde quiera que los encontrara; y constante en su sistema, el 22 de agosto ordenó que el "Huáscar" con el transporte "Oroya" salieran a buscar aventuras en el litoral ocupado por el enemigo..."* [291].

El juicio de Paz Soldán sobre el proceder de Prado no parece muy crítico en estas líneas, pero esconden un subliminal mensaje que se puede interpretar como un proceder caprichoso, lo que se opone a un proceder calculador, propio de las operaciones militares, donde se estudia las posibilidades de un combate como parte de una concepción estratégica.

289.- Ekdahl, Op. Cit., T. 1, p. 392.

290.- Mariano Felipe Paz Soldán (1821-1886) fue un peruano multifacético: se desempeñó como abogado, diplomático, periodista, político e historiador. Logró publicar importantes obras históricas entre las que destaca la *Historia del Perú Independiente* que fue el primer estudio histórico sobre la independencia del Perú, así como *Narración Histórica de la Guerra de Chile Contra el Perú y Bolivia* que fue la primera versión peruana de la Guerra con Chile. Publicó un minucioso mapa completo del Perú y otros trabajos más sobre geografía peruana y argentina. Fue ministro de Justicia, Relaciones Exteriores y de Guerra, demostrando así su extraordinaria capacidad intelectual. Paz Soldán fue Director de Obras Públicas en el gobierno de Pezet, pero tras la revolución de Prado contra éste último, Paz Soldán fue hostigado y debió alejarse de la vida pública; pero en el siguiente gobierno de Prado (1876-1879) lo acompañó como Ministro de Justicia, notándose una correspondencia amical entre ambos. Sin embargo, al escribir la historia de la Guerra con Chile, Paz Soldán es severo crítico de Prado.

291.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. 1, p. 194.

Paz Soldán habló de navegaciones que tenían por propósito complacer a Prado y salidas de buques para buscar aventuras lo que da a entender que se trataba de operaciones que no obedecían a una lógica ni a un propósito militar.

El historiador naval Rosendo Melo copió con las mismas palabras una parte del ya citado párrafo de Paz Soldán y señaló que el 22 de agosto zarparon de Arica el *Huáscar* y el *Oroya* *"...a buscar aventuras en el litoral ocupado por el enemigo..."* [292], sin transcribir el juicio sobre la actitud de Prado que hizo Paz Soldán. Pero también estas líneas sencillas copiadas de Paz Soldán (sin citarlo) pueden interpretarse como que ambos buques salieron sin una idea clara del que hacer. La incursión sobre Antofagasta, como se desprende de la correspondencia de Prado, no era una simple aventura sino fue el resultado de una planificación sesudamente calculada por el Presidente y los marinos de Arica; juzgar si estuvo bien o mal hecho el plan no interesa por lo pronto; lo que importa es entender que sí existió una planificación de la guerra naval, donde se consideraba riesgos, debilidades, fortalezas y efectos de las operaciones militares.

Jacinto López escribió que Grau no dijo nada sobre el torpedo y que probablemente no se usó[293]. Sucede que este historiador basó su investigación en el parte de Grau publicado por Pascual Ahumada y Moreno quien efectivamente transcribió el informe del comandante del *Huáscar*, pero en forma incompleta ya que está mutilado en todo lo que concierne al uso del torpedo. Esta mutilación del parte no es fortuita pues igualmente aparece mutilado en la versión que se publicó en el periódico oficial *El Peruano* del 10 de setiembre de 1879, obedeciendo a la censura que se practicaba para impedir que el enemigo tome nota del armamento y descubra la táctica que se había empleado en la incursión[294]. Es muy probable que Ahumada haya transcrito el parte incompleto que se publicó en el periódico limeño, llevando a López a una conclusión equivocada.

También se publicó el 9 de setiembre en el diario oficial *El Peruano* una transcripción de la información publicada en el diario *Opinión Nacional* donde el corresponsal confirmó que en Iquique se embarcó el ingeniero Arancibia y el experto Chester a bordo del *Huáscar*, pero nada se dijo de los torpedos. Aunque en el periódico se dio la noticia de la entrada del *Huáscar* al puerto de Antofagasta en la madrugada del 25, nada se mencionó del torpedo y sólo se dio la noticia de que:

> *"...se destacó un bote al mando del teniente 2° don Carlos Heros, con el objeto de practicar un reconocimiento. Una hora después regresó, cumpliendo satisfactoriamente la importante y peligrosísima comisión que se le había confiado y algo parecido, hizo también, el teniente 2° Fermín Diez Canseco...."* [295].

El tema de la indiscreción en la información reservada, otro de los orígenes de la censura, había puesto de mal humor al general Prado más de una vez. En una oportunidad el Presidente comentó al general Mendiburu que en las cartas que recibía el contralmirante

---

292.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 352.

293.- López, Op. Cit., p. 338.

294.- El 11 de junio Prado pidió a La Puerta que cuide la información que publicaba la prensa, él escribió que *"...la discreción y prudencia aconseja que debe guardarse la mayor reserva sobre algún suceso y cuidar de que nuestra prensa no se aperciba, o por lo menos que no de cuenta de ellas al público..."*. Denegri, Op. Cit., p. 243. Carta del 11 de junio de 1879.

295.- Periódico *El Peruano* del 9 de setiembre de 1879.

Montero de su esposa, y otros oficiales navales de sus esposas, se comentaban noticias que supuestamente eran secretas. Que no aparezca la noticia del torpedo en los periódicos también debe relacionarse a una severa crítica que se refleja en la carta que escribió Prado al Ministro de Guerra el 23 de agosto:

> *"...cada vez más tengo que deplorar la falta de sigilo en cuanto a las operaciones de la guerra. Prueba de ello es la circunstancia de ser un hecho generalmente conocido, hasta Chile cuya prensa se da por enterada, la última expedición de la corbeta "Unión". Está visto que entre nosotros es imposible guardar un secreto a pesar de las precauciones que se toman..."* [296].

El historiador chileno Rodrigo Fuenzalida Bade describió lo que sucedió en la madrugada del 25 de agosto citando el Diario de Bitácora del *Huáscar*, texto que por años estuvo vedado para nuestros historiadores pues las autoridades chilenas no permitían el acceso a este libro, medida que acertadamente ha sido derogada últimamente. Según Fuenzalida, los hechos sucedieron de la siguiente manera:

> *"...a los 200 metros de distancia de su blanco, señalada por el experto en torpedos como suficiente y en el momento apropiado, arrió uno de los torpedos por medio de un aparejo, el cual, una vez en el agua, fue lanzado contra el "Abtao", pero, no bien se había éste separado del costado, se cortó el alambre guía y el torpedo quedó inmovilizado. El monitor, entonces, arrió una embarcación con el teniente Heros, quien lo recogió presurosamente, pues estaban muy cerca del enemigo. Bote y torpedo fueron atracados al costado del monitor, mientras éste se franqueaba del puerto dando atrás. Una vez fuera, se izaron torpedo y embarcación y el buque gobernó sobre el "Oroya" que desde el Oeste venía en su demanda, para luego seguir juntos hacia el sureste. Esto ocurría ya con luz del día. (07.35 horas del 25 de agosto). (2)...*
>
> *(2)Bitácora del "Huáscar", fol. 273. Guardia del teniente 2° don Gervasio Santillana...."* [297].

Coincidiendo con el parte de Grau, Fuenzalida también mencionó que después del fallido ataque contra el *Abtao*, el monitor *Huáscar* y el transporte *Oroya* continuaron su navegación hacia el sur, haciendo una prueba con el otro torpedo durante ese trayecto, experimento donde dejó mucho que desear el gobierno del aparato explosivo. La descripción de Fuenzalida, toda vez que cita la Bitácora del *Huáscar*, sintetiza claramente el motivo por el que no funcionó el torpedo Lay, no se movió porque se rompió el cable del torpedo. Pero, ¿qué otros detalles conocemos sobre el uso del torpedo Lay en la madrugada del 25 de agosto?.

Rosendo Melo escribió en su *Historia de la Marina del Perú* que el *Huáscar* ingresó al puerto con un torpedo colgado del pescante listo para ser usado, el de la amura de babor según José de los Heros [298]. Melo dijo también que el comandante Grau pudo lanzarlo desde una distancia de 500 metros pero prefirió no hacerlo ante la posibilidad de hundir un buque neutral, este inconveniente obligó a Grau a optar por acercarse aún más a los buques

296.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 23 de agosto de 1879.
297.- Fuenzalida. Op. Cit., p. 824.
298.- A. H. de M. (Colección Carlos de los Heros, f. 4) Carta de Juan de los Heros a Manuel González de La Rosa, sin fecha.

enemigos y por ende a tierra. El problema de esta decisión era el balance, que se acentuó conforme se acercaron a la playa. Esto puede explicar el motivo por el que falló el torpedo, el balance hizo que el torpedo golpee violentamente en dos oportunidades el casco del monitor, golpes que debieron dañar su mecanismo. Melo narró el incidente de la siguiente manera:

> *"...en el acto de arriarlo* [el torpedo] *había chocado dos veces violentamente contra el costado, por efecto del balance que producía la reventazón y esos choques desarreglaron los mecanismos del aparato, que no alcanzó a moverse; perdió al caer al agua una de sus luces e invirtió la colocación de la otra, cuyo fuerte reflejo delataba la situación del monitor, que no podía ser más comprometida..."* [299].

Melo aseguró que tuvo la oportunidad de leer un informe del ingeniero Felipe Arancibia sobre este suceso en un legajo que formaba parte de un juicio llevado a cabo en 1880, durante la Dictadura de Piérola, donde se analizaba esta acción naval; allí Arancibia dijo algo parecido a lo que Prado comentó a Mendiburu el 29 de agosto: *"...juzgándome muy feliz, sin embargo, en medio de la angustia que me rodeaba, de que no hubiéramos encontrado al "Blanco" en Antofagasta, pues la pérdida del "Huáscar" hubiera sido segura aquella noche aciaga..."* [300]. Cabe preguntarnos si esta reflexión era exacta, siendo el *Blanco Encalada* un buque más grande que los que encontró el *Huáscar* en Antofagasta, debió fondear más alejado de la costa por su mayor calado y nuestro monitor no hubiese tenido que acercarse tanto a la playa para lanzar el torpedo. Creemos que el resultado pudo ser diferente.

Aunque Grau no lo dice en su informe, el *Huáscar* estuvo a punto de perderse por el mal funcionamiento del torpedo que casi choca con el monitor, pudiendo hacer explosión al hacer contacto con él. Las acciones heroicas de la jornada fueron las del teniente segundo Fermín Diez Canseco Coloma[301], quien se lanzó al agua para detener el torpedo, y la del teniente Carlos de los Heros, quien salió del *Huáscar* en una lancha a recoger el torpedo que había quedado a la deriva, acercándose a tiro de pistola de los buques chilenos que no atinaron a dispararle; ambos se hicieron más tarde merecedores de sendas felicitaciones del Congreso.

Otros testimonios, algunos de ellos equivocados, han motivado muchas interpretaciones sobre los acontecimientos que sucedieron en la madrugada del 25 de agosto. A continuación los citaremos para después comentarlos:

299.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 352. El historiador chileno Bulnes asegura que el torpedo falló porque se enredaron los cables, no cita la fuente de esta información y no creemos que sea cierta.

300.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 354.

301.- Fermín Diez Canseco Coloma (Arequipa 1854 - vapor *Mayo* 1889). Alumno de la Escuela Naval en 1871, alférez de fragata en 1877. Durante la Guerra con Chile sirvió en el *Huáscar* donde fue herido y tomado prisionero en el Combate Naval de Angamos, motivo por el que se le ascendió teniente segundo efectivo; Piérola lo ascendió a teniente 1° en marzo de 1881. Peleó además *"...en todos los bombardeos del Callao como jefe de la batería "Elías Aguirre" y en varios de los combates de lanchas..."*. También sirvió en el *Oroya* y capturó la embarcación que luego se llamó *Tocopilla*. En 1881 fue Capitán de Puerto de Pacocha y Prefecto de Tarata donde tuvo algunos encuentros con el enemigo. Tras la guerra fue Comandante del vapor *Perú*, navegó en buques mercantes y en 1887 se le dio el cargo de Capitán de Puerto de Iquitos, falleció navegando el río Ucayali a bordo del vapor *Mayo*.

a) Carta de Juan de los Heros, padre de Carlos de los Heros, a Manuel González de La Rosa en fecha próxima al suceso:

"...Mi hijo Arturo húsar de la guardia ha venido de Arica y me dice que allí es público lo del torpedo, pero que no habiéndose hablado hasta hoy en la prensa de ese suceso puede hacerse mentís de la acción heroica de su hermano Carlos que todo el ejército elogia de la manera siguiente.

En la noche del 27 de Agosto se desprendió, de la [a]*mura de babor del "Huáscar" (era el torpedo) una lancha en dirección a los buques chilenos "Abtao" y "Magallanes" surtos en la rada de Antofagasta. Eran tres tres* [sic] *de la madrugada del día 28 cuando se notó un entorpecimiento en la lancha, peligrosísimo para el "Huáscar" y el teniente Heros se tiró al agua instantáneamente, siguiéndole el de igual clase Fermín Canseco. Entre ambos enmendaron la falta dándole distinta dirección a la lancha y subieron sobre cubierta. La lancha se escapó hasta colocarse a 20 varas de la "Magallanes" y el teniente Heros se precipitó en un bote para recogerla, se lo prohibió el comandante Grau, diciéndole que iba a recibir una muerte segura y mandando que un marinero se encargare de la operación pero Heros repuso si muero señor Comandante usted me vengará.*

Heros fue en el bote recogió la lancha llegando hasta el costado de la "Magallanes", del cual se desprendió a las 5 de la mañana de ese día 28 trayéndola a remolque hasta el costado del "Huáscar", a cuya cubierta subió a las seis para volar como voló a las tres de la tarde de aquel mismo día a impulso de una bomba desprendida desde el fuerte.

De este suceso se habla en Arica con entusiasmo llamando héroe al Teniente Heros que lo ejecutó y el Comandante Grau ha sido el primero en hacer su elogio.

He copiado a usted señor doctor la conversación de mi hijo Arturo con quien usted podrá hablar si gusta para que le proporcione mas datos. Yo podré llevárselo a la Biblioteca.

Soy de usted su agradecido que besa su mano.

Juan de los Heros..." [302].

b) Resolución de la Asamblea Nacional Constituyente ascendiendo al grado de capitán de corbeta a Fermín Diez Canseco (1885):

"...La Asamblea Nacional Constituyente en atención al heroico comportamiento de los tenientes primero y segundo de la Armada Nacional, Don Fermín Diez Canseco y Don Carlos de los Heros, el 28 de agosto de 1879, en las aguas de Antofagasta, donde salvaron al monitor "Huáscar" de la acción de un torpedo, lanzándose sobre este y apartándolo de dicha nave, ha resuelto declarar a ambos oficiales beneméritos de la patria en grado heroico..." [303].

302.- A. H. de M. (Colección Carlos de los Heros, f. 4) Carta de Juan de los Heros a Manuel González de La Rosa, sin fecha. La ortografía de la carta ha sido corregida por nosotros.

303.- A. H. de M. Legajo personal de Fermín Diez Canseco.

c) Foja de servicio de Fermín Diez Canseco (1887):

"...En la Secretaría de Su Excelencia existe una aclaración del hecho de haberse arrojado al mar en la noche del 27 de agosto en Antofagasta para desabracar un torpedo que amenazó al "Huáscar"..." [304].

d) Versión del historiador chileno Gonzalo Bulnes (1911):

"...el Huáscar preparó los torpedos que llevaba para lanzarlos sobre la "Magallanes" o el "Abtao", y los alambres de los aparatos se enredaron y no fue posible darles dirección. Ese accidente frustraba el principal objeto del viaje. Las operaciones del "Huáscar", aún las mejores combinadas, tuvieron siempre un accidente que desbarataba sus proyectos a última hora..." [305].

e) Versión del historiador naval peruano Rosendo Melo (1915):

"...[El *Huáscar*] *Tenía la proa casi sobre los arrecifes y la mar lo hacía balancear mucho. A pesar de esos inconvenientes, se arrió el torpedo y se le despidió. Eran las 4 h. a.m.*

En el acto de arriarlo [el torpedo] *había chocado dos veces violentamente contra el costado, por efecto del balance que producía la reventazón y esos choques desarreglaron el mecanismo del aparato,* ***que no alcanzó a moverse****; perdió al caer al agua una de sus luces e invirtió la colocación de la otra, cuyo fuerte reflejo delataba la situación del monitor, que no podía ser más comprometida. Próximos a la proa estaban los arrecifes y más próximo a popa, el torpedo que la corriente le acercaba amenazando hacer volar al barco que lo expedía: al ciar el "Huáscar" la hélice causara la explosión de la dinamita. La luz del torpedo alumbraba un blanco a la artillería enemiga, a la vez que otro cohete de luces se elevaba en tierra. Mientras pedía un remo que nadie encontraba y arriaban otros un bote, el teniente Fermín Diez Canseco, se descolgaba por el mismo aparejo del pescante a que estuvo colgado el torpedo, y aprovechando el balance saltó hacia él y lo desvió, arrancando la luz delatora.*

Hallando peligroso ciar, Grau dio adelante esquivando el torpedo, aunque al hacerlo se aproximó más a los arrecifes, que casi tocaba con la proa En tanto Canseco, que no podía sacarse las botas llenas de agua, se hundía y hubiera perecido sin el oportuno auxilio del teniente Heros, aspirante Bonemaisón y guardián Nogueras; quienes le echaron un cabo al que se aseguró; y con el cual lo izaron, en tanto que el monitor hacía con felicidad la peligrosa maniobra, con la que eludió el torpedo, yendo avante. Como a la vez se había arriado un bote, el teniente Heros fue en él a tomar el torpedo que la corriente llevaba hacia el "Abtao", remolcándolo hasta el costado de su buque..." [306].

304.- Ibídem.
305.- Bulnes, Op. Cit., T.1, p. 258.
306.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 353.

f) Versión del historiador naval peruano capitán de fragata Manuel I. Vegas, (1926):

"...iban con la intención de echar a pique algún buque por medio de dos torpedos Lay que se embarcaron en Iquique junto con los ingenieros Chester y Arancibia encargados de su manejo, pues eran nuevos para nuestros oficiales de Marina y en esencia diremos que se manejaban desde a bordo por medio de un cable, de modo que su exactitud resultaba muy aleatoria y para tener posibilidades de acertar al blanco había que acercar bastante el buque... No era posible írseles al espolón porque los arrecifes y los 14 buques mercantes lo impedían y tampoco usó sus cañones por temor a los daños que con lo incierto de las punterías podía causar a la propiedad neutral. Trató entonces de utilizar los dos torpedos. Echóse uno al mar pero, lejos de seguir en dirección al enemigo, viró para el Huáscar y acaso hubiese chocado con el monitor si no se hecha al agua el teniente Diez Canseco y con su cuerpo lo desvía, corriendo peligro de ahogarse...." [307].

g) Versión de José Carlos Martín, biógrafo de Carlos Diez Canseco (1982):

"...Un marino norteamericano al estudiar la Guerra del Pacifico menciona la acción de Diez Canseco: El "Huáscar" se aproximó a la "Abtao" que estaba anclada detrás de los arrecifes a una distancia de 200 yardas, que era la aconsejada por los técnicos, a pesar de que el Almirante había ofrecido acercarse más. Se lanzó uno de los torpedos desde la cubierta y cuando llegó a la media distancia del objetivo, comenzó a virar a babor, describiendo un semicírculo que derivó nuevamente hacia el monitor. Se hicieron desesperados esfuerzos por defenderlo, pero todo lo que se obtuvo fue una reducción en la velocidad. El Teniente Diez Canseco, dándose cuenta del peligro, se lanzó por la borda y logró desviarlo de su peligrosa trayectoria. Esta prueba dejó a Grau tan opuesto a los torpedos que a su retorno a Iquique los desembarcó y los enterró en el cementerio, de donde los exhumaron los chilenos meses después[308].

Diez Canseco en relación familiar narró lo sucedido: "La noche que entramos a Antofagasta para colocar el torpedo, nos aproximamos mucho a la Escuadra enemiga y en esta posición se lanzó un torpedo conteniendo 100 lbs. de dinamita. Al caer el torpedo no pudo avanzar y se colocó al costado del buque, lo cual hizo temer a muchos, pues creyeron que si chocaba reventaría; viendo que nadie hacia nada me tire vestido al mar y logré separarlo subiendo al buque por medio de un cabo que me dio Heros" [309]..." [310].

Analicemos brevemente los documentos que hemos citado. La carta del padre del teniente Carlos de los Heros se funda en el testimonio de uno de sus hijos que estaba en Arica, quien debió conocer bien la actuación de su hermano en la madrugada del 25 y que murió en combate el 28 de agosto. Aunque se notan errores en las fechas, en esta carta se indica que el torpedo fue ubicado en la amura de babor del *Huáscar*, lo que nos parece lógico pues en las amuras de babor y estribor del monitor habían pescantes capaces de llevar torpedos, lo

307.- Manuel I. Vegas, *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, pp. 223-224.

308.- El autor cita como fuente para este párrafo una carta de Diez Canseco enviada a su madre Isabel Coloma fechada a bordo del *Huáscar* el 7 de setiembre de 1879, la misma que, según el autor, se encuentra en la colección de Ismael Benavides de la Quintana.

309.- El autor cita como fuente para este párrafo una carta de Diez Canseco enviada a su hermana Juana fechada a bordo del *Huáscar* el 16 de setiembre de 1879, la misma que se encuentra, según el autor, en la colección de Ismael Benavides de la Quintana.

310.- José Carlos Martín, *Capitán de Fragata Fermín Diez Canseco*, en "Héroes y Marinos Notables", p. 194.

que coincide y complementa la versión de Melo en el sentido de que se confirma que fue el torpedo de babor el que se usó contra el *Abtao*.

Bulnes dio a entender que se prepararon dos torpedos y dijo que sus cables se enredaron. Pero esta versión no es clara toda vez que sabemos que sólo se usó un torpedo y que los cables de los torpedos Lay no se adujaban fuera de ellos, lo que hubiese dado pie a que se enreden; cada torpedo tenía su cable en un carrete especialmente acondicionado en uno de sus compartimentos. El historiador venezolano Jacinto López cuestionó esta versión y la refutó aduciendo que Bulnes no había citado una fuente precisa para afirmar lo que escribió[311], lo que nos parece un error de López quien, confiado en la veracidad del parte censurado publicado por la prensa peruana, creyó que el torpedo no se había usado y no consideró que Bulnes pudo haber leído también la Bitácora de *Huáscar*.

José Carlos Marín, biógrafo de Diez Canseco, citó tres fuentes para describir este suceso en los dos párrafos que transcribimos. En el primero dijo que su fuente era la versión de un oficial naval norteamericano escrita en 1883 y en una nota al pié de página también indicó como fuente para ese mismo párrafo una carta escrita por Diez Canseco a su madre. Aunque Marín no indicó quien fue el oficial naval norteamericano, comprobamos que es una copia literal del libro *Guerra en el Pacífico Sur* del teniente de la Marina Norteamericana Theodorus B. M. Mason, libro publicado originalmente en 1883 y editado en castellano en Buenos Aires en 1971[312], por lo que creemos que hay un error de imprenta en la nota al pie de página, donde se cita como fuente del párrafo en cuestión la carta dirigida por Diez Canseco a su madre el 7 de setiembre de 1879. Con respecto al libro de Mason diremos que, en general, está bien redactado pero es poco ilustrativo, no aporta nada nuevo a la historia naval y dudamos que su versión sea confiable pues en hay varios errores históricos fáciles de comprobar.

El segundo párrafo que citamos del historiador Marín se relaciona a la carta que Diez Canseco dirigió a su hermana Juana, donde anotó que el torpedo no se movió nunca. Lo que está en contra de la versión de Mason que escribió que el torpedo alcanzó avanzar y luego describió un semicírculo.

Rosendo Melo seguramente tuvo oportunidad de preguntar a los sobrevivientes del *Huáscar* sobre lo sucedido. En su versión da muchas noticias nuevas: los golpes que sufrió el torpedo sobre la cubierta del *Huáscar* producto del balance, la infeliz posición en las que quedaron las luces del torpedo, y la imposibilidad de Grau para maniobrar por encontrarse muy cerca de las rocas; todos son detalles que nos dan la impresión de que estuvo muy bien informado. Según Melo el torpedo no se movió, lo cual también coincide con el tenor de la carta que Diez Canseco escribió a su hermana.

El capitán de fragata Manuel I. Vegas, que también tuvo la oportunidad de hablar con sobrevivientes de la Guerra con Chile, sostiene lo mismo que Mason (aunque Vegas no lo cita en su extensa bibliografía), y dijo que el torpedo Lay logró avanzar y giró sobre el *Huáscar*. Vegas fue un hombre muy preparado y cita en su bibliografía la obra de Melo, sin

311.- López, Op. Cit., p. 337.
312.- Theodorus B. M. Mason, *Guerra en el Pacífico Sur*, p. 105.

embargo no utilizó su versión para describir este hecho ¿qué fuente llevó a Vegas a determinar que el torpedo Lay logró tener movimiento?. No lo sabemos.

Según el teniente Mason, en su ya citada obra de 1883, Grau perdió la confianza en los torpedos a raíz de su experiencia en Antofagasta y que por este motivo decidió enterrarlos en el cementerio de Iquique siendo luego recuperados por los chilenos; nueva noticia del paradero final de los torpedos que dudamos sea verídica pues nadie más lo dice, ni Grau, ni Prado, ni los chilenos de esa época. Por el contrario, Grau informó que no dejó los torpedos en Iquique porque Chester y Arancibia le habían dicho que en ese puerto no habían los medios para prepararlos nuevamente. Debemos precisar que una vez consumido el gas carbónico había que reemplazarlo. El dato que indica Grau es muy importante: al usar el plural en su parte, afirmando que utilizó los dos torpedos, (uno en Antofagasta y el otro en alta mar), queda claro que los torpedos consumieron todo el gas que los propulsaba y por ello el héroe de Angamos decidió no dejarlos en Iquique sino llevarlos a Arica para su recarga, lo que echa por tierra la versión del teniente Mason que dijo que esos torpedos fueron enterrados en Iquique.

Como anotamos anteriormente, en 1880 se juzgó la decisión de atacar con torpedos al *Blanco Encalada*, y Melo logró transcribir en su *Historia de la Marina del Perú* los resultados del mismo:

1. *Que el "Huáscar" fue destinado a una comisión de tan relativa importancia, que por darle cumplimiento estuvo expuesto a perderse sin la menor gloria, ni provecho para la nación;*
2. *Que aún cuando el torpedo Lay, está llamado a operar una gran revolución en las guerras marítimas, el poco conocimiento que se tiene de su aplicación y efectos, era una razón bastante poderosa para que no se aventurase el único buque con que contaba la nación, para sostener con ventaja la guerra provocada por Chile;*
3. *Que el hecho de no haber tenido sino un éxito negativo la expedición del "Huáscar", demuestra con evidencia que la aplicación del torpedo Lay, requiere condiciones y circunstancias muy especiales, para que el éxito sea positivo;*
4. *Que la pretensión de destruir uno o más buques enemigos estando resguardados por sus fortificaciones de mar y tierra, puso en inminente peligro la existencia del "Huáscar";*
5. *Que la abnegación, valor y serenidad del teniente de la Armada nacional don Fermín Diez Canseco, tan espontáneamente puestas en juego salvaron al Huáscar del peligro que lo amenazaba, y*
6. *Que la meritoria acción del teniente Canseco lo hace acreedor a la gratitud nacional y a las consideraciones del Supremo Gobierno.*

Callao, julio 12 de 1880.

Patricio Iriarte..." [313].

Nos llama la atención, como también le llamó a Melo en su oportunidad, el tenor del veredicto. El tiempo en que fue redactado es el de la dictadura de Piérola y tiene, para nosotros, una intención política: desprestigiar a Prado. Para quienes juzgaron el incidente del torpedo en la madrugada del 25 de agosto, no había necesidad de atacar Antofagasta

313.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, pp. 354 - 355.

pues los buques surtos en ese fondeadero tenían poco valor militar y la operación ofrecía un alto riesgo por las defensas del puerto, entonces, el planeamiento era erróneo. Creemos que para juzgar la incursión del *Huáscar* debe considerarse tres cosas: a) cuando el monitor salió de Arica se sabía que el *Blanco Encalada* estaba en Antofagasta haciendo mantenimiento a su casco, b) un golpe de mano en esas circunstancias era conveniente pues no estaba el *Cochrane* con lo que en un probable combate sólo participaría un blindado chileno, c) causar el hundimiento o grandes averías en el *Blanco Encalada* contándose con la ventaja del elemento sorpresa, hubiese tenido repercusiones espectaculares. Teniendo en cuenta estas ideas es posible que el juicio cambie completamente, nosotros opinamos que el planeamiento y la maniobra fueron acertados.

Analizada la acción del torpedo, veamos que fue lo que opinó Prado cuando recibió el parte de Grau. El resultado desfavorable del torpedo Lay debió mortificarlo, cosa que se nota cuando escribió a La Puerta el 1° de setiembre, un día después de la llegada de Grau a Arica:

> *"... En mi anterior puntualicé a usted el resultado negativo del ensayo con los torpedos Lay en Antofagasta. No sé si ello fue debido a la incompetencia de los que los manejaban, pero sea como quiera, no debe pagarse el precio estipulado mientras los contratistas no comprueben la eficacia de dichos torpedos, por medio de experimentos y ensayos prácticos que rindan en el Callao, y que debieron haberlo verificado antes de que vinieran al sur, como que a ello estaban obligados por los términos del contrato.*
>
> *Con esta experiencia, debe adoptarse igual procedimiento con los torpedos del contrato Hubbe & Hardy. Digo lo mismo respecto a las dos lanchas torpedos Herreschoff, es decir, que se ensayen y comprueben en El Callao antes de mandármelos. Sólo con estas precauciones nos evitaremos chascos.*
>
> *A propósito de estas lanchas Herreschoff, conviene que luego que estén armadas y listas se sirva usted avisármelo por telegrama, para indicar yo el día de su salida del Callao, según las noticias que tenga dé la Escuadra enemiga. Puede ser que mande el "Huáscar" para que las escolte, como usted me insinúa; pero no creo que haya necesidad de ello; los torpedos, pueden venir perfectamente con un transporte, y sí por acaso se presente un buque enemigo nada más fácil que atacarlo, aprovechando así de la ocasión para hacer un experimento práctico...*
>
> *...Mando a Arancibia, que como sabe usted fue en el "Huáscar" cargo de los torpedos con varios objetivos: primero, para procurarse un generador de gas, que es indispensable para regularizar el manejo de los torpedos; en segundo lugar, para comparar los torpedos Lay con los de los sistemas Hubbe & Hardy, y Herreschoff, examinarlos detenidamente y estudiar su manejo; y, en tercer lugar, para que se traiga un obrero mecánico que se necesita...."* [314].

El mismo día que escribió al Vicepresidente, Prado envió una carta a su Ministro de Guerra, donde también le la anunciaba el viaje de Arancibia para que efectúe la comparación de los torpedos, conseguir un mecánico y para traer un generador de gas. La referencia al torpedo y la problemática derivada de su uso en Antofagasta complementa la carta que envió a La Puerta:

314.- Denegri, Op. Cit., p. 332. Carta del 1° de setiembre de 1879.

"...Como le dije en mi anterior [315], *el ensayo de los torpedos Lay ha sido negativo en sus resultados, cuando se trató de hacer uso de ellos en Antofagasta. Lo extraño es que los hayan mandado sin rendir la prueba conforme el compromiso estipulado en el contrato. Creo que son malos y que debe hacerse un experimento en el Callao para comprobar que no ha habido engaño. Mientras tanto no debe abonarse el importe hasta que por un experimento y demostración concienzuda no se manifieste que podemos utilizarlo.*

Además, aleccionados con esta experiencia es necesario ser precavidos y debe exigirse rindan prueba los de "Hubbe & Hardy" y digo lo mismo respecto a la lancha "Herreshoff" que deben comprobarse en el Callao. Individuos nacionales son los llamados a aprender el empleo y mecanismos de todos estos aparatos: no faltan algunos que tienen nociones de mecánica, y son alentados; algunos se han estado ofreciendo con entusiasmo; escogiendo entre estos quienes pueden aprender, tendremos más esperanzas de éxito y mayores garantías..." [316].

Con respecto a lo que menciona Prado del fracaso del torpedo en Antofagasta, hay que considerar que Grau cumplió el plan de acción al pie de la letra pero, como hemos dicho, el *Blanco Encalada* había salido del puerto el día anterior al zarpe del monitor, noticia que era desconocida por Prado al momento de dar su orden. ¿Se puede atribuir a una simple mala suerte el que nuestro monitor no encuentre al blindado chileno?, no encontramos otra explicación; no fue un error de planeamiento, incluso se contempló la posibilidad de no encontrar al *Blanco Encalada*, ante lo cual el *Huáscar* debía buscar otros buques, sin comprometer su seguridad, y atacarlos, cosa que efectivamente hizo.

El hecho de que el torpedo no funcione no fue culpa de Grau o de Prado, ¿puede atribuirse la falla a los torpedistas?. Hay una versión que dice que también parte de la culpa la debió tener el experto Chester, una curiosa carta de Miguel P. Grace dirigida al general Mendiburu (con la errónea fecha de 5 de agosto) dice lo siguiente:

"...Agosto 5 de 1879

Con sumo pesar he sabido lo que sucedió con el torpedo Lay, esto confirma lo que dijo el representante, que no tenía confianza en Chester el experto en Iquique y que sólo lo mandaron aquí para manejar la parte galvánica de la máquina. Esto fue comunicado al señor Arancibia pero Chester aseguró que era muy competente y mostró tantos deseos de hacer algo que el señor Arancibia creyó en su aptitud. Haight el experto que está aquí es el verdadero hombre de confianza de Lay y él desea probar aquí que su torpedo es todo lo que representa y después quiere ir a Arica a enseñar su manejo allá y después llevar uno con la lancha Herreshoff que hay armándose y atacar los buques enemigos en cualquier puerto del Sur y desea que lo acompañe un jefe peruano para así probar que estos torpedos no son farsas.

Si usted me permite emitir una opinión creo que deben hacer que Haight maneje su máquina aquí en su presencia, después que vaya a Arica y convenza al Director de la Guerra que sus torpedos son útiles....

315.- Prado se refiere a la carta que escribió a Mendiburu el 29 de setiembre donde le comentó el fracaso del torpedo Lay en Antofagasta de acuerdo a lo que el comandante del *Oroya* le había informado ese día.

316.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 1° de setiembre de 1879.

...La lancha que está aquí es sistema Herreshoff, la otra lancha está en Panamá aguardando que la manden traer... " [317].

Hicimos la observación de que la carta tiene fecha errónea y que no es del 5 de agosto, nos atrevemos a afirmar que es del 5 de setiembre, lo que es inmediatamente después de la incursión del *Huáscar* sobre Antofagasta. Los siguientes motivos justifican nuestra afirmación: 1) Ningún hecho lamentable sucedió con los torpedos Lay antes del 5 de agosto, por lo que no había motivo para escribir esta carta en esa fecha. 2) Grace menciona que Haight estaba en el Callao cuando escribió la carta, sabemos positivamente que Haight estaba en Iquique el 5 de agosto, y que llegó a Lima recién alrededor del 11 de agosto. 3) En la carta se menciona que estaba por terminarse de armar en el Callao la lancha Herreshoff, pero la primera lancha de este sistema llegó al Perú el 9 de agosto por lo que el 5 de ese mes no podía estar por terminarse de armar en el Callao. Todos los datos analizados concuerdan si se considera la fecha 5 de setiembre, lo que nos induce a afirmar que la carta tiene la fecha equivocada y que Grace se lamentó de la actuación de Chester con el torpedo Lay en Antofagasta la madrugada del 25 de agosto.

Es evidente que Stephen Chester no tenía la misma opinión que Grace, quien debió de haber emitido su juicio sin conocer exactamente los hechos. Por suerte Chester nos dejó escrita lo que sería la versión de lo que realmente sucedió con el torpedo Lay en la madrugada del 25 de agosto de 1879 en un estudio que presentó al gobierno en febrero de 1880, cuando se le pidió que informe el estado de los torpedos que había en el Callao. Sobre los torpedos Lay, indicó que uno de sus puntos débiles era su gran tamaño y su fragilidad, lo que originaba un escaso margen de manipulación; allí encontramos la siguiente versión sobre lo sucedido en Antofagasta:

"...El más ligero choque recibido por el tubo del cable bastará para detener las funciones del torpedo.

En Antofagasta se echó al agua un torpedo a bordo del "Huáscar", en circunstancias que prometían un éxito brillante.

La persona encargada de esta operación y de la dirección del torpedo, logró colocarlo en el agua sin ningún daño material, pero descuidó quitar una de las pequeñas cuerdas usadas para mantenerlo en posición. El resultado fue que habiéndose envuelto esa cuerda en el tubo del cable y enredándose su extremo flotante en la hélice, a las dos o tres revoluciones el tubo se dobló hacia arriba y la mariposa quedó sin acción... " [318].

La versión de Stephen Chester debe ser la más exacta pues fue testigo y actor del lanzamiento del torpedo en la cubierta de *Huáscar* en la madrugada del 25 de agosto. Aún en el caso de que tratase de maquillar su responsabilidad por la mala operación del aparato, Chester aduce que la falla fue ocasionada por una mala operación de quien gobernó el torpedo (por descarte resulta ser el ingeniero Arancibia), y contradice la versión de Melo pues aseguró que el torpedo logró ser lanzado al agua *sin ningún daño material*. Por otro

317.- A.I.R.A. Carta de Miguel P. Grace al general Mendiburu del 5 de agosto de 1879.

318.- B. N. P. (Archivo Piérola). Informe de Stephan Chester sobre la inspección de los torpedos Lay y Hubbe & Hardy del Callao del 3 de febrero de 1880.

lado refuta también la versión de Mason pues dice claramente que el torpedo no se movió, coincidiendo en esto con Melo y con el tenor de la carta que escribió Fermín Diez Canseco a su hermana Juana.

Agotadas las fuentes que tocan el tema de lo que pasó con el torpedo en Antofagasta en la madrugada del 25 de agosto, nuestra opinión es que al ser lanzado al agua no alcanzó a moverse por una mala operación de los encargados de gobernarlo.

Ante el fracaso de su plan, ocasionado sin duda por la mala operación a que se vio sujeto, Prado consideró en la carta que dirigió el 1° de setiembre al general La Puerta como un *chasco* la actuación del torpedo Lay en Antofagasta, con lo que se demuestra la decepción que sufrió por ello. Pero, como no tenía más opciones, debía seguir intentando usarlos por lo que pidió la máquina para hacer gas carbónico y poder así recargarlos, recomendando que se prueben los torpedos Hubbe & Hardy en el Callao antes de su adquisición.

Por esos días Arancibia viajó al Callao de acuerdo a las ordenes de Prado para verificar los torpedos Lay y Hubbe & Hardy, además de contratar un mecánico. Junto a Arancibia debió viajar también el Sr. Snyder para poder mostrar las bondades del torpedo que había traído de los Estados Unidos.

Tiempo después, en una carta de Mendiburu a Prado fechada el 3 de octubre, el veterano general confesó al Presidente que hubo ciertas falta de coordinación en los esfuerzos para contratar al mecánico:

> *"...Me sucedió hace días el pasaje siguiente: contrataba yo aquí dos mecánicos, la Comandancia General de Marina hacía lo mismo y el ingeniero Arancibia otro tanto, diciendo estar encargado de ello y lo cual no cuidó de avisarme..."* [319].

La falta del mecánico causaba retrasos en Arica. Un poco antes de que el *Huáscar* llegase de su incursión sobre Antofagasta había llegado el convoy que traía los cañones y los dos torpedos Lay que se habían pedido para Arica, pero se presentó un problema con estos últimos: no había quien los ensamble. Prado escribió el 29 de agosto al general Mendiburu sobre este tema diciendo:

> *"..Las lanchas "Lay" han venido desarmadas, y desde que no ha llegado para ponerlas expeditas una persona competente, que no hay aquí, desde que el mecánico Chester se encuentra exclusivamente ocupado en manejar torpedos en el "Huáscar"; suplico a usted me envíe quien satisfaga esta premiosa necesidad..."* [320].

Como se recordará, los cañones de Defensa de Costa era otro punto fundamental en la estrategia defensiva de Prado. Cuando todo este material de guerra llegó al sur, el Secretario de Prado escribió al Ministro de Guerra y Marina que se necesitaban más cañones de lo que se había remitido. El presidente quería fortificar Iquique y Pisagua de tal manera que los chilenos no puedan bloquearlos, permitiendo que *"...se pueda exportar sin dificultades el*

319.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 3 de octubre de 1879.
320.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 29 de agosto de 1879.

salitre y contar el Estado con los recursos que este artículo proporciona..." [321]. La necesidad de exportar salitre es una clara muestra de que si bien el bloqueo no tenía un efecto militar directo, si lo tenía indirectamente pues incidía sobre la agotada economía nacional y limitaba una entrada fresca de dinero al casi inexistente tesoro público.

Prado urgía por la remisión de cañones con calibres superiores a las 100 libras pero que no pasen de 14 toneladas de peso pues de lo contrario se presentarían problemas en su desembarque[322]. El general Mendiburu, después de consultar la cantidad de cañones guardados en los pañoles navales al contralmirante de la Haza, informó al Presidente que el efectivo disponible de cañones de grueso calibre en esos momentos en el Arsenal, (los cañones de grueso calibre estaban a cargo de la Marina), era de 21 cañones Rodman y Dahlgren de calibre 500 (15 pulgadas) y de 50,000 libras de peso, 6 cañones Dahlgren de a 150 y de 16,670 libras de peso y 4 cañones Rodman de a 125 y de 14,119 libras de peso[323].

Con el *Huáscar* en Arica, Prado continuó abasteciendo de artículos necesarios para los torpedos que habían en Iquique, embarcándolos en el *Chalaco* el 5 de setiembre para que sean dejados en ese puerto[324].

321.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Secretario General del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 8 de setiembre de 1879.

322.- Ibídem.

323.- A.C.E.H.M.P. Nota del Ministro de Guerra del 22 de setiembre de 1879 al oficio del Secretario General del Supremo Director de la Guerra del 8 de setiembre de 1879.

324.- A. R.R. S. Carta del Presidente Prado al coronel Suárez del 5 de setiembre de 1879.

e) Los torpedos "Hubbe & Hardy"

Hemos visto que el 1° de setiembre Prado recomendó probar los torpedos Hubbe & Hardy. Pasaremos a dar un breve recuento de estas armas. El torpedo debe su nombre a los señores Martin A. Hardy y Martin Habbe, fundadores de una empresa en los Estados Unidos de Norteamérica dedicada a construir estos aparatos.

El señor Martin A. Hardy fue un empleado de la Estación de Torpedos de Rhode Island, entre enero de 1870 y junio de 1873. Tras dejar la Marina Norteamericana en 1873, Martin Hardy trabajó en la empresa de John Lay como superintendente de la construcción del torpedo N° 4.

El torpedo N° 4 fue fabricado en 1875 para el Departamento de Marina de los Estados Unidos y, según el capitán de corbeta Bradford de la Estación de Torpedos de Rhode Island, lo consideró como de una excelente manufactura, halagando al señor Hardy al comentar: *"...debido, sin duda, al hecho que su construcción fue supervisada por el Sr. M. A. Hardy..."* [325]. Hardy también supervisó la construcción de los torpedos Lay N° 5 y 6, terminados en 1877.

El señor Martin Hubbe, (tenía el mismo nombre de pila que Hardy), fue un experto mecánico de la empresa Lay, llegando a desempeñarse como dibujante y diseñador en esa compañía.

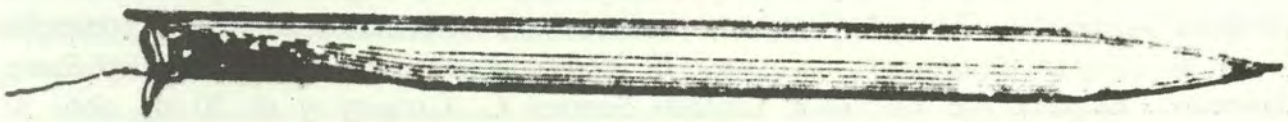
Habbe y Hardy dejaron la compañía Lay en 1877 y formaron, junto a otras personas, la empresa *U. S. Torpedo Company*. El señor Snyder era presidente de la compañía en 1879. La U. S. Torpedo Company construyó su primer torpedo en 1878 el cual fue exhibido en Pamrapo, N. J., en noviembre de ese año[326]. Durante las pruebas este torpedo alcanzó una velocidad variable de 6 a 10 nudos, aunque Hardy aseguró en esa oportunidad que pudo haber dado más de 10 nudos sino fuese por un accidente en una aspa de la hélice al momento de lanzarlo[327].

El comandante norteamericano Bradford anotó en su obra *Notes on Movable Torpedoes* que este torpedo tenía 21 pies de largo y un diámetro máximo de 15 pulgadas. Tenía forma cilíndrica con terminaciones cónicas, el casco era de una delgada hoja de acero y su peso, cuando estaba listo para ser usado, era de 1,000 libras. El torpedo, filoguiado como el Lay, tenía varios compartimentos; el primero estaba ubicado en proa, contenía circuitos eléctricos; el segundo contenía 100 libras de dinamita; el tercero estaba dedicado a mantener la flotabilidad y el mecanismo eléctrico para hacer activar la carga explosiva. El cuarto compartimento era un contenedor de ácido carbónico de 120 libras de capacidad; el siguiente compartimento era una cámara de compensación de agua donde se alojaba la primera válvula reductora del gas que alimentaba el motor; luego venía otro que alojaba un carrete con dos millas de cable; en seguida se encontraba una sección con válvulas y relés;

325.- Bradford, *Notes on Movable Torpedoes*, p. 127.
326.- Bradford, *Notes on Movable Torpedoes*, p. 141.
327.- Bradford, *Notes on Movable Torpedoes*, p. 150.

luego otro compartimento con el motor Brotherhood de tres cilindros, parecido al usado en los Lay; una última sección alojaba los magnetos y motores de dirección del timón.

Un dibujo del torpedo Hubbe & Hardy usado en el Perú fue hecho por el torpedista Stephen Chester el 3 de febrero de 1880 , por él nos podemos dar cuenta del parecido que tenía con el torpedo Lay:



Torpedo *Hube & Hardy*
Según un dibujo del torpedista norteamericano Stephan Chester .
(B. N. P. - Archivo Piérola).

En la estación de lanzamiento se encontraba la batería y la caja de control, esta última tenía cinco posiciones: start (arrancar), stop (parar), port (babor), starboard (estribor) y fire (fuego), la última posición permitía al operador hacer estallar el torpedo cuando desease[328]. En el museo militar de Chile se encuentra una caja de control tomada en Arica y descrita como si fuese para activar minas. No creemos que sea correcta su identificación pues la caja tiene controles que indican *babor* y *estribor*, así como la palabra *fuego*, por lo que creemos que se trata de una caja de controles de torpedos, probablemente parecida a la del Hubbe & Hardy o de un torpedo Lay.



Controles de torpedo automóvil, probablemente del torpedo Hube & Hardy.
(Colección Gonzalo Maguiña).

328.- Bradford, *Notes on Movable Torpedoes*, pp. 142-146.

También mencionó Bradford en su estudio que *"...este torpedo fue vendido a los agentes del Perú a finales de 1878 o principios de 1879. Mr. Hardy y Mr. Snyder, el reciente presidente de la U. S. Torpedo Company, lo acompañaron al Perú..."* [329]. Clayton confirma que la Casa Grace se puso en contacto con la empresa United States Torpedo Company y que logró traerlos al Perú [330].

En la Biblioteca Nacional se guarda el contrato que firmó el gobierno peruano con la empresa United States Torpedo Company, donde no aparece la participación de la compañía Grace en la negociación entre las partes. El representante en el Perú a la United States Torpedo Company fue un señor llamado Samuel C. Gregory y el 30 de abril se comprometió a vender al Perú diez torpedos que debían llegar uno por uno a bordo de los vapores que recalasen en el puerto del Callao; además, uno de los socios o alguna persona competente de la empresa debía venir al Perú con uno de los torpedos para comprobar su estado y enseñar su uso. También se comprometía la empresa a vender a lo menos dos *"...bombas para comprimir el gas necesario que se sirve de motor al torpedo..."* [331]. Por otra parte, la United States Torpedo Company se comprometió a no vender torpedos a Chile mientras dure la guerra.

Aunque la United States Torpedo Company quiso vender sus torpedos a 15,000 pesos oro americano, el 6 de mayo, cuando se dictó un Decreto Supremo aprobando los términos del contrato anterior, se convino entre el representante de la empresa y el Ministro de Hacienda que por cada torpedo se pagaría 14,000 pesos oro americano, lo mismo que habían costado cada uno de los torpedos Lay [332].

Las características que debían tener los torpedos Hubbe & Hardy eran:

<u>Primera</u>:	*Moverse bajo el agua con una velocidad mínima de diez millas por hora.*
<u>Segunda</u>:	*Poderse manejar desde tierra o de a bordo de un buque o bote, por medio de un solo alambre y por medio de la electricidad, dándole la dirección deseada y a voluntad del operador, pudiendo a la vez hacerlo regresar si tal operación se desease.*
<u>Tercera</u>:	*El alambre lo llevará el mismo torpedo y lo largará a medida que lo ande.*
<u>Cuarta</u>:	*Su alcance será de una y media millas inglesas, distancia que se considera ser el límite de visión enemigo* [333].

Gregory transmitió la noticia a sus representados por telegrama y el 10 de mayo nuestro Cónsul en Panamá lo retransmitió a Estados Unidos con el siguiente tenor *"...Contract forteu. Came with one ore more inmediately. Average one every steamer. Contract by mail..."* [334].

329.- Bradford, *Notes on Movable Torpedoes*, p. 150.
330.- Clayton, Op. Cit., pp. 125-126.
331.- B. N. P. (Archivo Piérola) *Pliego de condiciones que deben llenar los diez torpedos Hubbe & Hardy, ofrecidos en venta al gobierno peruano por Samuel C. Gregory en representación de la "United States Torpedo Company".*
332.- Ibídem.
333.- Ibídem.
334.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 26. Oficio del Cónsul del Perú en Panamá al Ministro de Relaciones Exteriores del 14 de mayo de 1879.

No nos consta que llegaron al Perú los diez torpedos del contrato que firmó Gregory con el Ministro de Hacienda, pero no queda duda de la presencia del primer torpedo de la U. S. Torpedo Company en el Perú así como del presidente de la empresa, señor Snynder, y del experto Hardy [335].

Recordemos que uno de los puntos que tocó Prado en su carta del 20 de agosto fue que se había hecho un contrato con esta empresa para adquirir 10 nuevos torpedos. Pero, ¿cuándo llegó el torpedo Hubbe & Hardy? La primera referencia aparece en una carta de Prado al general Mendiburu fechada el 4 de julio:

> *"...El señor Miguel P. Grace me anuncia la próxima llegada de un "bote torpedo" cuyo inventor y fabricante lo trae personalmente de Estados Unidos, sería bueno hacerlo reconocer y ajustar un contrato caso de que tenga las condiciones que me indican..."* [336].

El mismo día el presidente Prado en Arica escribió a La Puerta ordenando*"...hacerlo reconocer y comprarlo, si tiene las buenas condiciones que me recomienda, para aplicarlo con feliz éxito contra los buques enemigos..."* [337].

Desconocemos la fecha de la llegada exacta al Perú de Snyder y Hardy pero debió ser a principios de agosto de 1879 y, de acuerdo a la documentación de la época y a lo que escribió el comandante Bradford en 1882, sólo trajeron un torpedo. Pero queda claro, por lo que explica Prado, que en agosto de 1879 Snyder estaba en Arica en virtud al contrato por la compra de 10 torpedos y, por el tenor de la carta a La Puerta del 1° de setiembre, el torpedo Hubbe & Hardy estaba en el Callao listo para ser probado.

Una vez en el Callao, el 13 de setiembre Snyder se presentó al Ministro de Guerra y Marina pidiendo se nombre un representante para ver la prueba del torpedo Hubbe & Hardy. Dos días más tarde, 15 de setiembre, el general Mendiburu ordenó al Comandante General de la Marina que presencie por sí mismo las pruebas junto a las personas que crea conveniente y que luego de parte de lo sucedido. Ese mismo día el Comandante General presenció la prueba junto a los capitanes de navío Amaro Tizón (Mayor de Órdenes), Gaspar Selaya (Capitán de Puerto), Emilio Días (Jefe de la Torre de *La Merced*) y los ingenieros Eulogio Delgado y Felipe Arancibia. Según el Comandante General, la prueba consistió en lo siguiente:

> *"...A las 2 ^{h} 12´ p.m. con mar llana y viento muy flojo del sur, sin marejada, claro el torpedo del carro en que se le colocó para ponerlo en el agua, no con poca dificultad, se abrió la comunicación del gas, y se puso en movimiento, obedeciendo al operador que por medio de un pequeño aparato fijo en tierra, y a la voz del que con anteojo observaba, lo hizo gobernar a voluntad, sobre babor, estribor y con la caña al medio con la mayor precisión, hasta llegar a una boya, límite señalado, cuyo instante fue marcado por uno de los caballeros allí presentes.*
>
> *El tiempo empleado en el trayecto fue tomado por tres observadores.*

335.- Denegri, Op. Cit., pp. 363. Carta del 24 de octubre de 1879.
336.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 22 de junio de 1879.
337.- Denegri, Op. Cit., p. 257. Carta del 4 de julio de 1879.

La parte de proa del torpedo podía divisarse sobre la superficie a trescientos metros más o menos de tierra.

El señor Delgado dio la distancia a la boya tomada del plano de triangulaciones de la bahía, operación que él había efectuado anteriormente, y resultó ser de seiscientos metros, recorrida por el torpedo en dos minutos cincuenta segundos, lo que da un andar de nueve millas; siendo esta de mil seiscientos metros.

No se ha conocido el efecto del contacto del torpedo, aunque fuera con fulminante solamente, contra el cuerpo a que pudiera dirigirse... " [338].

Además, el Comandante General informó al Ministro de Guerra que no se pudo comprobar el alcance del torpedo, ni su peso, ni las herramientas que había traído Snyder.

Habiendo concluido la prueba, el 19 de setiembre Snyder pidió que se le paguen los 14,000 pesos en oro americano de acuerdo a lo convenido y además pidió que se embarque el torpedo al Sur en la primera oportunidad, debiendo él salir al Sur en el vapor que zarparía al día siguiente *"...para arreglar lo necesario y en el acto que llegue estoy listo a entrar en acción contra un buque enemigo del Perú bajo las órdenes que imparta el señor Director de la Guerra..."* [339].

Pero Snyder no logró embarcarse al Sur como deseaba, el Ministro de Guerra y Marina retrasó su salida ya que el 20 de setiembre pidió al Comandante general que ponga en movimiento el torpedo por segunda vez y examine su velocidad, distancia del cable y el lugar donde estaban las herramientas. Ese mismo día el contralmirante de la Haza pidió hacer la prueba a Snyder, pero este le informó que el torpedo podía superar la velocidad de diez nudos, y que no la alcanzó antes por haber sufrido la hélice en el momento de lanzarlo al agua. Snyder se negó a realizar una segunda prueba aduciendo que ello implicaría consumir la última carga de gas que tenía el torpedo y, aunque la máquina para hacer gas carbónico estaba en la refinería de petróleo y a disposición del gobierno, no se podía usar porque no había bicarbonato en Lima, y ese elemento era indispensable para fabricar el gas. Snyder propuso llevar el torpedo a Arica y probarlo frente al Presidente.

¿Porqué no había bicarbonato en Lima?. El propio Snyder dio la siguiente razón:

"...el bicarbonato que debía haber llegado en el vapor pasado no ha venido porque la Compañía de Vapores lo consideró como contrabando de guerra, el cual se espera venga por el "Oroya" o sino por los mismos vapores que en adelante no harán objeción alguna porque así se ha arreglado..." [340].

Con esta respuesta, el Comandante General informó al Ministro de Guerra y Marina que no se hicieron más exámenes en el Callao *"...por falta de gas y materiales para su elaboración, reservándose hacer otra prueba en Arica frente al propio Presidente..."* [341].

338.- B. N. P. (Archivo Piérola). Informe del Comandante General de la Marina al Ministro de Guerra y Marina del 18 de setiembre de 1879.

339.- B. N. P. (Archivo Piérola). Carta del señor Snyder al Ministro de Guerra y Marina del 19 de setiembre de 1879.

340.- B. N. P. (Archivo Piérola). Carta del señor Snyder al Comandante General de la Marina del 22 de setiembre de 1879.

341.- B. N. P. (Archivo Piérola). Carta del señor Snyder al Ministro de Guerra y Marina del 19 de setiembre de 1879.

f) La comparación de los torpedos Lay y Hubbe & Hardy de febrero de 1880.

Aunque a principios de setiembre Prado quería que Arancibia compare los torpedos Herreshoff, Lay y Hube & Hardy, esta comparación no se podía llevar a cabo por dos motivos, en primer lugar sólo era comparable el funcionamiento de los torpedos Lay con los Hubbe & Hardy pues ambos eran torpedos filoguiados mientras que el Herreshoff era de botalón; en segundo lugar, no se podía comparar los Hubbe & Hardy con los Lay en el Callao por falta de gas.

La comparación de estos torpedos fue hecha por el experto de la compañía Lay Stephan Chester en febrero de 1880. Pese a ser temporalmente posterior a los hechos que hemos descrito en el capítulo anterior, creemos que es pertinente adelantarnos y presentar a continuación el resultado de la comparación hecha por Chester y sus anotaciones sobre las características de operación de ambos torpedos así como sus fortalezas y debilidades.

Chester preparó un cuadro comparativo donde claramente se ven las dimensiones y ventajas de ambos torpedos:

Calidades	*Lay*	*Hube Hardy*	*Observaciones*
Total extensión o largo	21. 5/10 pies	20 pies	El casco de cada una es más o menos del mismo grosor por consiguiente el de menor diámetro es más fuerte La velocidad de los torpedos Lay es variable
Diámetro mayor	2 pies	1. 25/100 pies	
Peso cuando está cargado	2800 libras	1000 libras	
Largo del cable	1. 5/10 millas inglesas	1. 75/100 millas inglesas	
Distancia de carrera efectiva	1. 25/100 millas inglesas	1. 5/10 millas inglesas	
Carácter del cable	3	1	
Carga de explosión	100 libras	100 libras	
Peso de una carga de gas	250 libras	140 libras	
Velocidad por hora	6 a 8 millas	11 millas	
Superficie a flote en el agua	1/4 a flote sobre la superficie	Casi a la superficie del agua	
Superficie a flote en el agua moviéndose	Mas o menos a flote sobre la superficie del agua	6 pulgadas abajo del agua	

Cuadro comparativo de torpedos *Lay* con *Hube & Hardy*.



Cuadro comparativo de torpedos *Lay* con *Hube & Hardy*.
(B. N. P. Archivo Piérola).

Las anotaciones de Chester sobre estos torpedos son igualmente interesantes:

"...Condiciones del Torpedo Lay

El torpedo Lay es notable por las siguientes cualidades que no posee torpedo alguno, excepto el Hubbe Hardy.

1ª Contiene moción suficiente para llevarlo a gran distancia y se mueve automáticamente.

2ª Puede ponerse en marcha, detenerse, gobernarse y moverse en cualquier dirección a la voluntad de un operador estacionario.

3ª La explosión esta también al arbitrio del operador; y cargado puede chocar imponente con un buque amigo.

4ª Contiene gran carga explosiva.

En tanto que estas convicciones lo hacen superior a toda clase de torpedos, no exceptuando los Whithead, el valor de sus servicios disminuye en mucho a causa de faltas materiales y errores de mecanismo y de construcción de las cuales son las principales, las que siguen:

Faltas

1ª Son excesivamente grandes y pesados y desproporcionadamente frágiles de construcción.

2ª El cable pasa por un tubo delgado que se proyecta del fondo del casco por debajo del timón y de la hélice (véase el dibujo) Su posición impide que sea aguantado debidamente.

Por estas dos razones debe tenerse mucho anidado y circunspección al moverlo y manejarlo, y no pueden ser manejados a salvo, sino con ayuda de aparatos bien y especialmente adaptados.

El mas ligero choque recibido por el techo del Cable bastará para detener las formaciones del torpedo.

En Antofagasta se echó al agua con torpedo de a bordo del "Huáscar", en circunstancias que prometían un éxito brillante.

La persona encargada de esta operación y de la dirección del torpedo, logró colocarlo en el agua sin ningún daño material, pero descuido quitar una de las pequeñas cuerdas usadas para mantenerlo en posición. El resultado fue, que habiéndose envuelto esa cuerda en el tubo del Cable y anudándose su extremo flotante en la hélice, a las dos ó tres revoluciones el tubo se dobló hacia arriba y la mariposa quedó sin acción.

3° El eje de la hélice, es una prolongación del eje del bote de adonde resultan las siguientes desventajas:

a) Las alas de la mariposa se mueven tan cerca de la superficie, que no desarrollan toda la velocidad que se obtendría si evolucionarse en mayor masa de agua;
b) Esto produce también ruido y espuma que hacen al torpedo visible a gran distancia;
c) La posición de la hélice tiende a levantar la popa y deprimir la proa durante el movimiento. Para prevenir este inconveniente, es preciso lastrarlo con mucho cuidado y no sumergirlo mas que los tres cuartos de su diámetro. Por consiguiente su aplicación durante el día debe ser de muy difícil éxito en razón de ser visible a considerable distancia:

4ª La velocidad es insuficiente contra su enemigo en movimiento. Son muy pocas las posiciones en que puede ocultar:

5ª El Cable se compone de tres alambres aislados separadamente y encerrados en una cubierta.

Los constructores imaginaron que era mas seguro hacer cada función por medio de corrientes eléctricas separadas é independientes.

En la práctica, sin embargo, este es un elemento de gran peligro. Los tres alambres son idénticos en la apariencia, de modo que se acostumbra, al preparar un torpedo para servicio, destorcer los alambres y marcar sus extremidades por medio de tarjetas, pero solo así, pueden distinguirse. Como esas tarjetas pueden desprenderse, borrarse o cambiar de posición sea de intento ó por accidente, el alambre cuyo extremo interior esta conectado con dispositivo de carga, puede ponerse en la mesa de llaves en comunicación con la llave de partida ó de gobierno; resultando que, apenas se tocara la llave de la pizarra se seguiría la explosión. Este último breque se cierra solamente, cuando el torpedo esta inmediato al punto de su destino.

En estos torpedos dicha varillas, no se recogen cuando son comprimidas hacia adentro; por consiguiente, si al echarlos al agua a durante su tránsito reciben un golpe, a la vez que el operador cierra el buque en el extremo de tierra, harán explosión sin estar en contacto con el objetivo.

<u>Torpedo Hubbe Hardy</u>

Este aparato es impulsado y gobernado como el de Lay, del cual difiere solamente en las particularidades siguientes:

1ª Es mas pequeño y menos pesado; por consiguiente, mas útil en muchos casos en que no puede emplearse el torpedo Lay.

2ª Siendo de menor diámetro y su casco del mismo grueso es proporcionalmente mas fuerte que el Lay.

3ª El eje de la hélice es la prolongación de la línea interior del bote, de manera que (a) la mariposa jira en plena agua desarrollando mejor velocidad relativa, (b) no produce espuma visible; (c) flota en una quilla igual y mucho mas abajo en el agua.

4ª El eje de la mariposa es hueco y el Cable sale de él salvándose así la fragilidad y peligro del tubo de Cable:

5ª El Cable se compone de un solo alambre y no hay posibilidad de equivocarse en su aplicación.

6ª Requiere menor cantidad de gas para cargarse, que se puede representar por cerca de 300 libras de bicarbonato de soda y 270 de ácido sulfúrico menos.

7° Su velocidad es mucho mayor; y en movimiento no es visible a corta distancia.

Para conveniencia de comparación, presenta en seguida una tabla de las cualidades representativas. Conviene notar que en lo que toca a velocidad, he dado al torpedo Lay, la media estimada después de seis o siete experimentos y para otro bote he aceptado los datos de sus constructores.

Cualidades	*Lay*	*Hubbe Hardy*
Largo	*21.5 pies*	*20 pies*
Diámetro	*2 Id.*	*1.25 Id.*
Peso con carga	*2800 libras*	*1000 libras*
Distancia de movimiento efectivo	*1.25 millas*	*1.5 millas*
Largo del cable	*1.5 yd.*	*1.75 yd.*
Carácter del Id.	*3 alambres*	*1 alambre*
Carga explosiva	*100 libras*	*100 libras*
Peso de una carga de gas	*250 Id.*	*140 Id.*
Velocidad por hora	*6 millas*	*11 millas*
Flota sin moverse	*¾ sumergido*	*Casi sumergido*
Id moviéndose	*En la superficie*	*6 pulg^s debajo*

A pesar de que de la anterior descripción se desprenden muchas notables ventajas en el torpedo Hubbe Hardy, no pretendo por esto, que la única muestra que he examinado y que está en Arica sea un instrumento perfecto. También puede ser modificado con ventaja..." [342].

342.- B. N. P. (Archivo Piérola). Informe de Stephan Chester del 3 de febrero de 1880.

g) Torpedos y torpederas entre setiembre y octubre de 1879.

Estimamos que el problema económico que paralizó el ensamblado de la torpedera Herreshoff por la huelga de operarios del 25 de agosto y la falta de crédito con la Casa Grace que impedía al comandante Palacios obtener los artículos necesarios para los trabajos fue superado rápidamente cuando el Ministro de Guerra y Marina se enteró de lo que pasaba. Tras este incidente, el 28 de agosto el Comandante General de la Marina pasó inspección al local donde se hacían los trabajos en la lancha *Herreshoff* y se encontró con una seria novedad: la lancha se había construido de *"...tablas de pino ordinario de 3/4 a 1 pulgada en la parte superior, es decir, en toda aquella que queda fuera de la línea de agua expuesta a los fuegos enemigos; siendo así que según el modelo que mostrará a Vuestra Señoría el coronel don Federico Larrañaga, debía ser blindaje de acero de 3 líneas..."* [343].

Como se observa, el coronel Larrañaga ya estaba relacionándose a las torpederas Herreshoff el 28 de agosto, signo de que se le había sacado de la prisión en la que se encontraba una semana antes.

Lo importante es que la lancha debía tener blindaje pero las planchas de fierro no habían sido remitidas de los Estados Unidos, por lo que la torpedera no estaba siendo ensamblada de acuerdo al modelo que se presentó al gobierno y, teniendo en cuenta además que los empleados no habían sido contratados por la Marina sino por el gobierno, el contralmirante de la Haza escribió al Ministro de Guerra y Marina informándole la novedad y transmitiéndole cortésmente, pero en forma enérgica, la preocupación del Instituto por lo que había descubierto y le dijo: *"...me permito llamar la atención de Vuestra Señoría sobre la conducta observada por los contratistas..."* [344]. Como era de interés para la Marina que esta lancha cumpla su cometido a cabalidad, el Comandante General ordenó que el Inspector de Obras de la Factoría Naval de Bellavista acuda al depósito de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra para que *"...tome las dimensiones correspondientes para el blindaje con acero de la citada embarcación..."* [345].

Mientras tanto, en el Sur, el presidente Prado seguía insistiendo en que se le envíen las torpederas Herreshoff. En la carta a La Puerta del 3 de setiembre le escribió:

> *"...Usted convendrá conmigo de que es tiempo, ahora más que nunca, que aprovechemos de los torpedos Herreschoff, debiendo también hacerse cualquier sacrificio por comprar los contratados por Lara. Tal vez en la aplicación oportuna de estos poderosos elementos estriba el éxito definitivo y favorable de esta campana...."* [346].

Desde principios de setiembre el Ministro de Guerra y Marina ordenó al Comandante General que se preparen dos torpedos Lay para enviarlos al Sur. Poco después el Comandante General preguntó al comandante Palacios sobre el estado de los torpedos y cuándo estaría lista la torpedera, además de un informe sobre su velocidad y condiciones marineras.

343.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.94. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 28 de agosto de 1879.
344.- Ibídem.
345.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.97. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 29 de agosto de 1879.
346.- Denegri, Op. Cit., p. 336. Carta del 3 de setiembre de 1879.

Como los torpedos Lay habían sido encajonados previamente en 8 bultos, lo cual implicaba mandarlos desarmados, el comandante Palacios informó el 4 de setiembre al Comandante General que esta vez sería conveniente enviarlos completamente armados ya que podían ser conducidos de Chucuito al muelle usando el carro especial que la Casa Grace les había entregado para tal fin. Así mismo, Palacios recomendaba que el capitán de corbeta Manuel M. Carrasco, quien había estudiado los torpedos, y un peón de su dependencia, viajen a cargo de ellos [347].

Palacios dijo también que para determinar la velocidad de la lancha debía primero echarla al agua, para ello se venía trabajando apresuradamente en su ensamblaje y en limpiar la maquinaria. Palacios calculaba que el día 9 de setiembre podía lanzarla al agua y después se necesitarían dos semanas más para concluir los trabajos. Con respecto al blindaje que debía ponerse a la lancha, informó que desde el 3 se venía trabajando en ello, labor *"... que hasta hoy se manifiesta no ser imposible y que tampoco hará perder sus cualidades de gobierno y andar...."* [348]. Además, opinó que se podían usar los torpedos Lay en las lanchas Herreshoff aumentando su potencial y que con ello:

> *"...su éxito será infalible con los torpedos Lay, y no así con los torpedos que a ella pertenecen, por que hay gran diferencia entre largar y dirigir desde una distancia cualquiera que sea de una y media millas, distante del objeto que ha de ofenderse, a el de acercarse con los torpedos propios hasta tocar con los objetos que se quieran dañar..."* [349].

Al día siguiente el Comandante General dio parte al Ministro de Guerra sobre el informe de Palacios y su recomendación de usar torpedos Lay en las lanchas Herreshoff [350], pero el general Mendiburu dijo que sin su orden nadie podía disponer que en la lancha Herreshoff se usen torpedos Lay y *"...que este será asunto que resolverá Su Excelencia el Presidente oportunamente..."* [351]. En cuanto pudo el general Mendiburu dio parte al Presidente, quien felicitó su decisión y consideró que *"...no es racional aplicar a un sistema lo que está destinado para otro distinto sin riesgo de hacer inútiles ambos..."* [352]. Esto era un cambio radical a lo que Prado había escrito a La Puerta el 20 de agosto, cuando estaba de acuerdo en que la lancha Herreshoff lleve un torpedo Lay o un Hube & Hardy. Como en otras oportunidades, Prado se inmiscuyó en temas navales opinando en contra de lo que Palacios creía pertinente.

Preocupado por la situación naval, Prado escribió nuevamente a La Puerta el 8 de setiembre pidiendo la presencia de las torpederas en Arica: *"...esas lanchas torpedos es menester que vengan sin pérdida de tiempo, porque como le tengo manifestado sólo con ellas podemos acertar un golpe al enemigo que acaso de un resultado definitivo en esta guerra..."* [353].

347.- A. H. de M. Oficio del comandante Palacios al Comandante General de Marina del 4 de setiembre de 1879. Carrasco había estudiado el uso de los torpedos junto a los tenientes segundos Bernabé Carrasco y Manuel Fernández Dávila teniendo como instructor al torpedista Haight.

348.- A. H. de M. Oficio del comandante Palacios al Comandante General de Marina de fecha 4 de setiembre de 1879.

349.- Ibídem.

350.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.107. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 5 de setiembre de 1879.

351.- A. H. de M. (Guerra con Chile - 1879), nota del Ministro de Guerra y Marina al oficio anterior.

352.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Secretario del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 18 de setiembre de 1879.

353.- Denegri, Op. Cit., p. 339. Carta del 8 de setiembre de 1879.

Prado también autorizó a La Puerta a escoger la persona encargada de traerlas desde el Callao de una serie de voluntarios:

> *"...El coronel Larrañaga, capitán Leonidas Navarrete, don Augusto Barrenechea y el ingeniero Lecombe están empeñadísimos en manejar alguna de las lanchas torpedo; creo que sería bueno aprovechar del entusiasmo y decisión de estos caballeros para que vengan a cargo de un torpedo, después de que se instruyan perfectamente en su manejo práctico..."* [354].

El tenor de esta carta nos hace ver que Prado barajó los nombres de varios peruanos entusiastas para llevar las lanchas torpederas del Callao a Arica, pero ¿podía el entusiasmo superar los conocimientos náuticos de los oficiales de la Armada?, ¿no había acaso un jefe en el Callao como para llevar las lanchas torpederas?.

Regresemos al Callao. Como lo advirtió el comandante Palacios, el 9 de setiembre se echó al mar la lancha Herreshoff y el Comandante General dispuso que se abarloe desde ese entonces al monitor *Atahualpa* para culminar allí las obras que faltaban para dejarla expedita[355]. Lo que faltaba era blindar la lancha, trabajo que comenzó recién el día 12 de setiembre *"...por haber ocupado los anteriores en preparar las planchas operación que no ha podido tener lugar antes de ponerse a flote la embarcación y descubrir si hacía agua o variaba la figura en virtud de haber sido conducida en secciones..."* [356].

Entre tanto, el 17 de setiembre Prado escribió una nueva carta al general Mendiburu donde explicó su concepto sobre la importancia de las torpederas y su oposición a hacerle modificaciones:

> *"...Lanchas porta torpedos: Es indispensable el inmediato envío de estas. Los chilenos las han conseguido, cuando con mucha anticipación las teníamos nosotros, y naturalmente tratan de servirse de ellas cuanto antes porque el primero de los beligerantes que las emplee con éxito tendrá de su lado inmensas ventajas y asegurada tal vez la victoria. Con mucho y muy especial encarecimiento pido que se me remitan a la mayor brevedad.*
>
> *Una vez más quiero recomendarle, mi general, que por ningún motivo se haga alteración en las lanchas torpedos pues si algunas de las condiciones, como la del poco espesor de las tablas, puede aparecer como un defecto, acaso sea requisito indispensable para la velocidad en su andar. Yo recelo mucho de las innovaciones de este género, por la experiencia que hay de haber inutilizado puede decirse, las carabinas peruanas, por haberse introducido o practicado en ellas aquella reforma que se hizo en Santa Catalina, previo acuerdo de los inteligentes, y que sin embargo, es hoy el peor armamento que tenemos..."* [357].

Nótese que Prado habló de las torpederas chilenas y dio por hecho que ya las habían conseguido. Lo cierto es que Chile estaba interesado en las torpederas construidas por la

---

354.- Ibídem.
355.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.115. Oficio al Ministro de Guerra y Marina de fecha 10 de setiembre de 1879.
356.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp. 122-123. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 12 de setiembre de 1879.
357.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 17 de setiembre de 1879.

casa Yarrow de Inglaterra; en el mes de agosto un periódico chileno había publicado un artículo que hablaba de las virtudes de estas lanchas torpederas, el mismo que fue transcrito en *El Peruano* del 25 de agosto de 1879 [358]. El autor de ese artículo clasificó a los torpedos como: a) fijos, b) Harvey – torpedos, c) White – Head torpedos y d) Bote torpedos. La clasificación estaba de acuerdo a los criterios técnicos de esa época pues se refiere a torpedos fijos, de remolque, automóviles y de botalón. Pero el autor desdeñó los tres primeros tipos de torpedo para dar una importancia desmedida a las torpederas fabricadas por la casa Yarrow. Conociendo que Chile compró varias de estas torpederas, ahora podemos comprender que el artículo pudo ser parte de una maniobra para preparar a la opinión publica chilena conducente a que se manifieste en forma positiva ante esta compra. La importancia del artículo que estamos analizando se relaciona también con la difusión que se llegó a dar del uso del torpedo, entregando a la sociedad en general las nociones básicas, virtudes y defectos de esta nueva arma.

Probablemente influido por el éxito del lanzamiento de la torpedera, el 17 de setiembre el general Mendiburu elevó un oficio al Ministro de Relaciones Exteriores tratando de retomar el contrato de las lanchas Herreshoff que el coronel Lara había conseguido en los Estados Unidos, el tenor del oficio fue el siguiente:

> *"...El coronel don Enrique Lara llevó a Europa la misión de hacer construir seis lanchas torpedos de primera clase; pero fue desprovisto de recursos y aún cuando trató de adquirirlos por medio de una suscripción entre los peruanos residentes en París, sólo obtuvo mil libras esterlinas que le proporcionó Carlos Candamo. Habiéndose trasladado después a Estados Unidos, logró que se procediera por medio de la Casa de Grace y Cia. a la construcción de seis lanchas torpedos del sistema Herreshoff, de estas, una tenemos ya en el Callao y otra está próxima a llegar de Panamá. Las cuatro restantes quedaron trabajándose todavía en Nueva York y a cargo de la citada Casa de Grace. Como esta Casa no tiene fondos del gobierno para el objeto, y como pudiera haberse paralizado la obra de estos elementos, cuya terminación importa mucho, me dirijo a US de orden de SE el Vicepresidente, para que se sirva oficiar a nuestro encargado de negocios en los EEUU, con el objeto de que a los señores Grace & Cía. de Nueva York para que se continúe el trabajo de las lanchas torpedos con la mayor celeridad posible, comprometiendo la palabra del gobierno de que tan luego como se terminen y remitan al Callao, se abonará su importe sin demora.*
>
> *Sírvase usted señor ver este asunto con la atención que requiere su importancia y urgencia..."* [359].

Sin pérdida de tiempo, el Ministro de Relaciones exteriores escribió a nuestro representante en Estados Unidos y luego informó al Ministro de Guerra y Marina que había cumplido con su encargo:

> *"...En respuesta al estimable oficio de US de 17 de los corrientes me es grato decirle que lo he transcrito al Sr. encargado de negocios de la República en Nueva York a fin de que active la pronta terminación de las cuatro lanchas torpedos sistema Herreshoff*

358.- *Los Botes Torpedos* en sección "Inserciones" del periódico *El Peruano* del 25 de agosto de 1879. Véase el Anexo N° 3.

359.- A. M. RR.EE. (Correspondencia con el Ministerio de Guerra y Marina - 1879). Oficio del Ministro de Guerra y Marina del 17 de setiembre de 1879.

que se están construyendo en dicho lugar a cargo de la casa del Sr. Grace y Cía, indicándoles que el importe de ellas será abonado inmediatamente que lleguen al Callao... " [360].

La única referencia posterior a estos oficios con respecto a la construcción de más torpederas Herreshoff para el Perú la encontramos en un inventario que está en el Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores que tiene como título *Indice de la correspondencia dirigida al Ministerio de Relaciones Exteriores por el vapor de 21 de octubre de 1879*, allí se anotó que el 20 de octubre se tramitó un oficio relacionado sin duda a la petición de Mendiburu del 17 de setiembre: *"...N° 49 octubre 20: avisa que se está activando la construcción de las lanchas torpedos Herreshoff N° 3 y 4...."* [361]. Nada más sabemos sobre este asunto.

Regresemos con el general Prado en Arica, el 21 de setiembre nuestro Presidente dio nuevas directivas para guarnecer el Callao en una carta que escribió al general La Puerta donde le informó que por oficio le pedía al Ministro de Guerra que se coloque artillería a la *Apurímac*, que se proteja al dique y los transportes y, como en oportunidades anteriores, pidió también que se adquieran más lanchas Herreshoff:

"...Que se haga cualquier esfuerzo por comprar las lanchas Herreschoff contratadas por Lora en Estados Unidos, porque si no las compramos es seguro que las tomarán los chilenos, que están haciendo activas diligencias con tal objeto; y nosotros debemos evitar a todo trance que el enemigo consiga ese elemento poderoso de guerra.....

....Es preciso no olvidar por un momento que necesitamos aprovechar el tiempo para hacer uso oportuno de nuestros pocos elementos, antes que los chilenos, que indudablemente cuentan en todo y por todo con mas recursos y elementos que nosotros, despierten, como que al fin tendrán que despertar, del inconcebible letargo con que se han conducido hasta aquí en la guerra.... " [362].

En la misma carta Prado pidió se envíen más torpedos fijos para colocarlos en Pacocha y *"...otros puntos convenientes de la costa..."* [363].

El oficio que menciona Prado a La Puerta al comenzar su carta fue transmitido por su Secretario General al general Mendiburu el mismo 21 de setiembre, incluyendo la orden de artillar el morro de Chorrillos con cañones de grueso calibre para defender el cable telegráfico[364].

Veamos ahora que pasaba con las torpederas en el Callao. Pese a que a fines de setiembre la Casa Grace había entregado al comandante Palacios tres aparatos para hacer gas

---

360.- A. M. RR.EE. *Libro Copiador de corrspondencia con el Ministerio de Guerra y Marina, años 1872-1879. N° T. 872*, p. 303.

361.- A. M. RR.EE. (Legación peruana en Estados Unidos - 1879). Oficio al Ministro de Relaciones Exteriores del 21 de octubre de 1879.

362.- Denegri, Op. Cit., p. 344. Carta del 21 de setiembre de 1879.

363.- Ibídem. También con fecha 21 Prado escribió una carta al Ministro de Guerra donde básicamente le pide lo mismo que al Vicepresidente, sólo que al vapor *Princesa Luisa* lo llama *Princess Louisse* (A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 21 de setiembre de 1879).

364.- También lo hizo en carta privada del 21 de setiembre al Ministro de Guerra. (A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 21 de setiembre de 1879).

carbónico[365], habían problemas para poner operativos los otros tres torpedos que tenía en el Callao, e imaginamos que lo mismo pasaba en el sur. Sucede que no se podía producir el gas para que funcionen los torpedos y ello se debía a que no se tenían los ingredientes para producirlo: bicarbonato y 1,500 libras de hielo [366].

Enterado de las necesidades de Palacios, el Comandante General informó de los requerimientos al Ministro de Guerra y le solicitó que disponga lo necesario para adquirirlos. El general Mendiburu respondió que le parecía exagerado el pedido de hielo, pero ordenó a la Caja Fiscal que se atienda ese pedido sólo a solicitud exclusiva del Comandante General [367].

Cumpliendo con los deseos de Prado, Arancibia se puso en contacto con la Casa Grace y con el comandante Palacios con el fin de conseguir el generador de gas y un mecánico calificado para llevarlos a Arica. Incluso el 15 de setiembre el Ministro de Guerra pidió al Comandante General que le indique cuan necesarios eran los servicios de Haight:

> *"...que causa un enorme gasto y que en caso de ser necesario debe pasar a Arica y cumplir sus compromisos, según está obligado, pudiendo ser el conductor de los torpedos que se hallan listos ..."* [368].

Considerando los últimos comentarios hechos por el Ministro de Guerra y Marina, se nota cierta reticencia por parte del general Mendiburu para con los torpedos y los torpedistas. Su negativa a creer que 1,500 libras de hielo eran necesarias para producir gas carbónico y la nota haciendo referencia que los servicios de Haight eran muy onerosos para el Estado, pueden ser el reflejo de un estado de ánimo contrario a ellos. Esto se confirma por otra nota del veterano general a un pedido por pago de sueldos que hizo un torpedista británico, experto en el uso de torpedos Harvey, de los que hablaremos más adelante. Entre otras cosas, la nota en cuestión fechada el 16 de setiembre, dice lo siguiente:

> *"...los torpedos Lay no prestan esperanzas, después de haberse tratado tanto de ellos y aún hecho ensayos no satisfactorios. Todo lo cual tendrá presente con la mayor reserva el señor Comandante General.."* [369].

En esos días el Ministro de Guerra y Marina recibió una orden del Secretario de Prado, fechada en Arica el 16 de setiembre, reiterando que se remitan de inmediato dos máquinas para hacer gas carbónico pues no se habían recibido en el Sur y, como tras una milla de recorrido de los torpedos el gas que llevaban se consumía, era necesario reponerlo[370]. El 22 de setiembre, fecha en que debió llegar este documento a manos del Ministro de Guerra y Marina, el general Mendiburu dispuso que el Comandante General de Marina pida estas máquinas a la Casa Grace y los embarque en el *Rímac* para enviarlos al sur.

365.- A. H. de M. Informe del Comandante General al Ministro de Guerra y Marina del 29 de setiembre de 1879.
366.- Ibídem.
367.- A. H. de M. Nota del Ministro Guerra de Marina al Oficio del Comandante General de Marina del 5 de setiembre de 1879.
368.- A. H. de M. Nota del Ministro de Guerra y Marina de fecha 15 de setiembre de 1879, al Oficio del Comandante General de Marina del 10 de setiembre de 1879
369.- A. H. de M. (Baterías - 1879). Nota del Ministro de Guerra y Marina de fecha 16 de setiembre de 1879, al Oficio del Comandante General de Marina del 12 de setiembre de 1879.
370.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Secretario del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 16 de setiembre de 1879.

También con fecha 16 de setiembre encontramos un interesante pedido dirigido por el contralmirante Miguel Grau al contralmirante Montero, a través de este documento encontramos una pista que puede indicarnos cuál era la situación de los torpedos Lay en el sur. Miguel Grau pidió lo siguiente:

> *"...Encontrándose muy deteriorados los paños de las embarcaciones del Monitor de mi mando, tengo el honor de adjuntar a US. Un pedido por ellos; así como por una pieza de cabo para confeccionar una red, para sacar el torpedo que se fue a pique el día del experimento.*
>
> *Dígnese US. disponer su entrega, si así lo estima por conveniente - Miguel Grau...."* [371].

¿A qué experimento con torpedos se refería Grau? No fue el ensayo que realizó después de la incursión sobre Antofagasta el 25 de octubre, ya que éste lo hizo en alta mar, cuando estaba rumbo al puerto chileno de Taltal; además, Grau no anotó en su parte que el torpedo que probó en esa oportunidad se haya hundido, por el contrario, en su parte dijo que regresó con ambos torpedos a Arica para que sean recargados de combustible, faena que no se podía hacer en Iquique.

Lo que refiere Grau en su pedido del 16 de setiembre debió tratarse de un experimento llevado a cabo en Arica con uno de los torpedos Lay que había allí. La fecha de esta prueba debió estar próxima al 16 de setiembre, cuando Grau hizo el pedido, pues el 29 de agosto los recién llegados torpedos Lay al puerto de Arica estaban aún desarmados sin que nadie sepa armarlos [372].

Sospechamos que tras el fracaso del ataque con el torpedo en la madrugada del 25 de agosto, el Presidente pidió se realicen en el puerto de Arica los ejercicios con un torpedo Lay, como Grau había solicitado, escogiéndose un buque de la Armada para ser quien los transporte. Pero durante el ejercicio el torpedo se fue a pique. Esto lo confirmó el experto Chester, quien escribió en febrero de 1880 un informe donde dio cuenta de la situación de los torpedos de Arica y anotó que: *"...uno se fue a pique en Arica por el Comandante de la "Pilcomayo"..."* [373].

Haciendo un rápido cálculo podemos ver cuál era la situación de los 5 torpedos Lay que habían en el Sur hacia mediados de setiembre:

a) Arica: Un torpedo se había ido a pique en una fecha cercana al 15 de setiembre (probablemente uno de los que llegó cargado de gas a fines de agosto).
b) Arica: Un torpedo de los embarcados en Iquique por el *Huáscar* con el mecanismo estropeado y sin combustible.
c) Arica: Un torpedo de los embarcados en Iquique por el *Huáscar* sin combustible.
d) Arica: Un torpedo operativo (uno de los que llegó a fines de agosto).
e) Iquique: Un torpedo, probablemente operativo.

371.- Pardo, Op. Cit., pp. 118-119.
372.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 29 de agosto de 1879.
373.- B. N. P. (Archivo Piérola). Informe sobre los torpedos Lay y Hubbe & Hardy hecho por Stephan Chester el 3 de febrero de 1880.

Esta situación debió variar poco en los próximos días, cuando Grau recibió las órdenes para zarpar el 30 de setiembre se le indicó que debía viajar con Haight y con **un torpedo**, lo que demostraría que todos los otros torpedos de Arica estaban fuera de servicio, pues de lo contrario lo lógico hubiese sido ordenarle embarcar dos torpedos, uno para cada pescante que tenía el *Huáscar* en proa.

Hemos visto como el ingeniero Arancibia viajó al Callao para recoger los elementos indispensables para usar los torpedos Lay. Para el 19 de setiembre Arancibia se preparaba a viajar a Arica con el experto Haight, una máquina para generar gas y 10 damajuanas de *aceite sulfúrico* [374]. El problema que tenían en ese momento era que no había en el Perú la cantidad suficiente de bicarbonato de soda, elemento necesario, junto al *agua fuerte* (ácido), para producir el gas. La Casa Grace, proveedora de la Marina, informó que esperaban que el transporte *Oroya* traiga en su próximo viaje 30 barriles de bicarbonato de los cuales 18 debían remitirse a Arica [375].

También se ordenó al comandante del *Rímac* que lleve a remolque una lancha Herreshoff, embarcación que Prado esperaba con vehemencia en Arica, pero el comandante del *Rímac* contestó al Mayor de Órdenes que era imposible remolcar esa lancha sin que se destruya en el camino [376]. Se perdió así la última oportunidad de hacer llegar una torpedera antes del combate de Angamos.

A las 04:00 del 27 de setiembre zarparon del Callao con rumbo a Arica la corbeta *Unión* y el transporte *Rímac*, conduciendo tropas, municiones, víveres y vituallas. Además, en el *Rímac* se embarcaron dos máquinas para hacer gas carbónico desarmadas en 10 cajones y dos torpedos Lay desarmados en 18 cajones cada uno [377]. El zarpe de la corbeta *Unión* y el transporte *Rímac* fue comunicado inmediatamente por telegrama al Presidente.

No pudieron embarcarse en la corbeta *Unión* las botellas de ácido sulfúrico y otras que contenían los últimos *mixtos* disponibles (gas carbónico) pues el Comandante de ese buque ordenó que no se suban abordo por temor a un incendio [378]. Sucedió, según el comandante Aurelio García y García, que uno de ellos se comenzó a incendiar en la lancha que lo iba a transbordar a la *Unión*, mientras que otro *"...se izó y colocó sobre cubierta, pero habiéndose notado que goteaba, dispuse se le regrese a la embarcación donde antes estaba..."* [379]. Los doce cajones devueltos de la *Unión* fueron examinados y se determinó que dos de ellos se encontraban vacíos por haberse roto los envases que contenían el ácido sulfúrico, ocho cajones de las mismas características estaban llenos y sellados mientras que otros dos contenían los mixtos de los torpedos remitidos a Arica [380].

374.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 134. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 19 de setiembre de 1879.
375.- Ibídem.
376.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1578, p. 604. Oficio del 26 de agosto de 1879.
377.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp. 149-150, *Relación de Artículos que se remiten por el vapor transporte "Rímac" a disposición del Señor General Presidente Director de la Guerra.*
378.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.160. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 2 de octubre de 1879.
379.- A. H. de M. Oficio del capitán de navío Aurelio García y García al Comandante General de la Marina del 26 de setiembre de 1876.
380.- A. H. de M. Oficio del capitán de navío Manuel Palacios al Comandante General de la Marina del 30 de setiembre de 1876.

En la madrugada del 30 de setiembre la corbeta *Unión* y el transporte *Rímac* llegaron a Arica [381], el día anterior Prado había escrito al general Mendiburu pidiéndole que regrese el torpedista Arancibia:

> *"...El ingeniero Felipe Arancibia marchó a esa capital con el objeto de instruirse, o mejor dicho de perfeccionarse en el manejo e torpedos, y considerándolo ya bastante expedito, sus indicaciones en este sentido puede usted atenderlas porque las juzgo bastante fundadas. Ha prestado acá muy importantes servicios con abnegación y patriótico entusiasmo, y actualmente me hace mucha falta, por lo que suplico a usted se sirva mandarle conceder pasaje para que pueda trasladarse en el primer vapor que salga en esta dirección..."* [382].

Prado no podía contar de forma inmediata con los dos torpedos recién llegados del Callao pues era necesario armarlos. El estado de los torpedos Lay en el Sur a finales de setiembre era el siguiente:

Torpedo	Fecha de embarque al Sur (destino)	Estado
1	En el *Chalaco* el 6 de julio (Iquique)	Inoperativo en Arica
2	En el *Chalaco* el 6 de julio (Iquique)	Inoperativo en Arica
3	En el *Chalaco* el 6 de julio (Iquique)	En Iquique ¿operativo?.
4	En el *Chalaco* el 23 de agosto (Arica)	A pique / inoperativo
5	En el *Chalaco* el 23 de agosto (Arica)	Operativo
6	En el *Rímac* el 27 de setiembre (Arica)	Desarmado
7	En el Rímac el 27 de setiembre (Arica)	Desarmado

Estado de los torpedos Lay en el Sur a fines de setiembre de 1880.
(Elaboración propia).

Entendemos que al no embarcarse en el convoy el ácido y el bicarbonato de soda, las máquinas que se embarcaron en el *Rímac* no podían hacer nada en Arica o Iquique. Esto lo confirmó Prado en una carta dirigida a Mendiburu el 3 de octubre:

> *"...En el "Rímac" vino el generador de gas para torpedos, pero sin los ingredientes necesarios, de modo que es lo mismo que no lo tuviéramos. Sírvase usted ordenar que a vuelta de vapor se manden 2000 libras de carbonato de soda y otras 2000 de ácido sulfúrico, todo de la mejor calidad..."* [383].

Tampoco se embarcaron en el viaje de la *Unión* y el *Rímac* los oficiales que habían estudiado el uso de los torpedos Lay. Estos oficiales, que como se recordará fueron nombrados por el Comandante General de Marina para ese fin el 13 de agosto, culminaron sus estudios el 29 de setiembre. Pero no todos acabaron satisfactoriamente, el comandante Palacios informó que *"...el Capitán de Ejército D. Enrique Carrera son tan pocas las veces*

381.- Según Prado en su carta a Mendiburu del 3 de octubre, el convoy llegó en la madrugada del 30 y según Wilhelm Ekdahl el convoy llegó el 29, (Ekdahl, Op. Cit., T. 1, p. 405).

382.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 29 de setiembre de 1879. Como el mismo Prado afirmó en su carta del 3 de octubre, el convoy proveniente del Callao llegó en la madrugada del 30; es probable que en la *Unión* o en el *Rímac* viniesen los torpedistas Arancibia, Haight y Snyder, por lo que en la carta del 29 Prado no sabía que allí llegaban estos individuos.

383.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 3 de octubre de 1879.

que se ha presentado en este depósito que no puedo juzgar del estado de su aprendizaje; y que respecto al teniente 1° D. Manuel Valderrama ni lo conozco, pues no se ha presentado ni una sola vez..." [384]. Pero otros oficiales si culminaron el curso y creemos que una semana antes pudo embarcarse al Sur al menos uno de ellos para manipular los torpedos Lay que estaban en Arica pero, por motivos desconocidos para nosotros, no lo hicieron.

El transporte *Oroya*, que traía el esperado bicarbonato de soda, llegó a las 13:00 del 30 de setiembre, tres días después de que zarpó el convoy hacia Arica. Este transporte trajo también los 96 proyectiles *Pellicier* (Pallicer) para los cañones del monitor *Huáscar* [385], los mismos que nunca llegaron a ser entregados al monitor. Creemos que estuvo programado que el *Oroya* llegase antes para que pueda zarpar la *Unión* y el *Rímac* con los materiales que ese transporte traía de Panamá, cosa que no hizo pues su Comandante *Oroya* informó que la máquina estaba en mal estado y sólo pudo navegar a 6 nudos [386].

El problema de la falta de bicarbonato debió ser endémico pues en una carta de nuestro agente en Panamá Henry Ehrman al presidente Piérola del 29 de enero de 1880 le dijo que habían 50 barriles de bicarbonato en ese puerto, los mismos que se había negado a embarcar la Compañía de Vapores aduciendo que faltaba pagar a la empresa del Ferrocarril los derechos de almacenaje [387].

Pese a no ser mencionados en los documentos de embarque de pasajeros de la corbeta *Unión* y del transporte *Rímac*, estimamos que el ingeniero Arancibia y los expertos Haight y Snyder si lograron viajar a Arica; al menos debió viajar Haight rápidamente, cumpliendo la orden del Ministro de Guerra que dispuso el 21 de setiembre para que viaje en el primer vapor que vaya al sur. Una pista de la presencia de Haight en Arica la encontramos en un oficio fechado el 27 de setiembre que elevó el contralmirante Grau al *Comandante General de Marina de Iquique* donde anotó:

> *"...Junto con su estimable oficio del 20 del presente, he recibido al Teniente 2° D. Leoncio Prado, del Señor Ministro de Bolivia y de Mr. Haight los objetos que US. se digna indicarme.*
>
> *Lo que tengo el honor de decir a US. en contestación a su citado oficio. Miguel Grau...*" [388].

No sabemos que materiales fueron los que recibió Grau, lo cierto es que pertenecían al experto Haight y por lo tanto debieron relacionarse con torpedos. También la visita del teniente segundo Leoncio Prado se relaciona con torpedos; como veremos más adelante, Leoncio Prado fue el jefe de los torpedistas de Arica.

384.- A. H. de M. (Baterías - 1879) Oficio del comandante Palacios al Comandante General de la Marina del 29 de setiembre de 1879.

385.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.197. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 22 de octubre de 1879. 40 de estos proyectiles estaban depositados en la fragata *Apurímac* hasta principios de febrero de 1880 (*Libro Copiador de la Comandancia General de Marina con diversas dependencias, año 1880, N° B1-b48*, asiento N° 173, p. 39).

386.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp.154-155. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 30 de setiembre de 1879.

387.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 49. Carta de Henry Ehrman a Nicolás de Piérola del 29 de enero de 1880.

388.- Prado, Op. Cit., p. 122.

Para ese entonces la mayoría de torpedistas extranjeros se habían incorporado a la Marina de Guerra del Perú, el 16 de setiembre George Haight lo hizo con el grado de *Teniente de Ingenieros de Marina* al igual que Fred H. Snyder, todos con despachos expedidos por el gobierno y entregados por el Director de Marina al Comandante General [389].

Agregaremos finalmente que, informado el Ministro de Guerra y Marina por el Comandante General sobre no haber viajado al Sur las 12 botellas con ácido y mixtos para los torpedos Lay, el general Mendiburu dispuso el 11 de octubre que se embarquen en el *Chalaco.* El 15 de octubre se embarcó el material en ese transporte y debieron llegar a Arica el 8 de noviembre, cuando el *Chalaco* arribó a ese puerto junto a la corbeta *Unión.*

389.- A. H. De M. Libro Copiador B1-b47, p.157. Oficio al Ministro de Marina de fecha 30 de setiembre de 1879. Después de registrarlos oficialmente, el Comandante General devolvió el despacho de Haight el 16 de setiembre (Libro Copiador B1-b47, p.129) y el 30 de setiembre de 1879 hizo lo propio con el de Snyder.

h) Torpedos y torpederas en los planes de la última excursión del "Huáscar".

Decidida una excursión más del *Huáscar* sobre territorio enemigo, Prado insistió en usar un torpedo Lay. El plan de operaciones fue el siguiente:

Secretaría Jeneral de Su Excelencia el Supremo Director de la Guerra.

Instrucciones a que deberá sujetarse el contralmirante don Miguel Grau, en la expedición que se le encarga sobre el enemigo:

1. *El monitor "Huáscar", la corbeta "Unión" y el transporte "Rímac" saldrán inmediatamente en el convoy bajo las órdenes del contralmirante don Miguel Grau.*
2. *Se dirigirán a Pisagua y desembarcarán allí a los jefes, oficiales y bultos pertenecientes al ejército boliviano.*
3. *Concluido el desembarco, se dirigirán inmediatamente a Iquique y desembarcarán las fuerzas que lleve el "Rímac", en el que se embarcará toda la madera que allí existe, con destino a este puerto de Arica. Una vez el "Rímac" con la madera embarcada, se vendrá inmediatamente a este puerto.*
4. *Concluido el desembarque de tropa, en Iquique, el "Huáscar" y la "Unión", ambos bajo las órdenes del almirante Grau, zarparán con rumbo a Tocopilla, adonde llegarán en la noche; y si existiese allí algún blindado enemigo, el almirante Grau mandará aplicar el torpedo que con tal objeto va embarcado a bordo del "Huáscar" bajo la dirección de don N. Waight* [390] *encargado de su manejo y aplicación.*
5. *Sino hubiese blindado en Tocopilla, pero sí algún otro buque enemigo, el almirante Gran lo tomará, inutilizará o echará a pique, según las circunstancias.*
6. *En cualquiera de estos últimos casos, el almirante Grau resolverá si conviene dirigirse a Antofagasta en busca de algún blindado sobre el cual aplicará el torpedo, o en caso de no encontrarlo, cometer o no alguna otra hostilidad, según su juicio.*
7. *En ningún caso comprometerá el almirante Grau ninguno de los buques de su mando, y si encontrase buques enemigos en el tránsito, solo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en imposibilidad de retirarse ante fuerzas, superiores, en cuya circunstancia cumplirá con su deber.*

Arica, setiembre 30 de 1879.

Adición.- No siendo posible la aplicación de torpedos a causa de la claridad de las noches, queda sin efecto todo lo relativo a ellos.

El almirante Gran cometerá entre Tocopilla y Coquimbo todas las hostilidades que fuesen posibles, y las operaciones que a su juicio puedan ejecutarse con algún éxito, observando siempre lo prevenido en el art. 7.

Prado.

M. Álvarez...." [391].

390.- Debe ser G. Haight.
391.- *Boletín de la Guerra*, p. 403.

El mismo día en que recibió esta orden, Grau solicitó al Comandante General de la Marina que se le proporcione cuarenta tarros de metralla para defenderse de las torpederas chilenas, este fue el último documento naval que conocemos escrito por el héroe antes de zarpar a la gloria:

> *"...Los tarros de metralla que tiene actualmente este buque, para los cañones de a 40, están llenos con balines de plomo y tan pequeños que no es posible utilizarlos, con éxito contra lanchas torpederas blindadas. Siendo pues de urgente necesidad, tener otros que llenen este objeto; tengo el honor de dirigirme a US. adjuntándole el plano respectivo, a fin de que se digne recabar la orden del caso, para que a la mayor brevedad se construyan en la Factoría Naval cuarenta de estos tarros, y se me remitan tan luego como estén listos. Miguel Grau..."* [392].

Como lo había manifestado Prado el 17 de setiembre al general Mendiburu, se conocía la noticia de que los chilenos contaban con torpederas blindadas. Con el documento anterior se nota que Grau se preparaba para recibir a las torpederas enemigas con su artillería de pequeño calibre cargada de metralla capaz de perforar su blindaje.

Creemos que el plan ideal de Prado consideraba que el *Huáscar* zarpe en esta comisión con una lancha Herreshoff. El 3 de octubre escribió una carta al general Mendiburu diciendo:

> *"...No puedo conformarme con la notable demora en los aparatos para armar las lanchas torpedos. Es preciso tener presente que los chilenos tienen también los mismos elementos y que dada la actividad con que ellos proceden, es probable que hagan uso de ellos primero que nosotros, a pesar que nos vinieron con mucha anticipación....*
>
> *....Parece pues que los enemigos se lanzan sobre nosotros de una manera decidida y desgraciadamente nada podemos hacer en mar, porque no están expeditas las lanchas torpedos. He aquí otra de las consecuencias de nuestra calma..."* [393].

Desde el 17 de setiembre se sospechaba de la adquisición de torpederas por los chilenos. No le faltó razón a Prado en esta oportunidad la apreciación que hizo sobre las embarcaciones enemigas. La compra de esas lanchas las supo el Perú desde que salieron de Europa, así lo demuestra una carta de Miguel P. Grace dirigida al Ministro de Guerra el 23 de agosto, donde le dice:

> *"...Lara comunica que vapor llamado "Genovese" salió de Amberes el 25 de julio para Chile con rifles, cartuchos, torpedos "Thornycroff" y lanchas torpedo..."* [394].

Las torpederas fueron justamente el elemento principal sobre el que se basó la incursión chilena sobre Arica el 5 de octubre, cuando el enemigo organizó una expedición para hundir al *Huáscar*. El plan fue muy similar al practicado por Prado meses antes sobre Antofagasta, sólo que los chilenos sí tenía lanchas torpederas embarcadas, sueño que Prado nunca pudo ver realizado en nuestros buques. Curiosamente, como en la oportunidad en que Grau buscó

392.- Prado, Op. Cit., p. 126.
393.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 3 de octubre de 1879.
394.- A.I.R.A. Carta de Miguel P. Grace al general Mendiburu del 23 de agosto de 1879.

infructuosamente al *Blanco Encalada*, los chilenos tampoco encontraron al *Huáscar* cuando llegaron a Arica.

Jacinto López quizo comparar la incursión chilena sobre Arica con la expedición que hizo sobre el Callao el contralmirante Williams en el mes de mayo. Si bien es cierto que en ambos casos no encontraron a los buques peruanos, no creemos que sea una comparación justa pues en esta oportunidad el planeamiento fue mucho mejor estudiado por el enemigo.

Sin conocer exactamente el plan de ataque que tuvieron los buques chilenos, Prado comentó a Mendiburu en una carta fechada el 6 de octubre que la intención de los agresores fue de:

> *"...encerrar a nuestros buques en este puerto, para reducirlos a la inacción y lograr que entre tanto sus transportes puedan obrar libremente por el Sur y también impedir de este modo que nos vengan recursos del Callao....manifiesta también este movimiento del enemigo que está ya decidido a emprender las operaciones de la guerra, buscando un desenlace definitivo. Y se comprende que así sea desde que ya están en posesión de los abundantes elementos de guerra que les han llegado por el estrecho. Y desde que tienen expeditos todos sus buques que han sido arreglados y compuestos con la actividad que a nosotros ha faltado por la negligencia de cumplir las órdenes..."* [395].

Nótese el tenor de la carta, existe un aire de impotencia ante los sucesos que Prado no puede solucionar. Ve la reparación de la Escuadra enemiga como un logro que el Perú no había podido alcanzar por *negligencia de cumplir las órdenes* lo que constituye una severa crítica al Ministro de Guerra y a los jefes de la Marina.

Existe la versión que esta última excursión del *Huáscar* se dio a pedido del contralmirante Grau. Interesa para el caso una carta fechada el 2 de octubre, donde el Presidente escribió a Mariano Felipe Paz Soldán diciéndole que el *Huáscar* y la *Unión* se dirigían rumbo al sur, elogiando en esta misiva el profesionalismo con que actuaba el comandante del *Huáscar*. También en esta carta Prado se refirió a las lanchas torpedo: *"...deploro más que nunca la lentitud con que se ha procedido para alistar nuestros recursos en el Callao; además no puedo conformarme con que no se haya armado más que una lancha torpedo, la cual no llega hasta ahora..."* [396]. Ninguna referencia se encuentra en la carta donde se sostenga que Grau fue quien insistió en pedir zarpar con el monitor *Huáscar* en busca de transportes enemigos, sólo hay por parte de Prado elogios al profesionalismo del comandante del *Huáscar*. Sin embargo, en agosto de 1880, cuando Prado estaba en Nueva York, escribió un manifiesto asegurando que Grau había insistido en pedir esa navegación y que él la aceptó pues confiaba en su profesionalismo y valor, así como porque era necesario escoltar el transporte de tropas del general Bustamante que debía ir a Iquique [397].

Tal vez por este motivo es que Paz Soldán escribió en su obra histórica sobre la Guerra con Chile que el verdadero impulsor de esta última expedición del *Huáscar* fue el contralmirante Grau, obedeciendo a consejos políticos y a una no contenida sed por alcanzar mayores glorias:

395.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 6 de octubre de 1879.
396.- Milla, Op. Cit., p. 127. Cartas de Prado a Mariano Felipe Paz Soldán del 2 de octubre de 1879.
397.- Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú*, T. VI, p. 73.

"...Durante el mes de setiembre [Grau] *aprovechó los pocos días de descanso que le dejaban las continuas comisiones en el litoral peruano, para disciplinar su gente y arreglar, lo que puede decirse, su servicio doméstico, que era lo único que le permitía su estadía en un puerto en que no había proporción ni elementos para trabajos más serios. En estas circunstancias fue cuando el Director de la Guerra ordenó (setiembre 30) que después de convoyar al transporte "Rímac", que llevaba la división Bustamante a Iquique, pasara de allí directamente al Callao; más el comandante Grau le manifestó su deseo de ir en seguida de Iquique a hacer un ligero reconocimiento, como de costumbre, en la costa enemiga, después del cual regresaría en derechura al Callao. El general Prado, así como su secretario general d. Mariano Alvarez y el general Daza, se opusieron a esta expedición, en que no veían sino un gravísimo peligro, sin objeto alguno determinado que obligase a arrostrarlo, y sólo al ver el empeño que el comandante Grau tenía por emprenderla, permitió que se llevara a cabo, en convoy con la "Unión".*

Aquí es del caso entrar en algunas consideraciones acerca de las causas o móviles que pudieron influir para realizar esta nueva expedición en el ánimo del comandante Grau; quien, en honor de la verdad y con la íntima convicción que nos da el perfecto conocimiento de los hechos, debemos decirlo, fue su único autor y ejecutor.

Bien sabida y notoria era la modestia característica del muy digno marino; pero a nuestro modo de ver, aún no había logrado desprenderse de la tierra, ni despojarse del pobre manto de la humanidad, y más que difícil habría sido que no rindiese su tributo a la débil naturaleza en las fascinadoras circunstancias en que lo habían colocado sus memorables hazañas, y el unísono coro que de uno al otro continente se levantó para cantarlas y encomiarlas.

Principiando por el congreso, que se apresuró, en justicia, a premiar sus heroicos esfuerzos; elevándolo a la alta clase de contralmirante; las fastuosas ovaciones que le rendían dondequiera que tocaba, y el frenético entusiasmo que en todos los ámbitos de la república despertaron sus atrevidas excursiones. Los pueblos de Bolivia y de la República Argentina se disputaban el placer de obsequiarlo con coronas, medallas y regalos de gran significación, a la vez que la prensa de América y Europa ponían su nombre en el rol de los más famosos marinos que de antiguo habían conquistado la inmortalidad. De otro lado, amigos incautos, sin duda, con la mejor intención, pero tal vez con un espíritu político más prevenido que el que la situación permitía, lo estimulaban a no regresar al Callao sin agregar a sus anteriores, un nuevo acto de su valor y pericia; y si además de esta, ya por sí solo poderosísima tentación, aun para el espíritu más desprendido, se tiene en cuenta, lo que aún es más verosímil y está más en consonancia con el carácter e ideas del comandante Grau, el deseo que tales manifestaciones debieron inspirarle de hacer algo que en su concepto justificara tanto homenaje y admiración, se convendrá en que nada de extraño y antes bien muy natural, apremiante, podemos decir, debió ser su anhelo por ilustrar la causa de su nación y la gloria del barquichuelo cuya fama se había extendido con rapidez eléctrica a las más apartadas regiones de la civilización.

Todo esto pues, decimos, pesando sin duda en el ánimo del esforzado y pundonoroso marino, con exigencia incontrastable, le impuso como un deber sagrado, como un compromiso solemne con su patria, con la república aliada, con los pueblos que desde allende los mares le felicitaban a porfía con el mundo todo que le admiraba, la

inmediata determinación de buscar un nuevo triunfo con que enriquecerse, y acaso sellar la brillante epopeya de su nave..." [398].

El tema, como bien lo entendió el historiador Jorge Basadre, continúa en debate. Ejemplo de ello es lo que comentó el historiador Gustavo Pons Muzzo, afirmando que la opinión de Paz Soldán tiene una serie de imprecisiones:

"...Las instrucciones de Prado, que hemos visto, parecen negar esta versión. La expedición tenía (artículos 4° y 5°) un objeto muy importante y trascendental. No era una simple recorrida o "un ligero reconocimiento" como dice Paz Soldán, lo que iba a ejecutar el Huáscar esta vez, sino actos de guerra muy meditados y graves. Es evidente que Paz Soldán no conoció de las instrucciones de Prado sino lo referente al convoy hasta Pisagua e Iquique. Pero la existencia de un torpedo a bordo del "Huáscar" y la presencia de un torpedista, indican preparación y deliberación con la mente de una expedición sobre los puertos, de Chile. Una circunstancia fortuita eliminó la posibilidad del objeto primordial de la expedición; y esto pudo haber justificado su abandono; pero la política de Prado era hacer la guerra y envió de todos modos al Huáscar con el fin de que ejerciera entre Tocopilla y Coquimbo todas las hostilidades posibles. Si la expedición del Huáscar al Sur al comenzar octubre hubiera sido cosa de un mero capricho o deseo de Grau, ansioso de nuevos laureles, Prado se habría contentado con dejarlo ir y no le habría dado instrucciones. Grau era un servidor disciplinado y obediente y un hombre discreto y respetuoso; y no es cónsono con su carácter ni con su vida que se atreviera a exigir de Prado, y a insistir aún contra su expresa oposición y la del Presidente de Bolivia, una cosa tan contraria a la índole y al espíritu de la guerra y de la posición de Grau en ella, y asumir por sí solo y sin ninguna razón de peso las responsabilidades de un acto que podía ser, como en efecto fue, fatal. La suerte de su patria estaba de por medio; y Grau no era ni estaba loco para jugarla imprudentemente en interés de su gloria personal. Hay un hecho que parece revelar que Grau recibió de súbito la orden de partir. Los corresponsales de los diarios de Lima a bordo del Huáscar, señores Nieto y Reyes, habían bajado a tierra a dar un paseo, y en tierra se quedaron porque no hubo tiempo de avisarles la salida del buque. Todo hace creer, lo mismo los hechos que la luz de la razón y la lógica, que la versión de Paz Soldán es absolutamente infundada. El no dice, por lo demás, en qué se funda para asegurar que el autor único de la expedición del Huáscar al Sur a principios de octubre fue Grau. El habla del "perfecto conocimiento de los hechos" que dice tener; pero esto no basta, puesto que no dice cómo lo obtuvo, y no podemos creer a los historiadores bajo su palabra. Son indispensables las pruebas. Bulnes, por su lado, contradice la versión de Paz Soldán, y creyéndose en posesión de la verdad, se jacta de "defender la memoria de Grau contra los escritores de su país". La versión de Bulnes es que Grau supo en Iquique la partida de un convoy de Valparaíso para Antofagasta con 5,000 hombres, "i creyendo que el Ejército entero se trasladaría a Patillos para iniciar la campaña de Tarapacá inmediatamente, pensó que no sería difícil desbaratar ese gran peligro sorprendiendo al convoy". Bulnes se funda en un telegrama de Santa María, fechado el 5 de octubre en Valparaíso, avisando, no dice a quién pero se supone que al Gobierno, que un individuo que había llegado de Iquique y que estaba el 20 (de septiembre) en ese puerto, aseguraba que en ese día se supo que la Escuadra chilena salía de Valparaíso. Y todavía agrega: "lo relativo a la invasión por Patillos fue dicho a nuestros marinos por los prisioneros del Huáscar explicándoles el viaje del monitor"

398.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. 1, pp. 205-206.

(V.1, p.473). Todo esto lo que prueba, sin embargo, es que Bulnes no conocía las instrucciones del General Prado. Su ignorancia en este punto es imperdonable, pues cuando él escribió estaban ya publicadas. Pero aun sin tomar en cuenta las instrucciones del General Prado, es obvio que si el viaje del Huáscar había sido determinado por la noticia de un próximo desembarco chileno en Patillos, el convoy peruano no habría ido a ejecutar operaciones en Tocopilla, Antofagasta y los puertos chilenos. Bulnes no niega la versión de Paz Soldán cuanto a la iniciativa de Grau para obtener de Prado la aprobación de la expedición al Sur, sino que dice que "lo que verdaderamente fue la causa de la insistencia del infortunado marino peruano", es la que hemos mencionado. Sotomayor dice por el contrario en un despacho del 9 de octubre, que "Grau se oponía a la expedición", y explica que el objeto de ésta era atraer los buque chilenos hacia el Sur "para venirse en seguida sobre nuestros transportes en Patillos, que se suponía desembarcando diez mil hombres " (Ahumada Moreno, V. 1, p.491-92). Pero esto es tan absurdo que es inverosímil. La historia de la expedición, que no fue sino la ejecución de la instrucciones del General Prado, desmiente todas estas versiones...." [399].

Sea cual fuese el motivo de su salida, la expedición del *Huáscar* terminó en el combate de Angamos el 8 de octubre de 1879. En este combate murió Grau y fue capturado el legendario monitor tras una tenaz y heroica resistencia donde quedaron muertos o heridos la mayoría de los oficiales y tripulantes del *Huáscar*. La supremacía de Chile en el mar debía ser total desde ese momento pues el Perú ya no tenía unidades blindadas capaces de enfrentarse a los buques enemigos.

El comandante Ortiz menciona la posibilidad de que la orden de usar los torpedos fue anulada, tal vez por pedido del propio Grau [400]. La amarga experiencia de Grau en Antofagasta, cuando falló el torpedo Lay, y el experimento con uno de ellos que terminó con el hundimiento del torpedo en Arica afianzan esta hipótesis.

Creemos que la respuesta a la negativa del uso de los torpedos en la última excursión del *Huáscar* se debió a que en la primera semana de octubre de 1879 las noches eran demasiado claras entre Antofagasta y Tocopilla como para practicar una incursión con ellos, situación que se explicó perfectamente en la *adición* al plan de operaciones donde se precisó que el uso del torpedo era inconveniente por la claridad de la noche. Rubén Vargas Ugarte S. J. escribió en su *Historia General del Perú* que en la primera semana de octubre la claridad de la luna estorbaba el plan y que esa fue la única razón por la que no se usaron los torpedos[401]. Una simple regresión en un programa astronómico computarizado[402] nos permite observar que efectivamente, del 30 de setiembre al 4 de octubre se esperaba luna llena, y hasta el 6 de octubre se esperaba cuarto menguante, lo que se traducía en una alta probabilidad de tener en noches muy claras. La oscuridad que asegura la luna nueva recién se dio el 14 de octubre. La *adición* a la orden de operaciones era, entonces, del todo correcta. Cabe precisar que los chilenos también planearon la acción de torpedos sobre Arica en esos días, la que debía ejecutarse con sus torpederas recién adquiridas al amparo de la noche. Pero los chilenos no

399.- Jacinto López, *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre*, prólogo y notas de Gustavo Pons Muzzo, pp. 302-304.
400.- Ortiz, Op. Cit., p. 261.
401.- Rubén Vargas Ugarte, *Historia General del Perú*, T. X, pp. 36-37.
402.- Para hacer la simulación se usó el programa *Virtual Reality Phase of the Moon* que la U.S. Navy tiene en Internet. (http://tycho.usno.navy.mil/cgi-bin/vphase-post.sh).

calcularon el efecto de la luz de la luna, lanzaron sus torpederas desde el *Loa* a mucha distancia del puerto y fallaron en su aproximación [403].

También se ha dicho que hubo discrepancias de orden operativo entre Prado y Grau. Es difícil analizar las relaciones entre estos dos personajes pues hay poca documentación que nos de referencias sobre este tema, sin embargo una carta del héroe de Angamos dirigida a su amigo Carlos M. Elías, escrita en Arica el 20 de setiembre de 1879, nos da muy buenas pistas sobre el tema. En esta carta Grau se quejó de Prado en cuanto al manejo de asuntos profesionales:

> *"...Prado en su vanidad cree saber ya más de marina que cualquiera de nuestros jefes, y da órdenes y discute asuntos profesionales con un aplomo asombroso. Aparte del sistema que tiene ya arraigado de entenderse con los inferiores sin consultar a los superiores, dando esto lugar a ponerlos en ridículo..."* [404].

El juicio de Grau es severo, acusó a Prado de vanidoso y de discutir asuntos profesionales, dando a entender que de ellos no estaba bien enterado pero que creía dominar; además, lo acusó de romper la cadena de comando tomando comunicación directa con subordinados saltando la autoridad de sus superiores. Estas observaciones son en realidad de orden operativo y disciplinario; a nivel táctico más no estratégico, incluso de nivel protocolar. ¿El uso de torpedos estará dentro los asuntos profesionales en los que Prado se inmiscuyó? Es probable que no, sin duda su uso era un problema táctico con implicancias estratégicas pues Prado se basó en esta arma para conseguir efectos de largo plazo. Grau, que tuvo una mala experiencia práctica con los torpedos en Antofagasta, no rechazó de plano su uso sino que recomendó mayores estudios para antes de aplicarlos nuevamente, por lo que dudamos de la hipótesis de que Grau no estaba de acuerdo con el uso militar de torpedos.

En la carta que Grau dirigió a Elías no se refiere a la conducción estratégica de las operaciones navales, nos parece que su crítica no está relacionada con el uso del Poder Naval, ni con los conceptos generales de la conducción de la guerra. Grau cumplió como buen subordinado todas las ordenes que se le impartieron, demostrando así su conformidad con los planes de Prado; su crítica, repetimos, se relaciona a aspectos de detalle que nada tienen que ver con la estrategia. Sin embargo, otros contemporáneos de Prado son más severos con el análisis de la forma en que condujo la guerra en el mar. Mariano Felipe Paz Soldán criticó, por ejemplo, el uso que se le dio al *Huáscar* durante la campaña, afirmando que:

> *"...natural e indispensable habría sido no aventurarlo sino cuando se tratara de alguna operación de vital importancia, para el éxito de la guerra; pero en vez de esto se le empleó en excursiones de puro lujo, exponiéndolo temerariamente, sin la menor perspectiva de utilidad, disposiciones tanto más censurables cuánto que, aparte de que debía suponerse que el enemigo dirigía sus esfuerzos sobre la única nave que impedía su absoluto dominio en el mar, se sabía positivamente que todos sus planes marítimos, por de pronto, tendían a destruir o a apresar al "Huáscar"..."* [405].

403.- Ahumada, Op. Cit., T. 1, p. 486.
404.- Felipe A. Barreda, *El Caballero de los Mares*, anexo V.
405.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. 1, p. 171.

Uno de los testimonios de época más elocuentes, que describe muy bien lo que debieron pensar algunos subordinados de Grau con respecto a los planes de Prado, nos ha llegado por medio de una carta del sargento 1° Francisco Retes Asín, escrita a Daniel de los Heros desde Arica el 10 de agosto de 1879. Allí Retes comentó la expedición del *Huáscar* al puerto de Caldera de principios de agosto, operación que Prado había ordenado en virtud a una información de que en ese lugar se encontraba el *Cochrane*; según el plan de operaciones formulado el 31 de julio, el *Huáscar* debía atacar al blindado enemigo *"...si lo encontrase V. S. fondeado y con su máquina apagada o en cualquier estado en que juzgase V. S. poderlo acometer..."* [406]. La opinión de Retes fue la siguiente:

> *"...Nuestra última expedición tuvo por objeto sorprender al blindado "Cochrane" en el puerto de Caldera a donde según informes dados al Presidente había ido a reparar averías sufridas en su máquina. El plan de combate se reducía a entrar de noche, darle un proaso y dispararle algunos tiros. Como comprenderás muy bien conocido el poder del buque enemigo sólo un hombre muy estúpido o animado de las peores intenciones podía concebir y ordenar la ejecución de semejante ataque..."* [407].

Creemos que Paz Soldán y Retes equivocaron su interpretación de los hechos. Mantener al *Huáscar* enclaustrado en Arica lo hubiese hecho presa fácil de un ataque sorpresivo, como el que intentaron los chilenos a principios de octubre. Por otro lado, el atacar al *Cochrane* en el puerto de Caldera contaba con más posibilidades de éxito que enfrentarse al blindado en alta mar.

406.- Ahumada, Op. Cit., T. 1, p. 524.
407.- A. H. de M. (Colección Carlos de los Heros, f. 4). Carta de Francisco Retes a Daniel de los Heros del 10 de agosto de 1879.

4.- *Torpedos y torpederas después del combate naval de Angamos.*

a) Posibles planes peruanos de ataques con torpedos.

¿Tenía Prado planeado otra acción con torpedos? Es probable que si, creemos que Prado tenía algún tipo de plan justo en el tiempo en que Grau salía en su última campaña. Este plan estaría relacionado al uso de las torpederas Herreshoff y estaría también relacionado con la operación que planificó el 10 de agosto y que trató de repetir, en teoría al menos, en la última expedición del *Huáscar*. Sólo que ahora entraban en acción otros personajes.

No sabemos la fecha en que el siguiente relato tuvo lugar, pero suponemos que fue después del combate de Angamos. Al describir el combate de la lancha *Independencia* contra la *Janequeo* del 25 de mayo de 1880, el corresponsal del periódico *La Opinión Nacional*, don Manuel Nicolás Corpancho, anotó unas líneas sobre la heroica figura del Practicante de Medicina Manuel Ugarte, que encontró la muerte en el combate, y donde se incluyó un interesante dato sobre una petición del capitán de navío More en Arica:

> *"...*[Ugarte] *Supo después que el Comandante More había solicitado al General Prado un torpedo para acometer a los buques chilenos estrellándose contra ellos y en el acto suplicó a aquél le permitiese acompañarlo..."* [408].

Así como More pidió una torpedera para atacar a los chilenos, otros personajes hicieron lo mismo. No sólo los torpedistas de la compañía Lay y de la U.S. Torpedo Cº estuvieron en Arica; Lawrence Clayton señaló que la Casa Grace también puso al servicio del Perú a un individuo de apellido Read, un antiguo oficial graduado en Annapolis en 1860 que sirvió en la extinta Marina de los Estados Confederados de América y que había trabajado con torpedos en el Mississippi durante la Guerra Civil estadounidense. Según el historiador Clayton, Read había accedido a trabajar en el Perú y contaba con la ventaja de hablar fluido el castellano y de conocer las costumbres sudamericanas pues había servido en la marina colombiana[409]. Sobre este personaje, podemos decir que en 1866 había estado en el Perú, contratado por el gobierno para la guerra contra España, según afirmó el general Alvin P. Hovey, Ministro Norteamericano acreditado en Lima en esa época[410] y llegó a atacar a los españoles después del Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866, convirtiéndose en uno de los favoritos del entonces coronel Mariano Ignacio Prado[411].

408.- Héctor Ugarte y Chamorro, *Manuel S. Ugarte y Moscoso, Héroe Nacional*, pp. 37-38. Transcripción del periódico *La Opinión Nacional* del 28 de mayo de 1880.

409.- Clayton, Op. Cit., p. 126.

410.- David P. Werlich, *Those "Confederates" at Callao: the participation of North American sailors of fortune in the war of Chile and Peru against Spain to June, 1866*, en "Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana", p. 433.

411.- Werlich, *Op. Cit.*, p. 434.

Efectivamente, Charles W. Read sirvió en la Armada de los Estados Unidos de Colombia pero fue destacado al Perú en 1866, regresando a ese país en agosto de 1867. Logró comandar el vapor *Rayo*, pequeño buque peruano que se trató de usar contra España[412].

De acuerdo a la versión del historiador Clayton, Read había probado en Estados Unidos las lanchas Herreshoff hechas para el Perú y viajó a nuestro país el 20 de agosto de 1879 con el ingeniero John Smith. El historiador Clayton anotó que Read fue comisionado como comandante en la Armada Peruana y concibió atacar al *Cochrane* y al *Blanco Encalada*, cuando estaban en Valparaíso sujetos a reparaciones, a cambio de una jugosa cantidad de dinero. También dijo Clayton que para este trabajo se habían presentado otras personas, entre ellos un coronel cojo, pero que si bien tenían estos últimos un gran entusiasmo, les faltaba experiencia[413].

Una de las novedades del libro de Clayton y de las que no encontramos referencias en el Archivo Naval se refiere a la propuesta de Read por reparar uno de los viejos monitores peruanos y navegar en él con los torpedos, pero, según esta versión, el jefe de ingenieros de la Armada Peruana vetó la sugerencia por su alto riesgo y por ser impracticable dada la mala situación de las máquinas de estos buques. En realidad la idea de reparar las calderas de los viejos monitores de río existía desde antes que llegue Read; al principio de la guerra el contralmirante de la Haza propuso el cambio de las calderas de los monitores, calculando que podían llegar a dar 6 nudos con esa mejora[414]. Por su parte, el Presidente Prado consideraba que en las condiciones en que se encontraban los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac* los hacía casi inservibles[415] pero, dadas las dificultades para conseguir nuevos blindados, pensó que era factible construirles nuevas calderas en los Estados Unidos y conseguir así balancear el poder naval[416]. Para realizar esta comisión Prado quiso que vaya el ingeniero Eulogio Delgado a los Estados Unidos[417]. El proyecto tuvo eco pues encontramos que en la reunión del Consejo de Ministros del 25 de setiembre se acordó que la Casa Grace adquiera las calderas de los dos monitores y el 10 de noviembre se habían concluido los planos de las nuevas calderas a cargo de la empresa Colville & Cia[418]. Desde nuestra óptica el proyecto parece una completa nulidad, pero ¿se podía hacer algo más en ese momento?.

Clayton escribió que Read y Snyder (representante de la U.S. Torpedo Company) tuvieron problemas personales, llegando el último a señalar que el ingeniero Smith, que estaba al servicio de Read y que había asegurado ser ingeniero de la Marina Norteamericana, no era más que un viejo escocés que nunca estuvo tan cerca de ser un maquinista de la Marina Norteamericana como Toro Sentado de ser Presidente de los Estados Unidos[419]. Finalmente Clayton señaló que antes de llevar a cabo cualquier acción por parte de Read el *Huáscar* fue capturado, cortándose la posibilidad de un ataque a los blindados enemigos.

412.- A. H. de M. (Comisiones Navales - Comisión Naval en Colombia 1867).
413.- Clayton, Op. Cit., p. 126.
414.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp.203-204. Oficio al Ministro de Guerra Marina del 25 de octubre de 1879.
415.- Denegri, Op. Cit., p. 257. Carta del 4 de julio de 1879.
416.- Esta idea se traduce en la correspondencia de Prado con La Puerta en los meses de julio y setiembre de 1879. Prado creyó que los monitores serían superiores a los blindados chilenos una vez cambiadas sus calderas y que con ello cambiaría el balance del poder naval (carta del 8 de agosto). Creemos que Prado cometía un grave error en cifrar sus esperanzas y dinero en esa obra.
417.- Denegri, Op. Cit., pp. 265-266. Carta del 10 de julio de 1879.
418.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.233. Oficio al Ministro de Guerra Marina del 10 de noviembre de 1879.
419.- Clayton, Op. Cit., p. 126.



Capitán de Corbeta Charles W. Read.
(Tony Brown, *Charles "Savez" Read, C.S.N. The man who knew it all*).

La versión de Clayton se confirma con el informe del coronel Lara del 13 de setiembre de 1879, donde anotó lo siguiente:

> *"...Han venido, contratados para este servicio* [operar las lanchas Herreshoff], *el célebre capitán don C. W. Read y el maquinista don J. H. Smith. Los antecedentes de estos dos hombres, en la guerra última de los E.E.U.U. del Norte, que conozco por informes recibidos de jefes y oficiales de la marina de ese país, me garantizan el cumplimiento de los compromisos que contraigan..."* [420].

Poco sabemos a través de nuestros archivos documentales sobre las actividades de Read y del ingeniero Smith, pero algunos de los datos de Clayton se verifican al constatar que el 6 de octubre de 1879 el Comandante General aprobó los despachos de capitán de corbeta de la Armada Peruana a Carlos Read, y de ingenieros navales a Juan Smith y Carlos Morey[421]. Además, el coronel cojo al que se refiere Clayton como un voluntario para dirigir una operación de torpedos coincide con la figura del coronel Larrañaga, que era cojo y que estaba interesado en operar las torpederas Herreshoff. Finalmente, el concepto de la operación también coincide con la idea que tenía Prado de atacar con una torpedera o con torpedos a los blindados chilenos.

420.- A.C.E.H.M.P. Oficio (a) del coronel Enrique Lara al Ministro de Hacienda del 13 de setiembre de 1879.

421.- A. H. de M. (Guerra con Chile - 1879). Oficio del Comandante General al Director de Marina del 6 de octubre de 1879. En el documento hay una nota del general Mendiburu ordenando que sea el coronel Lara quien entregue los despachos. Como se recuerda, el coronel Lara estuvo en EE.UU. y Europa consiguiendo torpederas.

Por estos días inmediatos al combate de Angamos, Prado recibió la noticia de que el torpedista Haight debía marcharse del Perú, entonces trató desesperadamente de evitarlo y quiso volver a contratarlo por tres meses más. El 11 de octubre escribió al general Mendiburu dando las instrucciones del caso:

> *"...En las actuales circunstancias en que atravesamos, que son por cierto muy difíciles, no deja de ser otra contrariedad el propósito del experto Haight de regresarse cuando hemos podido apreciar que es el más inteligente y adecuado para el manejo de los torpedos, que hoy son nuestra única esperanza en el mar, pero después de hablar con él detenidamente, he conseguido que se quede con las siguientes condiciones:*
>
> 1. *Que se haga a Rusia el telegrama que adjunto, el cual encarece que se tramite por la vía de Panamá. En ese parte telegráfico solicita licencia por 3 meses para quedarse, porque sin eso no puede hacerlo, en razón de tener un compromiso pendiente.*
> 2. *Que se le abone mensualmente la parte que corresponde a 5000 dollar oro americanos anuales que era el sueldo que ganaba en Estados Unidos.*
> 3. *Que el señor Grace del Callao a quien hoy escribo sobre el particular, se encargue de algunos asuntos que tiene allí.*
>
> *El adjunto telegrama va firmado por mi, en razón de haber convenido con Haight que sea yo quien haga la pregunta a Lay acerca de la permanencia de aquel por 3 meses. Sírvase usted disponer mandarlo con mucha seguridad a Panamá por el primer vapor para que sea transmitido sin más demora que la absolutamente necesaria..."* [422].

Mientras tanto en el Sur había una tensa espera. La captura del *Huáscar* significaba que los chilenos podían desembarcar en cualquier punto de la costa. Prado era consciente de esta situación pero no podía calcular por donde podía darse el desembarco enemigo. Ante ello, el 24 de octubre el Presidente decidió que la mayoría de los torpedistas debían salir de Arica:

> *"...Como no se sabe por dónde se presentarán los chilenos, he creído conveniente mandar en este vapor a los torpedistas Haight y Snyder quedándome aquí con el otro Hardy. Haight es un mecánico muy inteligente y con buena voluntad; puede prestar muy útiles servicios en. el arreglo de torpedos, y aun enseñando su manejo y dirección...."* [423].

En el párrafo se nota la simpatía de Prado por Haight debido a la buena voluntad que el torpedista mostraba en su trabajo; ello explica el porqué se tramitó el 11 de octubre al ingeniero John Lay, que se encontraba en Rusia arreglando un contrato de venta de torpedos con ese país, el ya mencionado telegrama para que Haight permanezca tres meses más. La comunicación llegó a Panamá el 28 de octubre y se transmitió a la Legación Peruana en los Estados Unidos, recibiéndose allá el 6 de noviembre. Dos días más tarde los diplomáticos peruanos informaron a Lima la respuesta de Lay: pese a que necesitaba los servicios de Haight en Rusia respondió: *"...puede quedarse en el Perú, todo el tiempo que lo crea necesario el Gobierno para el servicio de sus torpedos..."* [424].

422.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 11 de octubre de 1879.
423.- Denegri, Op. Cit., p. 363. Carta del 24 de octubre de 1879.
424.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 24. También en A. M. RR.EE. (Legación peruana en Estados Unidos - 1879).

b) La llegada de la segunda torpedera *Herreshoff* y la frustrada navegación de las torpederas al sur.

El 21 de agostó nuestro representante diplomático en los Estados Unidos envió un telegrama al cónsul en Panamá *"...avisando el embarque por "Colón" de un Herreshoff y elementos de Guerra..."* [425]; a su vez el Cónsul del Perú en Panamá dio parte a Lima por telégrafo que el coronel Lara estaba de regreso al Perú habiéndose embarcado en Nueva York en el vapor *Colón* llevando la segunda torpedera Herreshoff y calculaba que su llegada a Istmo se produciría el 28 de agosto [426].

El 3 de setiembre la torpedera Herreshoff y otros materiales de guerra estaban en Panamá, pero nuestro Cónsul temía que las autoridades confisquen el cargamento, por lo que solicitó al gobierno se envíe un buque más grande que el *Talismán* [427] para transportarlo. El gobierno envió entonces al *Oroya* para traer el armamento y, por suerte, en el tiempo que demoró en llegar a Panamá nuestro transporte no se confiscaron los pertrechos de guerra que incluían 6 cañones Krupp para Bolivia y alrededor de tres millones de proyectiles para fusiles y ametralladoras; el 23 de setiembre la faena de embarque de los artículos de guerra a bordo del *Oroya* había terminado y ese día zarpó de Panamá rumbo al Callao[428].

Entre los 2,836 bultos que trajo el transporte *Oroya* el 30 de setiembre de su viaje a Panamá, llegó desarmada la segunda lancha Herreshoff [429]. Su embarque hacia el Callao demoró un poco más de un mes desde que salió de los Estados Unidos.

Por problemas que desconocemos, tal vez de índole económico, no se empezó a trabajar inmediatamente en el armado de la segunda torpedera Herreshoff. A principios de octubre se quiso cambiar el comando de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra, esto se nota desde el 6 de ese mes cuando el Comandante General elevó al general Mendiburu un pedido de materiales hecho a la Casa Grace *"...para armar la lancha torpedo que **corría** a cargo del señor capitán de navío graduado don Manuel Palacios..."* [430], el tiempo pasado del verbo en la cita que hemos transcrito indica claramente que Palacios ya no era el jefe de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra. Pero al día siguiente otro informe del Comandante General daba cuenta de no haberse presentado el Ingeniero del Estado Eulogio Delgado para hacerse cargo del depósito de las *Máquinas de Guerra* y que por ello el comandante Palacios no podía presentarse al Estado Mayor de las Baterías del Callao donde había sido destinado últimamente [431]. Este cambio debió anularse pues el ingeniero Delgado

---

425.- A. M. RR.EE. (Legación peruana en Estados Unidos - 1879). Oficio al Ministro de Relaciones Exteriores del 21 de octubre de 1879 citando el telegrama del 21 de agosto.

426.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 36.

427.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 37.

428.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 39.

429.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 224. Oficio (a) al Director de Marina del 5 de noviembre de 1879. Otros historiadores afirman que esta lancha vino en el *Talismán* o en el *Chalaco*, pero en la documentación del Archivo Histórico Naval aparece que fue el *Oroya* quien transportó desde Panamá a esta lancha.

430.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 169. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 6 de octubre de 1879. La escritura en negrita es nuestra para resaltar el tiempo pasado.

431.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 170. Oficio al Ministro de Guerra y Marina de fecha 7 de octubre de 1879.

estaba muy enfermo y no podía asumir el cargo[432]. Para el 11 de octubre el cambio de colocación de Palacios se había anulado y seguía trabajando a cargo de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra.

En Arica, la fatal noticia del combate de Angamos la recibió Prado el 9 de octubre a las 08:00, cuando llegó la *Unión* a ese puerto. El presidente escribió la general La Puerta ese día dando cuenta del heroico enfrentamiento y, aunque no conocía los detalles, dio por perdido al monitor y reconoció que desde ese momento los chilenos eran capaces de operar con completa libertad.

Pese a todo, Prado supuso que aún se podía hacer algo y envió un telegrama el 9 de octubre pidiendo a La Puerta que viaje el *Talismán* con la torpedera Herreshoff que estaba lista. Dijo Prado en una carta que escribió el mismo día al general La Puerta que hubiese preferido que sea el transporte *Oroya* quien acompañe a la torpedera, y aunque sabía del mal estado de sus máquinas tras el viaje de Panamá, esperaba que estuviesen listas las reparaciones en ellas. Sin embargo, de no estar listo el *Oroya*, debía el *Talismán* encargarse de esa comisión[433].

El 12 de octubre Prado envió otro telegrama y pidió que viajen inmediatamente la *Unión* y el transporte *Oroya* llevando la lancha torpedera Herreshoff y algunos torpedos que existían en el Callao, el mismo día Prado escribió otra carta al Vicepresidente indicándole el objetivo de este pedido:

> *"...estamos en el caso de intentar un audaz golpe de mano que acaso cambie nuestra situación ... No es ya tiempo de entrar en consideraciones sobre la gran catástrofe que hemos sufrido, lo que ahora nos queda que hacer es no anonadarnos, sino por el contrario, retemplar nuestro espíritu para continuar con más brío la guerra que sostenemos, sin excusar sacrificio de ninguna clase...."* [434].

Prado también escribió una carta a Buendía, informándole que estaba pidiendo se envíe rápidamente una torpedera y torpedos pues *"...estamos en el caso de intentar un audaz golpe de mano que tal vez cambie nuestra situación. Si fracasa el plan, la pérdida sería relativamente pequeña comparada con los inmensos resultados que podemos obtener si surte efecto..."* [435]. ¿A qué plan se refería Prado?, sólo mencionó que se trataba de un golpe de mano, probablemente se estaba refiriendo a la actuación del norteamericano Read, de quien ya hemos hablado anteriormente.

Al día siguiente el Presidente escribió nuevamente a La Puerta una carta donde se nota su excesiva confianza en la lancha torpedera:

> *"...como la salvación espero la lancha torpedo que debe venir con los buques que he pedido. La otra lancha venida en piezas de Panamá debe también armarse precisamente allí, para enviármela enseguida, pues si viniera desarmada no habría*

432.- A. H. de M. (Guerra con Chile - 1879). Oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina del 7 de octubre de 1879 y Nota a dicho documento del general Mendiburu del 8 del mismo mes.
433.- Denegri, Op. Cit., p. 351. Carta del 7 de octubre de 1879.
434.- Denegri, Op. Cit., p. 354. Carta del 12 de octubre de 1879.
435.- Milla, Op. Cit., p. 133.

cómo armarla aquí, al paso que en el Callao existen los medios de hacerlo fácilmente..." [436].

Pero el transporte *Oroya* tenía problemas en sus máquinas desde que regresó de su última comisión de Panamá, ya dijimos que no superaba los 6 nudos, por lo que había que buscar una alternativa al pedido de Prado. Tratando de cumplir las disposiciones del Presidente, el 12 de octubre el Comandante General de la Marina recibió la orden de que la corbeta *Unión* regrese inmediatamente al puerto de Arica acompañada del *Chalaco*, sin duda con la misión de llevar la torpedera Herreshoff. Sin embargo estos buques también presentaban deficiencias en sus máquinas, ese día el comandante de la Segunda División Naval informó el mal estado de las maquinas de la corbeta *Unión* y que lamentablemente las reparaciones en la corbeta se encontraban paralizadas pues no se habían presentado los operarios de la Factoría Naval de Bellavista por estar impagos más de una semana; igualmente el *Chalaco* estaba en reparaciones en esos momentos. El 13 de octubre contralmirante Antonio de la Haza debió informar al Ministro de Guerra y Marina las condiciones de la corbeta *Unión* y del transporte *Chalaco*, y de las disposiciones que había tomado para que no paren las reparaciones en esos buques [437].

De todos modos se trabajó para que el transporte *Chalaco* pueda viajar al Sur. El Comandante de ese transporte opinó que el lugar más aparente para poner la torpedera era la cubierta de la toldilla, sin embargo había que tener en consideración que por la debilidad de la embarcación no se aseguraba el éxito de la maniobra de izarla a bordo [438]. Pero los marinos hicieron bien su trabajo y el 17 de octubre se logró embarcar la torpedera en el transporte:

> *"...después de una maniobra difícil y ejecutada de una manera que honra al jefe que la dirigió (2º comandante de Arsenales Capitán de Navío D. Miguel Ríos) se ha colocado en la cubierta de toldilla del "Chalaco" la lancha Herreshoff haciendo uso de dos fajas de lona* [ilegible] *para lo cual se tomaron 39 yardas de la que estaba a cargo del Guarda Almacén de esta dependencia..."* [439].

En las faenas de coser las fajas participaron incluso los extranjeros que trabajaban en el puerto, notándose con ello su identificación por la causa peruana. Por suerte los nombres de quienes ayudaron fueron registrados y hoy los podemos recodar:

> *"...los matriculados Juan Bautista, Antonio Mares, Andrés Cafferata, Manuel Jorge y N. Panay, que sin ser nacionales se han ocupado en ellas anoche hasta las 12^h y hoy en toda la mañana contribuyendo así sin remuneración alguna y con una decisión que es preciso reconocer a que la lancha no haya sufrido el menor daño a pesar de su débil construcción y especiales condiciones. Para su seguridad ha sido colocada sobre los mismos calzos que tenía antes de su lanzamiento al agua cuando fue armada..."* [440].

Pero el 19 de octubre la orden de trasladar la torpedera había sido anulada y la lancha se debió desembarcar, tal como se desprende de un pedido de materiales que elevó ese día el

---

436.- Denegri, Op. Cit., p. 358. Carta del 13 de octubre de 1879.
437.- A. H. De M. Libro Copiador B1-b47, pp.178-179. Oficio al Ministro de Marina de fecha 13 de octubre de 1879.
438.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1700, p. 651. Oficio del 16 de octubre de 1879.
439.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1723, pp. 660-661. Oficio del 17 de octubre de 1879.
440.- Ibídem.

Comandante General de la Marina para *"...la comisión que debió marchar a cargo de la lancha Herreshoff embarcado en el vapor transporte "Chalaco"..."* [441]. El estado de nuestros transportes en esos días era deficiente y era notoria su inactividad en comparación con lo que hacían meses atrás, por esta inactividad fue acusado injustamente el Comandante General en un artículo periodístico publicado en *El Nacional* del 13 de octubre. Recién a principios de noviembre zarpó el transporte *Chalaco* junto a la corbeta *Unión* pero sin llevar abordo la torpedera Herreshoff.

El 22 de octubre el Presidente escribió nuevamente a La Puerta pidiendo que se le envíen las torpederas y torpedos, la extensa carta muestra como Prado, pese a todo, creía firmemente que la guerra naval podía tener un significativo giro usando torpedos, para lo cual la oportunidad precisa era la clave del éxito. Esta fue también la primera vez en que Prado tomó seriamente a Federico Blume y su proyecto de construcción de su submarino:

> *"...Solamente por su telegrama en que me dice "Ya estoy bueno; buques no listos", he colegido con sentimiento que ha estado usted enfermo; y así he podido explicarme también el silencio que no dejaba de mortificarme respecto a los buques, lancha torpedo y demás elementos, cuyo pronto envío he solicitado con insistencia a fin de que se aprovechara de la especie de tregua que hemos tenido después del desastre del Huáscar, pues la costa ha estado franca por muchos días . Sobremanera sensible es que los buques no hayan podido alistarse, y acaso más tarde se dificulte su venida porque es de suponerse que los enemigos establezcan cruceros y aun que bloqueen este puerto.*
>
> *No nos queda por ahora más que los torpedos para combatir el poder marítimo del enemigo, y necesitamos sacar de este único elemento todo el provecho, posible, usándolo con oportunidad.*
>
> *En el Callao hay dos vaporcitos remolcadores "Lima" y "Manabí" que me aseguran son bastante ligeros. Será conveniente hacerlos examinar, y si rinden un andar. de 12 a 13 millas es menester hacer todo esfuerzo para la conducción y aplicación de torpedos.*
>
> *Don Federico Blume, vecino de Paita , que actualmente está en el Callao, me dice que ha inventado un aparato de navegación submarina, y según la descripción que hace es un poderoso elemento de guerra, capaz de destruir la flota enemiga. Bueno será mandar examinar también ese aparato, y ver si puede aprovecharse de él en las presentes circunstancias.*
>
> *Espero con ansiedad la remisión de todos los elementos pedidos, especialmente la lancha torpedo y torpedos sueltos, pues los momentos que transcurren son para nosotros inapreciables y debemos aprovecharlos venciendo todo género de dificultades..."* [442].

Curiosamente el mismo día que Prado contó a La Puerta su comunicación con Blume, zarpó el transporte *Limeña* para traer de Paita el submarino que había fabricado en ese puerto el célebre inventor [443]. El 27 de octubre la *Limeña* estaba de regreso, fondeó en el Callao a las

---

441.- A. H. De M. Libro Copiador B1-b47, p.193. Oficio al Director de Marina del 19 de octubre de 1879.
442.- Denegri, Op. Cit., pp. 358-360. Carta del 22 de octubre de 1879.
443.- Julio J. Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, p. 77.

05:30 y trajo a bordo una *"...Máquina Torpedo..."* [444], el buque había hecho escala en Pacasmayo, Salaverry y Huacho.

En la carta ya mencionada del 24 de octubre del general Prado a La Puerta, el Presidente quiso cambiar nuevamente de jefe a la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra:

> *"...La organización general del ramo de torpedos debe encomendarse al ingeniero don Eulogio Delgado, que lo considero muy aparente para el caso, tanto por sus relaciones personales con estos torpedistas, como por sus conocimientos profesionales sobre la materia...."* [445].

Al respecto, ya habíamos anotado que alrededor del 6 de octubre se había encomendado la dirección de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra al ingeniero Delgado, pero que por su mal estado de salud no se hizo cargo de esa dependencia naval, continuando en la dirección de ella el comandante Palacios. ¿Puede interpretarse la orden de la carta del 24 de octubre como una nueva intromisión de Prado en asuntos navales al dictar la designación de un civil como jefe de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra? Fácilmente se puede deducir que se trató, sin duda, de una decisión que se basaba en la capacidad de Delgado y no en la antigüedad militar, pero creemos que en la Marina había suficiente cantidad de jefes capaces de tomar el mando de esta dependencia.

Sigamos ahora con las torpederas. En cumplimiento a una orden directa del Presidente, el Comandante General se puso en contacto con la Casa Grace para que se contrate a individuos aparentes para armar la segunda lancha *Herreshoff* y el 24 de octubre la empresa informó que, con al ayuda del coronel Federico Larrañaga, habían podido contratar a Charles Moury [446], quien se comprometió a terminar el trabajo con toda celeridad e instruir a la marinería designada con el fin de operarla, no habiendo logrado contratar a William Williams. Pocos días después Larrañaga logró convencer a Williams para trabajar para el Estado, informándolo al Comandante General, quien a su vez pidió al Ministro de Guerra y Marina su contrata, pese al fuerte sueldo que pedía y que incluía el pasaje de regreso a Bristol (Rhode Island) [447].

Nótese la participación activa del coronel Larrañaga en la contratación de personal, lo que consideramos como que ya era un hecho de que había sido nombrado como encargado de llevar las torpederas a Arica una vez que estuviesen listas. Larrañaga, que estaba en competencia por esta comisión con el capitán Leonidas Navarrete, el señor Augusto Barrenechea y el ingeniero Lecombe, según vimos al comentar la carta de Prado a La Puerta del 8 de setiembre, logró viajar a Arica el 27 de ese mes, cuando la corbeta *Unión* y el transporte *Rímac* fueron en convoy a Arica llevando armas y los torpedos Lay. Seguramente

---

444.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 207. Oficio al Director de Marina del 27 de octubre de 1879.

445.- Denegri, Op. Cit., p. 363. Carta del 24 de octubre de 1879.

446.- En esta época se escribían mal los nombres extranjeros, debe ser el mismo Carlos Morey que fue asimilado el 6 de octubre como *teniente de Ingenieros Navales* junto al torpedista Juan H. Smith; también se asimiló en esa fecha como capitán de corbeta a Carlos W. Read. (A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 169. Oficio al Director de Marina de fecha 6 de octubre de 1879). De ser así, el nombramiento de oficial que recayó sobre Moury el 6 de octubre no habría sido muy efectivo pues el hecho de tener que contratarlo el 24 de octubre da la idea de que su incorporación como oficial de la Armada no fue suficiente como para hacerlo trabajar en estos menesteres.

447.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 211. Oficio al Director de Marina del 29 de octubre de 1879.

en ese viaje convenció a Prado de que era la persona apropiada para conducir las torpederas al Sur y debió usar como argumento su experiencia embarcado en el Combate Naval del 2 de mayo e 1866.

Con el personal contratado por la Casa Grace y Larrañaga, el 30 de octubre Palacios solicitó el primer pedido de materiales para armar la segunda lancha Herreshoff [448].

Mientras tanto en el teatro de guerra las cosas se precipitaron. El 28 de octubre zarpó de Antofagasta toda la Escuadra enemiga transportando unos 13,000 hombres y amanecieron en Pisagua el 2 de noviembre, tras un feroz cañoneo que silenció al poco tiempo a los dos cañones Parrot de a 100 libras que defendían el puerto, los chilenos desembarcaron tomando el puerto tras más de siete horas de combate contra unos 1,200 soldados aliados. Pisagua fue escenario de violentos saqueos y matanzas, fuera del pavoroso incendio que produjo el bombardeo. En forma casi paralela, 2,300 soldados chilenos tomaron la caleta de Junín.

Sin que podamos oponernos con algún buque de guerra, la operación de desembarco fue un éxito del enemigo. Como ningún parte habla de los torpedos fijos, estimamos que todos ellos fallaron. Prado reconoció ante La Puerta en su carta del 4 de noviembre que la situación en el Sur era *"...casi desesperada..."* [449]. Allí anotó el Presidente una frase que trasluce su angustia de haber esperado por semanas enteras, y aún meses, la llegada de aunque sea una torpedera:

> *"...Hace tiempo que he dicho a todos, y repito ahora, que si con las lanchas torpedos no procuramos y conseguimos echar a pique uno o los dos blindados enemigos, la situación es por demás grave .... !* ***Y estas lanchas no tienen cuándo venir ¡....***" [450].

En el Callao se trabajaba intensamente para culminar el de armado de la segunda torpedera. Por fin el 5 de noviembre a las 14:00 se echó al agua la segunda lancha Herreshoff traída de Panamá por el vapor *Oroya*, el mismo día el coronel Larrañaga pidió que se entreguen 11 torpedos de botalón Herreshoff [451] y un bote pequeño avaluado en S/. 100, para el servicio del jefe, oficiales y las dotaciones de las lanchas [452].

Al día siguiente el emprendedor coronel Larrañaga solicitó se nombre como dotación de las lanchas a los oficiales y personal que él mismo recomendaba en una relación elevada por el capitán de corbeta Carrasco al Comandante General[453]. La tripulación propuesta estaba conformada por:

> *"...**Lancha Nº 1:** Coronel Graduado Federico Larrañaga, Teniente 2º Bernabé Carrasco comandante de la embarcación* [[454]], *Alférez de Fragata Fortunato Salaverry,*

448.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.215. Oficio al Director de Marina del 29 de octubre de 1879.
449.- Denegri, Op. Cit., p. 374. Carta del 4 de noviembre de 1879.
450.- Denegri, Op. Cit., pp. 374-375. Carta del 4 de noviembre de 1879. El subrayado es nuestro
451.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.225. Oficio (b) al Director de Marina del 5 de noviembre de 1879.
452.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.226. Oficio (c) al Director de Marina del 5 de noviembre de 1879.
453.- A. H. de M. (Guerra con Chile - 1879). Oficio del Comandante General de Marina al Director de Marina del 6 de noviembre de 1879.
454.- En esos momentos el teniente segundo Bernabé Carrasco pasaba revista en la Batería *Santa Rosa* como Jefe de Pieza. Desde el 28 de octubre había sido separado de esa Batería por Orden Suprema (A. H. de M. Oficio del Comandante Federico Alzamora,

Oficial 2º del Cuerpo Político Miguel Cotes, 1er Ingeniero Williams Walker, 4º Ingeniero Juan Crisóstomo Buendía, dos fogoneros de los mejores que se encuentren embarcados a bordo de los buques de la Escuadra.

***Lancha Nº 2**: Capitán de Corbeta graduado Manuel M. Carrasco, comandante de la embarcación; Guardia Marina Juan Mora* [455], *1er Ingeniero Julio Conché, dos fogoneros de los mejores que se encuentren embarcados a bordo de los buques de la Escuadra.....*

Callao Noviembre 6 de 1879,

Bernabé Carrasco...." [456].



Bernabé Carrasco Noel
Comandante de la lancha *Alianza* en 1879.
(Archivo Histórico de Marina).

Jefe del Estado Mayor de las Baterías del Callao al Comandante General de Armas de la Provincia del Callao del 12 de noviembre de 1879.

455.- Juan de Mora (Chincha 1849 - Chincha 1892). Guardiamarina en 1866, se embarcó en la fragata *Independencia* hasta 1868 en que pasó al *Meteoro* luego al *Chalaco* y el *Huáscar*. Se retiró del servicio en 1870 y se reincorporó en 1879. Durante la guerra sirvió en el *Talismán* y en la torpedera *Alianza* desde noviembre de 1879 hasta caer prisionero en Arica el 7 de junio de 1880. Fue Capitán de Puerto de Cerro Azul en octubre de 1881 hasta que fue capturado en 1882 quedando prisionero en Ica hasta 1883. Tras la guerra se embarcó en el *Santa Rosa* y después fue Capitán de Puerto de Tambo de Mora y finalmente Ayudante en la Capitanía de Puerto de Pisco. Se retiró de teniente segundo.

456.- Ibídem.

Con respecto a la tripulación sólo comentaremos que Larrañaga escogió al capitán de corbeta Manuel Carrasco [457] y al teniente segundo Bernabé Carrasco [458] no sólo por haber tomado clases de torpedos Lay. Hurgando en la biografía de ambos personajes encontramos que eran hermanos y habían participado en la captura del *Huáscar* durante la revolución pierolista de 1877. Manuel Carrasco fue por un tiempo Comandante del monitor rebelde y junto a su hermano Bernabé pelearon en el combate de Pacocha. Las simpatías con Piérola debieron ligar políticamente a estos oficiales con el coronel Larrañaga.

El 10 de noviembre la lancha Herreshoff N° 1 se probó en el Callao. La embarcación zarpó a las 16:35 con rumbo a la isla Horadada por el canal de la isla San Lorenzo, de allí pasó a las islas Palominos y doblando el cabezo de la isla San Lorenzo regresó a su fondeadero, recorriendo en una hora cincuenta minutos 18 millas. El capitán de navío Amaro Tizón, Mayor de Órdenes, anotó en su informe elevado al Comandante General al día siguiente que las condiciones de la torpedera eran muy buenas, pero que su marcha fue permanentemente interrumpida por la poca presión del vapor, la rotación de fogoneros y otras disposiciones que hubo que dar para conseguir un andar constante que no pudo obtenerse en el corto viaje. La velocidad máxima varió entre 10 y 12 nudos pero la tripulación se dio cuenta que en esas condiciones había mucha fricción en la máquina y opinaron que podían haber problemas al forzar las lanchas para obtener la máxima velocidad. Finalmente el comandante Tizón escribió en su informe lo siguiente:

> *"...cuando la marejada es gruesa y se navega con ella por la amura sufre mucho la primera sección y por sus costuras entra agua en abundancia con cuyo motivo y por las demás causas apuntadas el juicio de los conocimientos es desfavorable al viaje hasta el puerto de Arica navegando solas ambas lanchas..."* [459].

En esta prueba se puso en evidencia por primera vez que las lanchas tenían problemas en dar máxima velocidad.

A las 07:30 del 12 de noviembre zarparon del Callao en convoy las lanchas Herreshoff N° 1 y N° 2, llamadas ahora *República* y *Alianza* respectivamente, junto con el transporte *Talismán*, navegando ambas lanchas a corta distancia de la aleta de babor y estribor del transporte. La intención de este viaje era que las lanchas torpederas lleguen al puerto de

---

457.- Manuel María Carrasco Noel (Lima 1842-Pacasmayo 1895), guardiamarina en 1858 hasta 1862; participó como teniente primero en el combate de Abtao a bordo de la corbeta *América*. Fue comandante del *Loa* en 1869 y del *Huáscar* cuando capturó ese buque apoyando la revolución de Piérola de 1877. En mayo de 1879 fue jefe de la batería Santa Rosa, comandante de la lancha *República* y luego del transporte *Talismán*. En 1881 sirvió en el Ejercito del Centro, luego pasó a Ica y después con Iglesias en Cajamarca. Después de la guerra fue Capitán de Puerto en Pacasmayo.

458.- Bernabé Carrasco Noel (Lima 1846-Lima 1906), hermano de Manuel María Carrasco; luchó en la torre de Junín en el Combate Naval del 2 de mayo de 1866 tras escaparse del Colegio Naval Militar. Guardiamarina en 1867, antes de la guerra sirvió en el *Apurímac, Huáscar, Tumbes, Independencia*, y *Talismán*. Participó con su hermano Manuel en la toma del *Huáscar* en 1877 y en el combate de Pacocha. Durante la guerra estuvo en las baterías del Callao y fue comandante de la lancha *Alianza*. Según su foja de servicios peleó en el *"...combate parcial entre la batería "2 de mayo" y los buques de guerra chilenos "Blanco Encalada" y "Pilcomayo", en 10 de mayo de 1880, sirviendo como Jefe de Pieza de uno de los cañones de a mil, de la indicada batería, obligando al enemigo a retirarse hasta la caleta "El Panteón" de la isla San Lorenzo..."* Fue parte de la dotación naval de la artillería de la ciudadela Piérola en el cerro San Cristóbal en 1881. Terminada la guerra fue Comandante del vapor *Vilcanota*, de la lancha guardacostas *Santa Rosa* y Capitán de Puerto de Lomas en 1886. Peleó por la Coalición en la revolución de 1895 y se le nombró Prefecto de Huánuco, el mismo año pasó a ser Comandante del crucero *Lima*, fue diputado por el Callao en el congreso en 1895. En 1896 se embarcó nuevamente como Comandante del *Lima* y en 1896 se le designó como Comandante General de la Marina. Ascendió a Contralmirante en 1899.

459.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1895, pp. 721-722. Oficio del 11 de noviembre de 1879.

Arica y, según el comandante del *Talismán*, su buque debía convoyar a las torpederas sólo hasta Pisco o Chala[460]. El jefe de las torpederas fue el coronel Larrañaga, quien se embarcó en la lancha *República*, llevando entre otras cosas 3,000 soles como pago de haberes de la tripulación[461].

A las 08:00, a la altura del canal de San Lorenzo a la lancha *República* se le desprendió un tapón del condensador lo que la obligó a parar máquinas, acercándosele la *Alianza* para prestarle auxilio. Al no tener las herramientas necesarias para ayudar a la *República*, la lancha *Alianza* las pidió al *Talismán* y rápidamente esta avería fue reparada, continuando los tres buques su navegación.

Poco después, a las 09:15, cerca de las islas Horadadas, se detuvo por segunda vez la *República* e izó la señal de *"...pronto auxilio..."* [462] pues las bombas no funcionaban con regularidad y la presión de vapor subió hasta 200 libras, falla que produjo un escape de vapor por la escotilla de la máquina. Al notar esto se detuvo el *Talismán* y envió una lancha en ayuda de la *República,* acercándose también la *Alianza*. En estas circunstancias casi se aborta la misión pues se dispuso que la *República* regrese al Callao a remolque y que la *Alianza* espere órdenes en la Caleta de Presos de la Isla San Lorenzo; pero el comandante de la *República* informó al comandante del *Talismán* que el mecánico de su lancha podía reparar la avería, por lo que la *Alianza* le dio remolque al costado del transporte iniciándose la reparación de*"...la tapa de alimentación rota y una chumacera del émbolo doblada..."* [463].

Cuando la *Alianza* remolcó a la *República* hubo un pequeño abordaje causado por un error del maquinista de la *Alianza* que confundió una orden y chocó con la *República,* rompiéndose dos rumbos de la banda de estribor de esta lancha, los que fueron reparados más tarde por los carpinteros del *Talismán* con lona alquitranada y una plancha de plomo.

Con la *República* a remolque, el *Talismán* y la *Alianza* continuaron su viaje al sur, hasta que a las 14:45 quedó lista la máquina de la *República*. A las 19:00 se presentó un nuevo problema en la máquina de la *República* desprendiéndose una chaveta de la barra de conexión y rompiéndose un tapón de bronce del cilindro, lo que obligó al comandante Carrasco a mostrar un farol rojo que era la señal de auxilio, siendo entonces nuevamente remolcado por el *Talismán*. De esta manera navegaron los tres buques toda la noche, con un mar bonacible y a 5 nudos de velocidad. A las 09:00 del día siguiente se terminaron las reparaciones en la lancha *República* y ésta pudo navegar por sus propios medios hasta llegar a Pisco a las 15:30.

460.- A. H. de M. Oficio del Comandante del transporte *Talismán* al Mayor de Órdenes del Departamento del 15 de noviembre de 1879. En el legajo personal del capitán de navío Leopoldo Sánchez, Comandante del *Talismán*, aparece la siguiente nota: *"...El 12 de noviembre solicitó acompañar hasta el puerto de Arica a las lanchas torpedos "Alianza" y "República" auxiliándolas y trayéndolas a remolque al Callao..."* (A. H. de M. Legajo personal del capitán de navío Leopoldo Sánchez).

461.- Al final de la comisión, el coronel Larrañaga informó haber gastado 3,335 soles. El 20 de enero de 1880 se emitió una Resolución Suprema aprobando el gasto de los 3,000 soles y se le reintegraron 16 libras esterlinas (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 12. Oficio del 12 de enero de 1880).

462.- A. H. de M. Oficio del Comandante del transporte *Talismán* al Mayor de Órdenes del Departamento del 15 de noviembre de 1879.

463.- Ibídem.

Pero desde las 09:15 el *Talismán* debió disminuir su velocidad pues la *Alianza* comenzó a quedarse rezagada. A las 13:00, poco tiempo antes de llegar a Pisco, la lancha *Alianza* quedó al garete al desconectarse el eje de la hélice, por lo que su Comandante pidió ser auxiliado. El *Talismán* envió dos lanchas en auxilio de la *Alianza* y al artillero ordinario Evaristo Pérez quien se desempeñó como buzo para verificar la avería. Allí se dieron cuenta que el cabo que fue usado para remolcar a la *República* el día anterior se había enredado en la hélice la que estaba a punto de desprenderse. Imposibilitados de arreglar la hélice en esas condiciones, el *Talismán* dio remolque a la *Alianza* hasta fondear en el puerto de Pisco a las 16:00 del 13 de noviembre de 1879.

Una vez en puerto, el coronel Larrañaga pidió a los comandantes de las lanchas torpederas que informen sobre las principales novedades, resaltando en el informe del Comandante de la *República* que su lancha hizo cuatro pulgadas de agua por hora por haber sufrido constantemente el casco durante el viaje, que el guardiamarina Pedro Carreño se encontraba enfermo por lo que no podía continuar abordo y, anotando finalmente *"... que por las descomposturas de la máquina cuanto por las condiciones en que se encuentra la embarcación de mi mando es imposible continuar al sur, pues si tal cosa se emprendiera peligraría la embarcación..."* [464]. El Comandante de la *Alianza* también tenía novedades, sobre todo de disciplina, asegurando que el mecánico Joseph Armstrong *"...no hizo nada en ejercicio de su profesión..."* [465].

Mientras Larrañaga se encargaba de recibir los informes de los comandantes de las torpederas, el Comandante del *Talismán* se puso en contacto con sus superiores en el Callao. Lo primero que recibió fue un telegrama del Comandante General donde le pedía su opinión sobre la marcha de las lanchas hasta Arica, ya sea solas o acompañadas, contestando el comandante del *Talismán* que tal cosa era imposible. A las 18:39 se recibió un telegrama del Ministro de Guerra y Marina con la orden de regresar al Callao y a las 20:00 se recibió otro del Comandante General en el mismo sentido, pero el comandante del *Talismán* decidió posponer el zarpe hasta la mañana siguiente considerando que después de tan agitada navegación las dotaciones estaban muy cansadas, que faltaba terminar la reparación de la hélice de la *Alianza* y, finalmente, estando el mar agitado era inconveniente el zarpe de las embarcaciones en esas condiciones[466].

En la mañana del 14 de noviembre se decidió el regreso al Callao. La primera en zarpar de Pisco fue la lancha *Alianza,* pero tuvo que regresar a puerto inmediatamente por notarse nuevamente que se desconectaba la hélice. Superado el problema, zarparon los tres buques de Pisco en demanda del Callao a las 11:00. Al rayar el alba de la mañana del 15 los buques avistaron el Morro Solar y se gobernó, a pesar de la neblina, para llegar a la altura del boquerón; la lancha *República* logró navegar hasta las 07:00 y cuando estaba por la mitad del canal quedó al garete y debió pedir remolque al *Talismán* pues la gran cantidad de agua que hacía apagó los fuegos de la caldera. Paralelamente la *Alianza* también tuvo problemas a la altura del canal de la isla San Lorenzo: el Comandante había ordenado al experto Charles Maury que aumentara la presión del vapor para poder entrar al puerto junto con el

464.- A. H. de M. Oficio del Comandante de la lancha *República* al coronel Larrañaga del 13 de noviembre de 1879.
465.- A. H. de M. Oficio del Comandante de la lancha *Alianza* al coronel Larrañaga del 13 de noviembre de 1879.
466.- A. H. de M. Oficio del Comandante del transporte *Talismán* al Mayor de Órdenes del Departamento del 15 de noviembre de 1879.

Talismán, que remolcaba a la otra lancha en esos momentos, pero tratando de cumplir dicha orden se debió parar la máquina y apagar los fuegos de la caldera para evitar que estalle pues el tanque de alimentación se quedó sin agua, al filtrarse el líquido por una rajadura que no había sido percibida anteriormente. Esto obligó al Comandante del *Talismán* a entrar rápidamente a la bahía y largar el remolque de la *República* junto al monitor *Atahualpa*, regresando por la *Alianza* a toda máquina.

Ya en el Callao, la lancha *República* se puso bajo custodia del transporte *Oroya* y la lancha *Alianza* bajo la custodia del transporte *Rímac*. Terminaba así, en un completo fracaso, la primera navegación de las lanchas torpederas Herreshoff; se probó su fragilidad y poca aptitud para navegar en mal tiempo, se probó igualmente que las lanchas no llegaban a dar más de 11 nudos como velocidad máxima y por sólo media hora, pues no se podía conservar vapor para alimentar las máquinas.

Larrañaga elevó un informe al Comandante General de Marina el mismo día en que llegó al Callao, confirmando que algunos miembros de la tripulación no eran aptos para el servicio:

> *"...en el puerto de Pisco notando que el ingeniero Armstrong se hallaba en completo estado de beodez, me vi precisado a trasladarlo al vapor "Talismán", desembarcando en el mismo puerto al guardiamarina Carreño de la dotación de la lancha "República" por estar indispuesto.....cumplo con el deber de recomendar a VS por su abnegación entusiasmo y enérgico comportamiento a todos los tripulantes de ellas y muy particularmente a los comandantes, excepcionando a los ingenieros Armstrong y Walker y Guardiamarina Carreño en quienes no he encontrado la decisión que me prometí al hacerme cargo de la empresa...."* [467].

Una inspección preliminar hecha por el superintendente de la Factoría Naval de Bellavista al arribo de las lanchas arrojó el siguiente resultado:

Lancha *República*:

1) Se rompió en el viaje de ida la tapa de la bomba, reparada por el maquinista.
2) Se dobló el estrobo del brazo de conexión de la máquina principal.
3) Saltaron 2 tapones del cilindro por efectos del exceso de presión, (reparado).
4) Todas las válvulas necesitan componerse.
5) Walker le informó que el bote hace mucho agua navegando y también aunque menos, fondeada; recomienda que se deje en seco.
6) Aprovechar cuando esté en seco para colocarle en el fondo una llave para alimentar la caldera cuando el tanque no tenga suficiente agua y evitar se apague la caldera.

Lancha *Alianza*:

1) Quedó en mejores condiciones *"...tanto en su máquina como en el casco por ser más fuerte, hace poco agua en la mar. El único reparo de importancia que requiere es componer el tanque del agua..."* [468].

467.- A. H. de M. Oficio del coronel Larrañaga al Comandante General de Marina del 15 de noviembre de 1879.
468.- A. H. de M. Informe del Sr. Soulsby al Mayor de Órdenes del Departamento del 15 de noviembre de 1879.

Antes de que lleguen al Callao las torpederas, el Mayor de Órdenes recibió la orden del Comandante General que no se permitiese desembarcar al personal, quedando todos ellos en condición de arrestados a bordo del transporte *Rímac*. Orden cuestionable si se considera que Larrañaga había informado que todos se habían comportado bien en la comisión a excepción de unos cuantos. Pero el 17 sólo estaban a bordo del *Rímac* los maquinistas Walker y Castillo, el ayudante de máquina José Martínez y los fogoneros Salas y Díaz, todos pertenecientes a la *República*; mientras que Armstrong estaba depositado en el *Oroya*. Al resto del personal le dio permiso el coronel Larrañaga, sin consultar al Comandante General[469].

Coincidente con la llegada de las lanchas torpederas al Callao, Prado escribió la última carta a La Puerta desde Arica (15 de noviembre), ya nada dice en ese momento de las lanchas torpederas, era muy tarde para pensar en ellas.

Tras la experiencia del viaje a Pisco, los maquinistas Charles Moury y William Williams se rehusaron a firmar un nuevo contrato con la Marina, a pesar del empeño que puso Larrañaga para contratarlos[470].

A finales de noviembre el coronel Larrañaga debió dejar el mando de las torpederas pues fue nombrado Cónsul del Perú en Panamá, puerto al que llegó el 6 de diciembre[471]. Sus servicios como Cónsul, según lo aseguró Jorge Basadre, fueron invalorables [472].

Pese a no contar con los maquinistas extranjeros que conocían bien las máquinas de estas torpederas se siguió trabajando en ellas. El 4 de diciembre se probó la lancha *República* informando su Comandante que para ello empleó *"...maquinistas peruanos..."* [473] y que logró dar varias vueltas por la bahía pero que la lancha no funcionó bien. El maquinista encargado de probar la lancha fue don Santiago Pizarro[474], primer ingeniero de la dotación del *Talismán* quien informó que era necesario sacar las válvulas de la bomba de alimentación y las de vapor, las primeras para afinarlas y las segundas para repararlas, además había que sacar el pistón del cilindro de alta presión para repararlo [475].

El 6 de diciembre se informó que la lancha *Alianza* tenía menos problemas que la *República* pues sólo mostraba una rajadura en el tanque de agua y un tubo del serpentín roto, calculándose que su reparación duraría 4 días como máximo con la ayuda del personal de la Factoría Naval de Bellavista y la dirección del maquinista Santiago Pizarro [476].

469.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1925, p. 731. Oficio del 17 de noviembre de 1879.
470.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1934, pp. 734-735. Oficio del 19 de noviembre de 1879.
471.- Ahumada, Op. Cit., p. 42.
472.- Basadre, Op. Cit., p. 209. El trabajo de Larrañaga fue reconocido por Nicolás de Piérola en 1881cuando la Asamblea Nacional reunida en Ayacucho dictó una ley el 12 de setiembre de ese año cuyo artículo único declaró que Larrañaga *"...merece bien de la patria y se ha hecho digno de pertenecer a la Legión del Mérito Civil de 1ª Clase..."* (Periódico *El Diario Oficial*, Ayacucho 15 de octubre de 1881).
473.- A. H. de M. Oficio del Comandante de la lancha *República* al Mayor de Órdenes del 4 de diciembre de 1879.
474.- Ingresó al servicio naval el 22 de abril de 1879 con la clase de primer ingeniero. (A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 39. Oficio al Comandante General de Marina del 22 de abril de 1879.
475.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.278. Oficio (a) al Director de Marina del 6 de diciembre de 1879.
476.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.278. Oficio (b) al Director de Marina del 6 de diciembre de 1879.

Por su parte el Presidente Prado, que había llegado a Lima el 28 de noviembre, tomaba otras acciones conducentes a reparar rápidamente las lanchas y se puso en contacto directamente con el comandante Carrasco, ofreciéndole una gratificación extraordinaria fuera del sueldo a los maquinistas y fogoneros que presten sus servicios en las lanchas, así como una prima para el caso de salir en comisión. Carrasco se presentó el 6 de diciembre con dicha orden al Comandante General quien inmediatamente ofició al Director de Marina, visiblemente preocupado y tal vez contrariado, diciéndole que no podía proceder con *"...gastos de esta naturaleza sino en virtud de ordenes por escrito..."* [477].

Aquí se nota lo que Grau había transcribió en la carta que escribió a su amigo Elías el 20 de setiembre. Prado se inmiscuía en asuntos navales y llamaba a los subalternos pasando por la autoridad de sus superiores.

Enterado oficialmente del asunto de las gratificaciones, el Comandante General de la Marina trató de cumplir lo mejor posible la voluntad del Presidente y pidió a los comandantes de las lanchas que den su opinión al respecto. Con esa información el contralmirante de la Haza se dirigió al Director de Marina el 16 de diciembre, haciéndole saber que se consideraba que a los maquinistas se debía pagar no menos de 100 soles y a los fogoneros no menos de 60 soles, fuera del sueldo que les correspondía. El Comandante General escribió al final del documento lo siguiente:

> *"...teniendo en consideración la especial construcción de esas embarcaciones, el servicio extraordinario que exigen y los favorables resultados que prometen, manejados por individuos nacionales llenos de entusiasmo y patriotismo, cree justa aquella recompensa y espera que el Supremo Gobierno se sirva aprobarla..."* [478].

Al día siguiente el Ministro de Guerra transcribía al de Hacienda la Resolución Suprema por medio del cual se daba la gratificación extraordinaria de S/. 100 mensuales a los maquinistas y S/. 60 a los fogoneros de las lanchas *Alianza* y *República* [479].

El tema de la gratificación nos induce a pensar que Prado estaba preocupado por enviar estas lanchas al Sur y además se desprende que el Comandante General estaba de acuerdo con ofrecer una gratificación a quienes se embarquen en las lanchas, aunque le había molestado que pasen sobre su autoridad.

No hay más información de importancia sobre las lanchas y los torpedos el resto del año. El plano político debió envolver todas las actividades de los días siguientes.

Ya dijimos que Prado había llegado a Lima procedente del Sur el 28 de noviembre de 1879, la situación política en la capital se tornaba crítica tras la captura del *Huáscar* y la pérdida de Pisagua y del departamento de Tarapacá. La opinión pública consideraba ineptos a la mayoría de sus ministros y nadie quería hacerse cargo de la presidencia del Consejo de Ministros. La presencia de Prado era necesaria para apaciguar los ánimos y ordenar la situación.

477.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.280. Oficio al Director Marina del 8 de diciembre de 1879.
478.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.291. Oficio al Director de Marina del 16 de diciembre de 1879.
479.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 160. Oficio al Ministro de Hacienda, del 17 de diciembre de 1879.

El 3 de diciembre pasó inspección a los medios navales y con verdadera lástima corroboró que sólo podía hacerse a la mar el *Rímac* por lo que escribió a Montero, que se encontraba en Arica, diciéndole *"...Estamos condenados a que en los momentos de más peligro no podamos contar con nuestras naves de guerra..."* [480].

En vez de tratar de arreglar la situación política, Prado tenía la idea de salir del país para comprar el armamento que no podían conseguir los comisionados peruanos en el exterior. Su meta era traer algún blindado que se opusiese a los buques chilenos [481], única salida que concibió para continuar la guerra con éxito o tal vez tener una paz honrosa pues es probable que considerara que el Ejército del Sur estaba perdido.

La salida de Prado del país se produjo el 18 de diciembre en virtud de una autorización del Congreso y el anciano general La Puerta lo sucedió en el poder. La salida de Prado fue un gravísimo error político que se tradujo en una serie de disturbios y finalmente en una revolución pierolista que enfrentó a peruanos contra peruanos entre el 21 y el 23 de diciembre con el lamentable saldo de 100 muertos y numerosos heridos.

Atrás de la revolución se encontraba Nicolás de Piérola, quien asumió el mando supremo el 23 de diciembre de 1879. Prado y los comisionados de su gobierno fueron inmediatamente desautorizados para comprar cualquier tipo de armamento, perdiéndose todos los contactos que se habían hecho en el extranjero desde el inicio de la guerra.

480.- Milla, Op. Cit., p. 221. Carta de Prado a Montero, sin fecha.
481.- Milla, Op. Cit., p. 225. Carta de Prado a Montero del 18 de diciembre de 1879.

c) Diferentes tipos de torpedos y minas usados por la Marina en 1879.

Un inventario de los torpedos existentes en la Armada Peruana hecho por el comandante Palacios el 23 de octubre de 1879 nos es particularmente útil para verificar que torpedos teníamos en 1879 pues muestra las cantidades y tipos de torpedo con los que contábamos en ese momento en el Callao; el inventario mostraba lo siguiente:

1. 3 torpedos automáticos Lay
2. Un número indeterminado de torpedos fijos (minas) construidos por el Ingeniero Eulogio Delgado
3. 6 torpedos Harvey de remolque, listos y embarcados en el *Tumbes*
4. 2 torpedos Harvey de madera para practicar, embarcados en el *Tumbes*
5. 6 torpedos Harvey de madera listos, embarcados en el *Tumbes.*
6. 2 torpedos Harvey de madera más chicos para practicar, embarcados en el *Tumbes.*
7. 21 torpedos sistema Mc Evoy, muy pequeños, para botalón[482].

Los torpedos (minas) del Ingeniero Delgado, los torpedos Harvey y los torpedos Mc Evoy, son tres tipos de torpedos que no habíamos estudiado anteriormente. Describiremos primero el torpedo Harvey y su papel en el Perú.

El torpedo Harvey se clasifica como *torpedo ofensivo de remolque* y fue diseñado en 1869 por el capitán John Harvey y perfeccionado por su primo el comandante Frederick Harvey[483], ambos de la Marina Británica. El torpedo fue puesto en servicio en los buques rusos en 1869 y en los británicos en 1870, pero dejó de ser usado en la Marina Británica en enero de 1880, orden que en su momento fue cuestionada arguyéndose que estos torpedos podían ser muy útil como armas defensivas y que uno de ellos pudo ser de mucha utilidad en el combate del *Huáscar* contra la *Esmeralda* [484].

Según el historiador Félix Denegri Luna, al torpedo Harvey se conocía también con el nombre de *cometa marítimo*[485] y en la Marina Norteamericana y en la Británica como *otter* (nutria). Este singular torpedo era lanzado desde la cubierta de un buque y se le remolcaba por medio de un cable; gracias a su configuración lograba divergir de la ruta del buque manteniéndose alejado en un ángulo de 45°. El buque que remolcaba el torpedo debía acercarse al blanco para que un operador pudiese dirigirlo sobre él.

En el Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú se encuentra un magnífico manuscrito hecho por el capitán de fragata Gregorio Pérez a principios de julio de 1879, quien proponía la construcción en el Perú de torpedos de remolque Harvey basándose en la información disponible de aquel entonces, mostrando incluso una serie de figuras tomadas de una revista especializada de la época[486]. De la lectura de este documento se puede inferir que el uso del torpedo Harvey era complicado, necesitando el operador una pericia especial

482.- A. H. De M. Oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Marina de fecha 13 de octubre de 1879.
483.- Richard Hugh Stotherd, *Torpedoes, offensive and defensive*, p.280; y en R. B. Bradford *Notes on Towing Torpedoes*, p. 4.
484.- R. B. Bradford *Notes on Towing Torpedoes*, p. 29.
485.- Denegri, Op. Cit., Nota N° 28, p. 228.
486.- A. H. de M. (Guerra con Chile - 1879). Oficio del 4 de julio de 1879 del capitán de navío García y García elevando al Comandante General de Marina la propuesta del comandante Pérez.

en jalar el cable con tirones para conducirlo en la mar. El torpedo Harvey podía estallar por medio del contacto con el buque enemigo o bien eléctricamente en sus proximidades[487].

Este torpedo no se construyó en el Perú como lo solicitó el comandante Pérez, pero se lograron adquirir en Inglaterra en mayo de 1879. La existencia de estos torpedos queda comprobada por el inventario y la presencia en nuestro país de uno de sus inventores.

En efecto, una de las actividades que realizaron el capitán de navío Ruperto Alzamora y el Sr. Bernardo Canevaro con el fin de adquirir armamento en Inglaterra fue celebrar un contrato en Londres el 12 de mayo de 1879 con el comandante Frederick Harvey para que venga al Perú como instructor de los torpedos que había fabricado. El contrato especificaba lo siguiente:

1. Harvey se comprometía a enseñar el uso *"...de los torpedos ofensivos conocidos con el nombre de torpedos de mar de Harvey..."* [488].
2. Harvey se debía embarcar para el Callao el 2 de junio, comprometiéndose a trabajar dos meses en el Perú, pudiéndose extender un mes más el contrato de ser necesario.
3. El sueldo mensual de Harvey se pactó en 150 libras mensuales pagaderas a sus agentes en Londres.
4. Harvey se comprometía desde la fecha de la firma del contrato en ayudar a los agentes peruanos a inspeccionar los torpedos que viajarían con él al Callao.
5. El gobierno peruano compraba a Harvey varios artículos por un valor de 106.5 libras esterlinas: 3 baterías, 1 cable eléctrico de remolque y 1 puente de Wheaston, 1 galvanómetro estático, etc.

Conocemos uno de los documentos referentes al embarque de estos materiales. Se trata de una carta del 17 de mayo de 1879 firmada por H. Guillaume, donde daba cuenta de haberse embarcado ese día a bordo del vapor *Medway* baterías y cables eléctricos entregados por el capitán Harvey, bultos que fueron enviados a la empresa Lacharriere del Callao[489]. Esto indica claramente que los torpedos *Harvey* adquiridos por el Perú tenían un sistema de disparo eléctrico, mejora que había sido introducida en la marina británica en 1878[490].

El comandante Alzamora firmó el 27 de mayo otro contrato con George Futte (Futt según el contrato original) para que trabaje como ayudante del instructor de los torpedos Harvey por un tiempo de tres meses, pagándosele un sueldo de 20 libras mensuales más alojamiento y el pasaje de ida y vuelta[491]. El comandante Harvey y su ayudante Futte llegaron al Perú el 4 de julio en un vapor comercial. El 10 de ese mes se recibieron a bordo del *Tumbes* los bultos conteniendo los torpedos que fueron remitidos por la empresa Lacharriere & C^{a}, encargada de traerlos[492].

487.- Denegri, Op. Cit., Nota N° 28, p. 228.

488.- A. H. de M. (Baterías - 1879) Contrato de Frederick Harvey con el gobierno peruano de fecha 12 de mayo de 1879.

489.- A. M. RR.EE. (Legación peruana en Inglaterra - 1879). Carta de H. Guillaume al Sr. J. Jara Almonte de la Legación Peruana en Londres del 17 de mayo de 1879.

490.- R. B. Bradford *Notes on Towing Torpedoes*, p. 28. El sistema fue experimentado desde 1872 con el circuito diseñado por el capitán Mc Evoy (Stotherd, Op. Cit., p. 283).

491.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.155. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 30 de setiembre de 1879.

492.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1559, p. 598. Oficio del 22 de setiembre de 1879. La empresa Lacharriere trajo gran variedad de artículos para el Perú, como alambre telegráfico, medicinas, etc.

El Comandante General nombró una junta para dirigirse a Harvey en todo lo referente a torpedos. Esta junta la presidió el Comandante General y la integraron los capitanes de navío Federico Alzamora, Antonio Tizón, Camilo Carrillo e Hipólito Cáceres, los capitanes de fragata Antonio de la Guerra y Leopoldo Sánchez, y el capitán de corbeta Manuel Espinosa[493]. La junta tuvo su primera reunión el 16 de julio.

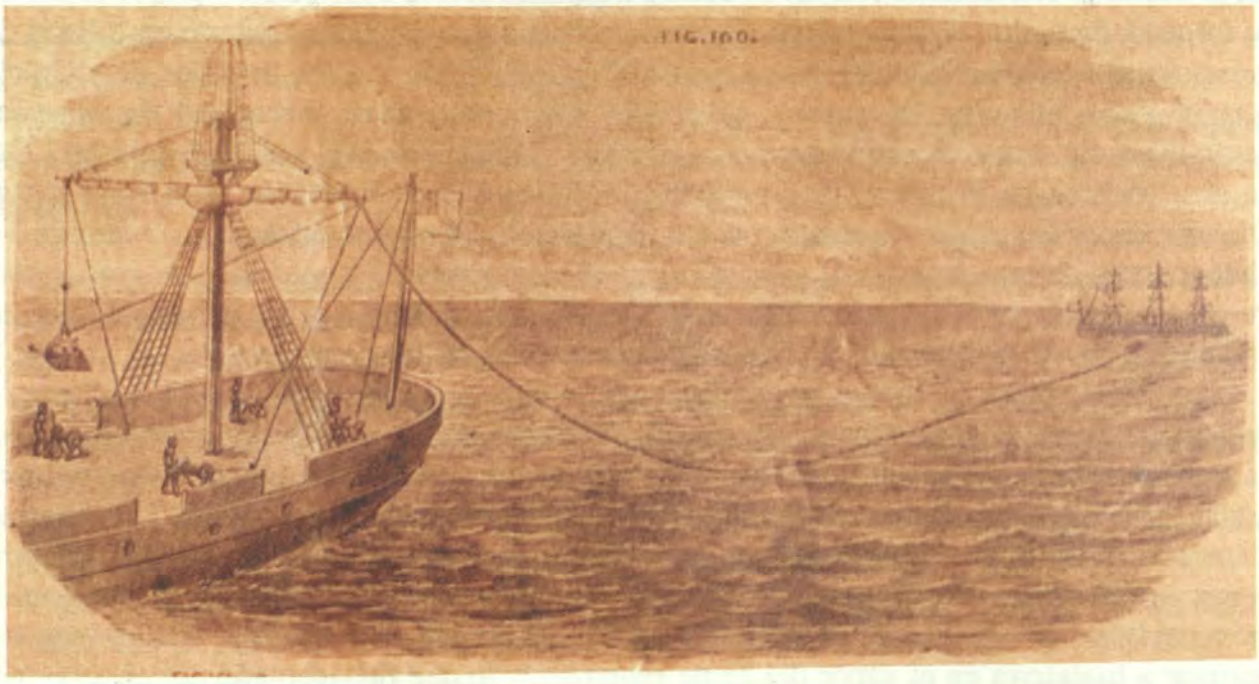
En el Callao el comandante Harvey se dedicó a dar instrucción a los oficiales sobre el uso de su torpedo. Para ello el Comandante General trató de conseguir por alquiler o en calidad de préstamo una embarcación apropiada para realizar ejercicios con los torpedos de práctica, pero ninguna empresa los prestó, aduciendo como pretexto la necesidad de observar neutralidad. En virtud a este problema, se designó al transporte nacional *Talismán* para que en él se realicen las pruebas[494]. Los torpedos de Harvey fueron colocados en el *Tumbes* y el Director de la Escuela de Grumetes puso a disposición del marino británico a cuatro de los alumnos más destacados para que se instruyan en el mecanismo y operación de esas armas. Pero en la noche del 2 de agosto fugaron tres de ellos en un bote que fue perseguido por las embarcaciones de la *Apurímac*, lográndose capturar a dos de los desertores[495].

Pese a las disposiciones, Harvey nunca pudo dar clases prácticas en el transporte *Talismán* ya que no pudo embarcar allí los torpedos y realizar los ejercicios porque el buque siempre estaba en alguna comisión. Antes de retirarse del Perú, Harvey escribió al Comandante General afirmando que *"... algunos de sus oficiales han aprovechado ya lo suficiente para poner en práctica este elemento de guerra en caso de que el gobierno deseara* [aplicarlo] *más tarde en algún buque contrincante..."* [496]. Cumplido su contrato, Harvey solicitó regresar a Inglaterra en el vapor del 25 de setiembre[497] lo que fue aceptado por el gobierno. Aunque sabemos que a última hora decidió no embarcarse y quedó en el Callao, sin saberse exactamente que hizo después[498]. Como se necesitaba continuar con la instrucción, el 24 de octubre el Mayor de Órdenes contrató al torpedista Futte para que siga trabajando en el Perú[499] y el 27 de octubre de 1879 el Comandante General pidió la aprobación del Ministro de Guerra y Marina de dicho contrato, donde se especificó que el torpedista Futte prestaría sus servicios hasta el 2 de enero de 1880, gozando de un sueldo de 25 libras mensuales, suspendiendo las 12 que tenía a favor de su familia[500]. El 28 de octubre el contrato fue aprobado [501].

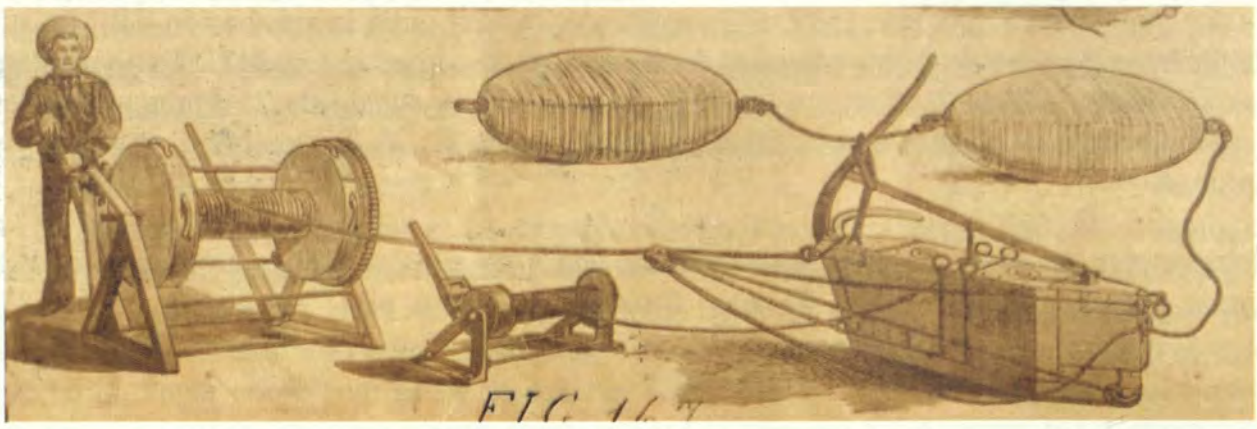
Sobre el uso de estos torpedos sólo sabemos que 4 de ellos se embarcaron en la corbeta *Unión* por el teniente coronel Timoteo Smith y que hasta el 1° de diciembre de 1879

493.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.23. Oficio al Director de Marina del 16 de julio de 1879.
494.- A. H. de M. Oficio del Comandante General al Ministro de Guerra y Marina del 31 de julio de 1879.
495.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1293, p. 495. Oficio del 6 de agosto de 1879.
496.- A. H. de M. Carta de Frederick Harvey al Comandante General de Marina, fechada el 22 de setiembre en el Hotel del Comercio de Lima.
497.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.139. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 22 de setiembre de 1879.
498.- A. H. de M. (Guerra con Chile - 1879). Oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina del 22 de setiembre de 1879.
499.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1775, p. 681. Oficio del 25 de octubre de 1879. El contrato se conserva en el Archivo Histórico Naval (Mayoría de Órdenes - 1879).
500.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.206. Oficio al Director de Marina del 27 de octubre de 1879.
501.- A. H. de M. (Mayoría de Órdenes, Almacenes y Arsenales - 1879) Nota del 28 de octubre de 1879 al contrato original del 25 de octubre de 1879.

permanecían en ese buque[502]. Debemos aclarar que Smith y el torpedista Futte se embarcaron rumbo a Arica a principios de noviembre[503], probablemente a bordo de la corbeta *Unión*, pero no sabemos nada más de estos dos individuos. A raíz del viaje de Futte, el Director de la Escuela de Grumetes pidió que se nombre un oficial para que se encargue de los torpedos Harvey que quedaron en el *Tumbes* o se disponga otra cosa para su cuidado[504].



Torpedo de remolque Harvey en acción.
(A.H. de M. (Guerra con Chile - 1879). Fotografía presentada en el informe del comandante Gregorio Pérez el 4 de julio de 1879).



Torpedo de remolque Harvey con sus accesorios.
(A.H. de M. (Guerra con Chile - 1879). Fotografía presentada en el informe del comandante Gregorio Pérez el 4 de julio de 1879).

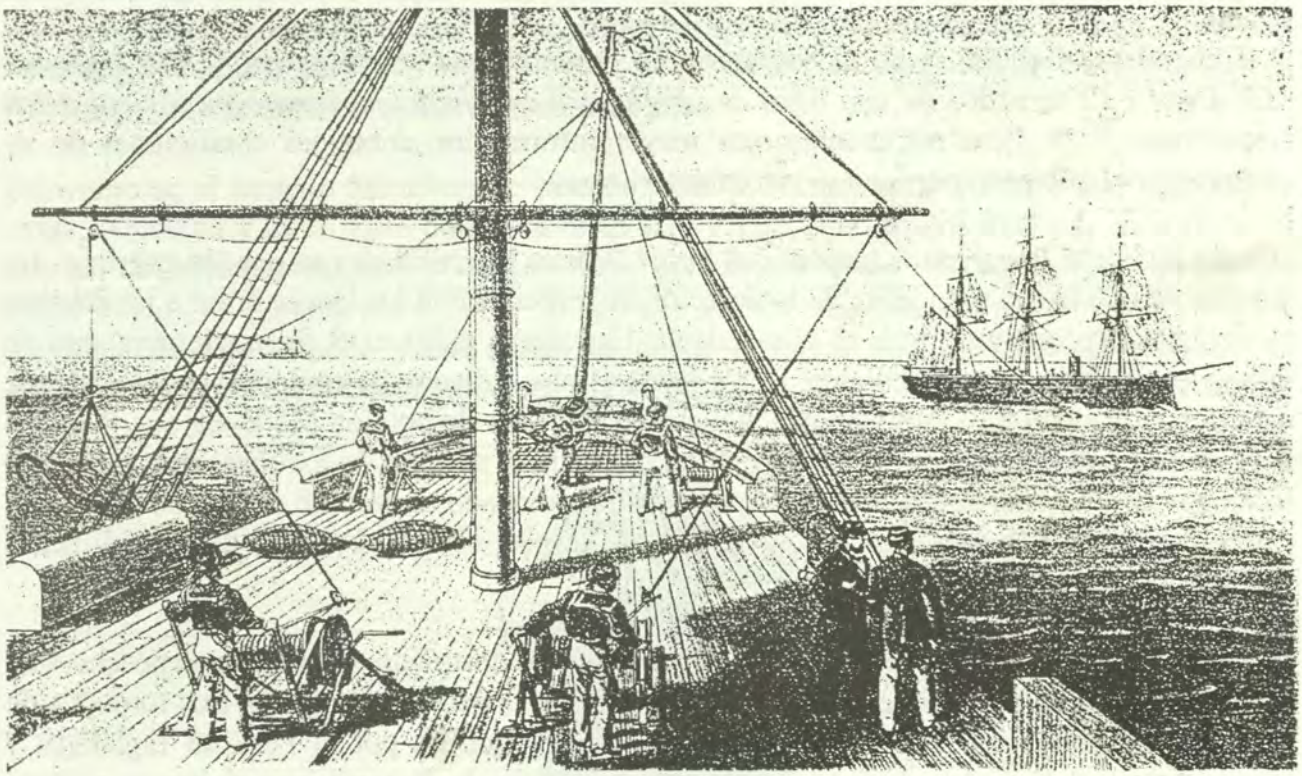
502.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 2008, p. 760. Oficio del 1 de diciembre de 1879. Timoteo Smith Buitrón. Educado en Inglaterra y Alemania, era un militar peruano nacido en Iquique y llegó a ser miembro de la escolta de Prado en 1866. Participó en la Comisión Hidrográfica del Amazonas en 1867 junto a los oficiales de la marina confederada, contralmirante John Tucker, David Porter McCorkle y Walter Raleigh Butt.

503.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1888, p. 719. Oficio al Comandante General del 10 de noviembre de 1879.

504.- Ibídem. El teniente coronel Timoteo Smith viajó de Arica al Callao en el *Oroya*, llegando a este último puerto el 14 de julio.



Torpedo de remolque Harvey (Museo Naval de Valparaíso).
(Colección Gonzalo Maguiña).



Torpedo de remolque Harvey en acción.
(*Instructions for the managment of Harvey´s Sea Torpedo*, p. 1).

El segundo torpedo que trataremos de describir en este capítulo es el llamado torpedo de botalón Mc Evoy. De acuerdo al inventario del 23 de octubre, en los arsenales de la Armada Peruana habían 21 pequeños torpedos de botalón Mc Evoy.

El inventor de estos torpedos fue el capitán Mc Evoy que había participado como oficial de marina en el servicio de torpedos de los Estados Confederados de América[505]; durante la Guerra Civil estadounidense diseñó un torpedo que se dejaba a la deriva. Tras la Guerra Civil estadounidense el capitán Mc Evoy se instaló en Inglaterra donde trabajó para la London Ordnance Works y diseñó otros torpedos y mecanismos eléctricos,[506].

Según el historiador británico Markham, el Perú tuvo torpedos del sistema Mc Evoy y afirmó que se usaron en 1880, ellos eran *"...torpedos mecánicos flotantes, fabricados según el plan de Mc Evoy, consistente en un peso vibrátil que suelta un gatillo.."* [507]. Markham describió un torpedo flotante que no debe confundirse con los torpedos de botalón de Mc Evoy que tuvo el Perú en 1879.

El inventario de torpedos del 23 de octubre, que mencionamos párrafos atrás, indica claramente la existencia de torpedos Mc Evoy de botalón en nuestro poder, también sabemos que al menos dos de ellos fueron embarcados en la corbeta *Unión* a principios de diciembre de 1879 por el teniente coronel Timoteo Smith[508], y que el 2 de setiembre de 1880 el Comandante General pidió al Secretario de Fomento que se entreguen *"...dos torpedos Mac Evoy y 12 torpedos de una libra de carga para embarcaciones menores con sus astas respectivas..."* [509]. Pero no encontramos mayor información sobre las condiciones de su compra por el gobierno peruano ni sus características.

¿Cómo pudieron llegar estos torpedos al Perú?. Varias posibilidades se pueden esgrimir. La primera es que hayan sido parte de la dotación de torpedos con los que se armó a las lanchas Herreshoff. Recordemos que el comandante Larrañaga pidió el 5 de noviembre que se entreguen 11 torpedos de botalón Herreshoff; el alto número de torpedos pedidos puede estar relacionado con el también alto número de torpedos de botalón Mc Evoy que Palacios lista en su parte. Aunque es evidente que no coincide el nombre de los torpedos, y que por lo menos en una oportunidad más encontramos mencionado el nombre de *torpedos sistema Herreshoff*, cabe la posibilidad de que se trate de torpedos Mc Evoy y por desconocimiento o costumbre, se les llamó también Herreshoff.

Otra posibilidad es que hayan sido parte del armamento destinado a la lancha torpedera *Alay* que fue construida en Inglaterra, la misma que estaba diseñada para llevar tres torpedos de botalón, probablemente Mc Evoy. Esta lancha fue adquirida por el Perú en Inglaterra y capturada en el Ecuador durante el viaje que hizo desde Panamá por el buque chileno *Amazonas* en diciembre de 1879. Los torpedos de botalón Mc Evoy pudieron ser adquiridos junto a la torpedera y embarcados por separado, viniendo al Perú en forma independiente de la lancha. Esta suposición se funda en el hecho de que el 13 de octubre de 1879 se informó que en *"...el vapor de la línea inglesa que salió de Londres el 18 de julio..."* [510] se mandaron a Panamá artículos para torpedos de botalón remitidos por el capitán de navío Ruperto

505.- Stotherd, Op. Cit., p. 294.
506.- Periódico *The Engineer* del 7 de mayo de 1880, p. 317 (SBA Archives CD, *E. H. Vosper - J.I. Thornycroft*, p. T236), también en R. B. Bradford, *Notes on Towing Torpedoes*, p. 10.
507.- Clements R. Markham, *La Guerra entre Perú y Chile*, p. 166.
508.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 2008, p. 760. Oficio del 1 de diciembre de 1879.
509.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504. Oficio del 2 de setiembre de 1880.
510.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p.86. Informe del 13 de octubre de 1879.

Alzamora. Más tarde, en setiembre, se informó que de Inglaterra se enviaban botalones para lanchas torpedeas[511], ¿serían para los torpedos de botalón Mc Evoy?.

Esta posibilidad tiene dos antecedentes más. En 1875 la marina austríaca adquirió en Inglaterra una torpedera Thornycroft que tenía torpedos de botalón Mc Evoy, los mismos que fueron descritos en la obra *The War-Ships and Navies of the World, 1880,* libro que por su cercanía a la guerra de 1879 nos permite tener una buena idea de cómo fueron estos torpedos. Además, en 1884 las lanchas argentinas Thornycroft tenían torpedos de botalón Mc Evoy de doble efecto similares a los austríacos de 1875. Por suerte quedan buenos grabados de estos torpedos, los mismos que presentamos en las páginas siguientes.

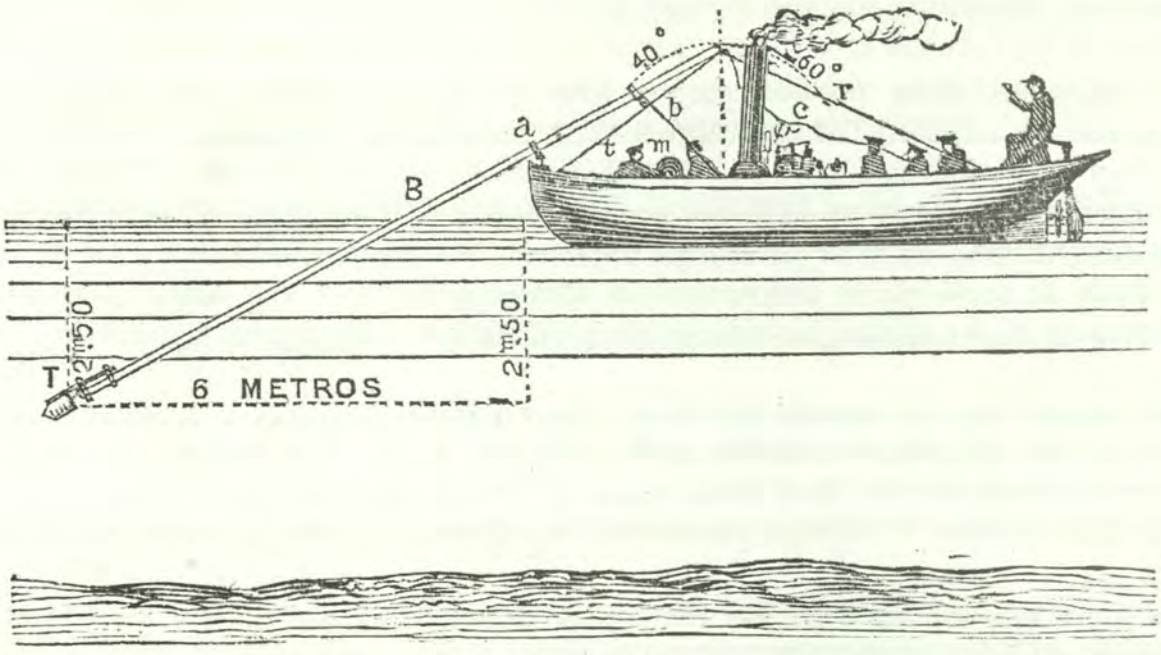
Para ver que tipo de torpedo Mc Evoy tenían marinas parecidas a la nuestra en 1879, citaremos al historiador británico Markham quien afirmó que los chilenos tenían tres torpedos de botalón Mc Evoy embarcados en la torpedera *Janequeo* [512] y que ellos eran *"...de doble gatillo..."* [513], lo que entendemos significa que podían accionarse eléctricamente o por contacto, es decir, de doble efecto, como el argentino o el austríaco. Creemos que si el Perú logró adquirir torpedos Mc Evoy ellos debieron ser parecidos a los que Austria, Argentina y Chile también compraron en esos años.

Básicamente el torpedo Mc Evoy de botalón tenía la forma de un cilindro que contenía la carga explosiva y cuya parte delantera terminaba en un cono truncado donde se alojaba el aparato de inflamación, que podía activarse por choque o por medio de electricidad. La carga explosiva pesaba entre 16 y 18 kilos y era de algodón de pólvora húmeda. Un diagrama de este torpedo y sus partes se puede observar en las siguientes páginas, su descripción completa se encuentra en el Anexo N° 4.



Torpedo de botalón Mc Evoy (Museo Naval de Valparaíso).
(Colección Gonzalo Maguiña).

511.- A.C.E.H.M. Carta de la empresa Canevaro al Ministro de Guerra y Marina del 5 de setiembre de 1879.
512.- Markham, Op. Cit., p. 167.
513.- Ibídem.



Forma de aplicar un torpedo de botalón

(*Manual para los condestables y los cabos torpedistas de la Armada Argentina*, lámina N° 124, p. 195)

Finalmente, debemos aclarar que los torpedos que se enviaron de Inglaterra llegaron incompletos al Perú pues en setiembre de 1880 el Cónsul del Perú en Panamá, el coronel Felipe Larrañaga, descubrió una serie de cajas que contenían torpedos, baterías, galvanómetros y botalones[514]. Larrañaga informó a Piérola lo siguiente:

> *"...desde la época de Luis Márquez* [515]*se dieron por perdidos varias cajas conteniendo torpedos, baterías eléctricas que remitió Canevaro de Inglaterra, estos artículos fueron embarcados en* [el] *"Colombia" y "Ayacucho" y fueron denunciados en Guayaquil. La Compañía Inglesa hizo que los regresasen a Panamá, el caso es que se presentaron dificultades para su entrega. Tan luego como ha llegado a mi conocimiento por casualidad, he gestionado y tengo estos artículos a mis órdenes esperando el momento oportuno para remitirlos..."* [516].

514.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 20). Carta del coronel Larrañaga al Jefe Supremo del 29 de setiembre de 1880.
515.- Cónsul del Perú en Panamá en 1879.
516.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 20). Carta del coronel Larrañaga al Jefe Supremo del 28 de setiembre de 1880.

TORPEDO DE BOTALON
DE
MAC-EVOY

CABLE Y LLAVES DE FUEGO.

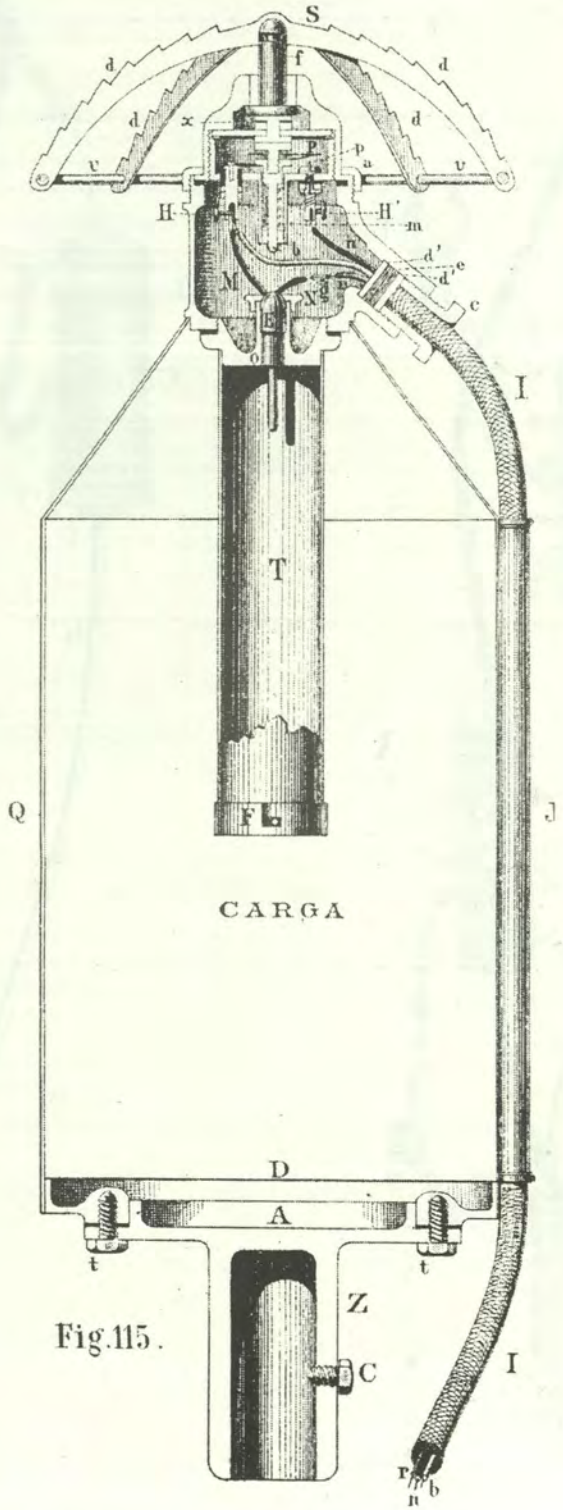
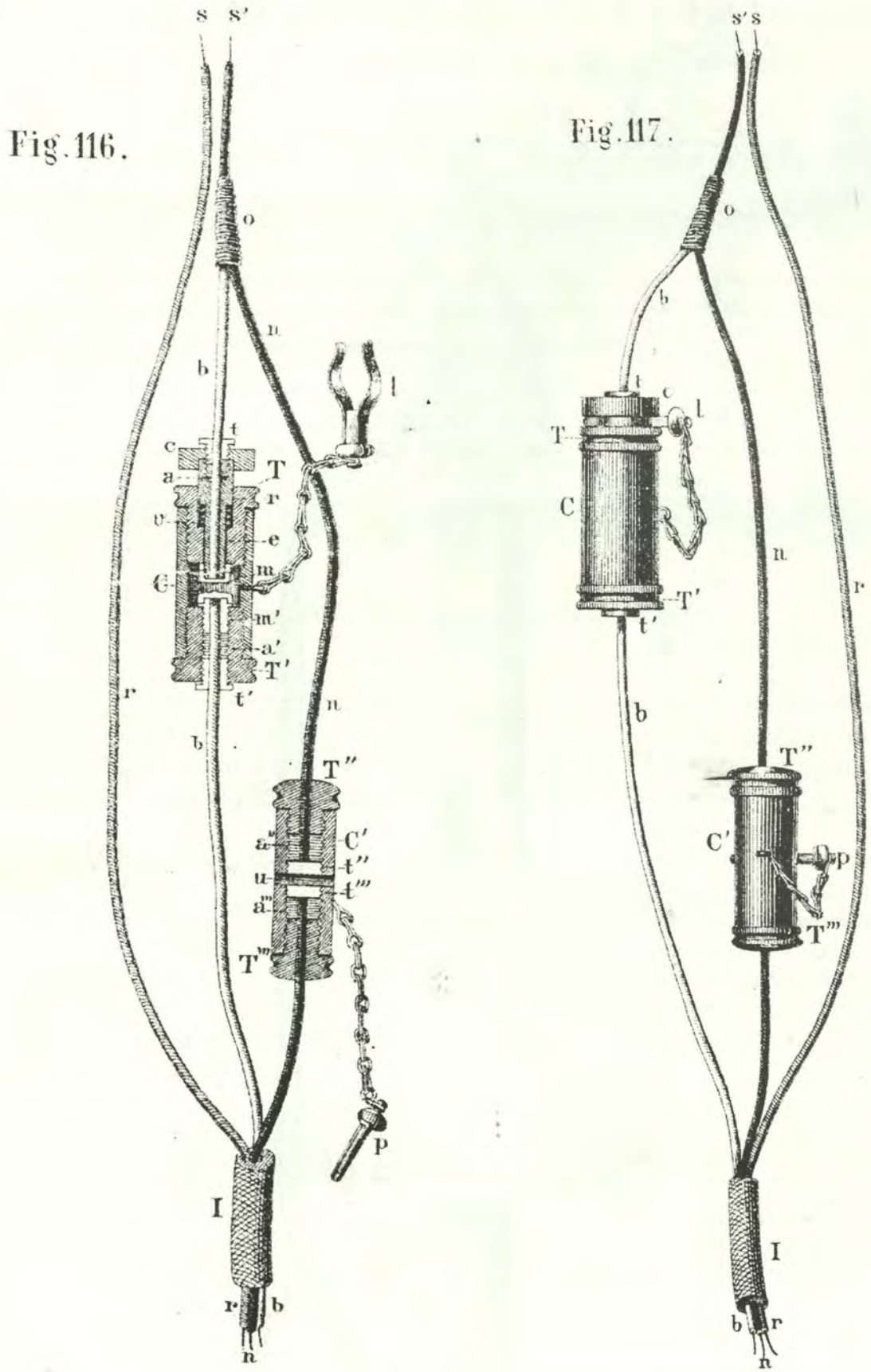


Fig.115.

Torpedo de botalón argentino con cable Mc Evoy.
(*Manual para los condestables y los cabos torpedistas de la Armada Argentina,* figura N° 115).

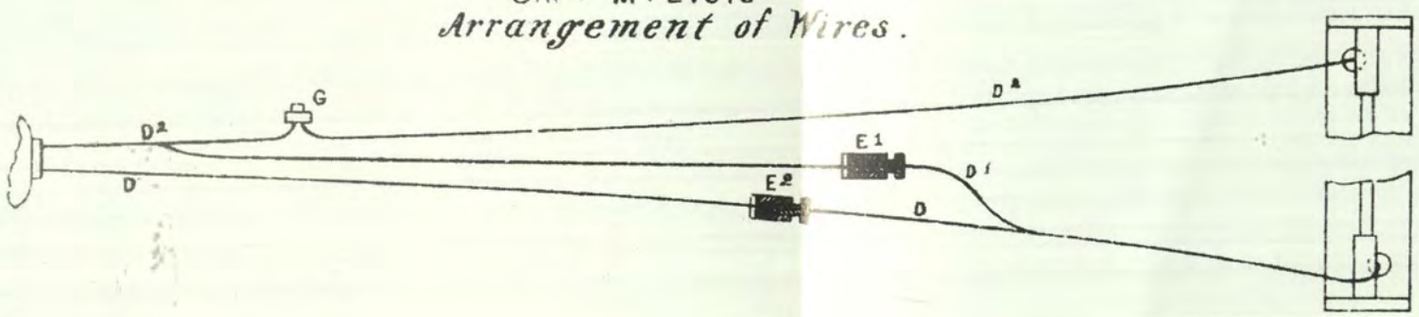


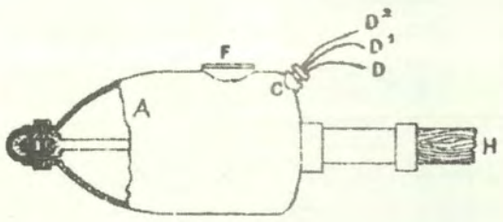
Partes del Torpedo de botalón argentino con cable Mc Evoy.
(*Manual para los condestables y los cabos torpedistas de la Armada Argentina*, figuras N° 116 y 117).

TORPEDO REFERENCES.

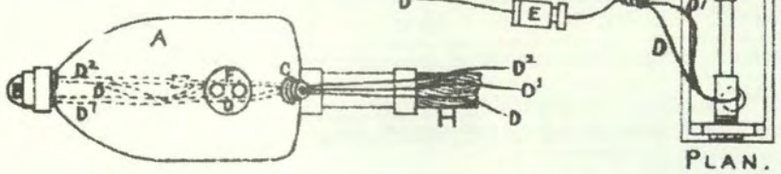
A. *Torpedo case.*
B. *Circuit closer.*
C. *Stuffing box.*
D D' D² *Electric wires.*
E. *Hand circuit closer.*
F. *Filling hole.*
G. *Fuze.*
H. *Spar or pole.*

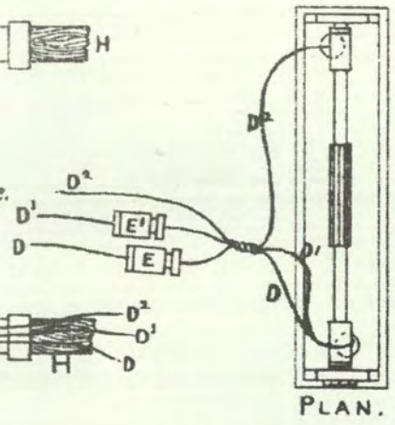
CAPT Mc EVOY'S
Arrangement of Wires.





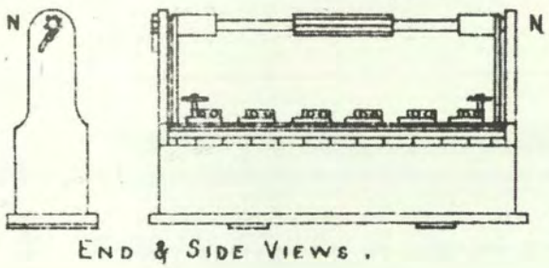
RAMMING TORPEDO
Containing 55 lbs. Dynamite.



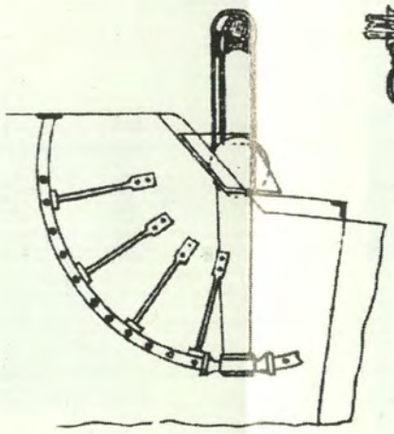


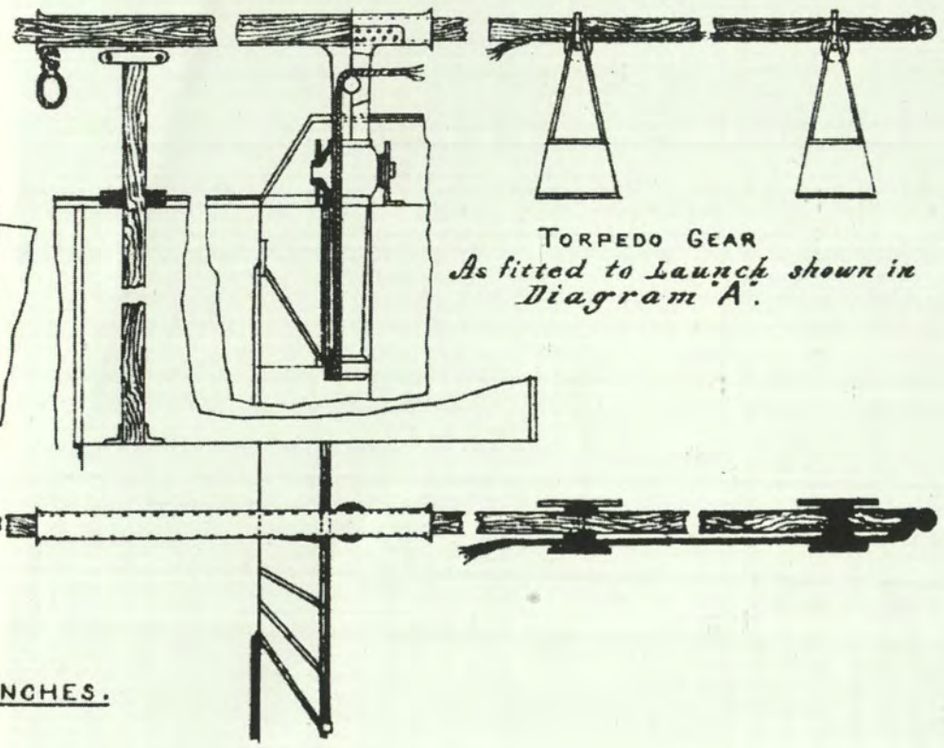
PLAN.

FIRING BATTERY.



END & SIDE VIEWS.





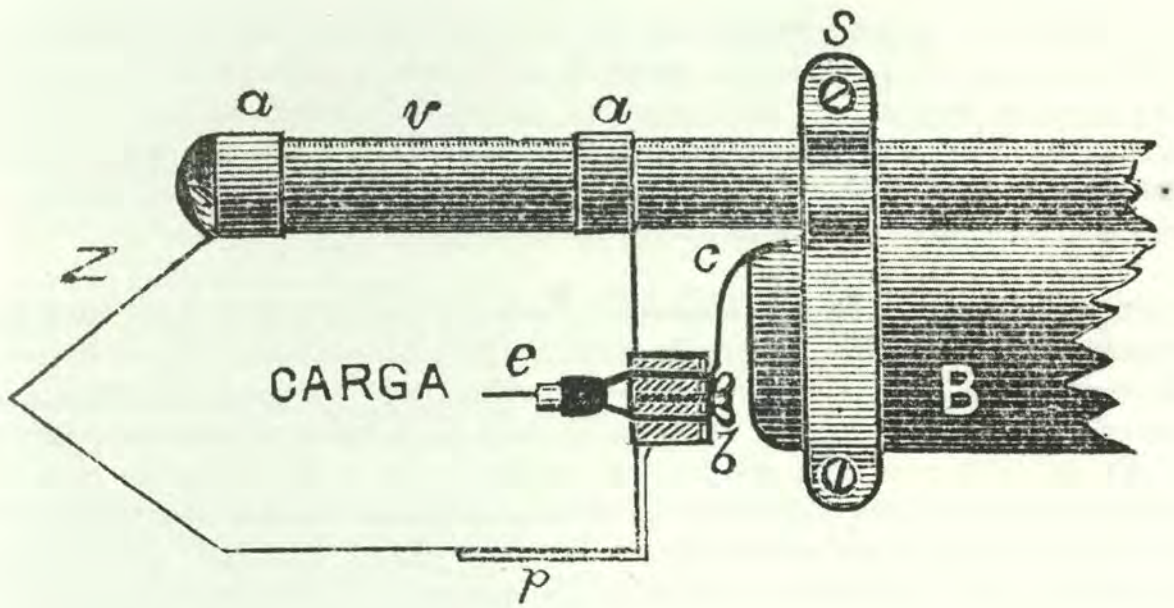
TORPEDO GEAR
As fitted to Launch shown in Diagram 'A'.

ATTACHMENTS
FOR
THORNYCROFT'S TORPEDO LAUNCHES.

Torpedo de botalón Mc Evoy para torpedera Thornycroft de la marina austríaca y sus accesorios.
(*The War-Ships and Navies of the World,* 1880).

Hacia 1884 los argentinos tenían un torpedo de botalón pequeño, hechos en la Estación Naval del Río Luján; pero estaban casi en desuso ese año aunque se seguían manteniendo en los inventarios. El torpedo era de fabricación sencilla, básicamente un recipiente de cuerpo cilíndrico con la parte delantera cónica que contenía alrededor de 15 kilos de pólvora de algodón. Funcionaba por voluntad propia usando un cable eléctrico o bien por impacto. Como este torpedo usaba un cable eléctrico fabricado por el capitán Mc Evoy para hacer explotar la carga, cabe la posibilidad que en el Perú se haya hecho algo parecido, en cuyo caso no sería extraño que se le haya puesto el nombre *torpedo de botalón sistema Mc Evoy*. Una descripción de este torpedo y la forma como se usaba en la Armada Argentina se puede leer en el Anexo N° 4.

Un sistema similar al de los argentinos debió usar el coronel Harris para fabricar su torpedo eléctrico de botalón, el mismo que el comandante Nicolás Portal describió como: *"...un cono de fierro en plancha delgada, cargado con dinamita, al que se le comunica el fuego por una batería eléctrica..."* [517], con una capacidad de 27 libras de dinamita.



Torpedo de botalón argentino con cable Mc Evoy.
(*Manual para los condestables y los cabos torpedistas de la Armada Argentina*, figura N° 123 , p. 193).

Otro invento del capitán Mc Evoy fue el torpedo automóvil adaptado a un botalón. Este torpedo automóvil tenía un alcance de 100 metros y permitía a la lancha torpedera que lo transportaba acercarse a su blanco sin necesidad de tocar su banda. Un torpedo de este tipo hundió la fragata china *Yanou* de 3,400 toneladas en 1884 durante la guerra que sostuvo ese país contra Francia. Dudamos que este torpedo haya llegado al Perú pues su revolucionario sistema de funcionamiento hubiese sido notado por los marinos peruanos y no encontramos referencia alguna en nuestros archivos de este tipo de armamento.

517.- Ibídem.

Pasemos a ver algunos torpedos defensivos hechos en el Perú. Sabemos que en Iquique y Arica se hicieron varios de estos torpedos en mayo de 1879, pero a falta de documentación que nos de mayores detalles, no podemos intentar reconstruir una descripción de ellos. Otros intentos se desarrollaron en el Callao, como el caso del teniente segundo Eulogio Saldías, quien a principios de julio propuso el ensayo de un torpedo de su invención y pidió se le den facilidades para construirlo en la Escuela de Artes y Oficios o en la Factoría Naval de Bellavista, opinando al respecto el Comandante General que resultaba apropiado proseguir con su fabricación *"...por ser demasiado sencillo el torpedo que se propone construir, y por consiguiente de poco costo..."* [518].

También está el caso de Washington M. Jacobs, (quien en abril había propuesto construir redes contra torpedos para los monitores), al que encontramos en junio de 1879 tratando de realizar experimentos con torpedos de su fabricación, motivo por el cual el Ministro de Guerra, a través del ingeniero Habich, pidió al ingeniero Eulogio Delgado que opine cuanta pólvora debía dársele, contestando Delgado que de 50 a 100 libras era una cantidad suficiente[519].

Otros torpedos son los que Juan Shertzer, uno de los tripulantes de la lancha torpedera *Scott*, confesó a los chilenos que se habían construido en Iquique: 4 grandes para contener de 180 a 200 libras de dinamita y 2 más pequeños que podían contener de 80 a 90 libras de dinamita; también dijo que de Pisagua se habían llevado 4 torpedos a Pisagua y que allí se habían hecho 14 torpedos en barriles del porte de un *"...barril de carne salada..."* [520]. Lamentablemente no sabemos la forma de estos torpedos.

Por último, citaremos a los torpedos que a finales de noviembre de 1879 construyó el Comandante del *Atahualpa*, capitán de navío Gregorio Miro Quesada. El 24 de ese mes dicho comandante pidió se le proporcione la lancha *Urcos* o alguna otra embarcación a vapor para hacer las pruebas con sus torpedos fuera de la bahía, así como se nombre una comisión de jefes para que presencien la prueba y eleven un informe al respecto [521]. Suponemos que la prueba salió bien y en virtud a que estos torpedos eran de bajo costo a mediados de diciembre el Comandante General de la Marina recomendó que los usen los transportes *"...para casos de persecución por el enemigo..."* [522]. No tenemos noticia de que se hayan construido.

También hemos mencionado en varias oportunidades la existencia de torpedos hechos por el ingeniero Eulogio Delgado, al respecto diremos que fueron construidos por orden directa del Ministro de Guerra y Marina[523], pero no se armaron en la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra que estaba a cargo del capitán de navío Palacios. Creemos que los torpedos de Delgado se mandaron hacer al principio de la guerra pues ya el 5 de julio se había dispuesto el embarque en el *Chalaco* de 14 *torpedos peruanos* hechos por Delgado con las respectivas

518.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 4. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 8 de julio de 1879.
519.- A. H. de M. (Guerra con Chile - 1879). Oficio del Ingeniero Habich a Eulogio Delgado.
520.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, pp. 28-29.
521.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1971, p. 748. Oficio del 24 de noviembre de 1879.
522.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.289. Oficio al Director de Marina del 16 de diciembre de 1879.
523.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de Marina al Director de Marina del 18 de octubre de 1879.

instrucciones para su carga, arreglo y fondeo para ser remitidos al puerto de Arica[524]. Estos torpedos viajaron el 16 de julio junto a la lancha torpedera *Harris,* pero parece que las instrucciones se perdieron en Arica, pues el 30 de julio Prado escribió a la Puerta diciéndole:

> *"...a última hora, cuando en medio de mis múltiples atenciones me ocupaba de aprovechar de los torpedos fijos que usted ha remitido, resulta que no ha venido quien los conozca, ni sepa manejar, ni instrucción alguna que pueda enseñar su uso y modo de colocarlos..."* [525].

El ingeniero Delgado debió viajar a Arica poco después por este motivo, pero su viaje no tuvo resultados satisfactorios. En una carta escrita al general Mendiburu el 19 de agosto, Prado se refirió a él en los siguientes términos:

> *"... El viaje del ingeniero D. Eulogio Delgado fue completamente infructuoso, porque no hizo nada, ni quiso siquiera ir a Pisagua a examinar los torpedos que ha construido. A propósito de estos torpedos, veo que son del todo inútiles, porque les faltan muchas cosas para que estén en aptitud de prestar útiles servicios, entre estas los "PISTONES" que Delgado dejo haber dejado en el "Huáscar" encerrados en un cajón. Se ha buscado con la mayor prolijidad en ese buque, en el "Manco Cápac", en el "Oroya", etc., y en ninguno se les encuentra, manifestando todos que no han recibido cosa alguna. Menester es que se averigüe en el Callao en la Comandancia general, adonde han ido a parar, pues acaso se les encuentre en el "Chalaco", o en alguna otra parte. Esto es urgente e indispensable como usted comprende perfectamente..."* [526].

No sabemos como se solucionó el problema de los torpedos fijos de Delgado que quedaron en el sur, lo cierto es que Delgado debió llegar poco antes del 21 de agosto al Callao, pues con esa fecha se dirigió a Mendiburu informándole los problemas que tenía con el embarque de sus torpedos que debían ir a Arica:

> *"...al querer entregar los torpedos a la Comandancia General de Marina, el general Haza a contestado al comisionado señor Viñas, que no tenía orden del Ministerio para recogerlos ni para embarcarlos, y como pudiera ser que se quedasen, por el interés que tengo de que vayan cuanto antes, me tomé la libertad de molestar a usted señor general para que si lo tiene a bien, ordene por telégrafo o de otro modo que recojan y embarquen ocho* [torpedos] *que se hallan listos..."* [527].

Por suerte los problemas se superaron y los ocho torpedos fueron embarcados en el *Chalaco* poco después. Este buque zarpó con rumbo a Arica el 23 de agosto llevando, como hemos indicado en otra oportunidad, dos torpedos Lay así como los 8 torpedos de Delgado. La relación oficial de artículos embarcados fue la siguiente:

1) *8 torpedos peruanos*
2) *1 atado con 3 piezas de fierro de repuesto para los barriles.*

524.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.1. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 1° de julio de 1879.
525.- Denegri, Op. Cit., p. 299. Carta del 30 de julio de 1879.
526.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 19 de agosto de 1879.
527.- A.I.R.A. Carta de Eulogio Delgado al general Mendiburu del 21 de agosto de 1879.

3) *10 estopines para torpedos fijos.*
4) *8 agujetillas de fierro.*
5) *8 balas esféricas de fierro para los torpedos.*
6) *40 estopines para torpedos peruanos* [528].



Ingeniero del Estado Eulogio Delgado.
(B. N. P. - Archivo Courret).

A pesar del resultado negativo del viaje de Delgado, el Presidente lo consideró capaz de encargarse de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra a principios de octubre, aunque no logró tomar el cargo por estar en esos momentos muy enfermo. Delgado confirmó su enfermedad en una carta dirigida a Mendiburu el 6 de octubre:

528.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.87. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 23 de agosto de 1879.

"...debido al fuerte constipado que todos estos últimos días he estado desafiando, ayer he arrojado sangre, lo que me obliga ausentarme de la capital..." [529].

Delgado dejó una escueta manifestación escrita el 22 de octubre donde dio cuenta de algunos pormenores en la construcción de sus torpedos. Allí dijo que el Ministro de Guerra y Marina le entregó 2,000 soles como parte de pago para construir 40 torpedos fijos, pero que finalmente construyó 42 torpedos, de los que se mandaron 20 de ellos al sur, habiéndose mejorado unos cuantos de estos torpedos al forrárseles con un cilindro de zinc. La construcción de estos torpedos se llevó a cabo en el corralón del Muelle Dársena, pero cuando se acabaron los fondos en el mes de agosto se dejaron los trabajos y la empresa del Muelle Dársena desbarató las instalaciones de Delgado. Más tarde este ingeniero se comunicó con el Comandante General pidiéndole apoyo; el jefe naval le aseguró que sus torpedos serían recogidos y guardados *"...en el corralón, depósito de los torpedos "Lay", que se halla junto a la torre de "La Merced"..."* [530].

No tenemos aún una idea clara de cómo fueron estos torpedos defensivos, pero es probable que sean parecidos a los que construyó Harris en la isla San Lorenzo por la misma época. Recordemos que al coronel Harris se le encomendó la construcción de 30 torpedos defensivos al inicio del conflicto y que el comandante Portal logró inspeccionarlos, diciendo que eran: *"...hechos de planchas de zinc de diferentes tamaños;* [Harris] *tiene además varios barriles de roble con zunchos de fierro en forma de conos truncados que pueden contener unos 100 y otros 150 libras de pólvora, pues son unos barriles que pueden contener 25 galones de agua..."* [531].

El 12 de diciembre de 1879 el general La Cotera[532], entonces nuevo Ministro de Guerra y Marina, ordenó al Comandante General que ponga a disposición del Prefecto de Lima *"...una batería eléctrica de las aplicadas al uso de la lancha Herreschoff, 200 metros de alambre y veinte cápsulas, cuyos artículos trajo de EE. UU. De Norte América el señor coronel don Enrique Lara..."* [533]. Al día siguiente el Comandante de la lancha *República*, Manuel M. Carrasco, entregó el material al ayudante del Prefecto, sargento mayor Ríos.

Este material fue pedido para que el coronel Josias Harris haga torpedos fijos eléctricos. En febrero de 1880 Harris probó sus torpedos, esta vez usando la *máquina eléctrica* y el alambre conductor de la lancha *República*. La prueba fue presenciada por Piérola y a raíz de ello se dispuso que *"...que permanezca el alambre en su poder para ofender al enemigo en caso necesario..."* [534]. A raíz de esta prueba podemos asumir que los torpedos fijos de Harris pudieron tener algún dispositivo eléctrico para accionarlos.

Cuando los chilenos ocuparon la isla San Lorenzo en diciembre de 1880 encontraron en la factoría del coronel Harris un torpedo que fue descrito de la siguiente manera:

529.- A.I.R.A. Carta de Eulogio Delgado al general Mendiburu del 6 de octubre de 1879.
530.- A. H. de M. Informe del Ingeniero Eulogio Delgado al Ministro de Guerra y Marina del 22 de octubre de 1879.
531.- Ibídem.
532.- El general Manuel de Mendiburu dejó el Ministerio de Guerra y Marina el 9 de octubre de 1879, el general La Cotera asumió el cargo desde el 16 de octubre de 1879.
533.- A. H. de M. (Sección Baterías - 1879). Oficio del Ministro de Guerra al Comandante General de la Marina del 12 de diciembre de 1879.
534.- A. H. De M. Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 6 de febrero de 1880.

"....barril construido con duelas [535], *debidamente ensunchado i afectando la forma tronco – cónica. La base mayor de 0.57 centímetros de diámetro i la menor de 0.30, teniendo de altura 0.68 centímetros.*

En su base mayor, en la tapa, firmes tres cáncamos, de los que pendían tres piolas de 0.46 centímetros de largo, formando los tres, en su unión, una gaza que puede servir para suspenderla. En el centro de esta misma base mayor, un agujero por el que pasa un gancho de fierro al que se une una piola exterior de 2 metros 10 centímetros de largo. Esta piola parece ser la rabiza de un percutor.

A un lado del barril, cerca de su base menor, tiene un agujero que parece servir para introducir la carga de dinamita, de la que está lleno, siendo cerrado con su correspondiente tapón. En el centro de la base menor hay un zoquete de madera clavado a la tapa de esta base que en su cabeza afecta la forma ojiva, como se ve en el diseño, que presenta en su parte superior una cavidad. Este mismo zoquete tiene un agujero diametral transversal.

La bala encontrada en la carpintería es atravesada en su centro por una barra de fierro poco más larga que el diámetro de la misma bala y formando en sus dos extremos cáncamos de sujeción, con los que, ayudados por una piola, puede ser ajustada perfectamente al dicho zoquete.

El barril que forma el torpedo ha sido pintado de plomo, menos en una de sus caras laterales, como si hubiera sido pintado estando tendido en tierra...." [536].

Por su parte, el contralmirante Galvarino Riveros elevó al Ministro de Guerra de Chile el parte del jefe de los buques bloqueadores que describía el torpedo como:

"..un cono truncado de 70 centímetros de alto por 50 centímetros de diámetro en su base, de madera i perfectamente ensunchado.

En su vértice tenía un sotrozo [537] *de madera agujereado para pasar por él un cabo de dos pulgadas, sin duda, para guarnir el que debía mantenerlo a pique.*

En su base, un pie de gallo de tres ramas, cada una de las cuales estaba hecha firme en el fondo, juntándose las tres para formar un ojo o gaza en que poder afirmar el flotador. En el centro de su base, un agujero por el cual pasa una piola o pieza, que al tirar de ella, debía de hacerla estallar; finalmente, el cono estaba lleno de dinamita, la cual ha sido introducida por un agujero, que se cierra por un tapón de madera, hecho especialmente...." [538].

Ya sean los torpedos de Harris o los del ingeniero Delgado, varios torpedos defensivos fueron colocados en el Callao. De ello nos enteramos cuando el 21 de enero de 1881 el

---

535.- Según el Diccionario de la Real Academia Española, edición 1992, *Duelas* son *"...cada una de las tablas que forman las paredes curvas de las pipas, cubas, barriles, etc..."*.

536.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 92.

537.- Según el *Diccionario de la Real Academia Española*, edición 1992, *sotrozo* en su acepción marinera, es un *"...pedazo de hierro hecho firme en las jarcias y en el cual se sujetan las jaretas..."*; y la definición relativa a artillería es *"...pernete o pasador de hierro, que atraviesa el pezón del eje para que no se salga la rueda de la cureña..."*.

538.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, pp. 90-91.

contralmirante Riveros informó a su gobierno de la destrucción de nuestra Escuadra y dio parte también de haberse descubierto una serie de torpedos sembrados en la bahía:

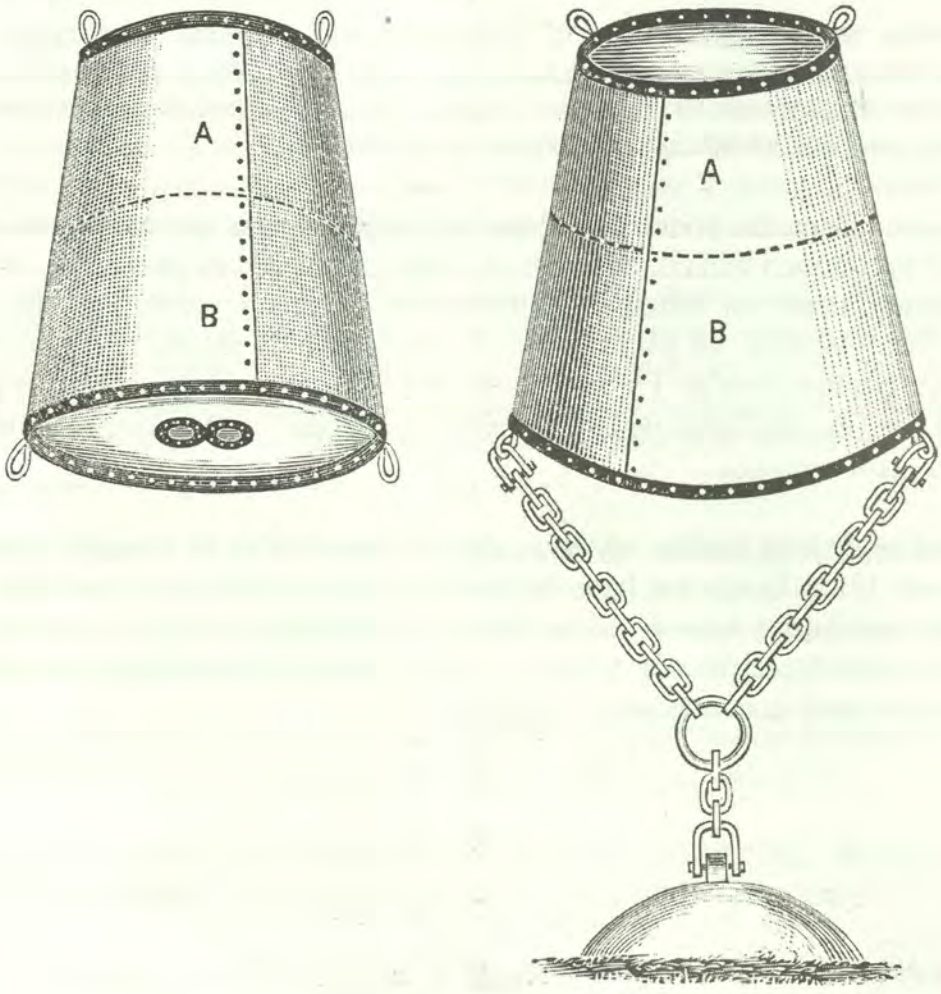
> *"...el enemigo tenía fondeados en la bahía una gran cantidad de torpedos, he conseguido levantar algunos y se han encontrado todos destruidos y es de suponer que los demás se encuentren en el mismo estado, pues el material con que fueron construidos, zinc, es el menos apropiado para el objeto...."* [539].

Por la información disponible podemos ver que los torpedos fijos construidos en el Perú en 1879 fueron del tipo tronco cónico, anclados al fondo por medio de proyectiles de artillería esféricos, pudiendo tener un sistema de percusión mecánica (como los del ingeniero Delgado) o incluso eléctrica, no sólo porque el coronel Harris practicó con un sistema de disparo eléctrico, también porque Prado tenía la idea que estos debían activarse por medio de electricidad para lo cual había pedido comprar en Europa *"...alambres aislados que nos serán muy útiles para torpedos..."* [540].

En las siguientes páginas se pueden observar algunos torpedos de la Armada Argentina que estaban en uso en 1884, lo que los hace bastante próximos al tiempo de nuestro conflicto con Chile y dan una buena idea de cómo eran los torpedos fijos en esa época. También presentamos la reconstrucción del torpedo fijo de Harris desarrollado en base a las descripciones de la época que ya hemos transcrito.

539.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, p. 478.
540.- Denegri, Op. Cit., p. 234. Carta del 4 de junio de 1879.

Torpedos tronco cónicos flotantes:



Torpedo defensivo argentino (choque torpedo) tipo barril con ancla de campana.
(*Manual para los condestables y los cabos torpedistas de la Armada Argentina*, figuras N° 89 y 90, pp. 152-153).

*"...**Torpedos tronco cónicos flotantes:** Estos torpedos tienen la forma de un tronco de cono, siendo sus dimensiones arregladas a las profundidades en que se fondean.*

Los usados en la República Argentina tienen las dimensiones siguientes, siendo idénticos en la forma:

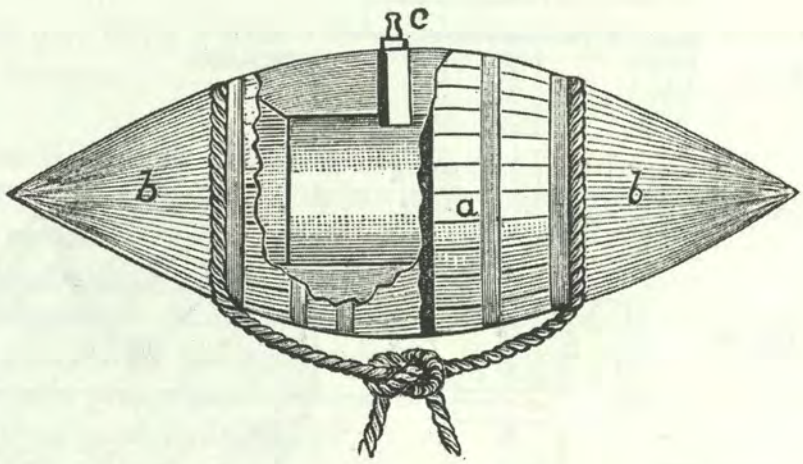
Los mayores:		*Los menores:*	
Diámetro menor (superior)	*0 m 73*	*Diámetro menor (superior)*	*0 m 55*
Diámetro mayor (inferior)	*0 m 93*	*Diámetro mayor (inferior)*	*0 m 68*
Altura	*0 m 71*	*Altura*	*0 m 45*
Peso total	*350 k*	*Peso total*	*230 k*
Peso de la carga	*257 k*	*Peso de la carga*	*156 k*

*Estas envueltas se componen de dos compartimentos; el primero **A**, es el destinado a contener el aire para la flotabilidad y el segundo **B**, se destina a la carga. La carga se efectúa por la parte inferior, donde se halla también la abertura para colocar el tubo de inflamación, el cual es idéntico al de los torpedos de fondo....*" [541].

"...***Torpedo de barril**:*

*Este sistema de torpedos se reduce a un barril de madera **a** reforzado por medio de zunchos de fierro, en los extremos del cual van colocados dos conos de pino **bb**, para que ofrezca menos resistencia a la corriente y flote mejor. El tonel va embreado interior y exteriormente para hacerlo impermeable.*

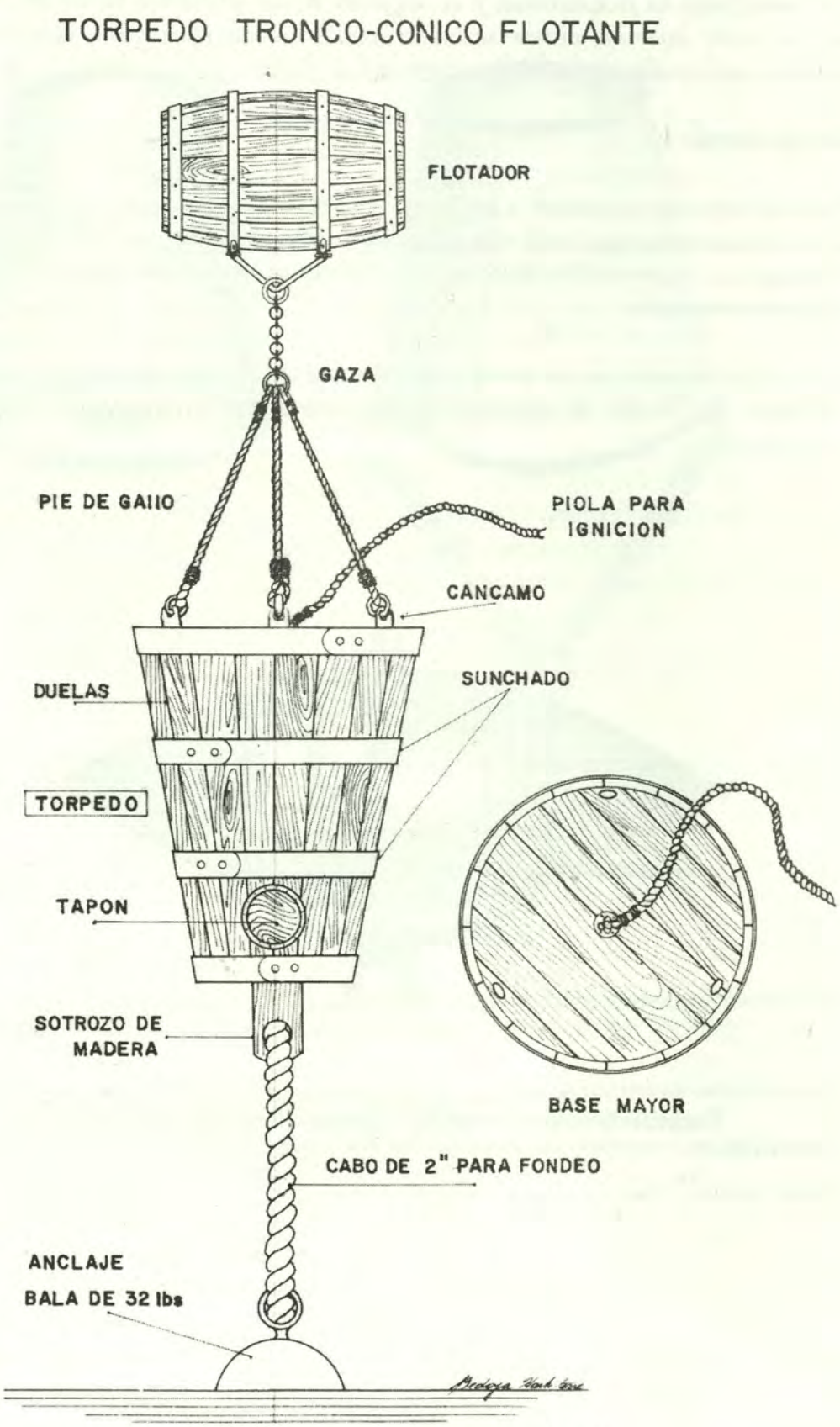
La carga de estos torpedos se compone generalmente de 50 kilos de pólvora común, la cual se hace detonar por medio de espoletas de percusión. Los confederados emplearon este torpedo con profusión.." [542].



Torpedo defensivo argentino (choque torpedo) tipo barril.
(*Manual para los condestables y los cabos torpedistas de la Armada Argentina*, lámina N° 74, pp. 114-115).

541.- Santiago Albarracín y Julio Hictce, Op. Cit., pp. 111-112.
542.- Ibídem.

Reconstrucción de torpedo fijo peruano



Torpedo fijo (tronco - cónico) de Harris.
(Reconstrucción: José Antonio Bedoya Harth-Terré).

Con respecto a los ya conocidos torpedos Lay, en el inventario del 23 de octubre se mencionó que existían 3 de ellos en la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra. Diez días atrás, el 10 de octubre, el Comandante General de la Marina, probablemente consciente de que se podían presentar sorpresivamente los buques chilenos en el Callao, pidió al Ministro de Marina que se carguen los tres torpedos Lay que tenía Palacios con los *mixtos* (gas) así como su autorización para embarcar uno de ellos a bordo del monitor *Atahualpa* y los otros dos quedaban a disposición del gobierno[543]. El 15 de octubre el contralmirante de la Haza recibió la autorización del general La Cotera, para que en el acto se carguen los tres torpedos y uno se embarque en el *Atahualpa*.

Pero los torpedos Lay no se cargaron de inmediato, probablemente por falta de medios y personal capacitado, ello justificaría que el 21 de octubre el comandante Palacios celebre en nombre del Comandante General un contrato con el *Segundo Experto* Carlos Aller para trabajar con los torpedos Lay[544] y que recién el 23 se eleve un pedido de artículos necesarios para cargar un torpedo. Por medio de este contrato, el experto Aller se obligó a prestar sus servicios por cuatro meses como *"...segundo experto en la Sección de Torpedos Lay que se encuentran en el puerto del Callao..."* [545]. Además este experto se comprometía a pasar a los puertos que el gobierno decida para dar servicio a los torpedos. Por su parte el gobierno comprometió en pagar a Aller un sueldo de 150 soles mensuales.

Pero era muy tarde para llevar a Aller a los puertos del sur. El 2 de noviembre Pisagua fue capturada por los chilenos.

Era lógico que tras la caída de Pisagua el puerto de Iquique era el próximo lugar que los chilenos atacarían y Prado ordenó el 5 de noviembre al coronel Belisario Suárez *"...resistir hasta donde se pueda..."* [546], pero también contempló la posibilidad de una retirada organizada. Incluso se llegó a enviar al Ingeniero Augusto Elmore en compañía de un mecánico de apellido Miller, *"...con el objeto de encargarse del manejo del torpedo que hai* [sic] *allí; el joven La Puente puede asociarse a dichos individuos y proceder de acuerdo con ellos. El mecánico Miller gana cinco soles diarios, en plata..."* [547]. Este torpedo debió ser sin duda el Lay que quedaba en Iquique.

Con acierto los chilenos calcularon que los torpedos serían usados por los peruanos tras la captura del *Huáscar* y el 18 de noviembre el gobierno de Santiago se preocupó en ordenar a sus marinos que tomen las precauciones del caso:

> *"...en esta segunda faz de la campaña marítima, cuando las fuerzas navales enemigas se hallan reducidas casi a la impotencia, no es probable que nuestras naves sean atacadas por las del Perú en leal combate, y quizá la única agresión que podamos esperar sería la aplicación de torpedos en los puertos....no dudo que VS mantendrá en la Escuadra toda la vigilancia posible para evitar o repeler semejante medio de agresión, no obstante las eficaces precauciones que a ese respecto pudieran adoptarse,*

543.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.179. Oficio al Ministro de Marina de fecha 13 de octubre de 1879.
544.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.201. Oficio al Ministro de Marina de fecha 24 de octubre de 1879.
545.- A. H. de M. Contrato entre el capitán de navío Manuel Palacios y el Segundo Experto don Carlos Aller de fecha 21 de octubre de 1879.
546.- A. R. R. S., carta del Presidente Prado al coronel Suárez del 5 de noviembre de 1879.
547.- Ibídem.

he creído necesario indicar a VS otro arbitrio que pueda asimismo contribuir al fin indicado. El consiste en intimar desde luego el bombardeo de todo puerto enemigo en que se ataque o se intente atacar a algún buque de la Escuadra por medio de torpedos...El género especialísimo de ataque por torpedos y sus desastrosos y crueles efectos, autorizan sobradamente el medio de represalia, que VS queda facultado a emplear... " [548].

El 23 de noviembre Iquique debió ser abandonada por el Ejército y el puerto fue ocupado inmediatamente por el enemigo, encontrándose en el cerro Colorado, que está al norte de la ciudad, un torpedo Lay *"...en vísperas de concluirse de armar, teniendo su depósito lleno con una gran cantidad de dinamita..."* [549]. Vicuña Mackenna dijo que en Iquique se encontraron dos torpedos Lay y que uno de ellos se mostró en la Exposición de Santiago[550].

Los tres torpedos Lay que estaban en el Callao estuvieron listos el 26 de noviembre de 1879. Pero su destino ya no era el Sur sino el Callao, se dispuso que dos de ellos pasen al monitor *Atahualpa* y uno a la corbeta *Unión*, recomendándose que el personal de la corbeta se instruya con ayuda de sus compañeros del *Atahualpa*. Sin embargo dudamos que se hayan embarcado el torpedo de la *Unión* pues en el diario de este buque no está consignado su embarque. Un último documento de 1879 relacionado con los torpedos Lay está fechado el 19 de diciembre, se trata de un oficio del Comandante General dirigido al Director de Marina pidiendo 200 libras de dinamita para ellos.

¿Cuál era la intención de tener dos torpedos Lay en el *Atahualpa* y uno en la *Unión*?. Ahora los torpedos tenían función defensiva, se les ponía para defender los buques fondeados en el Callao.

El historiador chileno Gonzalo Bulnes señaló que en el viaje que hizo la corbeta *Unión* al puerto de Mollendo en diciembre de 1879 dejó dos torpedos para la guarnición de Arica[551]. No conocemos la fuente que usó Bulnes para afirmar que la *Unión* dejó torpedos para Arica, tampoco se confirma en los documentos de embarque la presencia de esos torpedos, ni en el Diario de Bitácora de la Corbeta *Unión*, donde se anotó con detalle los pertrechos embarcados, lo que nos da pie para desmentir la versión de Bulnes.

Al terminar el año 1879 de los 10 torpedos Lay que había comprado el Perú dos habían caído en poder de los chilenos en Iquique de acuerdo a lo que escribió Vicuña Mackenna. Posiblemente el torpedo que fue destinado a Pisagua corrió la misma suerte, hecho que el comandante Bradford aseguró que sucedió [552].

Sobre los expertos en torpedos Lay, Haight y Chester, no encontramos nada entre noviembre y diciembre de 1879. Sólo hay una referencia al torpedista Hardy a fines de

---

548.- Ahumada, Op. Cit., T.5, p. 37. Oficio de Domingo Santa María al Comandante en Jefe de la Escuadra, contralmirante Galvarino Riveros.

549.- *Boletín de la Guerra*, T. 1, p. 477. Corresponde al 9 de diciembre de 1879.

550.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tarapacá*, T.2, p. 110.

551.- Bulnes, Op. Cit., T.2, p. 39. La corbeta *Unión* llegó a Mollendo el 20 de diciembre y desembarcó los pertrechos militares que llevaba sin que los buques chilenos aparezcan. Cuando la *Unión* había terminado la descarga y se retiraba tranquilamente al Callao, llegó la cañonera *O'Higgins* que nada pudo hacer.

552.- Bradford, *Notes on Movable Torpedoes*, pp. 136-137.

noviembre de 1879. Como se recordará, el 24 de octubre Prado decidió que todos los torpedistas no debían estar en Arica, hizo viajar del Sur a Lima a Snyder y a Haight, quedándose sólo con Hardy en Arica [553]. Un mes más tarde, el 27 de noviembre, el Ministro de Guerra y Marina informó al Ministro de Hacienda que se había dictado una Resolución Suprema aprobando un contrato celebrado con el experto *Marcos A. Hardy* [554] por 30 días útiles, por lo que estimamos que este experto permaneció en el Perú hasta finalizar el año 1879.

553.- Denegri, Op. Cit., pp. 363. Carta del 24 de octubre de 1879.
554.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 150. Oficio al Comandante General de Marina del 27 de noviembre de 1879.

d) La pérdida de la lancha torpedera *Alay*.

Como se recordará, a fines de febrero de 1879 se le encargó al segundo Vicepresidente, José Francisco Canevaro, la compra de uno o dos blindados y 12 torpedos *Whitteadg* en Europa[555]. El capitán de navío Ruperto Alzamora y el Sr. Canevaro actuaron juntos con el fin de adquirir armamento en Inglaterra, así es como en mayo lograron adquirir torpedos Harvey y traer al Perú al propio fabricante.

Entre los papeles de la Legación Peruana en la Gran Bretaña de 1879 que se encuentran en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores, hay un conjunto de propuestas elevadas a fines de mayo a nuestro representante diplomático por el vendedor de armas británico Edwin H. Newby donde, además de ofrecernos rifles y munición, se incluyó una lancha torpedera de casco acero de 71 pies de eslora, 8 pies 3 pulgadas de manga, con un calado de 5 pies y capaz de alcanzar 20 nudos de velocidad. Newby dijo que por una de estas lanchas el Almirantazgo Británico convino en pagar 3,500 libras esterlinas[556].

No nos consta que tipo de torpedera ofreció Newby ni en que quedó su ofrecimiento. Pero el comandante Alzamora y los señores Canevaro sí lograron conseguir una torpedera en Inglaterra. La primera noticia de una embarcación de este tipo comprada en Inglaterra proviene de una carta del Ministro de Relaciones Exteriores dirigida al Ministro de Guerra y Marina fechada el 4 de agosto donde le informaba que el Cónsul del Perú en Liverpool había impedido la salida de una lancha torpedera para Chile y que:

> *"El vapor-torpedo destinado al servicio del Perú ha salido de Sheermess con conocimiento de la autoridad local, como buque de recreo perteneciente a un particular, y seguirá su destino próximamente con la derrota y las precauciones convenientes..."* [557].

Esta noticia la conoció rápidamente en Arica el Presidente Prado, pues encontramos que en su carta al general La Puerta del 10 de agosto escribió lo siguiente:

> *"...El "Huáscar" puede buscar al "Blanco"* [Encalada], *el cual no rehusará el combate, y cuando estén empeñados en él se lanzarán los torpedos contra el blindado con éxito seguro. Para realizar este magnifico proyecto, sólo falta que inmediatamente me mande usted las dos lanchas torpedos que ya habrán llegado de Panamá,* ***la una mandada por Canevaro de Europa*** *y la otra que Grace ha hecho venir de Estados Unidos..."* [558].

El 5 de setiembre la compañía Canevaro informó al Ministro de Guerra y Marina que se habían embarcado para el Perú una serie de materiales de guerra y que en Panamá se encontraban:

555.- Luna, Op. Cit., p. 48.

556.- A. M. RR.EE. (Legación peruana en Inglaterra - 1879). Cartas de Edwin H. Newby a don Carlos Pividal, Ministro del Perú en Gran Bretaña, del 24, 26 y 29 de mayo de 1879.

557.- Ahumada, Op. Cit, V. 4, p. 39. Carta del Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro de Guerra y Marina del 4 de agosto de 1879. La localidad exacta es *Sheerness* y no *Sheermess*.

558.- Denegri, Op. Cit., pp. 311-312. Carta del 10 de agosto de 1879.

"...balas de acero para el "Huáscar", botalones para lanchas porta torpedos y una de estas lanchas que ha logrado enviarse desde Inglaterra vía Estados Unidos..." [559].

El Cónsul del Perú en Panamá estaba perfectamente enterado de la próxima llegada de una torpedera remitida por Canevaro, incluso llegó a informar el 10 de setiembre al Ministro de Relaciones Exteriores lo siguiente:

"...Además del armamento que tenemos en el ferrocarril de este puerto y del cual he dado razón a VS, hay que agregar los 4,500 rifles del contrato del señor Lama, que han llegado hoy a Colón; otro torpedo Herreshoff (completamente armado y de 70 pies de largo, que nos dará un trabajo inmenso para su traslación a Panamá y embarque) remitido por el señor Canevaro vía de Nueva York, y que también hoy debe llegar..." [560].

No debe confundirse esta torpedera comprada por Canevaro con una torpedera Herreshoff, como efectivamente confundió nuestro Cónsul en Panamá; se trató de una torpedera diferente, más grande que las Herreshoff recientemente adquiridas que alcanzaban sólo los 44 pies de largo.

En la misma carta el Cónsul del Perú en Panamá reveló haberse comunicado con Canevaro, quien le manifestó que en caso de no poderse embarcar la lancha en un transporte, podía ser llevada hasta el Callao por un oficial de la Marina. Por su parte, nuestro Cónsul dijo que de no llegar a tiempo un oficial a Panamá, podía contratar un marino extranjero que conduzca el *yatch-torpedo* y se ofreció voluntariamente a acompañarlo para vigilarlo adecuadamente y evitar una traición[561].

Pocos días más tarde, alrededor del 13 de setiembre, llegó de Inglaterra a Nueva York la torpedera comprada por Canevaro. La noticia del arribo de esta embarcación no pasó desapercibida y fue comentada por la prensa local especializada. Según nuestro agente diplomático en Estados Unidos el semanario neoyorquino *Nautical Gazzete* reportó lo siguiente:

"...una embarcación, que se pretendía era yacht de vapor, había llegado a este puerto con destino para el Pacífico, donde probablemente se emplearía como bote de torpedo. Se construyó en el año 1878 en Chester, Inglaterra, por C. F. Desvignes, es de acero, 78 pies de largo, 12 de ancho y 5 ½ pies de profundidad y movido por una máquina muy poderosa cuyas dimensiones no pudimos conseguir. Tiene un hélice de 4 pies de diámetro y cala como 4 pies. Su modelo indica mucho andar. Nada se ve encima de la cubierta sino la chimenea y una casa pequeña sobre la máquina. Es evidente que se destina para un bote de torpedo y hay mucho misterio en cuanto a su destino. Salió hoy...." [562].

A raíz de esta noticia, nuestro representante diplomático en los Estados Unidos, señor José Carlos Tracy, creyó que esta lancha era para Chile pues nadie le había notificado que se

559.- A.C.E.H.M. Carta de la empresa Canevaro al Ministro de Guerra y Marina del 5 de setiembre de 1879.
560.- Ahumada, Op. Cit, V. 3, p. 37.
561.- Ibídem.
562.- A. M. RR.EE. (Legación peruana en Estados Unidos - 1879). Oficio al Ministro de Relaciones Exteriores del 19 de setiembre de 1879.

había comprado esa embarcación para el Perú. Inmediatamente Tracy se dedicó a investigar el asunto y averiguó que:

> *"...en el vapor "Alvo", que había zarpado esa mañana, se habían embarcado dos botes y que habían tratado de mandar un tercero pero que por su tamaño no habían podido recibirlo a bordo y que este último debía embarcarse en el "Ailsa" que saldrá el 27 del que cursa..."* [563].

Preocupado por la situación, Tracy envió un telegrama a nuestro representante en Inglaterra, señor Carlos Pividal, con el siguiente tenor:

> *"..are torpedo launches reported from Chester England shipped hence on aspin wale steamer intended for Peru. Inmidiate answer. Important. Tracy..."* [564].

La respuesta de Inglaterra demoró dos días, tiempo en el que Tracy pensó que los chilenos habían escogido una nueva ruta para enviar su material de guerra, persuadidos que no nos percataríamos de ello. La incógnita terminó el 16 de setiembre a las 16:00, hora en la que Tracy recibió un telegrama de Pividal donde se lee: *"...Las lanchas son nuestras ayude en su embarque..."* [565].

Enfurecido, con justa razón, Tracy escribió al Ministro de Relaciones Exteriores comunicándole lo sucedido e increpando el extraño comportamiento de nuestro representante en Londres:

> *"...Usted puede comprender la satisfacción que experimenté al recibir este mensaje, y a la vez el peligro que hemos corrido de haber hecho detener nuestros propios botes, porque nuestros agentes en Europa no me comunicaron lo que estaban embarcando por la vía de New York.*
>
> *No puedo creer que hayan dejado de avisar al Cónsul General en Panamá, pero para lo que pueda convenir le he escrito hoy sobre el asunto.."* [566].

Es evidente que el Ministro de Relaciones Exteriores, señor Manuel Irigoyen, llamó la atención a nuestro representante en Londres advirtiéndole que comunique a Lima cada vez que haga un embarque de armas [567]. Pero esta complicada situación no había sido producida por Carlos Pividal, nuestro representante en Londres, quien luego escribió haciendo su descargo:

> *"...la remisión de elementos de guerra se ha encomendado en Europa no a esta Legación, que no ha recibido orden o encargo alguno a ese respecto, sino a otros*

563.- Ibídem.

564.- A. M. RR.EE. (Legación peruana en Inglaterra - 1879). Telegrama recibido el 14 de setiembre de 1879. Según Tracy el tenor del telegrama fue: *"...¿Lanchas de torpedo, que se dicen ser de Chester, Inglaterra, embarcadas aquí en vapor para Colón son para el Perú? Contestación inmediata es importante..."* (A. M. RR.EE. (Legación peruana en Estados Unidos - 1879). Oficio al Ministro de Relaciones Exteriores del 19 de setiembre de 1879).

565.- A. M. RR.EE. (Legación peruana en Estados Unidos - 1879). Oficio al Ministro de Relaciones Exteriores del 19 de setiembre de 1879.

566.- Ibídem.

567.- A. M. RR.EE. (Legación peruana en Inglaterra - 1879). Oficio del Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro Residente del Perú en la Gran Bretaña del 14 de octubre de 1879.

funcionarios especiales que desempeñan reservadamente esos encargos sin poner, por lo mismo, sus procedimientos en mi conocimiento. Corresponde pues a dichos encargados el tomar las medidas que sean más oportunas... " [568].

Resulta claro que el general Mendiburu también cometió un error, pues consta en su correspondencia privada la existencia de la carta del 5 de setiembre remitida por la empresa de Canevaro, donde se le anunció que la torpedera vendría por la vía de Estados Unidos y Panamá.

Aclarado el asunto, el 23 de setiembre de 1879 el Cónsul del Perú en Panamá informó al Ministro de Relaciones Exteriores que ese día zarpaba el transporte *Oroya* llevando pertrechos de guerra y que *"...sólo resta por llegar el yatch-torpedo y dos lanchas más que el señor don Francisco Canevaro ha enviado de Europa por la vía de Nueva York y que estarán aquí el 6 ó 7 del mes próximo..."* [569].

Poco después, el 1° de octubre, nuestro Cónsul en Panamá informó que se le había comunicado de Nueva York que el yatch-torpedo de Canevaro *"...zarpó de dicho puerto para Colón en el vapor "Aisla" el 27 de setiembre último, y que las otras dos lanchas torpedos salieron con igual destino el 13 del mismo mes. Estarán aquí el 6 del actual y el yatch el 18 o 19..."* [570].

Ante la proximidad de la llegada a Panamá de la lancha de Canevaro el Ministro de Guerra ordenó que se nombre una dotación para traerla al Perú. Los oficiales nombrados para traerla fueron el teniente primero graduado Manuel de la Barrera[571] y el alférez Arístides Vidal[572], junto a ellos viajó el 4° maquinista José F. López. El 2 de octubre el teniente de la Barrera recibió las órdenes del Ministro de Guerra referentes a la conducción de la *Alay* (nombre con que se bautizó a la torpedera) y al día siguiente, 3 de octubre, se embarcaron los oficiales en comisión a traer la lancha torpedera a bordo del vapor inglés *Colombia*. Previamente al teniente de la Barrera se le habían entregado útiles de navegación del Arsenal Naval, pero sólo quiso llevar un compás aduciendo que el resto de artículos no le servían [573].

568.- A. M. RR.EE. (Legación peruana en Inglaterra - 1879). Oficio de la Legación del Perú en Londres al Ministro de Relaciones Exteriores del 30 de noviembre de 1879.

569.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 39.

570.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 40. La veracidad del documento se comprueba con el oficio que elevó el Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro de Guerra y Marina el 9 de octubre: *"...con fecha 1 de octubre me dice el Cónsul General de la República en Panamá lo siguiente: (sobre llegada del Yatch Torpedo)..."*, (A. M. RR.EE., Libro Copiador N° T. 872, p. 308).

571.- Manuel Elidoro de la Barrera Toledo (Lima 1849 - ¿?). Hijo del coronel Lino de la Barrera Velarde, que era panameño de nacimiento. Su hermano mayor, el capitán de navío Lino de la Barrera Toledo (Lima 1835-Lima 1896), era un prestigioso marino y durante la Guerra con Chile ocupó importantes cargos en la Institución. Manuel de la Barrera ingresó al Colegio Militar en 1865, ascendió a guardiamarina en marzo de 1868 y al grado de alférez a fin de ese año. Antes de la guerra estuvo en la *Unión*, *Apurímac*, *Meteoro*, *Chalaco*, *Pilcomayo* e *Independencia*. En abril de 1879 pasó al transporte *Oroya*.

572.- Vidal había ingresado hacía poco tiempo al servicio, en el A.C.E.H.M.P se conserva un documento fechado en Arica el 30 de junio de 1879 del Secretario General del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina informándole al Ministro de Guerra y Marina que *"....con fecha de hoy Su Excelencia. el Supremo Director de la Guerra se ha servido expedir el decreto que sigue: "llámese al servicio activo al alférez de fragata don Arístidies Vidal, destinándosele como agregado a la dotación del vapor "Oroya"..."*.

573.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp.161-162. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 3 de octubre de 1879.

Ese mismo día Mendiburu escribió a Prado informándole sobre el nombramiento de la tripulación de la torpedera *Alay*; y anexándole las instrucciones entregadas a los oficiales nombrados en comisión para traerla:

> *"...anexo copia de lo que se ha dispuesto para traer de Panamá el hermoso yate venido de Europa y que no ha sido posible ponerlo a bordo de un buque. Al instante que esta embarcación de prodigioso andar llegue al Callao, la enviaremos a usted pegada a costa y en Islay recibirá el jefe que la lleve* [siguiendo] *las instrucciones de usted..."* [574].

Los pasajes del teniente de la Barrera y del alférez Vidal no pudieron ser costeados por el Estado por falta de fondos en la Caja Fiscal, por ello el Comandante General debió pedir prestado dinero a una empresa comercial, empeñando su palabra de honor. Un ejemplo de lo mal que marchaban las finanzas públicas y que dice mucho del jefe naval.

El 11 de octubre la dotación llegó a Panamá y de la Barrera presentó los papeles que lo acreditaban como comandante de la *Alay* al Cónsul del Perú y los agentes de la empresa Dellatorre & C°, estos últimos fueron los encargados de la operación de compra de la torpedera.

A continuación trataremos de reconstruir el viaje de nuestra torpedera basándonos principalmente en el informe que presentó el teniente de la Barrera sobre su accidentada comisión y que fue publicado en el segundo volumen de la colección documental de Pascual Ahumada en 1885. Según este parte el transporte *Aisla* llegó al puerto de Colón el 24 de octubre y el teniente de la Barrera, junto al alférez Vidal y el señor Dellatorre, cruzaron inmediatamente el Istmo para embarcarse en ese transporte y ver la torpedera que traía.

Cometiéndose una irresponsable infidencia, la noticia de la llegada de la lancha torpedera fue rápidamente comunicada por el periódico limeño *La Patria* (órgano oficioso del pierolismo) en su edición del 8 de noviembre de 1879; allí se dio cuenta que la lancha se desembarcó del *Aisla* el 26 en el puerto de Colón y fue trasladada a Panamá por tren. La noticia indicaba que:

> *"...El 26 del corriente desembarcaron del vapor "Aisla" en Colón una bonita lancha de vapor destinada, sin duda, al servicio de torpedos, y fue traída por el tren a esta ciudad. Mide 70 pies de largo y sólo 9 de manga. Se dice que puede desarrollar una velocidad de 20 millas náuticas por hora, creemos que es la mayor que se haya transportado intacta por el ferrocarril. Pesa más de 20 toneladas y en su conducción se emplearon dos carros. Es probable que navegue hasta el Callao, donde tal vez dará cuenta de alguno de los blindados chilenos.."* [575].

Después de inspeccionar la lancha en el puerto de Colón, los marinos peruanos quedaron decepcionados de su estado. El teniente de la Barrera informó al respecto lo siguiente:

> *"...además de carecer de toda clase de útiles, tanto de navegación como de maquinaria, estaba su maquinaria en tal estado de desaseo y abandono, que no hizo suponer que,*

574.- A.I.R.A. Carta del general Mendiburu al general Prado del 3 de octubre de 1879.
575.- Periódico *La Patria* del 8 de noviembre de 1879.

desde su prueba en Europa, sólo se ocuparon de remitirla a Colón, desentendiéndose por completo de la parte más importante, esto es de la conservación de su máquina.

Las consecuencias de este descuido no tardaron en sentirse. Efectivamente, trasladada la lancha a Panamá, aprovechando la primera marea de la noche del 27, se puso a flote, y acto continuo, después de haber embarcado el carbón necesario, se procedió a levantar vapor, y aunque el manómetro marcaba más de 80 libras de presión, fue imposible hacer funcionar la máquina, pues el óxido de fierro que se había formado en todas las piezas que no eran de cobre o bronce, había entorpecido por completo los pistones, cilindros, condensador, etc...." [576].

En tal estado de cosas, según el parte del teniente de la Barrera, la empresa Dellatorre & C° dispuso que la torpedera se remolque a la isla Flamenco para ser reparada en ese lugar, maniobra que llevó a cabo el alférez Vidal, llegando a la isla el 28 a las 03:20. Una vez en la isla, Vidal estaba esperando la llegada de los operarios que repararían la máquina, cuando se presentaron 25 hombres armados del gobierno del Estado de Panamá quienes prohibieron cualquier tipo de trabajo en la lancha. Esta versión se comprueba por un artículo de un periódico panameño transcrito por *La Patria* del 8 de noviembre, donde se daba cuenta de este hecho de la siguiente forma:

"...El ciudadano presidente del Estado dio órdenes verbales a las 9.30 de la noche del 27 último, al señor inspector de este puerto para detener la lancha torpedo peruana, de que hablamos en nuestro número de ayer. En tal virtud, el dicho inspector, señor José A. Bermúdez, acompañado del cabo del Resguardo, señor Eladio Briceño A. y de 20 individuos de la Guardia Colombiana, comandados por el capitán señor Elías Rodríguez se hicieron a la vela en persecución de dicho buque, y llenaron su cometido, puesto que lo capturaron en el fondeadero, en donde se hallaba atracada a una lancha del ferrocarril de Panamá.

El señor Arístides Vidal, bajo cuya custodia estaba el torpedo, manifestó a los señores Bermúdez y Briceño ser de propiedad particular; sin embargo, no hizo la menor resistencia a la intimación de su entrega, lo que se verificó en el acto, trayéndolo a remolque de la bahía del resguardo hasta el fondeadero en el puerto de "El Taller", en donde se encuentra a las órdenes del Poder Ejecutivo, y custodiado por algunos individuos de la fuerza nacional..." [577].

Al poco tiempo el problema fue superado y se lograron hacer algunos trabajos en las máquinas, pero las pruebas que se realizaron no fueron satisfactorias y desde el 30 de octubre la empresa Dellatorre y C° hizo las gestiones para hacer nuevas reparaciones y superar las trabas que el Estado de Panamá ponía a los trabajos. Cumpliendo con su misión, el Cónsul de Chile fue muy activo en oponerse a la conclusión de las obras en la *Alay*.

El 29 de noviembre se logró conseguir los papeles que autorizaban la salida de la torpedera de Panamá con destino a Manta y Guayaquil. Ese día se embarcaron los víveres y el carbón y a las 16:00 zarpó la torpedera hacia el Ecuador. Al estar tres millas fuera de Panamá, de la

576.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 276.
577.- Periódico *La Patria* del 8 de noviembre de 1879.

Barreda recibió oficialmente la lancha de manos del señor Jerardo Lewis, socio de la empresa Dellatorre & C°.

La navegación se hizo a una velocidad de 4 nudos aproximadamente hasta llegar a la isla Bona, donde se llegó a eso de las 21:00, momento en el que el maquinista López dio parte de que el condensador estaba obstruido y era necesario fondear. Una vez hechas las reparaciones de urgencia al condensador se siguió el viaje hasta la isla Taboga, ubicada a unos 18 kilómetros al Sur de la ciudad Panamá desde donde se despachó una lancha pidiendo un mecánico a la empresa Dellatorre & C°. Como no se recibía respuesta tras varias horas de espera, de la Barrera envió otra lancha con el maquinista López a Panamá para pedir ayuda.

Mientras López viajaba a Panamá, llegó a la isla Taboga un ingeniero contratado por la empresa Dellatorre & C° con el fin de garantizar el viaje de la lancha hasta el Callao. Después de practicar algunas reparaciones, la *Alay* regresó a la isla Flamenco para recibir agua de máquinas.

A las 22:00 del 1° de diciembre la *Alay* estaba nuevamente en son de mar, pero aún no regresaba el maquinista López de la comisión a la que fue enviado el día anterior, motivo por el cual de la Barrera decidió zarpar sin él. A la media noche del 1° de diciembre zarpó nuevamente la torpedera rumbo a Manta, donde se debía cancelar la fianza de 12,000 soles de plata depositada como garantía de que la *Alay* viajaba a puerto neutral.

La navegación entre Panamá y Ecuador fue muy accidentada pues los sorprendió un fuerte temporal que obligó al comandante de la torpedera a recalar en la caleta de Sua (norte del Ecuador) el 7 de diciembre a las 11:00. Como el carbón se había acabado, de la Barrera debió improvisar unos mástiles y colocarles como velas los ponchos y sábanas que llevaban. Al llegar a Sua se encontraron con otras naves que llegaron en similares circunstancias.

El 8 de diciembre de la Barrera continuó su viaje hacia Manta, pero en el trayecto faltó nuevamente combustible y se debió recalar en Cabo Pasado, allí se armó una balsa con cilindros para tomar tierra y traer leña; pero como el mar estaba picado, de la Barrera prefirió desembarcar personalmente junto a dos hombres. A pesar del esfuerzo, las condiciones del mar hicieron naufragar la balsa antes de llegar que llegue a tierra, por suerte los náufragos tocaron tierra a nado y, tras reconocer la zona, el teniente y sus hombres consiguieron unas hachas en uno de los dos únicos ranchos de la casi desértica localidad, logrando hacer alguna leña que embarcaron al día siguiente. Con este combustible nuestra lancha logró llegar a la Bahía de Caráquez, donde las autoridades obligaron a nuestros oficiales a salir de la torpedera y quedarse en el dormitorio del Jefe Político de la localidad. Luego de pasar la noche en ese lugar se les permitió conseguir los artículos que faltaban para continuar navegando. Cuando el 13 de diciembre el teniente de la Barrera trató de continuar su viaje, los dos maquinistas que tenía abordo se embarcaron en el vapor *Casma* y no le fue posible convencerlos para que regresen.

De la Barrera trató de que el Capitán del *Casma* le entregue a los maquinistas desertores, pero ni él ni las autoridades ecuatorianas lo apoyaron. En esa difícil situación se presentó el

señor Julio Cabello quien, por ser entendido en máquinas, se hizo cargo de ellas voluntariamente. El día 5 partió nuestra lancha con dirección a Manta, acompañado por 5 guardias armados.

La torpedera *Alay* arribó a Manta el domingo 14 de diciembre. El 15 de la Barrera trató de viajar a Guayaquil o a entrevistarse con el gobernador, lo que le fue negado por las autoridades. Finalmente logró convencer a los guardias para que lo dejen salir clandestinamente a Puerto Viejo donde residía el Gobernador, mientras el alférez Vidal se encargaba de comprar carbón y víveres.

A las 19:00 de la Barreda trató de embarcarse en la *Alay*, pero las autoridades le negaron el permiso a él y al alférez, logrando embarcarse sólo el maquinista Cabello con la orden de levantar vapor y esperar a los oficiales que tratarían de llegar a la torpedera por sus propios medios. Como los ecuatorianos rodearon la lancha con 30 hombres, nuestros oficiales se embarcaron en una canoa a unas tres millas del lugar y procedieron a acercarse a la torpedera sigilosamente burlando la vigilancia de tierra.

Según consta en el parte del teniente de la Barrera, el maquinista Cabello inexplicablemente no permitió que se embarquen los oficiales en la torpedera pues cada vez que se acercaba la canoa, Cabello se alejaba. Como se acercaba el orto, y ante el temor de verse descubierto por los guardias, de la Barrera debió embarcarse en un buque alemán que se encontraba fondeado.

Pero los chilenos estaban advertidos de la llegada de la *Alay* y el 17 de diciembre se presentó en Paita el transporte chileno *Amazonas* y una hora y media más tarde zarpó con rumbo noroeste después de haber inspeccionado las lanchas de la bahía. Al día siguiente el práctico del vapor *Colombia*, Antonio Rodríguez, llegó a Paita informando que la torpedera *Alay* se encontraba en la bahía de Caráquez sin carbón ni recursos para continuar su viaje, ante lo cual el Capitán de Puerto envió 10 toneladas de carbón y otros artículos. Al parecer la gente comisionada a dejar el combustible nunca encontraron la lancha[578].

El 20 de diciembre llegó a Paita el vapor *Colombia* procedente del Ecuador, con la noticia que había dejado en el puerto ecuatoriano de Ballenita a la torpedera *Alay* que por falta de carbón había quedado inmovilizada en ese puerto. Mientras tanto, el teniente de la Barreda y el alférez Vidal fueron a Guayaquil pensando que la *Alay* se había dirigido a ese puerto, a donde llegaron el 21 de diciembre. Al no encontrar la torpedera, los oficiales pensaron que había pasado al Perú y se embarcaron en un vapor con dirección a Paita.

El 23 de diciembre el coronel Larrañaga dijo desde Panamá que estaba enterado de los problemas de la torpedera y dio cuenta al Ministro de Guerra que:

> *"...Ya en esta fecha V. S. Ha debido tener noticia de los contratiempos que ha sufrido en su viaje la lancha de acero, y probablemente ha dictado las disposiciones conducentes a que haya continuado sin novedad. En cuanto a mi, me informé de ello hace unos cinco días, y quise enviar auxilios suficientes para evitar las demoras; pero*

578.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.298. Oficio al Director Marina del 20 de diciembre de 1879.

como el "Casma", que no sale hasta el 27, es el único vapor que tocará próximamente en Manta, a falta de otra oportunidad, me he limitado a aguardar la llegada del próximo vapor que me traerá noticias aún oportunas para determinar que debo hacer en el particular. Si fuere necesario enviaré un ingeniero con diez toneladas de carbón, pero me anima la esperanza de que V. S. Habrá ya subsanado el mal que le ha sobrevenido a la lancha en su viaje..." [579].

Por la dificultad en las comunicaciones toda esta información no estaba actualizada. El 24 de diciembre llegaron a Paita el teniente de la Barrera y el alférez Vidal, unas horas después llegaron ingresó también el transporte chileno *Amazonas* remolcando a la torpedera *Alay*. Allí se enteraron que la lancha fue tomada en el puerto de Ballenitas[580].

¿Qué había sucedido? El 23 de diciembre la lancha torpedera *Alay*, que portaba bandera del reino de Hawaii[581], fue capturada por el transporte chileno *Amazonas* en el puerto de Ballenitas, pese a estar en un país neutral. La incursión del *Amazonas* fue una maniobra arriesgada para Chile desde el punto de vista diplomático, por las graves repercusiones que podía acarrear una incursión armada en territorio de un país neutral. Pese a la gravedad del incidente, el asunto no tuvo mayores consecuencias. Nuestro Cónsul en Guayaquil dio parte el 29 de diciembre de esta noticia en los siguientes términos:

"...Por los periódicos que tengo el honor de adjuntar a V.S.H., se impondrá de infame conducta de Chile en la costa ecuatoriana y del apresamiento que hizo el vapor "Amazonas" en Ballenita, de la lancha "Alay", que había recalado en ese puerto por una descomposición en la máquina. El portador de ésta es el señor Sixto Chavez, que en unión del señor Julio Cabello, voluntaria y gratuitamente, sentó plaza en la lancha "Alay" en Bahía de Caráquez, para suplir la falta de los dos maquinistas que desertaron en dicho puerto. El Señor Chavez desea prestar sus servicios en ésa, y espero que V.S.H. le hará dar la colocación que estime conveniente...." [582].

Cuando los chilenos capturaron la lancha no encontraron abordo a los oficiales ni al maquinista Cabello, pero sí lograron atrapar a tres marineros. Cuando el contralmirante Galvarino Riveros elevó su parte de lo sucedido no dudó en decir que *"...la lancha torpedo fue encontrada al frente de Ballenitas y capturada sin resistencia alguna. A su bordo se encontraron tres marineros, habiendo, al parecer, huido en un bote, a la aproximación del "Amazonas", algunos otros individuos del los que la conducían..."* [583]. Esta debió ser la fuente para que el historiador naval chileno Rodrigo Fuenzalida haya escrito *"...los oficiales abandonaron la embarcación al ver el transporte chileno, quedando a bordo sólo tres marineros..."* [584]. Aunque resulta totalmente falsa la versión de Fuenzalida, que los oficiales dejaron abandonada la torpedera a la vista del enemigo, es cierto que encontraron a bordo a tres marineros, los mismos que fueron hechos prisioneros. Su largo cautiverio seguía en noviembre de 1880 pues los fogoneros Marcelino Villamar, Estalisnao de la Cruz y el

579.- Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 276-278.
580.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 42.
581.- Periódico *El Nacional* del 25 de enero de 1880
582.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 62.
583.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 42.
584.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 877.

timonel José Alvarado figuraban como prisioneros de la *"...Lancha Torpedo de "Panamá"..."* en la localidad chilena de San Bernardo[585].

Al capturar los chilenos la *Alay*, encontraron los papeles e instrucciones que de la Barrera llevó a Panamá:

> *"...dos maletas de viaje pertenecientes al teniente primero de la marina peruana señor Manuel de la Barrera. En una de esas maletas se hallaron los documentos que adjunto a VS, entre los cuales es muy notable el pliego de instrucciones dadas al indicado oficial por el Ministerio de Guerra y Marina del Perú, para la extracción de Panamá y conducción hasta el Callao de aquella lancha torpedo..."* [586].

El periódico *La Patria* transcribió el 29 de enero de 1880 una curiosa nota de prensa publicada en Chile que daba cuenta de cómo fue capturada la torpedera *Alay*. A nuestro parecer la nota tiene toda la apariencia de haber sido escrita por Benjamin Vicuña Mackenna, quien hemos visto tenía costumbre de lanzar ataques al Perú denigrando la integridad moral de los oficiales peruanos, allí se dijo lo siguiente:

> *"...El teniente La Barrera estaba en Paita a bordo del "Islay" cuando entró el "Angamos" con la lancha a remolque y tuvo el gusto de verla en nuestro poder. Digo el gusto, porque todos ellos han hecho lo posible para retardar su llegada al Callao a fin de no verse tal vez obligados a aplicar torpedos. Y es seguro que la descompostura de la máquina se ha verificado intencionalmente. A bordo se le ha arreglado con la mayor facilidad y ya marcha por si sola como si nunca hubiese estado mala..."* [587].

Dejemos de lado la calumniosa versión chilena para ver otra más objetiva. De alguna manera confirma el parte del teniente de la Barrera una nota periodística publicada en el periódico guayaquileño *La Nación* el 24 de diciembre de 1879 donde se lee:

> *"...Vapor torpedo: En el puerto de Manta, ha estado una lanchita, de las islas Hawaii, que se supone sea la que trajo el "Aisla" para el Perú. Los oficiales La Barrera y Vidal que la conducían, no pudieron volver a embarcarse en ella por ciertas dificultades imprevistas.*
>
> *El ingeniero de la lancha, viendo que la ausencia de los oficiales se prolongaba demasiado, salió el 16 del presente con destino al sur. Los oficiales, después de inútiles esfuerzos por tomar su bordo, tuvieron que hacer el viaje por tierra a esta ciudad, de donde salieron ayer para el Sur en el "Islay"..."* [588].

Se ha dicho que Ecuador no protestó por el incidente, pero es falso. El Ecuador logró enviar una nota a la cancillería chilena donde se dijo que el buque que apresó a nuestra torpedera actuó *"...extralimitándose de sus facultades..."* [589]. Quito protestó ante este hecho y pidió al gobierno de Santiago se desapruebe la conducta del Comandante del *Amazonas* y reclamó

585.- A.C.E.H.M.P. Relación de prisioneros peruanos en San Bernardo confeccionada por Juan Ayllón el 26 de noviembre de 1880.
586.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 42.
587.- Periódico *La Patria* del 29 de enero de 1880.
588.- Periódico *La Patria* del 5 de enero de 1880.
589.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 413. Una protesta periodística muy firme y bien argumentada fue publicada en *La Nación* de Guayaquil el 27 de diciembre de 1879 y transcrita el 5 de enero de 1880 en el periódico *La Patria*.

satisfacciones adecuadas, considerando que ello se conseguiría devolviendo a la *Alay* donde la habían capturado. En respuesta a la nota ecuatoriana, el gobierno de Chile prometió dar en el futuro las satisfacciones del caso, dando a conocer que como el *Amazonas* no estaba cerca de Santiago, era muy difícil conseguir las declaraciones de los oficiales que tomaron la torpedera peruana. Así zanjó el asunto la diplomacia chilena.

¿Quiénes fueron responsables de la pérdida de la *Alay*?. Lamentablemente los documentos del juicio que se siguió contra el teniente de la Barrera y el alférez Vidal no han sido encontrados aún, privándonos de valiosos testimonios que mejorarían nuestra opinión. Veamos ahora cual fue el juicio de nuestros historiadores contemporáneos a estos hechos. Mariano Felipe Paz Soldán sólo se limitó a juzgar la violación del territorio neutral, dejando de lado cualquier otra información de interés. Rosendo Melo aseguró que en Panamá el teniente de la Barreda se dedicó a pasear familias del lugar a bordo de la torpedera y que ello fue detectado por el Cónsul chileno quien informó a su país de la presencia de nuestra lancha. Manuel I. Vegas tiene la misma opinión que Melo, asegurando que de la Barrera estaba muy bien relacionado en Panamá y que en ese puerto exhibió la lancha más de lo conveniente, ello alertó al Cónsul chileno quien avisó por cable a su gobierno de la presencia de nuestra lancha en Panamá.

Es probable que los paseos que hizo mención Melo se llevasen a cabo pues el padre del teniente de la Barrera era panameño, pero hay que recordar que de la Barrera informó del mal estado permanente de las máquinas de la *Alay* y dudamos que en tal estado la lancha haya podido ser usada como embarcación de recreo. La versión de Melo no se puede confirmar pues no encontramos sus fuentes, por ello dudamos que los paseos que supuestamente hizo de la Barrera en Panamá fuesen la causa de que el Cónsul de Chile en se entere de la presencia de la *Alay* en ese puerto. Ya hemos visto cómo las autoridades panameñas detectaron la lancha ni bien llegó de Colón y el revuelo que causó la presencia de nuestra torpedera, suficiente, por cierto, para no pasar inadvertida.

El historiador chileno Gonzalo Bulnes señaló que el paradero de la lancha en el momento de su captura fue conocido por una rara coincidencia pues en un puerto (no menciona cual) una niña peruana delató la posición de la *Alay*. Para sustentar su versión Bulnes transcribió un telegrama del 10 de enero de 1880 transmitido por el ministro Sotomayor a Santiago:

> *"...Enero 10. Los oficiales del "Blanco" encontraron a bordo de una chata inglesa una familia peruana. Una de las niñas, al verlos, les dijo: Ya se que ustedes vienen en busca de la lancha torpedo, pero van a perder su viaje, "porque ya está en salvo en Ballenitas". Así fue como supieron donde se hallaba y pudieron capturarla..."* [590].

Al llegar a Lima de la Barrera y Vidal fueron arrestados y sometidos a juicio. En enero de 1880 el Secretario de Marina solicitó al Secretario de Relaciones Exteriores que se traigan copias legalizadas de los documentos referidos al caso que existían en el Consulado del Perú

590.- Bulnes, Op. Cit., T. 2, p. 58. Vegas tiene una versión parecida: *"...Tocó en Paita y luego fue a Panamá en donde sus oficiales encontraron a bordo de un pontón inglés a una familia peruana.. Una de las niñas exclamó: "Ya se que vienen a buscar la lancha torpedo, pero van a perder su viaje, porque ya está a salvo en Ballenitas"..."* (Vegas, Op. Cit., p. 248).

en Ecuador para ver el grado de culpabilidad de la Barrera[591]. El 15 de febrero de ese año se terminaron los esclarecimientos de la captura de lancha y, según opinión del Juez Fiscal, todo estaba listo para que el caso sea visto por el Consejo de Guerra de Oficiales Generales. Mientras se resolvía que hacer, ambos oficiales permanecieron arrestados y a de la Barreda se le permitió prestar servicios sólo en caso de combate o ataque de la Escuadra Chilena[592]. A finales de marzo de 1880 Vidal pidió que se le expida su libertad, pero el Comandante General recomendó que se le embarque en el *Limeña* dado que a de la Barrera se le había embarcado en el *Atahualpa* [593]. El dilatado juicio de los oficiales de la *Alay* terminó el 9 de noviembre de 1880. No encontramos cual fue la pena que recayó sobre el teniente de la Barreda, sólo sabemos que Nicolás de Piérola la revocó cambiándola por destitución del empleo, ser borrado del escalafón militar y quedar inhábil para cualquier cargo militar, *"...quedando subsistente la parte de la sentencia referente al 2° Comandante de dicha lancha don Arístides Vidal en atención a que no es oficial de la Armada..."* [594].

¿Cómo era esta lancha torpedera y quién la construyó?. De acuerdo a la traducción que hizo nuestro representante diplomático en Nueva York de la versión publicada en la *Nautical Gazzete* la lancha fue construida por la empresa *C. F. Desvignes* de *Chester*, Inglaterra. El artículo de este periódico transcrito por Tracy indicaba medidas y características de la embarcación: 78 pies de eslora, 12 de manga y 5 ½ pies de calado. Versión que no fue desmentida por nuestro agente de Londres cuando respondió a la pregunta que se le hizo desde Nueva York ni en su ya citado oficio de descargo del 30 de noviembre. Tras la captura de la lancha la prensa chilena se apresuró en publicar algunas novedades sobre su historia, sin especificar en que astillero se construyó. Una parte del artículo chileno que se transcribió en la ya citada edición de *La Patria* del 29 de enero de 1880 dice lo siguiente:

> *"...Por los papeles encontrados a bordo de la lancha aparece que hasta la fecha le cuesta al Perú 9,000 libras esterlinas por valor de construcción, fletes, seguros, etc....La historia de esta lancha es curiosa. Fue construida en Glasgow y enviada a Liverpool, en donde varias veces se encontró con dificultades para zarpar. Salió para Nueva York y de allí para Aspinwall* [595] *de donde atravesó el Istmo, habiendo tenido para ello que arreglar dos vagones, por lo cual pagó el Perú 2,500 pesos en águilas oro americanas..."* [596].

Nótese que según este artículo la lancha torpedera fue construida en Glasgow y que de allí pasó a Liverpool. En aquel entonces Glasgow era la principal ciudad de Escocia, siendo famosa por su industria de sedas, lanas, algodón, estampados y en general al rubro textil. Allí se construyó el primer buque a vapor de Europa[597], pero los principales astilleros de lanchas torpederas en Gran Bretaña fueron el de la empresa Thornycroft en Chiswick, Londres; el de la empresa Yarrow en Poplar, Londres; el de la empresa de C. des Vignes en

---

591.- A. M. RR.EE. (Correspondencia con el Ministerio de Guerra y Marina - 1879). Oficio del Secretario de Marina del 14 de enero de 1880.

592.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 153. Oficio del 1° de mayo de 1880.

593.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 284. Informe del 26 de marzo de 1880.

594.- A.C.E.H.M.P. Libro Copiador de la Comandancia General de Marina 1880, asiento del 9 de noviembre de 1880, p. 327.

595.- Guillermo Aspinwall fue el norteamericano que construyó el ferrocarril de Panamá. Los norteamericanos tomaron la costumbre de llamar al puerto de Colón con el nombre de *Aspinwall*, hasta que el gobierno panameño dispuso devolver a su punto de origen toda correspondencia que consigne como destino *Aspinwall* y así el nombre de Colón volvió a ser usado universalmente.

596.- Periódico *La Patria* del 29 de enero de 1880.

597.- *Diccionario de Geografía Antigua y Moderna*, p.360.

Chertsey, Londres; y la empresa Halsey cuyo astillero estaba también cerca de Londres. Ninguna de estas empresas estaba establecida en Escocia. Además, esta versión se contradice con la carta del 4 de agosto de nuestro Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro de Guerra y Marina donde le informó que la lancha salió del puerto de Sheerness, ubicado en la isla Sheppey, río Támesis, cerca de Londres.

Ahora veamos las descripciones que hicieron los historiadores chilenos de la *Alay*, que fue bautizada con el nombre de *Guacolda* tras su captura. Algunos prefirieron no mencionar quien la construyó ni sus características, como Vicuña Mackenna, que la consideró de una excelente factura, pero sólo dijo que fue hecha en Inglaterra y que costó £ 9,000 de acuerdo a los papeles encontrados dentro de la lancha[598]. Sin embargo, lo interesante en la versión de este autor es el manejo de datos, muy similar al del artículo periodístico que transcribimos anteriormente y que vuelve a plantear la posibilidad de que él haya sido el autor de ambos textos. Por otro lado, en 1911 Gonzalo Bulnes anotó que la *Alay* fue construida en Inglaterra y que tenía un andar de 18 nudos, 70 pies de eslora y su máquina alcanzaba los 40 caballos de fuerza [599], pero no dijo quien la construyó. En la década de 1960 Rodrigo Fuenzalida también reconoció el origen británico de la torpedera y repitió las características que dio Bulnes. Actualmente en la página web de la Armada de Chile se menciona que la *Alay* fue la *"...número 3 de la clase Herreshoff 1879, de los Astilleros Thornycroft..."* [600], asignándole una velocidad máxima de 17 nudos, 100 IHP de potencia de máquinas, desplazamiento de 30 toneladas, con 3 torpedos de botalón y 1 cañón ametralladora Hotchkiss.

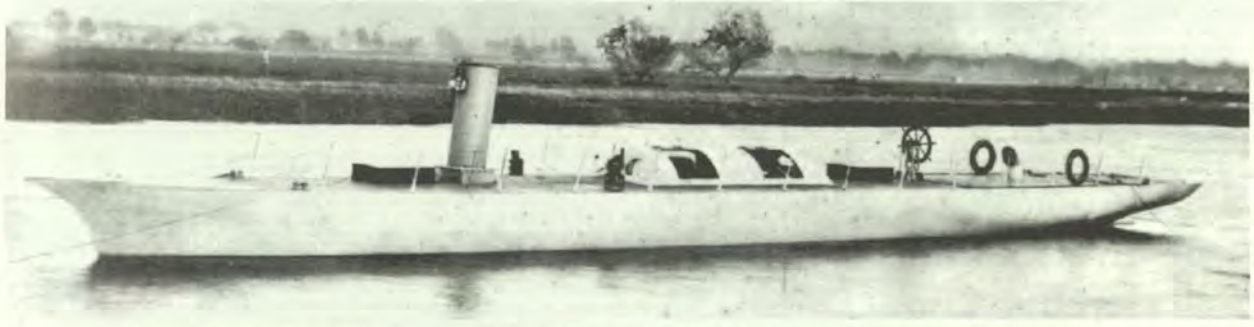
Por nuestra parte el comandante Manuel I. Vegas también escribió que esta lancha fue construida por la empresa Herreshoff, que tenía 21 metros de eslora y 18 nudos de andar con 40 caballos de fuerza, sin citar la fuente de su información [601].

Estas últimas dos últimas versiones están equivocadas pues la empresa norteamericana Herreshoff no construyó embarcación alguna de esas características junto a la empresa británica Thornycroft y tampoco logró despachar una tercera lancha para el Perú. Nosotros nos inclinamos por la versión del periódico *Nautical Gazette*: la torpedera *Alay* debió ser hecha por George Francis Des Vignes en su astillero de Chertsey, (no Chester como lo escribió nuestro Cónsul en Nueva York). Des Vignes fue un verdadero artista en la construcción de lanchas a vapor y fabricó embarcaciones de primera calidad desde 1864 (a los 16 años de edad). Junto con Thornycroft y Yarrow, Des Vignes se aventuró a la construcción de botes a vapor, yates y torpederas logrando varios contratos para fabricarr lanchas para Gran Bretaña y otros países. Lamentablemente los trabajos históricos sobre Des Vignes son escasos y muy poco se sabe sobre su obra, pese a haber hecho las embarcaciones menores a vapor más rápidas y de mejor calidad de su tiempo. Sin embargo, existe una recopilación de documentos referidos a su vida y obra hecha por la *Steam Boat Association* del Reino Unido, allí encontramos un obituario publicado en el periódico *The Enginieer* donde se comprueba que fabricó lanchas del tipo *yatch-torpedo*, justamente el nombre del tipo de lancha que nuestros representantes diplomáticos asignaban a la *Alay* en 1879. Sin embargo, lo más importante de la recopilación documental de la *Steam Boat*

598.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tacna y Arica*, p. 349.
599.- Bulnes, Op. Cit., T.2, p. 58.
600.- *Torpedera "Guacolda" (1ª)*, en página web http://www.armada.cl/armadahistor/unidadesnav/179.htm.
601.- Vegas, Op. Cit., p. 248.

Association es una biografía de Des Vignes hecha por Brian Hillsdon[602] donde el autor aseguró que Des Vignes dijo haber construido torpederas para Turquía, Rusia, Francia, Inglaterra, Grecia y Perú[603]. Lamentablemente las fuentes para saber de donde proviene la información que sirvió para consignar que Des Vignes fabricó una torpedera para el Perú no se han encontrado aún en Inglaterra[604], pero se conoce una tarjeta suya (aparentemente de 1906) donde indicaba haber trabajado para estos países[605]. La *Steam Boat Association* guarda una fotografía de una lancha de Des Vignes sin identificar, aparentemente tomada en 1879, con la siguiente información adjunta:

> *"...Una lancha no identificada recién construida en el astillero Des Vignes de Chertsey, posiblemente una lancha torpedo. Conjetura (sin evidencias): ¿Podría ser la TB 21 construida en 1879 para el Almirantazgo pero no aceptada por su bajo rendimiento?..."* [606].



Lancha de Des Vignes sin identificar, probablemente construida en 1879.
(Steam Boat Association, CD Room *G. F. Des Vignes*, p. 34).

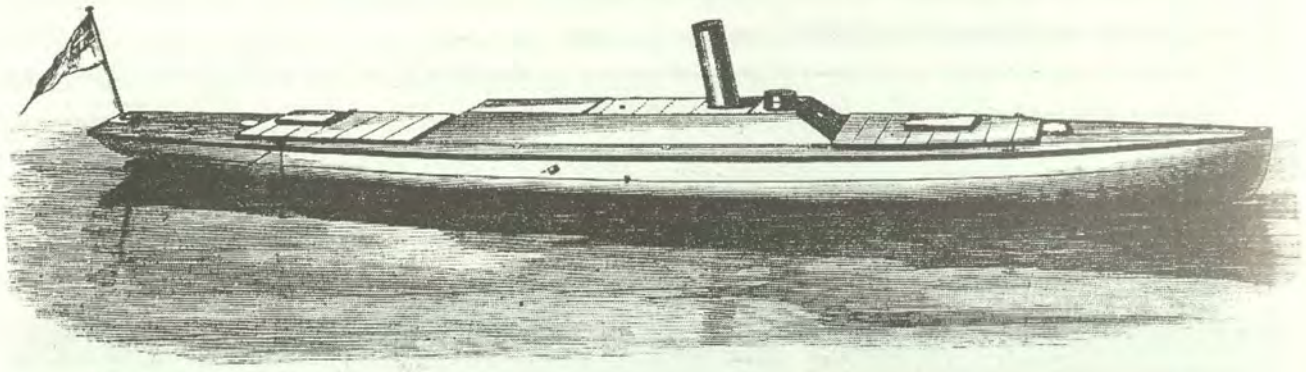
Sólo podemos comparar esta fotografía con una acuarela de la embarcación pintada por el teniente de la marina británica Rudolph E. Mach Phillips de Lisle. Nótese la similitud en la construcción de las proas, la posición de la chimenea, cabina y rueda de cabillas:



Torpedera *Guacolda*.
(A. C. E. H. M.).

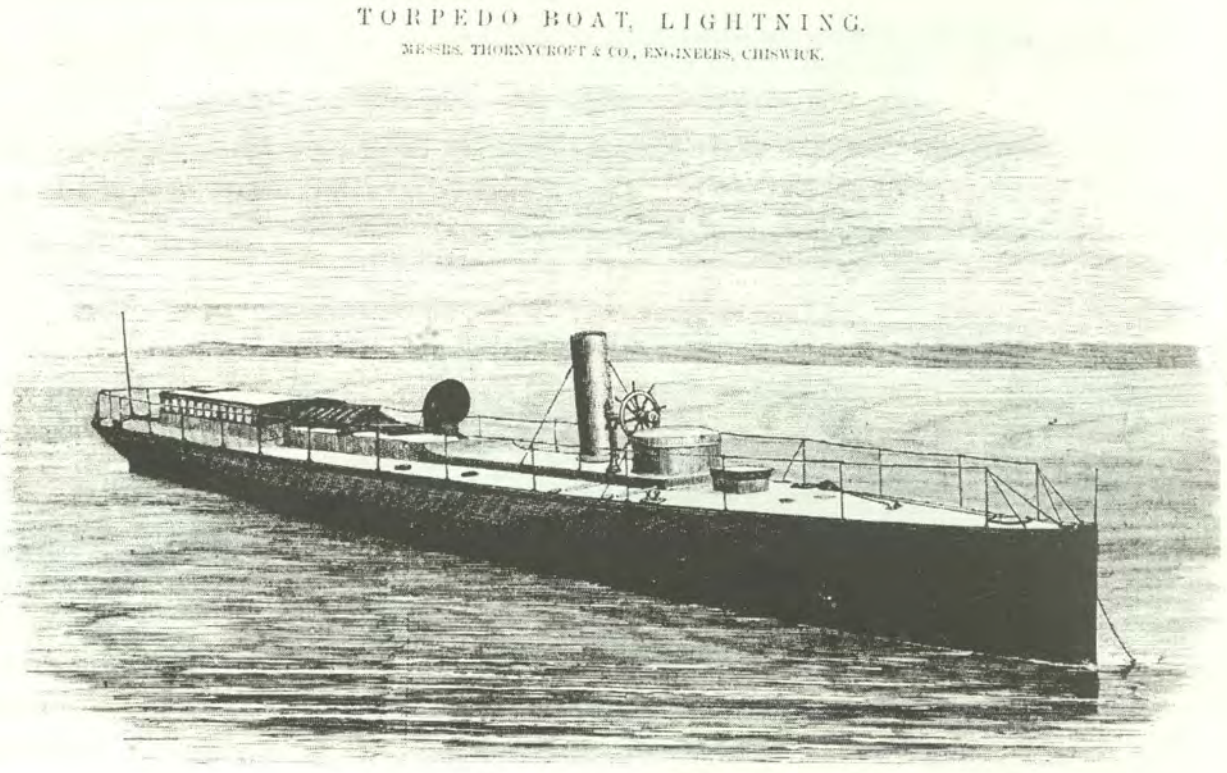
602.- Investigador británico de temas relacionados con botes a vapor, entre otros artículos publicó uno titulado *Steam Launch Builders* en la revista británica *Funnel N° 3* (1973) donde anotó que probablemente sólo se conocía la mitad de las lanchas construidas por Des Vignes. (Steam Boat Association, CD Room G. F. Des Vignes, p. 113-116)
603.- Steam Boat Association, *G. F. Des Vignes*, p. 7.
604.- Ibídem.
605.- Steam Boat Association, *G. F. Des Vignes*, p. 134.
606.- Steam Boat Association, *G. F. Des Vignes*, p. 34.

Como se ha dicho que la *Alay*, más tarde *Guacolda*, pudo ser hecha por la compañía Thornycroft, a continuación mostramos algunos grabados de lanchas torpederas de esta empresa construidas hasta 1880, nótese que su diseño no es similar a la torpedera de la acuarela del teniente Rudolph E. Mach Phillips de Lisle, sobre todo la forma de la proa no guarda relación con la de la *Guacolda*:



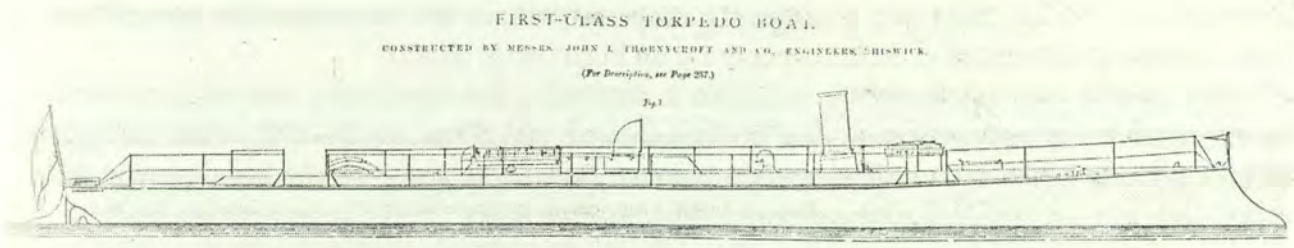
Torpedera Thornycroft – 1875.

(Steam Boat Association, CD Room *E. H. Vosper - J.I. Thornycroft*, p. T235, periódico *The Engineer* del 7 de mayo de 1875).



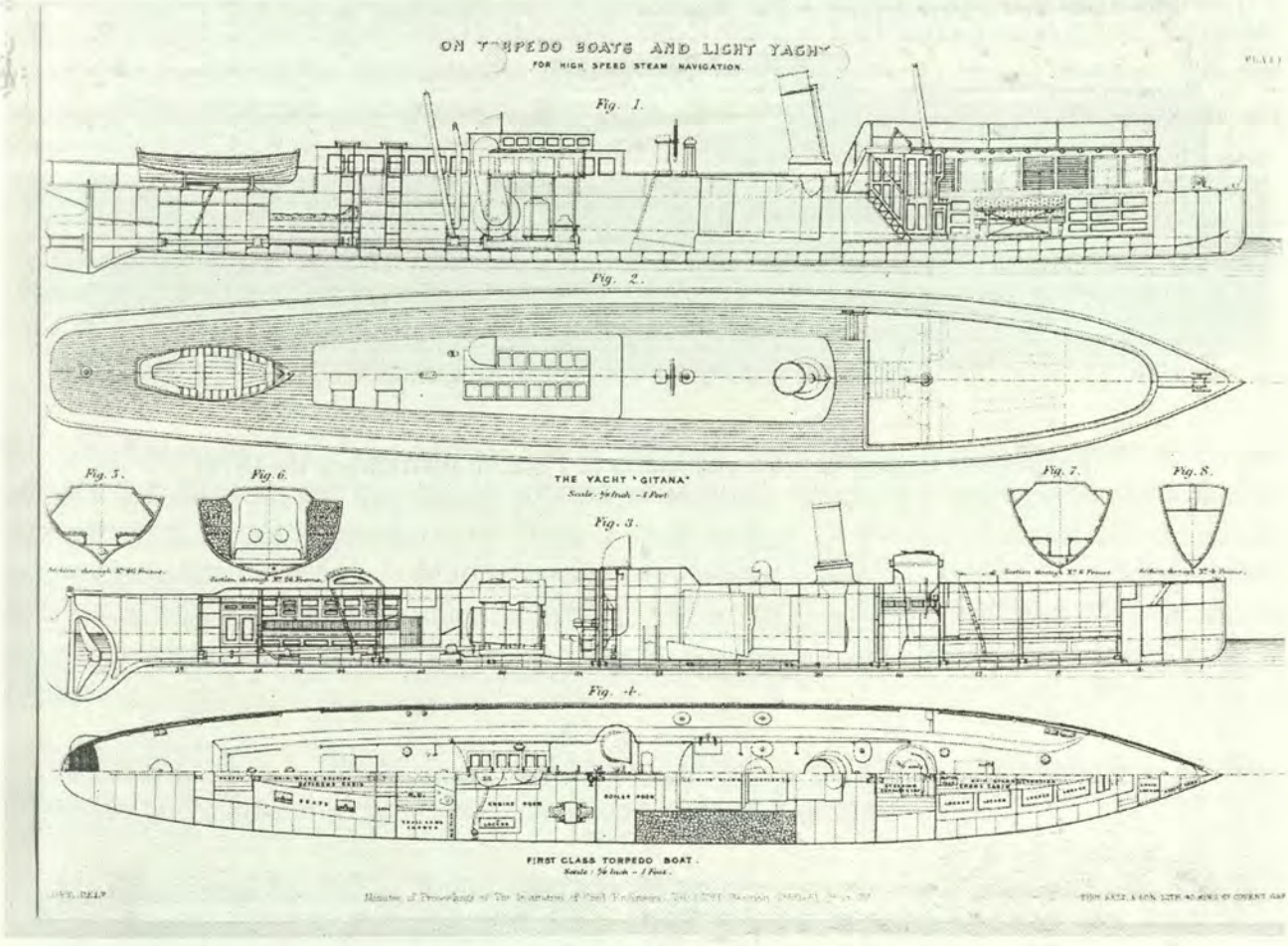
Torpedera Thornycroft *Lightning* – 1877.

(Steam Boat Association, CD Room *E. H. Vosper - J.I. Thornycroft*, p. T237, periódico *The Engineer* del 18 de mayo de 1877).



Torpedera Thornycroft – 1880.

(Steam Boat Association, CD Room *E. H. Vosper - J.I. Thornycroft*, pp. T243, periódico *The Engineer* del 17 de setiembre de 1880).



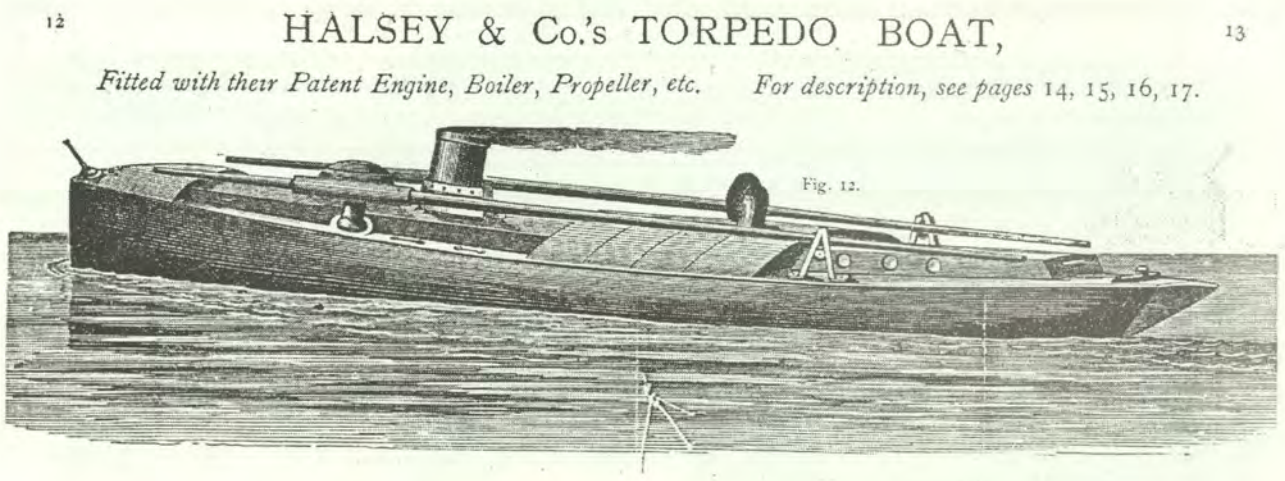
Torpedera y embarcación a vapor fabricadas por Thornycroft.

(Steam Boat Association, CD Room *E. H. Vosper - J.I. Thornycroft*, pp. T44, periódico *Civil Engineer* de 1880).

Antes de cerrar el capítulo de la torpedera *Alay*, vale la pena mencionar que nuestro representante en Inglaterra logró tomar contacto con la empresa británica Halsey, especializada en la construcción de yates y botes a vapor. Esta empresa construyó en 1878 un modelo de torpedera que fue ofrecido al Perú a finales de octubre de 1879; una carta dirigida al coronel Juan Jara Almonte por esta compañía el 5 de noviembre menciona que se habían puesto en contacto con nuestra embajada pero que seguían esperando respuesta sobre la oferta que por esta torpedera habían presentado en *"...términos excepcionalmente*

favorables..." [607]. La carta que a la que hacemos referencia vino acompañada por un folleto que contiene la descripción de la torpedera y un hermoso grabado.

La novedad en esta torpedera es que podía aplicar a una distancia de 300 yardas un líquido inflamable, llamado en el catálogo de ventas *fuego griego*, por medio de unos tubos especialmente acondicionados. Pero las conversaciones con la empresa Halsey no prosperaron y la torpedera no se compró.



Torpedera Halsey & Co.´s, ofrecida al Perú en noviembre de 1879.
(A. M. RR. EE.).

607.- A. M. RR.EE. (Legación peruana en Inglaterra - 1879). Carta de la empresa Halsey & Co. al coronel Juan Jara Almonte del 5 de noviembre de 1879.

e) La Primera División de Torpedos en la Isla Alacrán.

Cuando en capítulos anteriores nos referimos a torpedos y torpedistas que debían viajar a Arica, no definimos cómo se había organizado en ese puerto a las personas que se encargarían de defenderlo. Debemos tener en cuenta que, en vista de la preferencia de Prado por este tipo de armamento, debió tener una organización especial para ellos. Esa organización se llamó la *Primera División de Torpedos.*

Creemos que la Primera División de Torpedos debió tener relación con una factoría que instaló Prado en Arica a principios de setiembre. Consta la preocupación del Presidente por esta factoría en la correspondencia que tuvo con el general La Puerta y, aunque al hablar de la factoría no menciona directamente a la División de Torpedos, es lógico suponer que por la necesidad material que suponía operarlos, debió jugar un importante papel en su mantenimiento. El 8 de setiembre Prado escribió al Vicepresidente informándole que:

> *"...Hemos conseguido establecer aquí una pequeña factoría que funciona regularmente, habiendo tenido que vencer para ello grandes dificultades. Gracias a este recurso nuestros buques, que no sé porqué fatalidad siempre que salen en alguna comisión vuelven con averías, pueden hoy repararlos aquí, pues a no ser esto ya habrían tenido que ir al Callao, ocasionando fuertes gastos en su ida y regreso..."* [608].

En realidad, muy poco conocemos de la Primera División de Torpedos pues son muy escasos los documentos que hayan sobrevivido de esa época que hagan referencia a ella. Aunque en el extenso epistolario de Prado a los generales La Puerta y Mendiburu, o en toda la correspondencia oficial de Marina que conservamos en nuestros archivos, nada hay sobre el tema, a través de unas cuantas referencias publicadas en Chile podemos afirmar que sí existió la Primera División de Torpedos y que se ubicó en la isla *Alacrán*, frente al puerto de Arica.

En la obra *Derrotero de la Costa del Perú*, publicado en 1870, el comandante Aurelio García y García describió la isla Alacrán de la siguiente manera:

> *"...Esta pequeña isla se halla separada del morro por un canal muy angosto, no pudiendo pasar por él buques de ninguna clase. Es también peligroso, para el tránsito de embarcaciones menores, pues, además de estar sembrado de escollos, hay tal cantidad de sargazo que impide bogar libremente.*
>
> *La isla es baja e inhabitada. Se dio principio en ella a la construcción de un fuerte, cuya obra a pesar de hallarse bastante avanzada, ha sido suspendida después del terremoto e inundación de 13 de agosto de 1868. Varias piedras la rodean, pero muy cerca; no salen las mas apartadas, que son las del O. y N. a medio cable de la islita. El punto más cómodo para atracar es por el canal del morro; para ejecutarlo, se salvarán las piedras hasta descubrir una caletita que está casi a medio canal; en ella hay un pequeño muelle o se puede varar con comodidad. Se encuentra en esta playa muy buena arena para cubiertas..."* [609].

608.- Denegri, Op. Cit., p. 339. Carta del 8 de setiembre de 1879.
609.- Aurelio García y García, Derrotero de la Costa del Perú, p. 41.



Puerto de Arica en octubre de 1880 donde se observa la isla Alacrán.
(Plano confeccionado por los peruanos como parte de un plan para que incursione la corbeta *Unión* sobre los transportes chilenos en octubre de 1880. B. N. P. - Archivo Piérola).

Cúpole a un célebre marino peruano ser el jefe de la Primera División de Torpedos de Arica: el teniente segundo Leoncio Prado[610], hijo del general Mariano Ignacio Prado.

El teniente segundo Leoncio Prado regresó de los Estados Unidos el 9 de agosto de 1879, convertido en un personaje de leyenda tras luchar contra los españoles por la independencia de Cuba. A principios de setiembre se embarcó hacia Arica, buscando, como siempre, estar en la primera línea del combate [611].

610.- Leoncio Prado (Huánuco 1853 - Huamachuco 1883). Hijo del general Mariano Ignacio Prado. A los 13 años participó en la campaña restauradora de 1865; junto a Lizardo Montero capturó el *Tumbes* en Arica, estuvo en el *Amazonas* hasta su naufragio en Chile pero logró participar en el Combate de Abtao. En el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866 estuvo en el *Tumbes*, entregándole Montero una espada por su serenidad en el combate. Ingresó a la Escuela Naval en 1866 pero se retiró de ella cuando se clausuró en 1867. Ese año logró explorar la selva peruana junto al famoso contralmirante Tucker de la marina confederada, entonces al servicio del Perú. Como alférez de fragata quedó en el Apostadero Naval de Iquitos hasta 1868. Comisionado a estudiar a los Estados Unidos, dejó los libros para luchar contra los españoles y lograr la independencia de Cuba capturando audazmente un buque español que fue el primero que tuvieron los patriotas cubanos. Regresó al Perú para pelear contra los chilenos embarcándose hacia Arica. Cuando dejó su cargo de Jefe de los torpedistas luchó en la batalla del Alto de la Alianza pero fue capturado posteriormente y remitido como prisionero a San Bernardo. Puesto en libertad en febrero de 1882 tras comprometerse a no tomar armas contra Chile, volvió a la lucha con el general Cáceres. Resultó herido en la batalla de Huamachuco y en esa condición lo encontraron los chilenos en una casa y fue hecho prisionero. Más tarde, cuando estaba tendido en cama sin poder moverse por la gravedad de sus heridas, fue asesinado por orden del coronel chileno Gorgostiaga.

611.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.122. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 12 de setiembre de 1879.



Teniente segundo Leoncio Prado
Jefe de la Primera División de Torpedos de Arica.
(Archivo Histórico de Marina).

El comandante J. J. Elías señaló que Prado zarpó del Callao con órdenes de ocupar el cargo de *"...Jefe de la brigada torpedista que debía establecerse en la isla Alacrán de la rada de Arica..."* [612]. Pero Esteban Pavletich, biógrafo del joven marino, dijo que fue en Arica donde se le encomendó la formación de la organización de los torpedistas, citando para el caso una carta del héroe fechada en Arica a finales de octubre[613]. Corrobora la versión de Pavletich una carta fragmentada de Leoncio Prado dirigida al comandante Manuel Morales desde Arica el 13 de octubre, cuya copia está guardada celosamente en los archivos de la Comisión Permanente de Historia del Ejército, donde le lee *"...Respecto a mi se ha aclarado mi situación, estoy en muy buena ar*[ilegible] *mi padre y espero mucho* [ilegible]..." [614]. El hecho de que Leoncio Prado indique que se había *aclarado* su situación es, para nosotros, un indicador de que en Arica se le encomendó hacerse cargo de la Primera División de Torpedos.

Quien también mencionó la presencia de Prado en la isla Alacrán fue el político e historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna, personaje que tuvo en sus manos diversos

612.- J. J. Elías, *Marinos Peruanos en Arica*, p. 72.
613.- Esteban Pavletich, *Leoncio Prado*, p. 98.
614.- A. C. P. H. E., legajo *Leoncio Prado*, carta del 13 de octubre de 1879.

papeles encontrados en Arica inmediatamente después de haber sido ocupada por el Ejército de su país y que le sirvieron para escribir un resumen de la historia de los torpedistas en su obra *Historia de la Campaña de Tacna y Arica* (Santiago, 1881). Siendo por nuestra parte tan escasa la información de los torpedistas de Arica, debemos considerar que la información que proporciona ese autor es sumamente valiosa, aunque se ve lamentablemente ensombrecida por los comentarios despectivos que acostumbró usar para con nuestra sociedad[615].

Vicuña Mackenna, al describir las defensas de Arica, dio algunas pistas sobre la organización de los torpedistas. No sabemos a que fecha pertenecen los datos que proporciona, pero cómo este historiador trata sobre la actuación de Leoncio Prado, deben ser anteriores a mayo de 1880, mes en que el héroe dejó la isla Alacrán para comandar una partida de guerrilleros. Vicuña escribió sobre los torpedistas de Arica lo siguiente:

> *"...el jefe de la plaza había organizado una sección de torpedistas, cuyo cuartel general se hallaba en la isla del Alacrán. Era jefe de esta división, el conocido mozo de aventura don Leoncio Prado, hijo natural del ex presidente de la República, y se componía de tres "brigadas" mandadas respectivamente por los tenientes de batería don Juan Lind, don Rodolfo Smith y don Carlos Miller. Y es de curiosidad saber que aquellas brigadas se componían de cuatro marineros cada una y el total de la "división" de quince individuos. Era su segundo el joven don Pedro J. Ureta, de quien habremos de contar más adelante extraña aventura..."* [616].

La extraña aventura de Ureta no es más que su desesperado intento de volar por los aires a una partida de la caballería enemiga poco antes de la Batalla de Arica, tema que tocaremos en otra oportunidad. Lo que por el momento nos interesa es ver la organización que tenían los torpedistas de Arica en 1879; según lo que Vicuña indicó, fue *el jefe de la plaza* quien organizó a los torpedistas, lo que significaría que fue el contralmirante Lizardo Montero quien tuvo la idea de establecer esta organización.

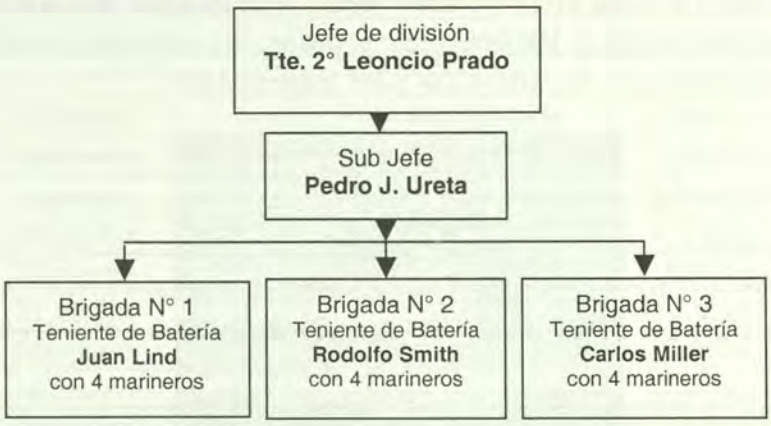
Nosotros preferimos pensar que fue el padre de Leoncio Prado quien decidió crear la organización torpedista; la dedicación casi obsesiva del Presidente a los torpedos, que se refleja en su epistolario con La Puerta y Mendiburu, nos hace creer que no pudo estar ajeno a la organización de los torpedistas y que, por el contrario, debió preocuparse personalmente por establecerla. Haya sido Prado o Montero quien creó la Primera División de Torpedos, es lógico pensar que fue el contralmirante Montero quien, como Jefe de la Plaza, quien tuvo bajo sus órdenes a Leoncio Prado y su gente. El nombramiento de Leoncio Prado como jefe de la Primera División de Torpedos no fue por favoritismo, el hecho de ser hijo del Presidente de la República no fue el motivo para que él se encargue de los torpedistas.

615.- Vicuña Mackenna vivió en el Perú y conoció a muchos peruanos con los que tuvo amistad, entre ellos a Miguel Grau. Incluso escribió uno de los primeros textos de la historia de la Independencia del Perú, lo que demuestra su interés por nuestra cultura. La guerra lo llevó a poner su pluma en contra del Perú y fue uno de nuestros más enconados enemigos. Hizo todo lo que pudo por lograr un triunfo total exigiendo la ocupación de Lima y, en ese sentido, fue uno de los civiles chilenos que más ayudó al triunfo de sus armas. Sus textos sobre la guerra, escritos en plena campaña, muestran la pasión con que se vivió el momento. Aunque le fue difícil esconder las atrocidades cometidas por sus compatriotas, para juzgar su obra debe considerarse el sentimiento patriótico y no la objetividad, elemento que no aparece por ninguno de los bandos sino hasta después de muchos años.

616.- Benjamín Vicuña Mackenna, Historia de la Campaña de Tacna y Arica, pp. 84-85.

Leoncio Prado era un hombre de reconocida audacia, un factor más importante para hacerse cargo de los torpedistas y de seguro gravitante para hacer posible el nombramiento.

De acuerdo a Vicuña Mackenna la organización de los torpedistas de Arica era la siguiente:



Organización de los torpedistas de Arica según Benjamín Vicuña Mackenna.
(Vicuña, *Historia de la Campaña de Tacna y Arica*, pp. 84-85).

Por suerte no todos los documentos de la isla Alacrán fueron destruidos, en la colección particular del distinguido historiador chileno Hugo Ramírez Rivera, descendiente de uno de los oficiales que tomaron la isla Alacran, se guardan celosamente los papeles que su ancestro recuperó antes que sean devorados por el fuego que los defensores hicieron para evitar que caigan en poder del enemigo.

Los documentos del señor Ramírez Rivera, fueron publicados en un interesante artículo en la revista chilena *Chungará* y también un conjunto de copias de estos papeles ha sido entregadas al Instituto de Estudios Histórico Marítimos. Los documentos ocupan los meses de diciembre de 1879 a mayo de 1880. Para esta parte del libro nos interesan sólo los de diciembre de 1879 pues dejaremos el resto para cuando pasemos a analizar lo sucedido con torpedos y torpedistas de Arica en el año 1880.

Un primer grupo de documentos se relaciona con pedidos de materiales. El primero de ellos está fechado el 5 de diciembre y es una cuenta por 340.65 soles de plata presentada por el proveedor Domingo Pescetto, en él aparece la firma de Leoncio Prado como jefe de la Primera División de Torpedos. El documento indica que Pescetto había entregado una serie de artículos para el cuidado de los torpedos y, aunque el listado no permite reconstruir como eran las instalaciones de la división torpedista, incluyó un dato interesante: *"...cinco piezas lona para los toldos de los torpedos..."* [617], lo que nos da a entender que los torpedos Lay estaban cubiertos por carpas o toldos.

Vale la pena mencionar que Domingo Pescetto fue un reconocido comerciante italiano y último alcalde peruano de Arica. A Pescetto se le reconoce por su amor al Perú y también por la valiosa colaboración que brindó a nuestro Ejército, logrando prestar una importante ayuda económica al coronel Francisco Bolognesi[618]. Hasta febrero de 1880 la cuenta de

617.- A.H. de M. (Colección Ramírez Rivera). Oficio del 5 de diciembre de 1879.
618.- Gerardo Vargas Hurtado, *La Batalla de Arica*, pp. 47-48.

340.65 soles de plata aún no habían sido pagados a Pescetto, lo que indica que este ilustre comerciante también prestó importantes servicios a la Sección de Torpedos, probablemente sabiendo que su dinero no tendría retorno.

El segundo documento, fechado el 19 de diciembre, se relaciona con artículos consumibles (kerosene, cabos, aceites, ladrillos Bristol, lijas, cepillos, útiles de escritorio, entre otros), los que tampoco dicen mucho sobre los torpedos y los torpedistas.



Domingo Pescetto
Último alcalde peruano de Arica.
(Gerardo Vargas, *La Batalla de Arica*).

El siguiente grupo documental es más interesante pues se ocupa del personal. Un oficio con el sello del Estado Mayor General del Ejército del Sur fechado el 6 de diciembre, (lamentablemente con un tercio del papel carbonizado), tiene como destinatario al *Jefe de la 1ª División de Torpedos* y está firmado por el coronel José de la Torre, Jefe del Estado Mayor. Allí se informa que el contralmirante Montero había expedido un decreto relacionado con una persona llamada José María León, donde se daba a conocer su ascenso al grado de Guardián de 1ª Clase.

Hay dos importantes documentos más de la segunda quincena de diciembre de 1879, (uno está parcialmente quemado), que nos permiten reconstruir la organización torpedista pues se trata de Listas de Revista donde se incluyen los grados del personal. Estos documentos comienzan con un encabezado común: *"...Lista de revista de Comisario que pasa en el mes y día de la fecha la 1ª División de Torpedistas...."* [619].

619.- A.H. de M. (Colección Ramírez Rivera). Listas de Revista del 15 y del 19 de diciembre de 1879.

Grado	15 / 12 / 1879	19 / 12 / 1879
Teniente segundo (Jefe)	Leoncio Prado	Leoncio Prado
Alférez de Batería (Ayudante)	Pedro J. Ureta	Pedro J. Ureta
Alférez de Batería	Aurelio Cárdenas	Aurelio Cárdenas
Alférez de Batería	Manuel Cabello	Manuel Cabello
Alférez de Batería	Luis Azcárate	Luis Azcárate
Guardián de 1ª Clase	José María León	José María León
Marinero	Francisco Molina	Francisco Molina
Marinero	Manuel Zuñiga	Manuel Zuñiga
Marinero	Manuel Rodríguez	Manuel Rodríguez
Marinero	Carlos Ocega	Carlos Ocega
Marinero	Marcos Gonzáles	Marcos Gonzáles
Marinero	Manuel Días	Manuel Días
Marinero	Carlos Quevedo	Carlos Quevedo
Marinero	Manuel A. Zuñiga	Manuel A. Zuñiga
Marinero	Angel Fuentes	Angel Fuentes
Marinero	Belisario Guevara	Belisario Guevara
Marinero	Raymundo Flores	Raymundo Flores
Oficial 1a Brigada	----	Juan Lind
Oficial 2a Brigada	----	¿?

Torpedistas de Arica según la lista de revista del 15 y 19 de diciembre de 1879.

No encontramos discrepancias entre la relación de nombres de la versión de Vicuña Mackenna con los que aquí aparecen, por lo que llegamos a la conclusión que este autor dijo la verdad. Leoncio Prado y Pedro Ureta figuran en ambas versiones como Jefe y Ayudante, así como Juan Lind es Jefe de la Primera Brigada Torpedista. Finalmente contamos 12 marineros en la Lista de Revista lo que coincide con el número de marineros que habló Vicuña. Este autor indicó que Rodolfo Smith y Carlos Miller fueron jefes de la Segunda y Tercera Brigada Torpedista respectivamente y, aunque no aparecen nombrados en las listas de revista, la relación de esos dos individuos con los torpedos no nos es desconocida. Anteriormente vimos que Rodolfo Smith trabajó como peón el 19 de agosto en la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra del Callao[620]; más tarde también vimos que el mecánico Miller junto al ingeniero Augusto Elmore fueron enviados de Arica a Iquique a principios de noviembre para operar los torpedos que habían en ese puerto[621].

Aunque en un capítulo anterior mencionamos que a finales de noviembre se contrató a Hardy, experto en el uso del torpedo de la U.S. Torpedo Company, lamentablemente no podemos confirmar su presencia en Arica a finales de diciembre de 1879 pues no aparece su nombre en los papeles de la isla Alacrán[622].

620.- A. H. de M. Relación de los Individuos que existen en el depósito que se encuentran los torpedos del sistema Lay y la lancha torpedo que el vapor Limeña ha traído últimamente de Panamá, confeccionada por el comandante Manuel Palacios el 19 de agosto de 1879.

621.- A. R. R. S., carta del Presidente Prado al coronel Suárez del 5 de noviembre de 1879.

622.- Como veremos más adelante, tenemos indicios para pensar que Hardy permaneció en el Perú al menos hasta enero de 1880.

5.- *Preparativos para la defensa del Callao en 1879.*

Como en la guerra contra España de 1866, la defensa del Callao en 1879 proyectada por el gobierno de Prado se basó en la artillería de grueso calibre, baterías flotantes, cañoneras y torpedos. Es lógico pensar que también una de las primeras medidas que se tomó fue regular el fondeadero de los buques mercantes y demás embarcaciones que estaban en el puerto.

Pero, ¿cómo era el puerto del Callao en aquel entonces?. Desde el punto de vista comercial, indudablemente que la principal instalación del puerto era el muelle de administración particular, conocido como el *Muelle Dársena*, o simplemente *Dársena.* Construido en 1872, el Dársena tenía una poza bien protegida, remolcadores a vapor que metían y sacaban las naves, así como grúas a vapor para embarcar y desembarcar la carga, permitiendo a los barcos mercantes manipular sus productos con facilidad. El ferrocarril que unía el Callao con la capital complementaba los servicios del muelle pues facilitaba el movimiento mercantil entre ambas ciudades. Los buques que no entraban a puerto, y los que terminaban sus faenas de carga o descarga en el Dársena y quedaban en el Callao, fondeaban normalmente frente al Real Felipe. El tráfico hacia los buques fondeados se realizaba, como hoy, por el Muelle de Guerra, cuyo origen es virreinal.

Al inicio de la guerra la Capitanía de Puerto ordenó al Gerente del Muelle Dársena que los buques que salían del muelle fondeen a sotavento del puerto, dejando claros los sectores de fuego de las baterías. Sin embargo, y eso se deduce de los varios informes registrados en la Capitanía[623], en más de una oportunidad debió solicitar el Capitán de Puerto a esta empresa que cumpla lo dispuesto pues no siempre los buques fondearon donde debían después de salir del Dársena.

Tras la captura del *Huáscar* se tomaron nuevas medidas para evitar alguna sorpresa, el 3 de noviembre el Comandante General ordenó al Capitán de Puerto que disponga que todos los pontones de la Compañía Inglesa de Vapores, en especial el pontón *Panamá*, se coloquen en la parte Norte de la Torre de *Junín*. El objetivo, dejar claro el fondeadero, se fundaba en el peligro que había de que queden bajo fuego cruzado en caso de que disparen juntas las baterías del Norte y del Sur [624].

No era el Muelle Dársena el único muelle del puerto, habían otros menores. Ya vimos cómo frente a la batería Santa Rosa había un pequeño muelle de piedra, en las instalaciones de la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra. Las empresas particulares también tenían sus muelles y maestranzas por allí, la Compañía de Vapores tenía su factoría y depósito en Chucuito y la Empresa del Muelle Dársena los tenía en la isla San Lorenzo, por lo que el paso de lanchas a vapor de estas empresas desde el Dársena o desde el Muelle de Guerra a

623.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 162. Oficio al Gerente del Muelle y Dársena del 1° de setiembre de 1879.
624.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 169. Oficio al Gerente de la Compañía Inglesa de Vapores del 3 de noviembre de 1879.

sus instalaciones se efectuaba frente al Real Felipe, hecho que molestaba a las autoridades responsables de la defensa del puerto[625].

Cómo en todos los puertos peruanos, la pesca artesanal era una actividad importantísima; de acuerdo a los documentos de esa época, en la bahía habían muchas lanchas de pescadores, las mismas que a finales de 1880 podían ser más de 300, calculándose que poco más de un tercio eran de italianos y el resto peruanos[626]. También habían pontones con casas flotantes, donde vivían algunas familias, la mayoría de ellos italianos, que poco caso hacían a las disposiciones de no navegar en sus lanchas por las noches[627].

El puerto revestía la mayor importancia estratégica naval para el Perú ya que era el mejor lugar para hacer reparaciones a la Escuadra: el Muelle Dársena era un excelente y seguro apostadero pues su poza estaba bien protegida por un muelle de piedra y cubierta por las baterías de costa que defendían el Callao. Había un dique flotante (privado) que permitía a los buques de guerra hacer sus carenas y reparaciones mayores; también estaban ubicados en el puerto, o cerca de él, los principales talleres y factorías privadas, además de la moderna Factoría Naval de Bellavista. Las defensas del Callao ofrecían a los buques de la Escuadra un fondeadero relativamente seguro, por eso allí también estaban fondeados varios antiguos buques que se usaban como pontones destinados a la instrucción de cadetes y marineros: la fragata *Amazonas*, el vapor *Marañón* y el vapor *Tumbes*. También estaban otros buques que incrementaban la colección de las antiguas glorias de imposible reparación, los cuales estaban convertidos en pontones y flotaban en la bahía a cargo de la Armada, estos eran el Pontón N° 1 (*King of Italy*), Pontón N° 2 (*William Canvall*), Pontón N° 3 (*Pachitea*) y Pontón N° 4 (*Loa*)[628].

Hemos visto que al principio del conflicto el general Prado y sus asesores habían calculado, utópicamente por cierto, que podían mantener el teatro de operaciones limitado al Sur si se lograba fortificar Arica, trasladar la flota a ese puerto y sostener un numeroso ejército aliado en Tarapacá. Los planes defensivos centraron su atención en el litoral del Sur peruano, tratando de fortificar Pisagua, Iquique, Mollendo y Arica, además de reforzar las caletas de Junín, Mejillones y otras más pequeñas. Este plan defensivo, con una adecuada conducción de la guerra naval, debía evitar que el numeroso y mejor preparado ejército enemigo logre capturar las ricas zonas salitreras, verdadero objetivo de la guerra. Sin embargo, esto no significó que se dejasen de lado las medidas de seguridad para defender el Callao y los buques surtos en su bahía. Veamos ahora los medios de su defensa:

a) **Artillería.**

Pese a que en la correspondencia del mes de mayo entre los generales Prado y La Puerta se observa la confianza del primero en lograr mantener el conflicto centrado en el Sur; hacia mediados de junio Prado estimaba que para terminar rápidamente con la guerra uno de los probables cursos de acción de los chilenos podía ser el de atacar Lima. A finales de julio, el bloqueo del Callao también se consideró como una posibilidad en el epistolario del

625.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 147. Oficio al Comandante General del 28 de mayo de 1879.
626.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 273. Oficio al Comandante General del 9 de octubre de 1880.
627.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 233. Oficio al Comandante General del 21 de abril de 1880.
628.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, pp. 229-330. Oficio del 7 de mayo de 1879.

Presidente. Por ello Prado escribió desde Arica al Ministro de Guerra: *"...Es indispensable que las Baterías del Callao hagan ejercicios de bala, porque no estando expeditos los artilleros que las sirven, es lo mismo que si no existieran..."* [629].

El historiador chileno Vicuña Mackenna, que había vivido en el Perú y que conocía el estado de nuestro armamento, dijo que al principio de la guerra nuestros cañones estaban tirados en el Callao[630], lo que confirma Melo diciendo que la artillería estaba arrumada en un barracón ubicado en la plaza que hoy está frente a la Capitanía de Puerto del Callao. García y García describió de la siguiente manera los establecimientos navales en 1870:

> *"...El Arsenal de la marina militar que actualmente posee el Callao, ha perdido la importancia y buena disposición que tuvo en tiempos antiguos, porque habiéndose construido el paradero del ferrocarril delante de él, por el lado de la playa, le ha privado de la libre acción sobre la bahía. Este edificio contiene: un cuartel en que se alojan los batallones de marina, un departamento en que se hallan las oficinas y el alojamiento del Comandante General de Marina, almacenes para depósitos de artículos navales pertenecientes a la Escuadra, un patio interior con agua corriente y un departamento para el depósito de la Artillería. A la entrada se encuentran las oficinas de la Capitanía del puerto y la estación telegráfica..."* [631].

Rápidamente se iniciaron las labores para tratar de dejar en servicio los cañones, aunque el principal problema con que se enfrentaron los marinos de ese entonces fue la falta de fondos para las obras que debían emprenderse. En julio de 1879 la defensa del Callao estaba compuesta por artillería de avancarga y se contaba con las siguientes baterías, conocido todo el conjunto como *Fortalezas de la Plaza*:

1) **Torre de la Merced** (al inicio de La Punta): dotada de 2 cañones Armstrong de 300 libras a cargo del coronel Guillermo Smith.
2) **Torre de Junín**: (altura de la actual Base Naval): dotada de 2 cañones Armstrong de 300 libras a cargo del coronel graduado Ruperto Delfín.
3) **Torreón Manco Cápac** (Real Felipe): dotado de 4 cañones Vavasseur de 250 libras a cargo del coronel graduado José B. Huertas.
4) **Torreón Independencia** (Real Felipe): dotado de 2 cañones Blackely de 11 pulgadas a cargo del coronel graduado Pedro Lafuente.
5) **Batería de Ayacucho** (altura del actual muelle de minerales): dotada de 2 cañones Blackely de 11 pulgadas.
6) **Batería de Barlovento** (La Punta): dotada de 1 cañón de 1,000 libras, por emplazar, a cargo del capitán de navío Lino de la Barrera.
7) **Batería de Sotavento** (La Punta): dotada de 1 cañón de 1,000 libras, por emplazar, a cargo del capitán de fragata Luis Germán Astete.
8) **Batería de Santa Rosa** (altura del actual astillero *Maggiolo*): dotada de 2 cañones Blackely de 11 pulgadas a cargo del capitán de navío Manuel Villar [632].

629.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 22 de junio de 1879.
630.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tarapacá*, T. 1, p. 494.
631.- Aurelio García y García, *Derrotero de la Costa del Perú*, p. 103.
632.- A. H. de M. (Baterías - 1879). *Cuadro de las Fortalezas de la Plaza del Callao en julio de 1879*, confeccionado el 21 de julio de 1879. El calibre de los cañones Vavasseur que se anota en el parte es de 300 libras, dato equivocado pues los cañones Vavasseur de la torre de la *Merced* eran de 250 libras (Torreblanca, Op. Cit., p. 70).

Refiriéndose a nuestra artillería, el 10 de octubre el contralmirante de la Haza informó al Ministro de Guerra que todas las piezas de grueso calibre del Callao fueron adquiridas en 1865 con motivo de la guerra con España y que desde ese entonces los fabricantes habían perfeccionado su funcionamiento con una serie de modificaciones pero que ninguna había sido practicada en los cañones del país, por lo que solicitaba que se adquieran compresoras hidráulicas para los cañones Vavasseur, Armstrong y Blackely[633].

Algunos cambios en el emplazamiento de las piezas de artillería se puede observar a lo largo de 1879; por ejemplo, el 11 de agosto hubo un ejercicio de tiro donde quedó inutilizado un Blackely de 11 pulgadas de la batería *Santa Rosa* y el 10 de octubre pasó un cañón Blackely de 11 pulgadas de la batería *Ayacucho* a la batería *Santa Rosa*.

La copiosa documentación relativa al tema de la artillería que defendía el Callao en 1879 existente en el Archivo Naval deja entender que al inicio del conflicto el alistamiento del material no era óptimo y debió trabajarse por varios meses para mejorarlo. En cuanto al personal, el 22 de julio el Comandante General de la Marina informó al Ministro de Guerra y Marina que no había una cantidad suficiente de servidores en todas las baterías lo que a su vez no había permitido hacer ejercicios de tiro. Ese mismo día se tomaron una serie de medidas para subsanar los problemas y se programó un ejercicio de tiro efectivo.

En julio también se normó que diariamente habría un fuerte de guardia, cuyo distintivo sería tener izado el Pabellón Nacional. El puerto quedaba cerrado por las noches a cualquier movimiento particular, desde que se disparaba una salva que anunciaba las 18:00 hasta la mañana siguiente, quedando todos los jefes, oficiales y tropa acuartelados. Dos tiros de cañón disparados con un intervalo de dos minutos anunciaban la presencia del enemigo[634].

Otro problema patente era el de la pólvora y la munición; la pólvora tenía diverso origen y debía de calcularse su poder de acuerdo a la procedencia para evitar sobrecargar las piezas. Pero sobretodo la munición era escasa y debió fabricarse en la Factoría Naval de Bellavista usando para ello todo el fierro disponible del Arsenal[635].

No menos grave era el asunto relacionado a los trabajos de la infraestructura de las baterías, que en general eran muy deficientes. Para subsanar los problemas de las fortificaciones se comisionó al ingeniero Echegaray para que se encargue de su refacción, pero los trabajos fueron realmente lentos y en varias oportunidades permanecieron paralizados por semanas. Un ejemplo de este problema lo manifestó a mediados de octubre el Jefe de la torre de la *Merced*, que a la sazón desempeñaba el capitán de navío Emilio Díaz, quien elevó un significativo oficio donde decía al Jefe de Baterías de la Plaza lo siguiente:

> *"...Creo de mi deber llamar muy seriamente la atención de U.S. haciéndole presente que es muy sensible que durante seis meses que se han emprendido estos trabajos, nos encontremos sin que ninguno de ellos se haya concluido hasta el día, pues estamos en*

633.- A. H. de M. (Baterías - 1879) Oficio del Comandante General de la Marina al Ministro de Guerra Marina del 10 de octubre de 1879. El Ministro La Cotera respondió el 17 que los compresores se habían pedido a Europa junto a nueva munición.
634.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de la Marina al Director de Guerra del 22 de julio de 1879.
635.- A. H. de M. (Baterías - 1879). Oficio del Comandante General de la Marina al Director de Guerra del 30 de julio de 1879.

peor estado que antes, originándose por esta falta un desastre con el polvorín en caso de un combate..." [636].

Pese a que todos los jefes de baterías apuntaban a decir que Echegaray era culpable de la lentitud en los trabajos, entre otras cosas porque residía en la capital y sólo inspeccionaba rara vez las obras, creemos que el motivo principal de estas demoras, que se pueden rastrear durante todo el año 1879, se relaciona con la falta de fondos con las que tuvo que lidiar Echegaray. Este ingeniero escribió en uno de sus múltiples descargos que para recibir los fondos debía buscar al Ministro de Hacienda y que: *"...me he visto obligado a estar esperando en las oficinas de ese Ministerio por horas enteras, muchas veces sin lograr ver siquiera al Sr. Ministro y teniendo que volver en los días siguientes y hasta de noche..."* [637].

Respecto a los cañones de a 1,000 libras (20 pulgadas de calibre y proyectil esférico de 1,000 libras) estos fueron trasladados el mes de mayo a La Punta[638] y el 22 de octubre se hicieron tres tiros de prueba con el Dahlgren de la batería de sotavento a cargo del coronel José Benedicto Huertas, alcanzando en el tercer tiro una distancia de 3,422 metros con una carga de 100 libras de pólvora. La prueba se consideró un éxito pese a que el retroceso del cañón en el tercer tiro alcanzó un poco más de 5 metros rompiendo los remaches de la corredera. El informe del jefe de la pieza es curioso pues indica que el cañón tenía marcado en la culata el nombre *Belcebú* y se esperó un fuerte estruendo al momento de disparar, pero que el ruido del cañón fue similar al de un cañón de a 500 libras[639]. Sin embargo, hubo un error en la identificación de los cañones en 1879, el coronel Huertas dijo que probó un cañón Rodman de 20 pulgadas, cuando en realidad el cañón que se probó fue el Dahlgren de 20 pulgadas. Hoy sabemos que el cañón Dahlgren tenía grabado el nombre *BEELZEBUB* desde que fue construido en los Estados Unidos[640]. Además, las medidas del cañón que anotó el coronel Huertas concuerdan con los patrones registrados para los cañones Dahlgren de 20 pulgadas.

Durante esta prueba se notó que la base de madera era de regular calidad y debía cambiarse. También se observó que la pieza no debía dispararse con un ángulo de proyección menor de 12 grados por el peligro que se desmonte pues existía el riesgo de que cause un mayor retroceso el hecho de disparar con menor ángulo de elevación. Para subsanar las fallas y evitar que el cañón se desmonte nuevamente, se recomendó aumentar la longitud de las correderas de la cureña y aumentarle topes [641].

636.- A. H. de M. (Baterías - 1879). Oficio del Jefe de la Torre de la Merced al Jefe de Estado Mayor de las Baterías de la Plaza del 11 de octubre de 1879.

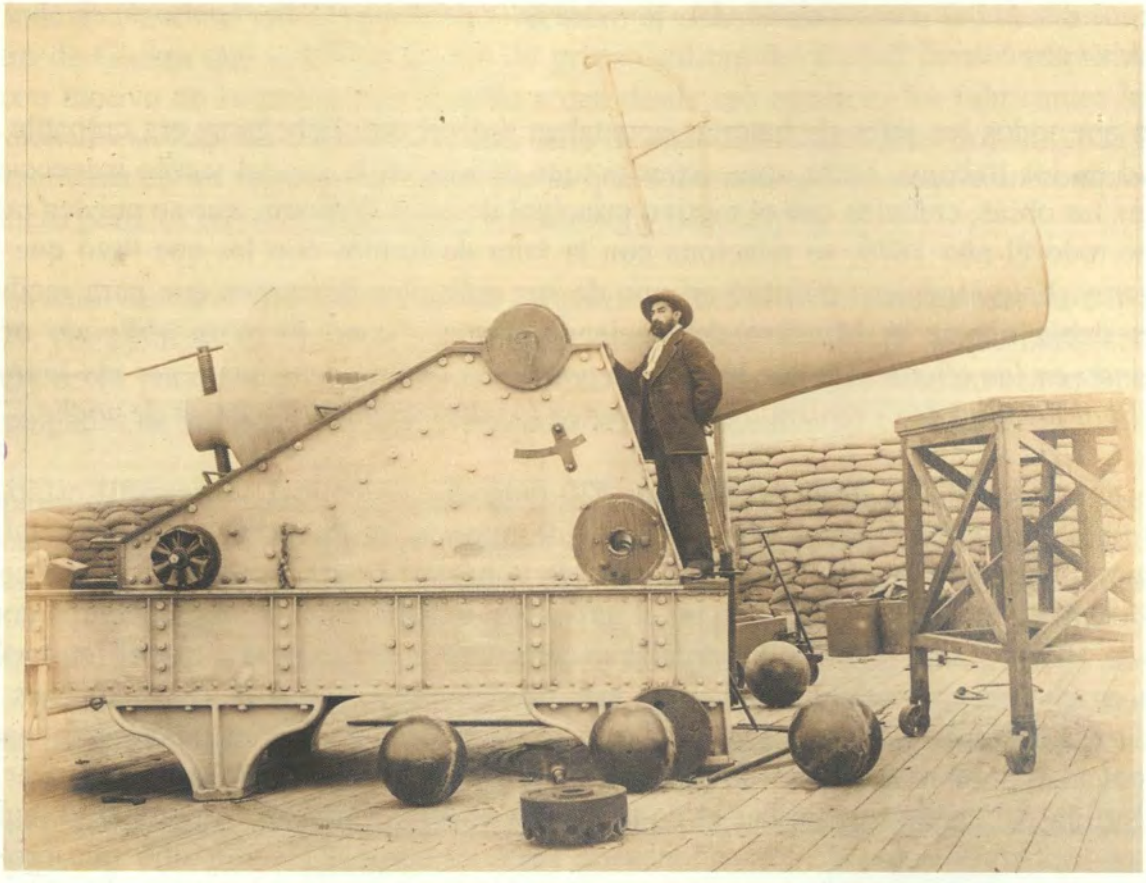
637.- A. H. de M. (Baterías - 1879). Oficio del Ingeniero Echegaray al Presidente del Cuerpo Militar de Ingenieros del 22 de noviembre de 1879.

638.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, p. 372. Oficio del 27 de mayo de 1879.

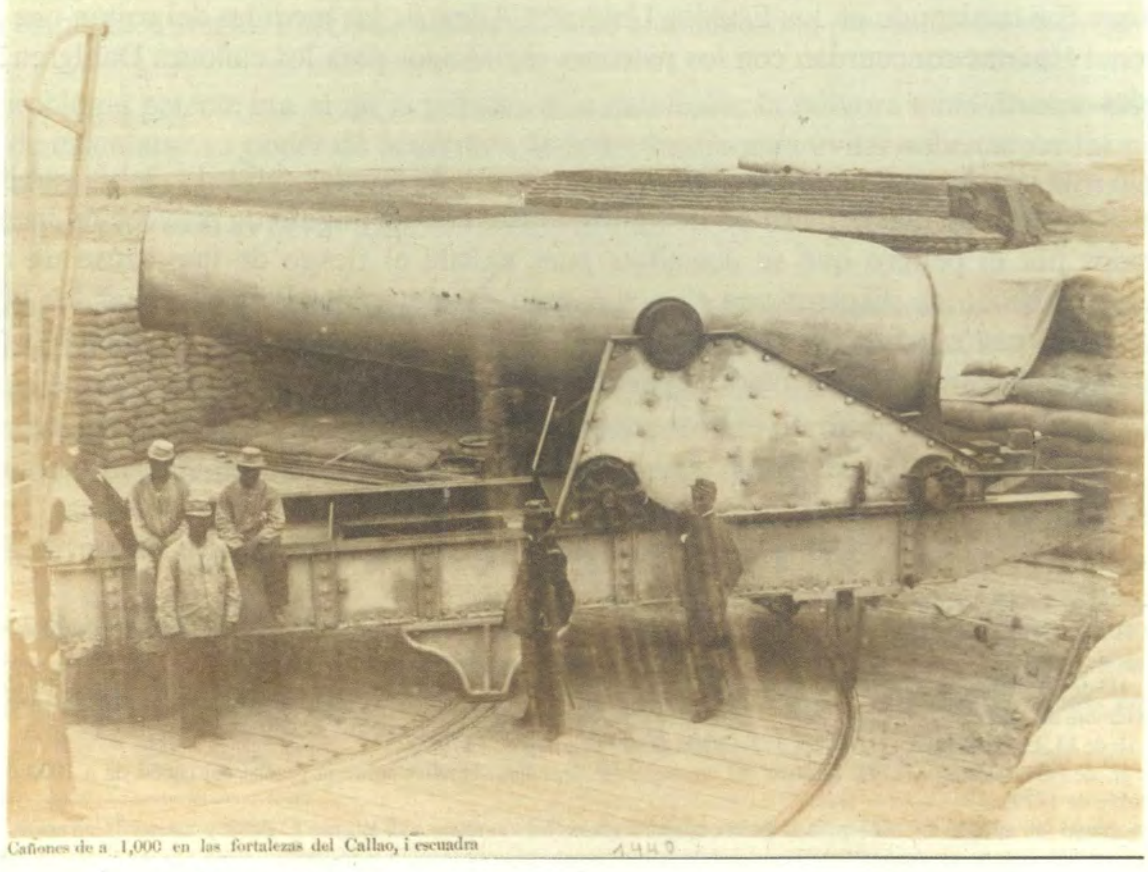
639.- A. H. de M. (Baterías - 1879). Informe del coronel José Benedicto Huertas sobre la prueba del cañón de a 1000 del 22 de octubre de 1879.

640.- Comprado por el Perú en 1865 para la guerra contra España (Edwin Olmstead, Wayne E. Stark y Spencer C. Tucker, *The Big Guns*, p. 95). Este mismo cañón fue el primero de su tipo construido por Dahlgren en 1864.

641.- A. H. de M. (Baterías - 1879). Informe del coronel José Benedicto Huertas sobre la prueba del cañón de a 1000 del 22 de octubre de 1879.



Cañón Dahlgren de a 1,000 libras de la batería de sotavento.



Cañón Rodman de a 1,000 libras de la batería de Barlovento

Como curiosidad diremos que en el periódico oficial *El Peruano* se informó el día 25 de octubre que el tranvía condujo a más de 2,500 personas que fueron a ver la prueba de este cañón. El corresponsal del periódico dijo que cuando se disparó por primera vez, el cabo que hizo fuego gritó ¡Viva el Perú!, y *"...un verdadero torrente de fuego asomó por la boca del monstruo. Al contacto con el aire frío, los gases se condensaron, formando en el vapor de agua una nube que se elevó lentamente al cielo..."* [642]. Con respecto al tiro que disparó la bala de 1,000 libras, el corresponsal anotó lo siguiente:

> *"....Al sonar este disparo se pudo seguir con la vista la trayectoria descrita por el proyectil. La pesada mole se asemejaba a un aerolito lanzado en el espacio por una fuerza de proyección incalculable...a unas 4,700 yardas cayó en el canal, levantando una gran columna de agua y después de 14 rebotes se hundió en las arenas de la isla, hacia la cual se había apuntado..."* [643].

El cañón de la batería de barlovento, igualmente de a 1,000 libras, era del sistema Rodman, tenía un ánima mayor en 1.11 m. que el Dahlgren de la batería de sotavento y requería una corredera más larga. Para que se tenga una idea de cómo eran estos cañones el siguiente cuadro muestra sus características [644]:

Cañón	Peso	Diámetro del brocal	Longitud del ánima	Longitud total	Largo de la corredera	Largo de la cureña
	Libras	*Metros*	*Metros*	*Metros*	*Metros*	*Metros*
Dahlgren	98,915	0.51	4.2	4.99	6.21	3.365
Rodman	116,000	0.51	5.31	6.10	6.195	3.350

Fuera de la artillería ubicada en estos emplazamientos estaba la de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* que eran dos cañones Dahlgren de anima lisa de avancarga de 500 libras en cada buque. El *Manco Cápac* viajó a Arica el 30 de julio, por lo que el *Atahualpa* quedó como batería flotante en el Callao desde esa fecha.

Hemos visto la artillería montada en el Callao al 21 de julio de 1879, pero ¿qué otros cañones teníamos en ese momento?. Bajo el título de *Artillería de Grueso Calibre que existe a cargo del Arsenal*[645], el Mayor de Órdenes elevó el 12 de agosto una relación de cañones que había en el Arsenal de la Marina al Comandante General. Esta relación puede darnos una buena idea de lo que teníamos disponible en los pañoles navales:

1. 4 cañones Rodman de ánima lisa, calibre 15 pulgadas (500 libras).
2. 6 cañones Dahlgren de ánima lisa, calibre 11 pulgadas (150 libras).
3. 3 cañones Rodman de ánima lisa, calibre 10 pulgadas (150 libras).
4. 2 cañones Parrot rayados, calibre 8 pulgadas (150 libras).
5. 2 cañones Rodman de ánima lisa, calibre 9 pulgadas (100 libras).

642.- Periódico *El Peruano* del 25 de octubre de 1879.
643.- Ibídem.
644.- A. H. de M. (Baterías - 1879). Informe del coronel José Benedicto Huertas al Comandante General de Marina del 1 de noviembre de 1879.
645.- A. H. de M. Libro Copiador N° C2-44, pp. 512-515. Oficio del 12 de agosto de 1880.

6. 4 cañones Dahlgren de ánima lisa, calibre 9 pulgadas (100 libras) del *Wateree*[646].
7. 9 cañones Rodman de ánima lisa, calibre 8 pulgadas (70 libras[647]).
8. 2 cañones Parrot rayados, calibre 6 ½ pulgadas (100 libras).
9. 1 cañón Dahlgren de ánima lisa, calibre 9 pulgadas (100 libras).
10. 1 cañón ¿? de ánima lisa, calibre 10 pulgadas (110 libras) ubicado en Bocanegra.
11. 1 cañón Vavasseur rayado, calibre 11 pulgadas (400 libras), recortado para el uso del monitor *Victoria*[648].

Pero, como bien lo señaló el Mayor de Órdenes al elevar la relación anterior al Comandante General, estos no eran todos los cañones que habían disponibles; según el comandante Tizón habían más cañones en las barracas contiguas a las baterías *Santa Rosa* y *Ayacucho*, así como en el Castillo del Sol. Hay que considerar que otras piezas de artillería estaban embarcadas y otras eran guardadas en el *Parque General de las Baterías* que estaba en el Callao bajo custodia del Ejército[649] o en el cuartel de Santa Catalina[650]. En estos lugares había un buen número de cañones Dahlgren y Rodman de diversos calibres (desde 15 pulgadas hasta 8 pulgadas), Voruz de la corbeta *América*, cañones Blackely de 12 y 18 libras del antiguo *Guise*, Armstrong de a 70 y 40 libras, Parrot de a 100 y 30 libras, así como viejos cañones de a 68 y 32 libras de fierro y algunas piezas virreinales de bronce, etc.

646.- El *Wateree* fue un buque norteamericano que se hundió en Arica durante el terremoto y posterior maremoto de 1868, donde también se hundió la corbeta *América*, gemela de la *Unión*.

647.- También se menciona la existencia de cañones Rodman de a 60 libras en el *Limeña* (A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1437, pp. 550-551. Oficio del 1° de setiembre de 1879).

648.- Se trata de un error pues el cañón Vavasseur era de 250 libras.

649.- Nos referimos a un complicado inventario de cañones, munición, cureñas y otros elementos de los cañones confeccionado el 30 de noviembre de 1879 por el comandante del Parque General de las Baterías. (A. H. de M. (Baterías - 1879) Inventario de los cañones en los depósitos y baterías del Callao del 30 de noviembre de 1879).

650.-A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1110, p. 425. Oficio 4 de julio de 1879.

b) Defensa contra torpedos de los buques capitales.

Otro medio de defensa para proteger a los buques fue el de construir redes contra torpedos. En la actualidad muchas personas piensan que estas redes no eran efectivas, incluso se ha dicho que Miguel Grau se oponía a poner redes contra torpedos en el *Huáscar* pues hubiese quitado velocidad a su buque[651]. Esta es una opinión equivocada, tanto en la efectividad como en el uso que en ese tiempo se daba a la red contra torpedos.

Ultimamente los investigadores de la historia naval han encontrado que las redes contra torpedos jugaron un importante papel en la defensa de los buques de guerra entre el último tercio del siglo XIX y los años inmediatamente anteriores a la Primera Guerra Mundial. Hacia 1874 se experimentó en Inglaterra con una red contra torpedos hecha con una malla galvanizada que logró atrapar todos los torpedos que le lanzaron[652]. Hay que tener en cuenta que los torpedos Whitehead primigenios diseñados hasta 1879 no alcanzaban distancias mayores a las 600 yardas y no superaban de 18 nudos de velocidad; otros torpedos, como el Lay, alcanzaban un rango de acción mayor, normalmente hasta 1.5 millas, pero con una velocidad más limitada que la de los Whitehead. Esta limitación no hacía efectivo al torpedo lanzado hacia un buque navegando, pero sí lo era contra un buque fondeado, por este motivo las redes contra torpedo fueron diseñadas mayormente para ser usadas en los buques fondeados.

En 1876 los ingleses estudiaron todos los aspectos de la guerra de torpedos y el *British Admiralty Torpedo Commitee* recomendó que ante el ataque de una lancha torpedera se debían adoptar las siguientes previsiones defensivas: a) patrullas de lanchas alrededor de los buques, b) luces eléctricas que se proyecten a cualquier dirección, c) uso de ametralladoras, y d) uso de redes contra torpedos de fierro galvanizado alrededor de cada buque[653].

Para tener una idea de la efectividad de las redes contra torpedos citaremos como ejemplo el caso del acorazado *Sevastopol* de la Marina Imperial Rusa, el cual durante la guerra ruso japonesa fue atacado con 104 torpedos en el bloqueo de Port Arthur, entre el 11 y el 16 de diciembre de 1904, siendo la mayoría de ellos detenidos por las redes contra torpedos del buque. Los japoneses no pudieron hundir el *Sevastopol*, pese a que un torpedo logró averiar el buque. Más tarde los diseños de las redes contra torpedos se mejoraron y también fueron usadas cuando los buques navegaban, pero, aunque se mantuvieron vigentes en los buques ingleses y alemanes durante la Primera Guerra Mundial (incluso se usaron en la batalla de Jutlandia), el desarrollo de los torpedos durante esa guerra las hizo obsoletas y se convirtieron desde entonces en un estorbo, ya no eran capaces de detener a los torpedos modernos y, por el contrario, causaban demoras en la navegación. Tal vez sea esta la impresión que quedó de las redes contra torpedos y se extendió el concepto de su inutilidad a tiempos anteriores a la Gran Guerra, abstracción que no tiene porqué ser válida.

651.- Denegri, Op. Cit., p. 319. En la nota 77 a la Carta del 27 de junio de 1879 se lee *"...Como es de suponer, la defensa de la red antitorpedos no debió ser del agrado de Grau, ya que su buque hubiera perdido velocidad en forma considerable..."*. La misma observación hizo a la carta de Prado del 15 de agosto de 1879, (Denegri, Op. Cit., nota 207, p. 319).

652.- Phill Russel, *Anti Torpedo nets*, en "Navies in Transition", pp. 1-2. Página web: http://www.btinternet.com/~philipr/nets.htm.

653.- Phill Russel, Op. Cit., p. 2.



Prueba exitosa de red contra torpedos – década de 1880.
(Página web, *Anti Torpedo Nets*_de_Phill Russel).

De acuerdo a lo que hemos expuesto, para 1879 las redes contra torpedos eran un medio útil de defensa, tras una serie de experimentos exitosos su uso había sido recomendado tres años antes por la marina británica. En nuestro caso, un proyecto para hacer estos medios de defensa lo presentó al gobierno el señor Washington M. Jacobs en la primera quincena de abril. De la lectura de este curioso documento vemos cuan sencilla podía ser la construcción de estas redes:

"...Pormenores para la construcción de Contra Torpedos

A partir de proa y en cubierta, y a distancia de 7 a 8 pies se colocan dos argollas en la misma dirección que sujeten un palo de 15 pies de largo, de los que debe desprenderse un cordel de una pulgada de diámetro que debe sujetar o sostener una red que naciendo a flor de agua, tenga de profundidad 15 pies, la que debe rodear todo el exterior del buque a la distancia de los palos, la que en su parte inferior y a distancia de 5 ó 6 pies deberá colocarse pesas de 20 libras ya sea de plomo o de fierro que mantenga la tensión constante de dicha red. Esta debe componerse de cuerda de una pulgada de diámetro cuyos claros serán a lo mas de 10 a 12 pulgadas, de manera que no presentando dicha red resistencia a la velocidad del torpedo, no da lugar a la explosión; y no conociéndose hasta ahora torpedo de mayor fuerza y velocidad que de 24 millas por hora, este desviará su dirección impidiéndole que este toque con el casco del buque, y quedando un proyectil más a favor del buque contra el que fue arrojado.

Washington M. Jacobs..." [654].

Ante la propuesta de Jacobs el gobierno emitió una Resolución Suprema el 16 de abril, dándole las gracias por su ofrecimiento y disponiendo que en base al plano y las instrucciones dejadas por Jacobs la Marina proceda a la confección de estas redes contra torpedos bajo la dirección del proponente.

Jacobs fue citado a la Mayoría de Órdenes para que explique su proyecto, quedando tan mal impresionado el comandante Tizón que al momento de informar los resultados de su

654.- A. H. de M. (Guerra con Chile - 1879). *Pormenores para la Construcción de Contra Torpedos*, confeccionada por Washington M. Jacobs el 16 de abril de 1879.

reunión con Jacobs al Comandante General le dijo *"...que fuera de la idea general sobre la conveniencia de tales aparatos, no sabe dar detalle alguno, concretándose a aprobar las indicaciones que hacía el comandante Raygada y yo..."* [655].

Para cerciorarse de su opinión sobre la competencia de Jacobs, el comandante Tizón lo envió a conversar con el Comandante del *Atahualpa*, quien *"...recibió la misma impresión sobre la incompetencia del individuo..."* [656]. Entonces el comandante Tizón comunicó al contralmirante de la Haza que recibió el ofrecimiento de los comandantes de los monitores para hacer redes similares de acuerdo a la información que sobre el particular estaba publicada, pidiendo se les autorice para que hagan los pedidos necesarios para tal fin, logrando con ello evitar:

> *"...el que se crea que es una invención que nos trae don Washington M. Jacobs, siendo así que la Escuadra Inglesa y en otras marinas se han usado y se han publicado descripciones minuciosas en el periódico London News..."* [657].

Tras el estudio hecho por la Mayoría de Órdenes, el 20 de abril de 1879 el contralmirante Antonio de la Haza informaba al Director de Marina que:

> *"...Don Washington M Jacobs se presentó en este despacho para los efectos de la Resolución Suprema fecha 16 de los corrientes, conducentes a la construcción de* [redes] *contra torpedos; y al conferenciar con el señor Capitán de Navío de Ordenes del Departamento para llevar a la práctica lo mandado, se ha venido en conocimiento de la ignorancia del proponente, como verá Vuestra Señoría por el informe precedente.*
>
> *Las razones expuestas en este informe son de tal fundamento que me obligan a consultar a ese Ministerio, si se aceptan el que los señores comandantes de los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa", formulen los pedidos necesarios para la construcción de contra torpedos, vista la incapacidad del señor Jacobs, según queda demostrado..."* [658].

Al día siguiente el Director de Marina dispuso dejar sin efecto la resolución del 16, teniendo en consideración la opinión desfavorable del proyecto de Jacobs de tan distinguidos marinos y a la disposición de los comandantes de los monitores a construir esas redes en base a las descripciones especializadas que aparecían en la prensa británica. A raíz de esta contraorden, el Comandante General interpretó que no se debían hacer las redes y no se elevaron los pedidos de materiales que los comandantes de los monitores formularon para fabricarlas[659].

La idea de colocar redes contra torpedos a los buques más importantes no se volvió a tocar hasta finales de junio, cuando el 27 de ese mes el general Prado escribió al Vicepresidente sobre la necesidad de uno de ellos:

655.- A. H. de M. Informe del Mayor de Órdenes al Comandante General de Marina del 19 de abril de 1879.
656.- Ibídem.
657.- Ibídem.
658.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de la Marina al Director de Marina del 20 de abril de 1879.
659.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 61. Informe del 22 de agosto de 1879.

"... Antes de ahora he hablado a Ud., y hoy me permito repetirle, la conveniencia y hasta la necesidad de colocarle al "Huáscar" una red que lo defienda contra los torpedos que podrán arrojarle los buques enemigos, pues sé que están provistos de ellos..." [660].

Ni bien el general La Puerta recibió la misiva del Presidente ordenó al Comandante General de la Marina que se construya una red contra torpedos para el *Huáscar*. El cumplimiento de la orden implicó una consulta al célebre comandante Miguel Grau, tal como lo aseguró el Comandante General en un oficio del 22 de agosto:

"...Cuando creía abandonado el proyecto de emplear esas defensas para los buques tuve el honor de recibir de la Escuadra una carta particular de Vuestra Excelencia en la que me manifestaba que Su Excelencia el señor general Presidente Supremo Director de la Guerra deseaba que el monitor "Huáscar" llevase uno para su salida de este puerto para los del sur, y con este motivo me dirigí particularmente al señor Capitán de Navío don Miguel Grau Comandante General de la Primera División Naval y Comandante del monitor "Huáscar" consultando su opinión a este respecto la que fue contestada con foja 3. Como el día siguiente, es decir el 6 de julio, zarpase ese buque para el Sur y se me hiciese entender que desde el mes de abril el Ministerio del Ramo había encargado al exterior esos aparatos de metal por ser más aparentes para el objeto propuesto, volví a creer que no debía tratarse sobre la materia ...." [661].

Entendemos que el contralmirante de la Haza dijo en su informe que esta consulta la hizo a Grau el 5 de julio y que al día siguiente zarpó con el *Huáscar* al Sur. Lamentablemente el Comandante General no indicó claramente cual fue la respuesta de Grau, pero dio a entender que ésta no fue adversa y que, por el contrario, se esperaba la llegada de una red para el *Huáscar* desde el exterior.

Pero el Presidente no estaba satisfecho con el desempeño del contralmirante de la Haza en cuanto a la fabricación de las redes contra torpedos y en su carta a La Puerta del 15 de agosto le dijo lo siguiente:

"...para resguardar al "Huáscar" y a los monitores contra torpedos. Es una temeridad que hasta ahora no se hallan hecho, sólo por negligencia del Comandante General de Marina, encargado de la obra, corriéndose así el riesgo de que se pierda acaso uno de estos buques por esta causa, pues es sabido que los chilenos tienen torpedos Whitehead, que en un encuentro pueden lanzar contra aquellos. Que se hagan desde luego dichas redes para resguardo de nuestros buques, tanto más cuanto cuestan muy poco..." [662].

En base a esta carta el Ministro de Guerra preguntó al Comandante General sobre las redes contra torpedos y éste le respondió con un informe el 22 de agosto donde le expuso la justificación del porqué no se fabricaron, aduciendo los argumentos explicados en párrafos anteriores. En el informe, el contralmirante de la Haza también dio parte al general Mendiburu que poco tiempo atrás había ordenado hacer redes contra torpedos para el *Atahualpa* y el *Manco Cápac* en el Arsenal.

660.- Denegri, Op. Cit., p. 252. Carta del 27 de junio de 1879.
661.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 61. Informe del 22 de agosto de 1879.
662.- Denegri, Op. Cit., p. 319. Carta del 15 de agosto de 1879.

En efecto, la Factoría Naval de Bellavista recibió entre el 1° y el 2 de setiembre los pedidos para fabricar 32 secciones de redes contra torpedos de 25 pies de largo por 15 de ancho destinadas a proteger el *Atahualpa* y el *Manco Cápac*, que incluían:

1. *36 palos de balsa de 25 pies de largo por 15 a 18 pulgadas de diámetro.*
2. *12 anclotes de 4 quintales cada uno para fondear las redes*
3. *360 brazas de cadena de 7/8 para fondear las redes.*
4. *1,100 brazas de cabo de cáñamo de 4 cordones de 3 ½ pulgada de mena*
5. *6,804 brazas de piola acalabratada de 1 ½ pulgada para la malla.*
6. *2,520 brazas de merlín alquitranado para ligadas.*
7. *215 guarda cabos con ganchos para asegurar las redes a los palos*
8. *648 guarda cabos de fierro para unir las secciones*
9. *36 herrajes para unir los palos por sus extremos*
10. *216 escandallos de plomo para piezas de 10 libras cada uno* [663].

Alguna dificultad se debió encontrar para armar estas redes pues en la copia del pedido para el Arsenal Naval se anotó al costado del ítem correspondiente a los 36 palos de balsa *"...no hay en plaza..."* [664]. Cabe mencionar que la valorización del pedido, sin contar con los palos, sumó 5,234.20 soles. Esta red contra torpedo sólo serviría para *"....proteger contra torpedos un costado, la popa y proa de los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa"..."* [665].

El general Mendiburu escribió al Presidente transcribiéndole el informe del contralmirante de la Haza y, además, extrañamente le dijo que en una conversación verbal con ese jefe naval se le había dicho que *"...ni él ni ningún jefe del Departamento de Marina habían visto ni tenían idea de las redes de defensa. Sobre lo cual también he buscado obras que traten sobre la materia..."* [666]. Nota que debe llamarnos la atención, y que probablemente sea un olvido de Mendiburu atribuible a su avanzada edad pues, como se puede demostrar con los documentos del Archivo Naval, el Comandante General de la Marina había informado en abril que tales redes las podían hacer los comandantes de los monitores en base a lo publicado en la prensa británica, lo que significaba que los oficiales de marina sí tenían conocimiento teórico de ellas.

Entre el 22 de agosto y el 9 de setiembre el Presidente debió escribir al Comandante General diciéndole que estaba en proyecto la confección de redes contra torpedos de piola alquitranada, cosa que podemos deducir por el informe que presentó el 9 de setiembre el contralmirante de la Haza al Ministro de Guerra y Marina, cuando dio parte que hasta esa fecha la casa proveedora no la había entregado[667]. Pero hemos encontrado una carta del general Prado al Ministro de Guerra del 31 de agosto, donde dijo lo siguiente:

663.- A. H. de M. Libro Copiador de pedidos hechos a la Factoría Naval de Bellavista, años 1879-1880, N° F4-A6, p. 6. Oficios del 1° y 2 de setiembre de 1879.

664.- A. H. de M. (Mayoría de Órdenes, Almacenes y Arsenales - 1879) Pedido cuadruplicado para el Arsenal del Departamento del 2 de setiembre de 1879.

665.- Ibídem.

666.- A. H. de M. Nota del 8 (debe ser 9 ó 10) de setiembre de 1879 del Ministro de Guerra y Marina al oficio del Comandante General de la Marina del 9 de setiembre de 1879.

667.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp.113-114. Oficio al Ministro de Guerra Marina del 9 de setiembre de 1879.

"...las redes que se están construyendo para defender el "Huáscar" contra torpedos, es operación que debe llevarse a cabo con la mayor reserva. Comprenderá usted cuánto importa que no se trasluzca el objeto de este trabajo; así, pues creo inoficioso hacerle más recomendaciones a este particular..." [668].

El 15 de setiembre el Ministro de Guerra insistió sobre las redes al Comandante General y le preguntó qué sabía de los trabajos encomendados a terceros. El contralmirante de la Haza le respondió que de esos trabajos no sabía nada y no conocía de otras personas que los pudiesen hacer; dijo que muchos de los que se ofrecieron para construir estas redes lograron sacar algunos soles al Estado y desaparecieron sin haber podido colocarlas[669]. Previendo esta situación, y usando dinero de su propiedad, el contralmirante de la Haza había ordenado al Mayor de Órdenes y al Comandante del *Atahualpa* que hagan los cálculos para ver cuanto costaría hacer las redes para dos buques. Por ello la respuesta al Ministro de Guerra incluyó el resultado del estudio que, en pocas palabras, decía que para defender dos buques de guerra (monitores o de otra clase) se necesitaban construir 32 secciones de redes de 25 pies de largo por 15 de ancho, lo que implicaba una suma de S/. 5,234.40, sin incluir el importe de 37 palos de balsa de 25 pies de largo por 15 ó 18 pies de diámetro y de los obreros que debían construir las redes, que en opinión del contralmirante de la Haza, podía ser la gente del Arsenal[670].

También con su dinero, de la Haza mandó hacer una sección de la red contra torpedos con el fin de verificar su comportamiento. Para el 5 de octubre el contralmirante de la Haza había construido 5 secciones de 25 pies de largo por 15 de ancho, y había gastado S/. 817.80 en su confección, por lo que pidió en esa fecha al Ministro de Guerra y Marina que defina que hacer con ellas[671]. Suponemos que la idea fue aprobada pues poco después el Comandante General ordenó al Comandante del *Atahualpa* que pida a la casa proveedora los útiles necesarios para hacer nuevas redes para protegerlo contra torpedos y el 10 de octubre el Mayor de Órdenes elevó el pedido respectivo para hacerlas similares *"...a lo que únicamente se ha necesitado para hacer en la "Apurímac" las redes para el "Manco Cápac"..."* [672]. Lo que nos da a entender que las redes hechas anteriormente estaban destinadas para enviarlas a Arica donde se encontraba el *Manco Cápac*, tal como lo había previsto el Comandante General el 22 de agosto.

Nos consta que en el mes de noviembre se siguió trabajando en las redes contra torpedos dado que el 12 de ese mes la Factoría Naval de Bellavista pidió a su proveedor 1,100 brazas de cabo cáñamo de 4 cordones y 3 ½ de mena para las *"...redes contra torpedos de los monitores.."* [673].

668.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 31° de agosto de 1879.
669.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp.129-130. Oficio al Ministro de Guerra Marina del 17 de setiembre de 1879.
670.- Ibídem.
671.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.165. Oficio al Ministro de Guerra Marina del 5 de octubre de 1879.
672.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1667, pp. 636-637. Oficio del 10 de octubre de 1879.
673.- A. H. de M. Libro Copiador F4-A6., p. 21. Oficio del 12 de noviembre de 1879.

c) **Las lanchas a vapor en los planes de defensa del Callao.**

Hasta ahora hemos visto que para la defensa de un ataque de torpedos se dotó al *Huáscar* y a la *Independencia* de ametralladoras en mayo de 1879 y más tarde se construyeron redes contra torpedos. Si nos atenemos a las cuatro recomendaciones que hizo en 1876 el *British Admiralty Torpedo Commitee*, que dimos a conocer al hablar de las redes contra torpedos, justamente dos de las principales recomendaciones mencionadas fueron tomadas en cuenta por nuestros marinos. La siguiente recomendación del comité de la marina británica era que debía montarse un sistema de patrullaje por lanchas, preocupación que tuvieron los marinos peruanos y el Presidente Prado desde el principio de la guerra.

Las rondas debieron establecerse desde abril de 1879, pero la primera medida que tenemos registrada en nuestro Archivo Naval tiene fecha 1° de julio, cuando el Comandante General dispuso que se establezca el servicio de rondas nocturno haciendo uso de la lancha a vapor *Urcos* [674]. Al día siguiente el comandante Tizón emitió la siguiente orden:

> *"...debiéndose arreglarse el servicio de rondas en la bahía, dispone el Sr. Comandante General que los oficiales que pertenecieron a la "Independencia" y pasan revista en el Departamento, se presenten a ésta Mayoría* [de Ordenes] *a la mayor brevedad para recibir órdenes y formar el rol..."* [675].

Los oficiales de guardia en las rondas de los días 3, 4 y 5 de julio fueron el capitán de corbeta Manuel Alzola, capitán de corbeta Juan Guzmán, teniente primero Vicente Espinoza[676], teniente primero José S. Pizarro y el teniente segundo Alfredo de la Haza[677].

Sin embargo, a los 10 días de haberse establecido la ronda el Mayor de Órdenes dio parte al Comandante General que ese servicio no había sido continuo porque la *Urcos* tenía que entregar agua a los buques y cargaba ese elemento durante la noche, además de hacer de remolcador en varias oportunidades [678].

La lancha a vapor *Urcos* era una cisterna encargada de repartir agua a los buques de la Escuadra fondeados en el Callao. Fue construida para la Marina por una empresa particular en Chucuito y lanzada al agua a las 15:45 del 18 de abril de 1872[679]. Tenía una eslora de 80 pies y 17 pies de manga, con 106 toneladas de peso; su casco era de planchas de fierro delgadas [680].

A los pocos días de iniciada la guerra la lancha se fue a pique por descuido. Durante la noche del 24 de abril de 1879 el patrón de esta embarcación, Francisco Pereira Dávalos,

---

674.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1138, p. 437. Oficio del 10 de julio de 1879.

675.- A. H. de M. *Libro Copiador de correspondencia de la Mayoría de Órdenes con la Comandancia General, año 1871-1873, N° C2-41*, p. 136. Oficio del 18 de abril de 1872.

676.- Vicente Espinosa Lavalle. (1840-1890). Guardiamarina en 1865, alcanzó el grado de alférez de fragata el mismo año. Luchó en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866 en el monitor *Victoria*. Sirvió en el *Meteoro, Manco Cápac, Pilcomayo, Unión* y *Chalaco*. Durante la guerra fue comandante de la lancha *Arno* por 7 meses y 22 días; también sirvió en el *Rímac*. Durante la ocupación estuvo sin colocación y se reintegró a la escuadra sirviendo como Capitán e Puerto de Casma y Santa.

677.- A. H. de M. *Libro Copiador de Órdenes Generales de la Armada, Años 1878-1881, N° A3-4*, p. 98.

678.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1138, p. 437. Oficio del 10 de julio de 1879.

679.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4, p. 97.

680.- A. H. de M. Oficio del Mayor de Órdenes al Comandante General de la Marina del 11 de octubre de 1873.

después de haber colocado la manguera para llenar los tanques de agua, se fue a dormir dejando encargada la faena a los marineros Manuel Grados y José Checa, los que también se quedaron dormidos. A las 04:00 del 25 el fogonero se levantó para encender la hornilla de la caldera y se dio cuenta que la lancha estaba sumergida hasta la escotilla de la sala de máquinas [681]. Estando a punto de hundirse la *Urcos* los tripulantes se salvaron tirándose al agua. Esa noche se perdió la lancha y 419 toneladas de agua por un valor de 419. 5 pesos. Meses más tarde, el 10 de noviembre, el patrón Francisco Dávila desertó [682].

La lancha se puso a flote a cargo de la Empresa del Muelle Dársena [683], probablemente a mediados de mayo pues el día 15 de ese mes el Mayor de Órdenes informaba al Comandante General sobre el contrato que se debió hacer con la empresa de Thomas Shute para suministrar agua a los buques *"...a causa de haber estado a pique la "Urcos"..."* [684], dando a entender, por el uso del tiempo pasado en su comunicación, que la lancha había sido reflotada. Además, el día 27 se pidió la atención de un oficio por materiales por haber *"...estado sumergida esa embarcación..."* [685] y el 16 de junio se pidió que la Factoría Naval de Bellavista confeccione 2 roldanas de fierro para la *Urcos* [686].

Casi ninguna novedad se conoce de esta lancha el resto del año 1879, salvo que estaba destinada a proporcionar agua a los buques de la Armada, aunque también servía de remolcador y lancha de ronda. Igualmente sabemos que era gobernada por un patrón o guardián.

¿Con qué otras lanchas contaba la Marina en 1879?. Dejemos que el propio Presidente responda esta pregunta. Prado conocía muy bien las lanchas a vapor que tenía la Marina en el Callao; así lo demostró el 1° de julio cuando escribió a Mendiburu solicitándole una de éstas para atender las guarniciones de las caletas del Sur y además dijo que:

> *"...de paso podría desempeñar otras diferentes a la par que utilísmas comisiones. Allá existen varias en magnifico estado, como la del* ***Resguardo***, ***Capitanía*** *y la de la* ***"Independencia"****, pueden pues mandarnos una de ellas escogiendo a la vez que la más pequeña, la que tenga mejor andar..."* [687].

Según se desprende del pedido de Prado, a inicios de julio contábamos con tres buenas lanchas a vapor, fuera de la *Urcos*. Aunque hay que señalar que el término *magnifico estado* no era nada exacto. En realidad no todas las lanchas estaban en buen estado.

La primera de las lanchas citadas por Prado era la lancha del Resguardo Aduanero, conocida como lancha *Resguardo*, la segunda era la lancha de la Capitanía de Puerto, conocida como lancha *Capitanía*; y la tercera era la lancha de la fragata *Independencia*, que a partir de ahora conoceremos con el nombre de lancha *Independencia*.

681.- A. H. de M. Oficio del Mayor de Órdenes al Comandante General del 25 de abril de 1879. Libro Copiador C2-44, nota 720, p. 286. Oficio del 25 de abril de 1880.
682.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 282, oficio al Director de Marina de fecha 11 de diciembre de 1879.
683.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp. 64 - 65, oficio al Director de Marina del 11 de agosto de 1879.
684.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 947, pp. 356-357. Oficio del 15 de mayo de 1879.
685.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 986, p. 371. Oficio del 27 de mayo de 1879.
686.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1054, p. 397. Oficio del 16 de junio de 1879.
687.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 1° de julio de 1879. El subrayado es nuestro.

La lancha *Capitanía* prestó servicios a la Capitanía y a las rondas desde el inicio de la guerra, pero su estado no era del todo bueno. A principios de junio el tubo interior de la chimenea de esta lancha estaba *"...en estado de destrucción..."* [688] y el Capitán de Puerto solicitó se fabrique uno nuevo en la Factoría Naval de Bellavista. Imaginamos que el problema debió ser superado y la lancha siguió funcionando hasta mediados de noviembre, cuando se solicitó que esa misma factoría haga el cambio de los tanques de alimentación de la caldera por estar en muy mal estado [689].

La lancha *Independencia* debió ser una de las que trajo la fragata del mismo nombre cuando fue adquirida en Inglaterra. Según anotó el contralmirante Aurelio García y García en su obra *Apuntamientos sobre la Fragata Blindada "Independencia"*, la fragata tuvo dos lanchas de 40 pies construidas de roble, caoba y haya; además dijo que eran:

> *"...todas clavadas en cobre y según los modelos usados en la marina británica. Cada embarcación tiene sus respectivos palos, velas, toldos, fundas, remos, bicheros, anclotes, barriles para agua, &. Los botes destinados a montar artillería, que son cuatro, tienen además, compás de bitácora, cocina de hierro y caldero. La primera lancha se halla preparada para recibir la máquina a vapor que le está destinada, teniendo fijos a las dos aletas los tubos de bronce (patente Penn) que dan paso a los ejes del hélice..."* [690].

García y García también mencionó que la máquina a vapor de la lancha era portátil y de doble hélice (de cuatro aspas), pudiéndose embarcar o desembarcar cuando sea necesario; además tenía dos carboneras de hierro portátiles.

Esta lancha estaba en capacidad de llevar un *cañón riflado* (rayado) de avancarga sistema Armstrong de a 3 pulgadas, de 650 libras de peso. Una característica de todos los cañones de la fragata *Independencia* es que llevaban grabados el escudo de armas de la república con la inscripción *Honor y Patria* [691].

La lancha *Independencia* estaba en tal mal estado al inicio de la guerra que fue entregada por el capitán de navío More el 25 de abril a la Mayoría de Órdenes para que sea reparada en la Factoría Naval de Bellavista [692]. En realidad fueron dos lanchas las que quedaron en el Callao de la fragata *Independencia* pero sólo una de ellas era a vapor y desde el 28 de mayo se pidió que ambas queden inventariadas en el Arsenal [693].

Recién el 5 de agosto el Comandante General de la Marina pidió la autorización al Ministro de Guerra para iniciar su recorrido y cumplir los deseos del Presidente de enviarla al Sur [694]. La lancha *Independencia* entró a reparaciones como lo había concebido el Comandante General a principios de agosto, poniéndola en calzos para componer su casco y mandando su caldera a recorrer en la Factoría Naval de Bellavista.

688.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 150. Oficio al Comandante General del 6 de junio de 1879.
689.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 170. Oficio al Comandante General del 18 de noviembre de 1879.
690.- Aurelio García y García, *Apuntamientos sobre la Fragata Blindada "Independencia"*, p.80.
691.- Aurelio García y García, *Apuntamientos sobre la Fragata Blindada "Independencia"*, pp. 77 y 86.
692.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 771, p. 302. Oficio del 30 de abril de 1879.
693.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 989, p. 372. Oficio del 28 de mayo de 1879.
694.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.53. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 5 de agosto de 1879.

Hubo mala suerte en el recorrido de esta lancha, en la noche del 15 de agosto se presentó una marejada en el Callao acompañada por fuertes vientos que llegó arrastrar a la vieja fragata *Apurímac* de su fondeadero, chocando contra un muelle de madera en construcción. El mal tiempo continuó hasta el 18, fecha en la que chocaron el *Tumbes* y el *Marañón* por efectos de la marea [695]. La lancha *Independencia*, que se encontraba en la playa mientras se le hacían los trabajos en el casco, fue arrastrada por el mar y sufrió averías de consideración que le provocaron vías de agua. A principios de setiembre no se habían terminado los trabajos en la caldera y el casco estaba en peores condiciones que cuando se inició su recorrido [696].

Otro inconveniente de la lancha *Independencia* era su tamaño, pues no podía ser embarcada en ninguno de nuestros transportes para llevarla al sur; tampoco podía ser remolcada, ni navegar por sus propios medios una distancia tan larga. Ante estos inconvenientes el Comandante General propuso que otra lancha viaje al Sur en el transporte *Oroya* recomendando que sea *"...la lancha pequeña a vapor que pertenecía al Resguardo de este puerto y que fue puesta a disposición de esta Comandancia General..."* [697], pues estaba en perfectas condiciones.

Poco sabemos de la lancha *Resguardo* en 1879. Pasó al servicio de la Armada antes de iniciarse la guerra, cuando el 1° de marzo el general Domingo del Solar, entonces Ministro de Guerra y Marina, emitió una orden con el siguiente tenor:

> *"...Conviene al servicio de guerra que actualmente observan los buques de nuestra Armada y la vigilancia que exige el puerto del Callao que la lancha a vapor perteneciente al resguardo de este puerto sea puesta a disposición de la Comandancia General de Marina..."* [698].

La orden debió cumplirse pues el 25 de abril encontramos un pedido de materiales elevado por el Mayor de Órdenes al Comandante General para la *"...lancha a vapor que perteneció al Resguardo de este puerto..."* [699], lo que da a entender que la embarcación era usada por la Marina.

No hay más información de la lancha *Resguardo* el resto del año, sólo sabemos que el 12 de diciembre de 1879 se elevó un pedido del guarda almacén del Arsenal para la lancha a vapor del *Resguardo del puerto* del Callao, *"...hoy al servicio del Departamento..."* [700].

Recién el 30 de diciembre se terminó la reparación de la lancha *Independencia* y en esa fecha se informó que estaba expedita para funcionar, pero que era necesario dotarla de un maquinista y un segundo guardián que pueda atender su servicio y conservación, por cuyo motivo se pedía la provisión de ambas plazas [701].

695.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1428, pp. 545-546. Oficio del 28 de agosto de 1879.
696.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp.100-101. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 2 de setiembre de 1879.
697.- Ibídem.
698.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 22. Oficio al Comandante General de Marina del 1° de marzo de 1879.
699.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 721, p. 286. Oficio del 25 de abril de 1879.
700.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.284. Oficio al Director de Marina del 12 de diciembre de 1879.
701.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.303. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 30 de diciembre de 1879.

Sin embargo, por algún motivo que desconocemos, la lancha *Resguardo* no viajó al sur, como tampoco lo hizo la lancha *Independencia* o la *Capitanía*.

La principal preocupación de Prado en el Callao era el dique flotante, por ello, entre los últimos días de julio y la primera quincena de agosto, dispuso una serie de medidas conducentes a protegerlo con cañoneras. Considerando que los transportes chilenos *Amazonas* [702] y *Loa* podían atacar el Callao por sorpresa usando torpedos para hundir el dique o atacar a los transportes anclados en el puerto, Prado escribió el 29 de julio a La Puerta diciéndole: *"...conviene se tome la precaución de ponerles cañones a nuestras lanchas a vapor, para que hagan el servicio de ronda y principalmente para que custodien el dique de noche..."* [703], también recomendó colocar cañones en la popa de los transportes para que se protejan si eran perseguidos por el enemigo. La importancia que el Presidente daba al cuidado del dique era considerable, al punto de afirmar en una carta a La Puerta fechada el 30 de julio que *"...si lo perdiésemos habríamos perdido media batalla..."* [704].

El 3 de agosto Prado dispuso otra medida para evitar el bloqueo, ordenó que se coloquen dos torpedos Lay en las cercanías de la Isla San Lorenzo[705]. Medida que ya comentamos al estudiar estos torpedos y que sabemos no se cumplió.

Dos días después, el 5 de agosto, el Presidente se dirigió al Ministro de Guerra y Marina ordenando una serie de medidas para guarnecer el dique:

> *"...Una de las cosas que más me preocupa es el dique porque los chilenos pueden intentar destruirlo valiéndose de torpedos, pero no bastan solo los botes a vapor que deben rondar constantemente alrededor, según dispuse antes, para defenderlo sino que es preciso también dedicar el "Atahualpa" a este servicio de custodia eficaz, eso si tomando sus precauciones, como por ejemplo rodearlo de lanchas para que, si acaso estallen contra estas los torpedos que se dirijan ya sea al dique o ya al monitor..."* [706].

El 6 de agosto Prado volvió a escribir a La Puerta proponiendo que además de las lanchas de ronda, se coloquen al costado del dique varias lanchas grandes y pontones; recalcando que el monitor *Atahualpa* debía dedicarse a la protección del dique, tomando la debida precaución de rodearlo con lanchas para evitar que un torpedo lo dañe [707].

El 11 de agosto Prado insistió para que arme de cañones a las lanchas a vapor que custodiaban el dique ante el temor de que las torpederas enemigas fuesen trasladadas por los buques chilenos *Amazonas* o *Loa*, lanzándolas luego sobre el dique.

Rápidamente se cumplió con el conjunto de órdenes del Presidente, el 5 de agosto el Comandante General informó al Director de Marina que en el Parque General de Artillería habían cañones de calibre 18 y 12 sistema Blackely que pertenecieron al bergantín

---

702.- El 16 de julio Prado se enteró que el transporte *Amazonas* fue adquirido por Chile de la *Pacific Steam Navigation Company* y fue armado como transporte de guerra. Se le consideraba como uno de los buques más rápidos de la Escuadra chilena.
703.- Denegri, Op. Cit., p. 295. Carta del 29 de julio de 1879.
704.- Denegri, Op. Cit., p. 298. Carta del 30 de julio de 1879.
705.- Denegri, Op. Cit., p. 299. Carta del 3 de agosto de 1879.
706.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 5 de agosto de 1879.
707.- Denegri, Op. Cit., p. 301. Carta del 6 de agosto de 1879.

Almirante Guise, los que eran *"...muy aparentes para colocarlos en la popa de los transportes nacionales por su buen alcance y fácil manejo, y otro, a cañoneras que debo armar próximamente..."* [708], por lo que se pidió se solicite al Ministro de Guerra que se entreguen los cañones a la Marina: En la misma fecha, como ya hemos visto, se dispuso el inicio del recorrido de la lancha *Independencia.*

Poco después Prado escribió a La Puerta sobre un misterioso proyecto con una lancha a vapor, el mismo que puede estar relacionado con su aplicación como torpedera o cañonera:

> *"...Por lo que hace al proyecto del mayor Smith. Respecto al buquesito de fierro remolcador, aún cuando encuentro fuerte el precio que piden por él pueden hacérsele reconocer prolijamente para saber el estado de su máquina, casco, etcétera, particularmente para conocer su andar, porque en buques de esta clase y para el objeto que se proyecta, el buen andar es lo principal; cuidándose sí de tener presente que el andar que arroje la prueba, debe deducirse uno o dos millas, para calcular un andar ordinario. Si el resultado del examen es satisfactorio, creo que merece la pena de que se haga el negocio, aceptándose por consiguiente el intento de Smith, porque estamos en el caso de ensayar y de no excusar medio alguno que nos ofrezca posibilidades de buen éxito..."* [709].

Sólo podemos suponer que la lancha de Smith pudo ser una que se dedicaba al transporte de agua, ya que un individuo llamado José Smith se dedicaba a ese negocio y abastecía de agua a los buques de la Escuadra en 1879[710].

Un mes más tarde, en la ya citada carta de Prado a La Puerta del 21 de setiembre, el Presidente escribió:

> *"... De oficio recomiendo al Ministerio lo siguiente: Que se artille el "Apurímac" y se le coloque junto al dique para custodiarlo, porque aun cuando éste pueda sumergirse en un momento dado, los enemigos, sin embargo, pueden echarlo a pique; al paso que estando defendido por el "Apurímac" bien artillado les sería muy difícil. Necesitamos asegurar a todo trance el dique, porque si llegara a faltarnos estaríamos perdidos, sin tener dónde reparar nuestros buques. El "Huáscar" en tres o cuatro meses más quedaría reducido a la mitad de su andar si no entra al dique. Que se coloque a todos nuestros transportes dentro del Dársena resguardados por los buques mercantes..."* [711].

En cumplimiento a lo ordenado, el 21 de setiembre el Comandante General dispuso que:

a) Los transportes fondeen después de los buques mercantes surtos en la bahía y resguardados por ellos.
b) Que la *Apurímac* se coloque de manera que pueda defender el dique.

708.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp.52-53. Oficio al Director de Marina del 5 de agosto de 1879. El Mayor de Órdenes dijo haber recibido 6 cañones Blackely rayados de a 18 libras el 3 de setiembre (A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1459, p. 558. Oficio del 3 de setiembre de 1879). En un oficio anterior del Mayor de Órdenes, fechado el 4 de julio, se anotó también que los cañones de a 12 libras del *Guise* eran rayados (A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1110, p. 425. Oficio 4 de julio de 1879).

709.- Denegri, Op. Cit., p. 319. Carta del 15 de agosto de 1879.

710.- En agosto se le debían S/. 59.50 por este concepto. (A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, pp. 65-66. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 12 de agosto de 1879).

711.- Denegri, Op. Cit., p. 344. Carta del 21 de setiembre de 1879.

c) Que *"...el servicio de rondas se haga con toda la estrictez necesaria para evitar una sorpresa..."* [712].

El 26 de setiembre el Ministro de Guerra y Marina ordenó que el *Apurímac* fondee de manera que pueda defender al dique de cualquier agresión y que se le artille con el máximo número de cañones que pueda recibir[713]. En cumplimiento de la orden el Director de la Escuela de Grumetes informó que en esos momentos la *Apurímac* tenía 12 cañones de a 32 libras de ánima lisa, pero en mal estado de conservación y que convenía cambiarlos por 16 Rodman de a 70 libras[714].

Pero el Mayor de Órdenes hizo varias observaciones, consideró que estando artillada la fragata no debía colocarse junto al dique pues, alegando que so pretexto de atacar a la *Apurímac*, los chilenos también atacarían el dique. El comandante Tizón recomendó que se coloque junto al dique el pontón *Pachitea* en vez de la fragata *Apurímac*, dotándolo de:

> *"...una competente guarnición porque este impediría la agresión por medio de torpedos y si se hacen disparos sobre él ya ni tendría responsabilidad la Nación y la Empresa haría sus reclamos ante aquellos que sin necesidad habrían dañado sus intereses .."* [715].

Con respecto a las rondas que debían efectuarse, el comandante Tizón recomendó al Comandante General que para mejorar ese servicio debía reunirse con los comandantes de los buques y los jefes de las baterías, y con ellos acordar todo lo relativo a evitar una sorpresa del enemigo así como reglamentar el servicio de rondas de tal manera que la lancha de guardia de la alarma ante la proximidad del enemigo por las noches [716].

Preocupado por conseguir lanchas capaces de adaptarse al servicio de cañoneras y usarlas en las rondas que se debían hacer en el Callao, el 19 de agosto Prado escribió al general Mendiburu anunciándole que había comprado el vapor *Arno*, embarcación que se ocupaba de llevar agua a las guaneras del Sur [717].

Prado comentó a La Puerta que el dueño del *Arno* mandaba al Callao las calderas en el vapor de la *Pacific*, y el *Arno* iba tras él. El contrato tenía las siguientes condiciones:

> *"...Son de cuenta del Gobierno todos los gastos, desde su traslación de este puerto al Callao, colocación de calderas y demás reparaciones que necesite el buque hasta ponerlo en estado de servicio. Entonces, el Gobierno, si le agrada, lo podrá comprar; mas si no le conviene comprarlo se servirá de él gratis por todo el tiempo que dure la guerra, bajo la condición de que si se pierde en ella, se obliga a pagar su valor que se estipulará previamente una vez que quede compuesto..."* [718].

712.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1674, p. 639. Oficio 11 de octubre de 1879.
713.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1609, pp. 615-616. Oficio 11 de octubre de 1879.
714.- Ibídem.
715.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1674, pp. 639-640. Oficio 11 de octubre de 1879.
716.- Ibídem.
717.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 19 de agosto de 1879.
718.- Denegri, Op. Cit., p. 327. Carta del 20 de agosto de 1879. El presidente también comunicó la compra del *Arno* al Comandante General de la Marina (A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 95. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 28 de agosto de 1879). En el Archivo Naval se guarda el *Libro Copiador de tomas de razón Diploma de Vencedores de Abato y 2 de Mayo y Junta Calificadora de Marina, años 1883-1889, N° C2-72*, p. 131, donde dice: *"...este vapor fue contratado por el señor Secretario General de Su Excelencia el General Presidente Director de la Guerra, que después de varias reparaciones estuvo*

La caldera del *Arno* la mandó traer Prado de Iquique a Arica en el transporte *Oroya* y fueron entregadas por los señores Molfino y Ricini [719], probables propietarios de la lancha. Posteriormente la caldera fue remitida de Arica al Callao en el vapor inglés *Lima* y recibida en el Callao el 26 de agosto de 1879, pagándose un flete de 250 soles [720].

Las órdenes de detalle de Prado para reparar el *Arno* demuestran que al Presidente no le eran ajenos los trabajos de este tipo, o al menos era un buen entendido del asunto:

> *"...Muy útil puede sernos este vaporcito, sobre todo, si resulta ser de regular andar; y los términos en que lo he contratado no pueden ser más cómodos. Lo que importa es que se componga a la mayor brevedad; que entre el dique, luego que llegue al Callao, para que se limpie, se le coloque los calderos y se le hagan enseguida todas las reparaciones que necesite..."* [721].

El 13 de setiembre, por la mañana, fondeó en el Callao la lancha a vapor *Arno*. Inmediatamente el Comandante General de la Marina informó al general Mendiburu que había dispuesto que entre a dique en la primera oportunidad con el fin de *"...repararlo y recorrer sus fondos, para que quede expedito y pueda recibir la caldera que actualmente se está refaccionando en la Factoría Naval de Bellavista..."* [722].

Al poco tiempo Prado escribió al Vicepresidente encargándole se examine el vapor *Princesa Luisa*, recomendándole se adquiera en caso de que su andar sea de 11 a 11 ½ nudos, y que a esta embarcación junto al *Arno* :

> *"...se les pongan cañones aparentes a popa y proa. Estos vaporcitos están llamados a prestarnos servicios importantes, principalmente para conducir y aplicar torpedos Lay, pues puede ponerse tres o cuatro de éstos en cada uno de ellos..."* [723].

El 21 de setiembre el Constructor Naval presentó un presupuesto *"...para cambiar el cobre y calafatear los fondos, costados y cubierta (orden) del vapor "Arno"..."* [724], todo ello relacionado sin duda a los S/. 826 que se pidieron a la Factoría Naval un día antes para cambiar el cobre y calafatear los costados de esa lancha[725], quedando pendiente una vez que entre a dique *"...todo aquello que se requiera para reparar la quilla, timón y demás averías que hoy es imposible apreciar por hallarse bajo la línea de flotación..."* [726].

En los primeros días de octubre el *Arno* ingresó al dique para que se le inspeccione su casco y el 9 de octubre el Comandante General indicó que había terminado la inspección y que se había empezado a hacer la valorización de los trabajos en la quilla y falso codaste [727]. El 23

---

al servicio del Supremo Gobierno pues se le nombró un oficial que los comandara, que tuvo un combate naval con las fuerzas sutiles del enemigo y es público y notorio que el vapor "Arno" corrió la misma suerte de los demás buques de le Escuadra en enero 16 de 1881...".

719.- Milla, Op. Cit., p. 95. Carta de Prado a Buendía del 4 de agosto de 1879.
720.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 188, oficio al Ministro de Guerra y Marina de fecha 18 de octubre de 1879.
721.- Denegri, Op. Cit., p. 327. Carta del 20 de agosto de 1879.
722.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.124. Oficio al Ministro de Guerra y Marina del 13 de setiembre de 1879.
723.- Denegri, Op. Cit., p. 344. Carta del 21 de setiembre de 1879.
724.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1551, p. 594. Oficio del 21 de setiembre de 1879.
725.- A. H. de M. Libro Copiador F4-A6., p. 6. Oficios del 1° y 2 de setiembre de 1879.
726.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1551, p. 594. Oficio del 21 de setiembre de 1879.
727.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 174, oficio al Ministro de Guerra y Marina del 10 de octubre de 1879.

de octubre el Constructor Naval presentó el presupuesto de trabajo después de ver en el dique el estado de la obra viva de la *Arno* y opinó que *"...ese buque encuentra la quilla en toda su longitud en completo mal estado, el codaste roto y en muy mal estado todo el cobre..."* [728].

El 30 de octubre el Comandante General autorizó al Mayor de Órdenes a que nombre una dotación para el *Arno* y el 3 de noviembre se determinó que la dotación debía ser, por lo pronto, de un 2º Guardián, dos artilleros de preferencia, uno ordinario y un grumete [729]. El 20 de noviembre el Mayor de Órdenes elevó un informe al Comandante General donde se dejan ver una serie de problemas, tanto disciplinarios como logísticos, contra los que se tenía que lidiar el oficial encargado del *Arno* para mantener el orden:

> *"...Algunos días después* [del 3 de noviembre] *el oficial encargado de ese vapor se presentó a usted manifestando haber despedido a todos los tripulantes por causas que asimismo expuso y a consecuencia de esto recibí orden para enviar abordo tres individuos de la Columna "Constitución" que cuidarán de ese buque y atenderían a las necesidades de su servicio la que inmediatamente fue cumplida. Hoy recibo el oficio en que el citado oficial expresa que desde su llegada a este puerto los tripulantes no han recibido sueldo alguno adeudándoseles a unos dos meses y a otros tres como lo especifica la relación de todos ellos y como por mi parte no tengo conocimiento de que esos individuos hallan pasado revista y mucho menos conozco la orden que pudo haber antes de ahora para dotar ese pequeño buque excuso abrir dictamen elevando a VS el oficio a que me refiero para que en vista de lo expuesto en él y de los antecedentes que hayan en esa Comandancia General, se resuelva lo que fuera del caso..."* [730].

Con fecha 24 de diciembre se nombró como comandante del *Arno* al teniente primero Vicente Espinosa Lavalle.

El *Arno* ingresó al dique para reparar su casco el 25 de noviembre y salió del mismo el 2 de diciembre, permanencia por la cual el gerente de la Compañía Nacional del Dique, señor James Anderson, solicitó el pago de S/. 903.92 en plata sellada [731]. Pero los trabajos en el *Arno* continuaron el mes de diciembre por lo que al terminar el año 1879 esta lancha aún no estaba operativa.

No fue el *Arno* el único buque que Prado creyó debía comprarse para armarlo como cañonera o torpedera. Ya vimos que intentó comprar el vapor *Princesa Luisa*; más tarde, en una carta a La Puerta fechada 22 de octubre, dispuso que se compren los remolcadores *Manabí* y *Lima* para aplicar torpedos con ellos:

> *"...En el Callao hay dos vaporcitos remolcadores "Lima" y "Manabí" que me aseguran son bastante ligeros. Será conveniente hacerlos examinar, y si rinden un*

728.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1759, p. 673. Oficio del 23 de octubre de 1879.
729.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1822, p. 696. Oficio del 3 de noviembre de 1879.
730.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1945, pp. 738-739. Oficio del 20 de noviembre de 1879.
731.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de la Marina al Secretario de Marina del 10 de enero de 1880. El dique se contrató para la *"...composición de peacok y mano de obra, para dar dos manos de pintura a los fondos de la cisterna de agua "Urcos"..."* A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p.270. Informe del 10 de Marzo de 1880.

andar de 12 a 13 millas es menester hacer todo esfuerzo para la conducción y aplicación de torpedos... " [732].

En la sesión del Consejo de Ministros del 4 de noviembre, cuando el gabinete ya estaba enterado de la noticia de la captura de Pisagua, se leyó la carta del Presidente donde se pedía comprar estas lanchas y por unanimidad de votos se designó al Ministro de Hacienda, Dr. Quimper, para que las compre [733].

El *Lima* fue un remolcador que cumplió importantes servicios durante 1880, pero no fue durante el gobierno de Prado cuando se compró este pequeño vapor.

A través del Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* nos enteramos que en el mes de noviembre hubo un servicio de ronda en el Callao efectuado por los buques de la Escuadra. Cumpliendo una rutina preestablecida, los transportes *Limeña, Chalaco, Talismán, Oroya* y la corbeta *Unión* se turnaban para salir por las noches, entre las 20:00 y las 23:00, con el fin de inspeccionar el área de la entrada del puerto y la isla San Lorenzo regresando a su fondeadero entre las 06:30 y las 07:00 del día siguiente. No sabemos exactamente el día en que los buques iniciaron estas rondas nocturnas, pero encontramos que ellos salieron a realizar esta guardia al menos hasta la madrugada del 6 de diciembre, fecha en que hizo la guardia el transporte *Oroya.* Después de esta fecha los oficiales de guardia de la *Unión* no consignaron más la salida de un buque a efectuar esas guardias nocturnas.

Curiosamente en este lapso de tiempo en que los buques patrullaron la bahía no se mencionó en el Diario de Bitácora de la *Unión* que alguna de las lanchas a vapor hubiese hecho una guardia de ronda. En la guardia del 25 de diciembre aparece anotado en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* que desde las 12 de la noche hasta el amanecer, una embarcación a cargo de un oficial hizo el servicio de ronda en la boca del puerto, lo que nos indica que alrededor de esa fecha se había establecido nuevamente ese servicio a cargo de una lancha a vapor.

732.- Denegri, Op. Cit., p. 359. Carta del 22 de octubre de 1879.
733.- Luna. Op. Cit., p. 69. Sesión del 4 de noviembre de 1879.

Segunda Parte:

Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa en 1880.

1.- *Alistamiento de las defensas del Callao entre enero y abril de 1880.*

a) El nuevo gobierno y la nueva situación estratégica.

El año 1880 comenzó con un nuevo gobierno que nació del levantamiento militar promovido por el coronel Arguedas. El movimiento revolucionario, que estalló el 21 de diciembre, triunfó sangrientamente en Lima y el Callao y puso en el mando de la nación al caudillo civil Nicolás de Piérola con el título de *Jefe Supremo*, al que Piérola agregó posteriormente el de *Protector de la Raza Indígena.* Su gobierno fue en realidad una dictadura civil que recibió la anuencia de mayoría de los estamentos sociales en 1880.

Piérola se ocupó en reformar todas las ramas de la organización del Estado abordando incluso detalles mínimos y de inútil preocupación en esos momentos. Lo más importante es que derogó la Constitución de 1860 y en vez de ella impuso el 27 de diciembre de 1879 un *Estatuto Provisorio* de 12 cortos artículos; luego eliminó los Ministerios y en vez de ellos creó siete Secretarías, independizando por primera vez en nuestra historia, a la Armada del Ejército, que antes estaban subordinadas al Ministerio de Guerra y Marina. Al prestigioso capitán de navío Manuel Villar [734] se le encomendó hacerse cargo de la Secretaría de Marina y se nombró como Subsecretario de Marina al capitán de corbeta Leopoldo Sánchez[735], hasta entonces comandante del transporte *Talismán.* Al hacendado cajamarquino Miguel Iglesias, convertido en coronel por la situación bélica, se le nombró Secretario de Guerra.

Los temas de carácter secreto tales como compras de armamento y el planeamiento estratégico de la guerra, fueron tratados en la *Oficina de Asuntos Reservados*, pudiendo tener acceso a la documentación de esta oficina el Jefe Supremo, los Secretarios de Estado y

---

734.- Manuel Villar Olivera (1801-1889). Fue alumno de la Real Escuela Náutica de Lima llegando a ser guardiamarina en 1819. Es considerado uno de los fundadores de la Marina de Guerra del Perú. Estuvo en el Combate de Guayaquil en la fragata *Presidente* a órdenes de Guise en la guerra contra la Gran Colombia, fue quien desembarcó e hizo volar las baterías de *Las Cruces* en ese puerto. Con Salaverry hizo la campaña del Sur en 1835. Durante la Confederación Perú - Boliviana comandó una cañonera y peleó en la Batalla de Ancash a favor de Santa Cruz. En 1841 ocupó Cobija durante la guerra contra Bolivia. Fue Comandante en Jefe de la Escuadra Peruana en Chile durante la guerra con España y venció en Abtao el 7 de febrero de 1866 al mando de la Escuadra Aliada en ausencia del capitán de navío chileno Williams Rebolledo. En 1879 solicitó un puesto de combate y se le dio el comando de la batería *Santa Rosa*. Fue ascendido a contralmirante poco antes de la Batalla de Miraflores. Su hijo Manuel también fue marino y perteneció a la dotación de *Huáscar*, donde hizo toda la campaña.

735.- Leopoldo Sánchez Calderón (Lambayeque 1840-Lima 1891). Guardiamarina en 1854 fecha en que salió a Inglaterra para traer los buques que allá se construían. Se le embarcó en el *Tumbes* y luego en la *Apurímac* con la que vino al Callao en 1855 en convoy con el *Loa* y *Tumbes*. Se separó del servicio en 1858 y regresó en 1862 como Amanuense del Ministerio de Hacienda. Ascendió a alférez de fragata en 1863 y se embarcó en el *General Lerzundi* a órdenes del comandante Aurelio García y García. En 1863 sirvió en el *Sachaca*. En 1866 combatió en Abtao a bordo de la *Apurímac* a órdenes del comandante Villar. Su foja de servicios es en realidad impresionante por la cantidad de navegaciones que le cupo realizar, fue Comandante del viejo remolcador *Reyes* que se hundió en un fuerte temporal cuando remolcaba al *Manco Cápac* y de donde se salvó al embarcarse en la última lancha que salió del buque tras salvarse toda la tripulación, quedando libre de culpa en el juicio que posteriormente se le siguió. Trabajó con el famoso ingeniero Malinowski en la construcción del ferrocarril del Callao a la Oroya, siendo su jefe inmediato el ingeniero Eulogio Delgado (constructor de torpedos en 1879). En enero de 1874 se embarcó como Segundo Comandante del *Huáscar* siendo su Comandante Miguel Grau. En noviembre de 1874 Piérola inició una revolución y se embarcó en el *Talismán*, pero el *Huáscar* lo capturó en Pachía cargado de armas y municiones y Grau encargó a Sánchez que conduzca la presa al Callao, logrando escapar Piérola y los suyos, para ser derrotado por el contralmirante Montero en el combate de *Los Angeles* y el de *Yacango* (7 y 8 de diciembre de 1874). Sánchez permaneció como Comandante del *Talismán* hasta el 29 de diciembre de 1879. Durante la guerra fue el primero en viajar a Arica (9 de abril de 1879) con en *Talismán* llevando al contralmirante Montero y a Bolognesi, fue también el primero en traer armas de Panamá.

un empleado que se encargaba del archivo. Los documentos de esta dependencia quedaron en poder del Dictador y en la actualidad la mayoría de ellos se encuentran en el *Archivo Piérola*, guardado en la Biblioteca Nacional.

También con el cambio de gobierno hubo movimientos en el Alto Mando Naval. El 25 de diciembre de 1879 se nombró como *Comandante General del Departamento Marítimo del Callao* [736] al capitán de navío José María García[737] en vez del contralmirante de la Haza y el cargo de Mayor de Órdenes lo asumió el capitán de navío Emilio Díaz Seminario[738], hermano de Miguel Grau. A la cabeza de la Capitanía de Puerto del Callao fue asignado el capitán de navío Manuel Palacios quien dejó el cargo de Jefe de la Estación de Torpedos y Máquinas de Guerra, aparentemente sin relevo. Como Prefecto del Callao y Comandante General de Armas se nombró al coronel Pedro José Saavedra.

Nicolás de Piérola fue un hombre que hasta hoy desata pasiones controvertidas. Su actitud en la Guerra con Chile ha sido duramente calificada por algunos historiadores, mientras que otros lo exaltan como verdadero ejemplo de patriotismo y entrega. Unos juzgan sus decisiones como equivocadas, sobre todo las militares, otros ven en Piérola el único elemento capaz de amalgamar a los peruanos en 1880. Diversos testimonios de la época nos indican que en asuntos de guerra Piérola creyó ser un *iluminado* e intervino en la organización y planeamiento de todas las ramas de la defensa nacional. Nosotros creemos que no era competente en estas materias y los hechos demostraron que fracasó en formular la concepción estratégica de la conducción de la guerra. No pretendemos hacer una biografía ni un perfil psicológico de Piérola, pero señalaremos que el Jefe Supremo era extremadamente vanidoso; Lourdes Leiva, biógrafa del caudillo, dio un buen ejemplo de cómo se dejaba ver en público y a través de este relato podemos imaginarnos como se presentaba este caudillo civil:

> *"...vestía traje militar de fantasía compuesto de pantalones blancos y casaca de general. Calzaba botas altas y brillantes de charol. Completaba su atuendo un casco de plata con un águila de oro con alas extendidas en la punta del casco..."* [739].

La situación estratégica que encontró el improvisado Jefe Supremo al comenzar el año 1880 era verdaderamente sombría y se puede considerar radicalmente distinta a la mayor parte de 1879. En el plano naval nos habíamos quedado sin blindados desde octubre, salvo los monitores que no podían navegar más allá de 4 millas por hora. La corbeta *Unión* y el resto de buques eran de madera y no podían enfrentarse a los blindados enemigos pues tampoco poseían artillería adecuada. Los chilenos, mientras tanto, con mejor éxito que los peruanos,

---

736.- En los documentos oficiales se siguió usando la denominación *Comandante General de la Marina.*

737.- José María García (1825-1897). Alumno de la Escuela Náutica en 1840, subteniente de infantería del Ejército en 1844, alférez de fragata en 1845. En 1842 estuvo en la goleta *Jesús* para impedir el desembarco del revolucionario Hercelles, entre 1843 y 1844 estuvo en la *Yungay*, *Alerta* y *Paquete*; dotó el *Rímac* para traerlo del extranjero al Perú. Fue herido en la Torre de *la Merced* durante el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866. Al perderse la Escuadra en 1881 fue hecho prisionero hasta marzo de ese año, luego pasó a Tumbes como Subprefecto hasta el fin de la guerra.

738.- Emilio Díaz Seminario. Guardiamarina en 1847, navegó en la Escuadra francesa como guardiamarina por varias islas del Pacífico y Europa, regresó en la fragata *Amazonas*. Hizo la campaña contra Bolivia de 1853, asistió al bloqueo de Guayaquil y estuvo en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866. En 1879 fue jefe de la Torre de *la Merced* y tras la guerra fue Director de Marina de 1895 a 1896 y de 1899 a 1901.

739.- Lourdes Leiva Viacava, Nicolás de Piérola, p. 56.

alcanzaron comprar nuevas y poderosas unidades navales aumentando el número de buques de su Escuadra, dotándolos de cañones de largo alcance.

El ejército enemigo, preparado desde hacía años para esta guerra, también fue mejor pertrechado con nuevo y numeroso armamento. Así logró conseguir vencer en Pisagua (2 de noviembre de 1879) y San Francisco (19 de noviembre de 1879). El 27 de noviembre los aliados lograron derrotar a los chilenos en la batalla de Tarapacá, aunque hubo que dejar la zona por la imposibilidad de mantener al Ejército ante la carencia de medios. Entre la batalla de Tarapacá y la batalla de Tacna o del Alto de la Alianza (26 de mayo de 1880), Chile aprovechó el tiempo para reforzar su Ejército y movilizarlo adecuadamente, mientras que por parte de los aliados se aprovechó para reforzar el Ejército de Arica con un contingente boliviano. En la batalla de Tacna o del Alto de la Alianza se enfrentaron 8,500 aliados contra 13,250 chilenos; resultando vencedores estos últimos tras una encarnizada batalla; así el puerto de Arica quedó cercado con unos 1,800 hombres que lo defendían mientras la Escuadra enemiga bloqueaba los principales puertos del Sur del país.

Sin opciones para enfrentar a los blindados chilenos, Piérola convocó a los más destacados jefes navales en enero de 1880 a fin de definir una estrategia para continuar la guerra naval. Es lógico pensar que en estas reuniones se debió analizar la situación y los posibles cursos de acción del enemigo, proponiéndose como única alternativa para sacar alguna ventaja en la guerra el adquirir lo más rápido posible cuatro cañoneras, dos transportes y dos avisos, para con ellos combatir a la Escuadra enemiga. Esta decisión demuestra que en enero de 1880 se había dejado como segunda prioridad la idea de comprar o construir un blindado, opción que no se había podido materializar hasta ese momento.

El 21 de enero el capitán de navío Manuel Villar escribió a nuestro Ministro Plenipotenciario en Londres informándole los planes navales y dándole instrucciones para la adquisición de las cañoneras. El oficio dice lo siguiente:

> *"...Empeñado el país en la actual guerra con Chile, que hasta hoy desgraciadamente sólo ha dado por resultado la pérdida de los únicos elementos navales dignos de este nombre que poseíamos, la invasión del departamento de Tarapacá y el bloqueo de nuestros puertos del Sur, que puede extenderse hasta el Callao; sin posibilidad, como US sabe bien, de obtener buques de fuera para combatir a la Escuadra enemiga, el primer deber del Gobierno últimamente inaugurado por la voluntad de la Nación, es hacer toda clase de esfuerzos a fin de conseguir lo más rápido posible los medios de desalojar al enemigo de nuestro territorio o al menos de hostilizarlo, jaqueándolo incesantemente por tierra y mar, obligándolo a concentrar sus fuerzas marítimas y a ocupar sus blindados en la defensa de sus corbetas de madera y en la custodia de sus transportes, haciéndole difícil el sostenimiento del bloqueo y el abastecimiento de las fuerzas de ocupación.*
>
> *Para llevar a cabo este acertado plan que cambiaría evidentemente la faz de la guerra con provecho nuestro, tuvo a bien SE convocar una junta de Jefes de Marina quienes después de una detenida discusión y absolviendo las consultas de SE opinaron casi por unanimidad, que puesto que no era posible conseguir en venta buques blindados poderosos, única manera de vencer al enemigo y de asegurar el predominio del Perú en*

el Pacífico; y demorando mucho tiempo la construcción de ellas, era indispensable adquirir a la mayor brevedad cuatro cañoneras de acero con las cuales se alcanzaría:

1. *Hacer levantar el bloqueo de algunos de nuestros puertos.*

2. *Destruir los transportes y corbetas enemigas inmediatamente que se separen de los blindados.*

3. *Cortar los recursos al Ejército invasor.*

4. *Movilizar y abastecer al nuestro.*

5. *Impedir la exportación del guano y del salitre por el enemigo y,*

6. *Atacar, si se presenta la oportunidad, a uno de los blindados con varias de las cañoneras, aunque se perdiera una o más de ellas.*

De acuerdo el Jefe Supremo con la opinión de los marinos ha resuelto encomendar al celo y patriotismo de US la inmediata construcción de cuatro cañoneras, con arreglo a los planes y especificaciones que juzgue convenientes el capitán de navío don Alejandro G. Muñoz a quien el Gobierno ha puesto a disposición de US para que inspeccione como facultativo esa construcción, que deberá en cuanto sea posible estar en armonía con las condiciones esenciales que se requieren en las cañoneras y que están consignadas en las instrucciones que en la fecha se dan a dicho jefe las que en copia son adjuntas.

El señor Secretario de Hacienda tiene orden de proporcionar oportunamente a US los fondos necesarios para el pago de los dividendos de la suma en que se estipule el valor de dichas cañoneras.

Conviene también que se ponga US en contacto con don Julio Pflucker y Rico, quien como US no debe ignorar, tiene en Europa, una comisión análoga a la de US, de carácter particular y fuera de la acción del Gobierno a fin de prestarle auxilios para el mejor éxito de la adquisición de los elementos navales que con tanta urgencia reclama el estado actual de la guerra con Chile y de los que una parte ha sido confiada por el pueblo con sus erogaciones voluntarias a dicho ciudadano. Es esto tanto más necesario, cuanto que desde luego la ación del Comisionado popular, no podía nunca extenderse sino a la adquisición, teniendo forzosamente el gobierno que ocuparse en seguida de los medios de hacerlo salir de Europa.

Por el próximo vapor se remitirán a US las órdenes respecto a los avisos y demás buques de que se ocupan las instrucciones..." [740].

Uno de los personajes aquí mencionados es Julio Pflücker y Rico, que viajó a Europa a fines de 1879 con alrededor de 200,000 libras esterlinas obtenidas por colectas y donativos populares para comprar un blindado[741]. Villar también escribió el 21 de enero a Pflücker una carta con una descripción de la situación y de los planes navales similar a la que elevó a

740.- B. N. P. (Archivo Piérola). Copia del oficio del Secretario de Marina al Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres del 21 de enero de 1880.

741.- Basadre, Op. Cit., p. 128.

nuestro representante en Londres el mismo día, reconoció en nombre del Gobierno que no tenían injerencia en su comisión que era de carácter particular, pero le hizo saber que era recomendable ponerse de acuerdo con el agente diplomático peruano en Londres o con el comandante Muñoz para comprar las cañoneras y otros buques[742].

Al capitán de navío Alejandro Muñoz se le encomendó ponerse a órdenes de la Legación del Perú en Francia e Inglaterra con el objeto de *"...inspeccionar la construcción o adquisición de los elementos navales que el gobierno tuviera a bien realizar..."* [743]. Sus instrucciones contenían las condiciones esenciales que se requerían de las cañoneras para que puedan cumplir los objetivos que se había trazado Piérola y el Alto Mando Naval en enero de 1880, debiendo demorar no más de 6 meses en conseguirlas. Básicamente los requerimientos eran:

1. Velocidad de 12 nudos constantes, con capacidad de alcanzar 14 o 15 en marcha forzada.

2. Desplazamiento de 800 toneladas. Casco blindado, seccionado en compartimentos estancos y proa reforzada como espolón.

3. Armamento principal: Un cañón Armstrong de 400 libras en proa y otro de 250 libras en popa, ambos de *nuevo sistema* (entiéndese como de retrocarga y ánima rayada), montados cada uno en su coliza[744]. El cañón de proa debía estar protegido por una casamata contra tiros de fusil y ametralladora.

4. Armamento secundario: cañones de 40 ó 20 libras, ametralladoras, armamento menor y luz eléctrica.

5. Maquinas de gran poder bajo la línea de flotación, doble hélice. Capacidad de combustible para diez o doce días

También se encomendó a Muñoz construir dos transportes de fierro y dos pequeños vapores rápidos de 200 toneladas, los mismos que debían estar artillados con una pieza de a 40 libras y dos de a 20 libras. Debían servir como avisos en tiempo de guerra y guardacostas después. Villar terminó su carta diciendo:

> *"...Con estos buques, y dos blindados que el gobierno piensa construir, si todas las diligencias que se practican para conseguirlas son eficaces, la Escuadra del Perú será suficientemente poderosa para recobrar la supremacía marítima, que antes tenía en el Pacífico, y que desgraciadamente, y con daños inmensos para nuestra patria, ha perdido por la falta de previsión e incuria de las dos últimas administraciones, que se han descuidado en armar al país a pesar de los aprestos bélicos que hacía Chile..."* [745].

742.- B. G. N. (Archivo Piérola). Copia de la carta del Secretario de Marina al señor Julio Pflücker y Rico del 21 de enero de 1880.
743.- B. G. N. (Archivo Piérola). Resolución Suprema comisionando al comandante Muñoz del 21 de enero de 1880.
744.- Es la plataforma giratoria donde se coloca la cureña de un cañón.
745.- B. G. N. (Archivo Piérola). Copia de la instrucciones que elevó el Secretario de Marina al capitán de navío Alejandro Muñoz del 21 de enero de 1880.

La gestión de Pflucker sirvió para construir a mediados de 1880 dos cañoneras en los astilleros Holwaldt del puerto de Kiel del entonces Imperio Alemán[746]. A las cañoneras se les puso el nombre de dos filósofos griegos para despistar a los agentes enemigos conociéndose desde entonces a estos buques con los nombres de *Diógenes* y *Sócrates* [747], pero no llegaron al Perú durante la guerra pues fueron embargados cuando arribaron a Inglaterra para colocarles los cañones Armstrong que debían llevar[748].

A diferencia del estudio de los conceptos estratégicos defensivos del general Mariano Ignacio Prado, que hemos podido seguir a través de su correspondencia con el Vicepresidente y con el Ministro de Guerra de su gobierno, el estudio de la estrategia pensada por Piérola es más difícil de analizar por la falta de un corpus epistolar que la trasluzca. Sin embargo, a diferencia del caso Prado, el caudillo civil guardó una contundente colección documental de cartas privadas recibidas de los más variados personajes y documentos oficiales secretos que ayudan a despejar varias dudas sobre su actuación en la guerra.



EXCMO. SR. D. NICOLAS DE PIEROLA
Jefe Supremo de la Nacion.

Nicolás de Piérola
Jefe Supremo de la Nación y Protector de la Raza Indígena
(Periódico *La Patria* del 29 de junio de 1880).

746.- Raúl Palacios Rodríguez, *La República 1884 a 1906*, en "Historia Marítima del Perú", Tomo XII, V.1, pp. 193-198.
747.- Basadre, Op. Cit., p. 128.
748.- Vegas, Op. Cit., p. 284.

b) La artillería del Callao.

En cuanto a la disposición de la artillería en el Callao, no hubo cambios substanciales entre julio de 1879 y enero de 1880. Pero entre enero y abril de 1880 el numero de baterías comenzó a aumentar lentamente. Piérola pidió el 12 de enero que se le informe del número de piezas de artillería y los proyectiles que habían en el Arsenal Naval, seguramente pensando en aumentar las defensas del puerto. El informe que se le remitió el 14 de ese mes sólo contenía la información referida al número de cañones[749], pues se le dijo que no se sabía exactamente cuantos proyectiles sólidos y huecos existían ya que el inventario hecho en 1866 se había extraviado y recién se había ordenado hacer uno nuevo[750]. El 24 de enero se supo con claridad cuantos proyectiles para cañones de grueso calibre había en el Arsenal, informándose inmediatamente al Prefecto del Callao[751], que era el responsable de las baterías. Dos días más tarde el Secretario de Marina dispuso que se entreguen las espoletas de las bombas Blackely y Armstrong necesarias para el servicio de los cañones [752].

El 27 de enero el dictador Piérola hizo nuevos nombramientos en las baterías, donde verificamos que sus nombres y número se mantenían desde julio de 1879: torreones *Manco Cápac* e *Independencia*, baterías *Ayacucho* y *Santa Rosa*, torres de *Junín* y de la *Merced* además de la famosa batería de cañones de a 1,000 libras[753].

En base al inventario de los cañones almacenados en el Arsenal a principios de febrero se ordenó montar una nueva batería con dos cañones Rodman de a 500 libras al Norte del puerto, trabajo que se encomendó al Ingeniero del Estado don Francisco Wakulski. Este ingeniero planificó construir primero una vía férrea de 700 metros de longitud para comunicar el emplazamiento con el resto de baterías, para lo cual el Vicepresidente de la Junta Central de Ingenieros, señor Habich, pidió el 4 de febrero los rieles y demás materiales para esta obra, lo que fue aprobado el mismo día por el Secretario de Fomento[754]. El 6 de febrero el Prefecto pidió al Comandante General todos los útiles para dos cañones Rodman que habían en el Arsenal[755], los mismos que se entregaron al ingeniero Wakulski el día 14[756], quien había empezado la construcción de la batería el 11 de febrero[757].

Otro trabajo importante fue el de conservar las piezas y culminar las defensas en la batería de cañones de a 1,000 libras. Pese a que estos cañones habían sido instalados en 1879, su conservación dejaba mucho que desear a principios de enero de 1880. Los ingenieros del estado Ladislao Folkieski y Francisco Paz Soldán fueron comisionados para hacerse cargo de ellos y realizaron una prolija inspección el 2 de enero llegando a la siguiente conclusión:

749.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p.18. Oficio al Prefecto del Callao del 14 de enero de 1880.
750.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p.22. Oficio al Prefecto del Callao del 20 de enero de 1880.
751.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p.25. Oficio al Prefecto del Callao del 24 de enero de 1880.
752.- A. H. de M. (Baterías - 1880). Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 26 de enero de 1880.
753.- A. H. de M. (Prefectura - 1880) Oficio del Secretario de Guerra al Prefecto y Comandante General de Armas del Callao del 27 de enero de 1880.
754.- A. M. de T. C. (Legajo 791 *Cuerpo de Ingenieros - 1880*). Oficio del ingeniero Habich al Secretario de Fomento del 4 de febrero de 1880 y nota del Secretario de Fomento al oficio anterior de la misma fecha.
755.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p.37. Oficio al Prefecto del Callao del 6 de febrero de 1880.
756.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p.47. Oficio al Prefecto del Callao del 14 de febrero de 1880.
757.- A. H. de M. (Prefectura - 1880). Oficio de la Subsecretaría de Obras Públicas al Prefecto del Callao del 11 de febrero de 1880.

"...Al visitar ayer las baterías de a mil, nos hemos impuesto del estado de abandono en que se encuentra la conservación de esas piezas, el moho está desarrollándose rápidamente, en los tornillos de puntería y de presión de los compresores..." [758].

También se determinó que el ramal del ferrocarril que se construyó para el servicio de las piezas de a 1,000 libras estaba muy maltratado por el tránsito de los cañones y se recomendó su reparación por la empresa del Ferrocarril Trasandino[759]. Aunque finalmente los Ingenieros del Estado debieron reparar la vía, sobre todo el ramal que iba de la torre de *La Merced* [760].

Una de las mejoras que planearon los Ingenieros del Estado fue el blindaje de los polvorines de los cañones de a 1,000, para lo cual los ingenieros Folkieski y Paz Soldán pidieron el 16 de febrero al Vicepresidente de la Junta Central de Ingenieros que *"...se nos entreguen ochenta planchas de 4 pulgadas de grueso de las que se encuentran al fin de la torre de la "Independencia"..."* [761]. ¿De dónde eran estas planchas de fierro? El 24 de febrero el Comandante General informó al Secretario de Marina que las planchas se trajeron de Europa en 1864 y que:

"...al encargarse los útiles necesarios para construir los fuertes de este puerto, torres de "Junín" y la "Merced", se pidieron las que debían emplearse para blindar la fragata "Apurímac", y no habiéndose llevado a cabo esta obra, quedaron provisionalmente en aquel sitio y en otros que no se pueden determinar por falta de datos..." [762].

Rápidamente se sacó un inventario y se determinó que en la torre *Independencia* habían 231 planchas de fierro de 6 pies de largo por 1 de ancho y 4 pulgadas de espesor y en almacenes del Arsenal 4 planchas circulares de 5 pies de largo por dos pies cuatro pulgadas de ancho y 4 pulgadas de espesor. Conocido el inventario, el 25 de febrero se ordenó usar las planchas de fierro que pertenecían a la fragata *Apurímac* en la batería de a 1,000 libras[763]. Un mes más tarde, el 23 de marzo, los trabajos estaban listos[764], habiendo participado en ellos la factoría *El Aguila* de los señores Heaton, Cree y Kerr del Callao que se encargó de la confección de compresores para el cañón N° 2, del enzunchado de sus ruedas, y de ajustar los graduadores de ese cañón[765]. Los ingenieros del Estado Paz Soldán y Folkieski se encargaron de dirigir los trabajos de la fortificación hasta su culminación[766].

Con respecto a la forma de la batería de a 1,000 el teniente Mason dijo que era:

758.- A. H. del M. T. C. Oficio de los ingenieros Paz Soldán y Folkieski al Secretario de Fomento del 3 de enero de 1880.

759.- Ibídem.

760.- A. M. de T. C. (Legajo 791 *Cuerpo de Ingenieros - 1880*). Oficio de los ingenieros Paz Soldán y Folkieski al Vicepresidente de la Junta Central de Ingenieros del 26 de enero de 1880.

761.- A. H. del M. T. C. (Legajo 791 *Cuerpo de Ingenieros - 1880*). Oficio de los ingenieros Paz Soldán y Folkieski al Vicepresidente de la Junta Central de Ingenieros del 16 de febrero de 1880.

762.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, pp. 255-256. Informe del 24 de febrero de 1880.

763.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 76. Oficio del 25 de febrero de 1880.

764.- Otra de las mejoras implementadas en la batería de cañones de a 1,000 fue dotar de un tanque de fierro grande para almacenar agua potable para la tropa estacionada en La Punta y las dotaciones de las piezas.

765.- A. M. de T. C. (Legajo 844 *Reclamación de Heaton, Cree y Kerr, dueños de la factoría del Águila del Callao de S/. 715.47 como último saldo del montaje de la batería de a mil en el caserío de la Punta*). Factura del 21 de enero de 1880. La deuda fue pagada el 13 de marzo de 1880.

766.- A.G.N. *Dirección de Contabilidad General y Crédito. Sección de Cuenta General. Libro Copiador de Resoluciones de la Secretaría de Fomento, año 1880, N° H-4-242*., pp. 27-28 y Libro Copiador B1-b48, p. 57.

"..un inmenso foso de grava y cascajo cuyo interior se protegía con sacos de arena. Las plataformas eran de piedra con refuerzos de hierro y descansaban sobre pilotes..." [767].

Sobre el resto de baterías, los periódicos de la época reflejan la actividad que se desplegó en el Callao para terminar las obras en ellas: el 16 de febrero el periódico *El Nacional* informó que los trabajos en los montajes de los cañones, el terraplén y la fortificación de la Torre de la *Merced* habían terminado exitosamente y el 20 de ese mes se informó que se construían los cuarteles para el personal del castillo de la *Independencia* y del fuerte *Manco Cápac* [768].

La artillería de la corbeta *Unión* también fue una preocupación de Piérola pues el 9 de marzo se ordenó la instalación de dos cañones de a 30 libras en ella[769] y el 27 de marzo ordenó desmontar un cañón Vavasseur de 250 libras del Torreón *Manco Cápac* para la instalarlo en la corbeta[770], aunque hubo demoras en su desplazamiento ya que la línea férrea entre el Arsenal y la estación del ferrocarril inglés tenía una avería y no se podía trasladar *"...un cañón de grueso calibre..."* [771] destinado a la *Unión*. Nos parece que fue una decisión equivocada pues dudamos que la corbeta hubiese podido llevar un pesado cañón Vavasseur.

El 30 de marzo el comandante Alzamora, Jefe del Estado Mayor de las Baterías del Callao, informó al Prefecto que el día anterior el jefe del torreón *Manco Cápac* comunicó que *"...había puesto a disposición del capitán de navío Miguel Ríos el cañón Vavasseur..."* [772] y que ese jefe había propuesto reemplazarlo por un cañón Rodman de 10 pulgadas. El Prefecto elevó a su vez toda esta información al Secretario de Guerra el 31 de marzo, aprobándose el 1° de abril la solicitud de Alzamora[773]. Aunque no conocemos de la instalación del cañón Rodman en el torreón *Manco Cápac*, cualquier información posterior que indique la existencia de 4 cañones Vavasseur en ese lugar está equivocada pues para el 19 de abril un cañón Vavasseur de a 250 libras había sido desmontado[774] quedando sólo tres cañones en el torreón. Pero el Vavasseur tampoco estaba a bordo de la *Unión* ya que en el Diario de Bitácora de ese buque no se registra su instalación ni la preparación de un lugar aparente para colocarlo a bordo en los meses de abril y mayo[775].

Los cañones Dahlgren que estaban almacenados también fueron objeto de atención, se comenzó a construir sus cureñas, encargándose al ingeniero Grieve hacer las sobremuñoneras, las mismas que estuvieron listas a mediados de marzo[776]. Cabe mencionar que estos cañones eran de 8 pulgadas[777].

767.- Mason, Op. Cit., p. 160.

768.- Periódico *El Nacional* del 16 y del 20 de febrero de 1880.

769.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p.276. Informe del 24 de marzo de 1880. En esta fecha no estaba concluida la instalación de esos cañones.

770.- A. H. de M. (Sección de Baterías - 1880) Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 27 de marzo de 1880. También en Libro Copiador B1-b48, p. 104. Oficio al Prefecto y Comandante General de Armas del 29 de marzo de 1880.

771.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 115. Oficio al Gerente del Ferrocarril Trasandino del 5 de abril de 1880.

772.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Jefe de Estado Mayor de las Baterías del Callao al Prefecto del Callao del 30 de marzo de 1880. Miguel Ríos era el Segundo Comandante del Arsenal.

773.- A.C.E.H.M.P. Nota del Secretario de Guerra al Oficio del 1° de abril de 1880 al Oficio del Prefecto del Callao del 31 de marzo de 1880.

774.- Libro Copiador B1-b48, p. 144. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 19 de abril de 1880.

775.- El 3 de abril el Comandante General pidió a la Mayoría de Órdenes se haga el presupuesto para montar el cañón Vavasseur en la *Unión*. (A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 115. Oficio al Mayor de Órdenes del 3 de abril de 1880).

776.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p.272. Informe del 14 de marzo de 1880.

777.- A. H. de M. (Secretaría de Marina - 1880) Oficio del Secretario de Guerra al Secretario de Marina del 4 de marzo de 1880. Estos cañones fueron mandados reparar en 1879.

c) Alistamiento de las lanchas cañoneras y torpederas.

Dentro de los preparativos de defensa del puerto del Callao entre enero y abril de 1880 se contempló el alistamiento de las lanchas torpederas y las lanchas a vapor transformadas en cañoneras para que hagan la ronda en la bahía del Callao.

Lanchas torpederas "Alianza" y "República".

Hemos visto que al finalizar el año 1879 las lanchas torpederas *Alianza* y *República* estaban fondeadas en el Callao a cargo del capitán de corbeta graduado Manuel Carrasco, pero después de su frustrada navegación al puerto de Arica a mediados de noviembre, ambas sufrieron averías y necesitaban ser reparadas.

Uno de los primeros cambios en la Escuadra fue el del Comandante del transporte *Talismán*, asignándose el cargo al capitán de corbeta Manuel Carrasco. Este transporte sirvió a Piérola en sus andanzas revolucionarias y había quedado en poder del Estado justamente a raíz del fracaso de una revolución pierolista en 1874. El buque tenía una alta carga emocional para los pierolistas, pues era símbolo del atrevimiento revolucionario en la vida del caudillo arequipeño y sus seguidores. Carrasco, uno de los levantados con Piérola en 1877, donde logró ser comandante del *Huáscar* por algún tiempo, se vio favorecido con el nombramiento del comando de ese buque.

El 1° de enero de 1880 el Comandante General ordenó al Mayor de Órdenes que el comandante Carrasco continúe al mando de la *República "...sin perjuicio del mando que ha obtenido del Vapor Transporte "Talismán"..."* [778]. Pero ambos comandos eran incompatibles toda vez que el *Talismán* debía navegar fuera del Callao, por lo que el 12 de enero el gobierno emitió una Resolución Suprema ordenando que el teniente segundo Manuel Fernández Dávila se encargue del mando de las lanchas *Alianza* y *República* [779]. Como se recordará, el teniente Fernández Dávila servía hasta ese entonces en la batería *Santa Rosa* y fue uno de los oficiales que destacó en el aprendizaje del uso de los torpedos Lay en 1879 junto con los hermanos Carrasco quien, como ellos, había participado en la revolución de 1877 de Piérola contra Prado siendo uno de los que capturó el monitor *Huáscar* en esa oportunidad.

Inmediatamente el Comandante General de la Marina dispuso las directivas del caso y el 13 de enero informó al Comisario de la Escuadra el nuevo nombramiento[780]. El mismo día el Secretario de Guerra ordenó al Comandante General de Armas del Callao que separe de la batería *Santa Rosa* al teniente Fernández Dávila para que pueda ocupar su nuevo cargo[781].

Lo primero que el recién nombrado comandante de las lanchas debió hacer fue un prolijo inventario para dar cuenta a sus superiores del estado en que las recibía y, en base a su

778.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 1. Oficio al Mayor de Órdenes del 1° de enero de 1880.
779.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 12. Oficio del 12 de enero de 1880.
780.- A. H. de M. (Caja N° 12 - 4 Sobre R-30) Oficio del Comandante General de la Marina al Comisario de Marina del 13 de enero de 1880.
781.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - Secretaría de Guerra y Marina 1880). Oficio del Secretario de Guerra al Prefecto y Comandante General de Armas del Callao del 13 de enero de 1880

informe, el Comandante General de la Marina ofició al Mayor de Órdenes el 17 de enero diciéndole:

> *"...examinados los inventarios de las lanchas a vapor Herreshoff resulta faltar una máquina excéntrica de dar fuego a uno de sus torpedos, por cuya circunstancia ha quedado inutilizado . Teniendo noticia que existe en poder del Comandante de una de esas embarcaciones el recibo que se otorgó por ella, proceda VS a recogerlo para elevarlo al Supremo Gobierno solicitando la resolución conveniente..."* [782].

Reflejando una nueva dinámica en la organización de las torpederas, el 19 de enero el comandante Villar ordenó al Comandante General que los artículos de las torpederas que permanecían en el transporte *Oroya* se internasen a la brevedad en el *Marañón* [783]. Al día siguiente, 20 de enero, el Director de la Escuela Naval se dirigió al Secretario de Marina, informándole que *"...he dado las Órdenes convenientes para que, a bordo del Marañón, sean recibidos y queden depositados a disposición del Teniente 2º Manuel Fernández Dávila, los útiles pertenecientes a las lanchas torpedos..."* [784]. Estos documentos indican que los materiales que antes tenía la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra para uso de las lanchas Herreshoff estaban pasando al *Marañón*, lo que puede entenderse como el reflejo de un intento en centralizar todo lo referido a las torpederas en un solo lugar para facilitar su administración.

Incluso se nota la preocupación por equipar las lanchas con el material que tenía originalmente. El 6 de febrero el Comandante General informó al Secretario de Marina que había hecho ir a su oficina al coronel Josias Harris para ver donde estaba el alambre y máquina eléctrica de la lancha *República*. En su informe anotó lo siguiente:

> *"...impuesto del informe emitido por el sargento mayor don Antonio Ríos, me ha expuesto que efectivamente recibió de este la máquina eléctrica y alambre conductor a que se refiere, sin poder agregar si efectivamente tenía el largo que se expresa, y que ambos artículos están a disposición del Supremo Gobierno, exceptuando alguna cantidad de alambre invertida en un experimento hecho en presencia del Jefe Supremo de la República..."* [785].

Como veremos más adelante, Harris tenía este material porque estaba haciendo torpedos para el Estado.

En cuanto al personal de las torpederas, el 19 de enero el capitán de navío Villar dispuso que se alojen en el *Pachitea* [786]. También se pensó en aumentarles el sueldo y por ello el 22 de enero el Mayor de Órdenes llamó a los maquinistas, ayudantes de máquina y fogoneros que tripulaban las lanchas *República* y *Alianza* quienes expusieron los sueldos que deseaban percibir: los terceros y cuartos maquinistas pidieron el de primer maquinista, que era de S/. 107 más gratificación de mesa; los ayudantes de máquina deseaban percibir el sueldo de un cuarto maquinista, que era de S/. 80 soles más gratificación de mesa; y los fogoneros

---

782.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 19. Oficio al Mayor de Órdenes del 17 de enero de 1880.
783.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 26. Oficio del 19 de enero.
784.- A. H. de M. (Escuela Naval -1880). Oficio del Director de la Escuela Naval al Secretario de Marina del 20 de enero de 1880.
785.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 245. Informe del 6 de febrero de 1880.
786.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 26. Oficio del 19 de enero.

querían 40 soles de sobresueldo sobre su haber. El Comandante General opinó favorablemente diciendo que *"...ninguno de estos individuos han sido contratados, y habiéndose embarcado voluntariamente permanecen gustosos en aquellas embarcaciones..."*, excepto los fogoneros Díaz y Montero que sólo querían regresar a servir en sus antiguos buques, el *Atahualpa* y el *Oroya* [787].

Diversas debieron ser las reparaciones a las que se sometieron las lanchas el mes de enero para subsanar las averías que sufrieron en la infeliz navegación de mediados de noviembre del año anterior. La empresa privada no estuvo ajena a estos trabajos y el 24 de enero de 1880 se ordenó el pago por las composturas hechas en ambas embarcaciones por la casa Taylor & Makintosch que ascendían a 928.30 soles[788]. También la factoría Cock y Cia. hizo algunos trabajos en estas lanchas, según manifestó el comandante Palacios, aunque sin especificar fecha ni existir contrato de por medio[789].

Cuando el 27 de enero de 1880 el Comandante General de la Marina envió al Cajero Fiscal del Callao las cuentas recibidas por pago de jornales de operarios que cubrió la Caja Fiscal por los trabajos del mes de enero en los buques de la Armada, consideró S/. 30.80 por trabajos en la *Alianza* pero no consideró gasto alguno en la *República* [790]. Este gasto debe estar relacionado al pedido que hizo el Comandante General de la Marina el 23 de enero de 1880 cuando solicitó al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista que *"... se proceda a reparar a la brevedad posible un cilindro del Donke de la lancha a vapor "Alianza"..."* [791]. Pero lo más importante es que la información contable refleja la intención prioritaria de gastar en la lancha que podía estar operativa más rápido, la *Alianza*.

La falta de dinero a finales en enero de 1880 afectó todos los ramos de la administración, ello se nota cuando el 27 de enero de 1880 el teniente Fernández Dávila informó que al tomar el cargo se le presentaron varios tripulantes para reclamar el pago de sus sueldos del mes de diciembre pasado. Fernández Dávila dijo que fue a la Caja Fiscal pero no se le atendió y cuando fue por segunda vez se le comunicó que para pagarle necesitaban de una orden superior. Fernández Dávila también anotó que los 4 fogoneros de las lanchas solicitaban vestuario y ropa de cama pues las suyas estaban en los buques a los que antes pertenecían[792]. Indudablemente que esta novedad debió molestar al Comandante General quien el mismo día ordenó al Mayor de Órdenes *"...que en lo sucesivo el Comandante de las lanchas a vapor "República" y "Alianza" pase diariamente un parte de las ocurrencias que en su servicio hayan tenido lugar, y que este se arregle conforme está establecido en los demás buques de la Escuadra..."* [793].

La queja fue atendida de inmediato y el comandante Villar pidió al Secretario de Hacienda que abone los sueldos de la tripulación de las torpederas[794].

787.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de la Marina al Secretario de Marina del 22 de enero de 1880.
788.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 32. Oficio del 24 de enero.
789.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 322. Informe del 16 de agosto de 1880.
790.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 28. Oficio al Cajero Fiscal del Callao del 27 de enero de 1880.
791.- A. H. de M. Libro Copiador Bl-b48, p. 23. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 23 de enero de 1880.
792.- A. H. de M. Oficio del Comandante de las lanchas *Alianza* y *República* al Comandante General de la Marina del 27 de enero de 1880.
793.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 26. Oficio al Mayor de Órdenes del 27 de enero de 1880.
794.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 202. Oficio del 5 de febrero de 1880 al Secretario de Hacienda.

La última noticia del mes de enero que conocemos de las torpederas se refiere a un pedido de materiales que se solicitó a la Factoría Naval de Bellavista[795]. Nada más sabemos de ellas en los siguientes días del mes de enero y en todo febrero. No debemos estar muy alejados de la realidad si decimos que en ese tiempo se debieron practicar las reparaciones necesarias para dejar expeditas ambas torpederas y que, como ya lo insinuamos, por ser la *Alianza* la que estaba en mejores condiciones, debió ser la que primera se terminó de reparar. Por ello, cuando a principios de marzo Piérola decidió enviar el convoy trasladando vituallas para el ejército acantonado en Arica, se decidió también llevar al Sur a la torpedera más operativa. Curiosamente, quien había derrocado al general Prado por considerar que había errado en la dirección de la guerra, cumplía con uno de sus más anhelados pedidos: llevar una torpedera a Arica.

Para ser llevada al Sur, la torpedera *Alianza* debió ser embarcada a bordo de la corbeta *Unión,* buque que zarpó del Callao el 12 de marzo de 1880. La tripulación de la torpedera también viajó en la *Unión* y estuvo compuesta por los siguientes marinos: teniente segundo Manuel Fernández Dávila, Comandante de la *Alianza*; alférez de fragata David Flores[796], Segundo Comandante; guardiamarina Juan de Mora, oficial de dotación; segundo maquinista Clodomiro González, Jefe de Máquinas; tercer maquinista Carlos Carranza, dotación; cabo de fogoneros José Montoro, dotación y fogonero Aurelio Díaz, dotación.

En el libro *Marinos Peruanos en Arica* del comandante J. J. Elías, se puede leer una transcripción de un artículo publicado el 25 de marzo de 1929 en el periódico *La Prensa* por el entonces contralmirante José Ernesto de Mora [797] donde se describió el zarpe de la torpedera *Alianza* al puerto de Arica:

> *"...En la tarde del 12 de marzo de 1880, la Comandancia General de Marina ordenó al señor capitán de navío son Toribio Raygada, comandante del transporte "Oroya", que alistara su buque para zarpar al Sur horas después, y que debía también llevar izada en sus pescantes la lancha torpedera "Alianza" y recibir la carga que se le mandara. Después, esta lancha fue remolcada al costado del mencionado transporte. En la noche se constituyó abordo el Jefe Supremo de la República señor Nicolás de Piérola y el Subsecretario de Marina capitán de fragata Hipólito Sánchez. Encontrándose abordo la suprema autoridad, se izó sin dificultad la "Alianza" pero fue imposible maniobrar los pescantes para colocarla sobre los baos. Ante esta dificultad insalvable, el Jefe Supremo, siendo ya media noche, se dirigió a bordo de la corbeta "Unión" y poco después se recibió orden de remolcar la "Alianza" al costado de la corbeta, en cuya borda si izó sin dificultad, amarrándosela con toda seguridad; después se ordenó a la "Oroya" a cuya plana mayor pertenecía el suscrito..."* [798].

795.- A. H. de M. (Caja N° 12-4, sobre R-30) Oficio del Comandante de la Marina al Secretario de Marina del 28 de enero de 1880.

796.- (Moquegua ¿? - ¿?). Ingresó a la Escuela Naval en 1873, se embarcó en 1877 como guardiamarina en la *Unión* hasta enero de 1880. Tras la guerra regresó a Moquegua y se dedicó a los negocios de su familia hasta que en 1895 apoyó a Piérola en su revolución contra Cáceres. Cuando triunfó el movimiento revolucionario, fue nombrado Subprefecto de Cerro de Pasco y salvó a Huánuco del asedio de miles de campesinos. Participó en otras revoluciones apoyando al famoso montonero Durand y llegó a ostentar el grado de coronel.

797.- José Ernesto de Mora (Lima 1863 - Lima 1940). Aspirante en 1880 se embarcó en el *Talismán* y *Oroya*; en 1881 peleó en la batalla de Miraflores en la batería *El Pino*, combatió por el general Cáceres de Canta contra el general Iglesias el 15 de agosto de 1885 y luego en los combates de Huancayo, Izcuchaca, Masma y, finalmente, en la toma de Lima en diciembre de ese año. Tras una fructífera carrera naval ascendió en 1923 a contralmirante.

798.- J. J. Elías, *Marinos Peruanos en Arica*, pp. 305-306.

De acuerdo a esta versión, el *Oroya* casi zarpó con la lancha torpedera *Alianza* en la noche del 12 de marzo pero, al no poderse colocar a la torpedera sobre la cubierta del transporte, la lancha terminó siendo izada en la corbeta *Unión*. En el artículo que acabamos de citar, que es más extenso y del que sólo transcribimos la parte donde se relata la forma en que se llevó la torpedera, también se anotó que *"...en la mañana del día siguiente más o menos a las 9 h. a.m., la corbeta se puso en movimiento..."* [799], con lo que se inició la singladura que terminaría con la exitosa doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880.

Antes de zarpar, el tercer maquinista de la lancha *Alianza*, Clodomiro González, que era padre de tres hijos, pidió que de su sueldo se den 4 libras a su hermana que quedaba encargada de su familia [800]; pedido que el capitán de navío Villar autorizó rápidamente[801].

Como el teniente Fernández Dávila había partido al Sur, la lancha *República* quedó a cargo de un maquinista, tal como se desprende de un oficio del 16 de marzo dirigido por Comandante General de la Marina al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista, cuando le pidió que *"...se construya en su establecimiento con destino a la Lancha Torpedo "República" un cilindro según modelo que presentará el Maquinista encargado de esa embarcación.."* [802]. Aunque en el artículo que escribió el contralmirante J. Ernesto de Mora en el periódico *La Prensa* el 25 de marzo de 1929, dijo que la *República* quedó a cargo del guardiamarina Nalvarte[803].

La falta de comando para esta lancha se solucionó el 17 de marzo, cuando el Secretario de Marina ordenó que el *"...Teniente Primero Santiago Torrico* [804] *sin perjuicio de continuar cuidando la presa "Adriana Lucía" se encargue de la lancha "República"..."* [805]. Paralelamente se hacían llaves y herramientas para esa torpedera en la Factoría Naval de Bellavista [806]; a la casa proveedora también se pidió aceite de olivo y *algodón de desecho*, material sin duda destinado a las reparaciones que se estaban efectuando en las máquinas [807].

Pocos días después, el 21 de marzo, el Comandante General de la Marina informó al Comisario de la Escuadra que el 18 de marzo el Secretario de Marina había elevado a la

---

799.- J. J. Elías, *Marinos Peruanos en Arica*, p. 306. De acuerdo al Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, el buque zarpó del Callao a las 12:30.

800.- A. H. de M. Libro Copiador B1- b7, p. 272. Informe del 15 de marzo de 1880.

801.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 103. Oficio del 16 de marzo.

802.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 89. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 16 de marzo de 1880.

803.- J. J. Elías, *Marinos Peruanos en Arica*, pp. 306-307. El dato debe tomarse con reservas pues el 26 de febrero se dio licencia por 60 días al guardiamarina Adalberto Nalvarte para restablecer su salud (A. H. de M. Libro Copiador A3-4 p. 216, Orden General del 26 de febrero de 1880).

804.- Santiago Torrico (1848 - 1890). Era hijo del coronel Joaquín Torrico. Ingresó a la Marina en 1860 y se embarcó como guardiamarina en 1865 a bordo de la corbeta *América*. También estuvo en la fragata *Independencia*, vapor *Sachaca*, *Tumbes*, *Meteoro*, monitores *Loa*, *Victoria*, y *Huáscar*. Participó en las siguientes campañas: Restauración (1865), en el Combate de Abato a bordo de la *Unión*, en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866 en el del monitor *Victoria*; por lo que se le ascendió a teniente 2°. Participó en la batalla de Miraflores el 15 de enero de 1881 al mando de una batería rodante con 5 cañones. Tras la caída de Lima pasó a Arequipa y fue jefe de una batería de la plaza y luego se le destinó como Capitán de Puerto de Mollendo hasta octubre de 1881, luego se puso a órdenes del general Cáceres y fue Capitán de Puerto de Supe hasta el 31 de enero de 1882 en que el puerto fue ocupado. Trabajó en Panamá en la construcción del Canal hasta 1885. Se reincorporó a la Marina en 1886 y pasó a Iquitos como Capitán de Puerto. Dejó la marina en 1888 y murió en Iquique en 1890.

805.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 104. Oficio del 17 de marzo de 1880.

806.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 91. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 18 de marzo de 1880.

807.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 93. Oficio a la Casa Grace & Brothers del 18 de marzo de 1880.

Casa Proveedora y a la Factoría Naval de Bellavista dos pedidos formulados por el oficial encargado de la lancha *República* por artículos y *"...planchas de fierro para el departamento de las máquinas..."* [808]. Estas eran 6 planchas de fierro de 1/8 y seis pies largo por 3 de ancho para blindar la sala de máquinas, pedidas originalmente el 28 de enero.

Esta marcada actividad en los trabajos de la lancha *República* se ve reflejada en un oficio del Comandante General dirigido al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista el 23 de marzo:

> *"...debiendo terminar a la brevedad posible los trabajos que necesita para su pronto apresto la lancha a Vapor "República", disponga VS que los respectivos al eje de la mariposa* [hélice] *que con esta fecha se remite se aceleren con la mayor actividad según las indicaciones que haga el maquinista don Santiago Castillo procediéndose de igual modo con los que demanden las planchas para blindaje de la citada embarcación, cuyo pedido ha sido librado por la Secretaría de Estado en el Despacho del Ramo.."* [809].

Insistiendo en la premura con que se necesitaba tener lista la lancha, el 27 de marzo el comandante García pidió al Superintendente que *"...se repare la válvula de seguridad de la Lancha "República" a la brevedad posible y según las indicaciones que haga el Maquinista don Santiago Castillo..."* [810].

Creemos que para el 1° de abril debieron estar por terminar los trabajos en la *República* pues en esa fecha el comandante García pidió al Mayor de Órdenes del Departamento que *"...el Inspector de Arsenales entregue al Comandante de la Lancha República, previo recibo, la máquina eléctrica perteneciente a dicha embarcación que se halla depositada en el almacén de este Arsenal..."* [811]. Esta suposición la fundamentamos en el hecho de que la máquina eléctrica (batería) sólo servía para accionar los torpedos de botalón y no tenía sentido pedirla si la torpedera no podía moverse.

Lancha "Independencia".

Esta lancha se estuvo reparando desde agosto de 1879; el 30 de diciembre de ese año se terminaron los trabajos y se pidió dotarla con un maquinista y un segundo guardián[812]. El 7 de enero de 1880 se pidió que sea incluida en el presupuesto de la Marina y se le asigne más personal: un cuarto maquinista y los fogoneros que debían servirla, recomendándose que sean de las antiguas tripulaciones del *Huáscar* y la *Pilcomayo* [813].

A falta de documentos que se refieran a ella, suponemos que entre enero y abril de 1880 la lancha *Independencia* debió estar operativa; el único pedido de materiales que encontramos de ella es del 8 de abril, donde el Comandante General de la Marina pidió al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista *"...se construya en la factoría de su*

808.- A. H. de M. (Caja N° R 4 - Sobre R 30) Oficio del Comandante General de la Marina al Comisario de la Escuadra del 21 de marzo de 1880.
809.- Ibídem.
810.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 103. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 27 de marzo de 1880.
811.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 110. Oficio al Mayor de Órdenes del 1° de abril de 1880.
812.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de la Marina al Ministro de Guerra y Marina del 30 de diciembre de 1879.
813.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 7. Oficio del 7 de enero.

cargo para el servicio de la lancha a vapor que perteneció a la fragata Independencia lo siguiente: una grasera de cobre, una jarra de id para alimentar la caldera... " [814].

Lancha "Urcos".

La lancha *Urcos* estaba operativa en enero de 1880, sólo encontramos que el 27 de ese mes el comandante García pidió al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista *"...se repare a la posible brevedad un tubo de cobre de la bomba alimenticia de la máquina de la lancha a vapor "Urcos"...* " [815].

El 11 de febrero la *Urcos* chocó con la lancha inglesa *Glenerau* [816] y el capitán de esta última lancha pidió a la marina 80 libras esterlinas por los daños sufridos. El juicio seguido por este incidente terminó el 3 de marzo cuando se expidió una resolución exonerando al patrón de la lancha *Urcos* de toda responsabilidad pero, curiosamente, se le hizo pagar 5 libras esterlinas [817].

En febrero se vio la necesidad de recorrer el casco de la *Urcos* y el 24 de ese mes el comandante García informó al Secretario de Marina que el gerente de la empresa del dique le había dicho que *"...que puede verificarse esta operación mañana o pasado, antes de que tenga lugar la reparación del dique que principiará el 27 del presente...* " [818], al día siguiente el comandante Villar respondió *"...contéstese que el "Arno" y la "Urcos" deben entrar al dique después del "Oroya"...* " [819]. El trabajo en el dique debió esperar pues ambas lanchas entraron entre del 27 de febrero al 1° de marzo[820].

Hasta antes del 8 de abril no encontramos referencias a trabajos mayores en la *Urcos*, y sus pedidos de materiales no escapan a lo que creemos era normal para su funcionamiento, por lo que deducimos que en la para esta fecha la lancha estaba operativa[821].

Lancha "Arno".

Desde el mes de octubre de 1879 se estuvieron haciendo reparaciones en el casco y en la caldera de la *Arno*; el 12 de enero de 1880 se estimaba que pronto quedaría lista por lo que el comandante García escribió al Mayor de Órdenes diciéndole lo siguiente: *"... debe hallarse lista la dotación que ha de asistirlo en su conservación, movimiento y buen*

814.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 122. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 8 de abril de 1880.

815.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 26. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 27 de enero de 1880.

816.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 71. Oficio del 21 de febrero de 1880.

817.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 89. Oficio del 3 de marzo de 1880.

818.- A. H. de M. (Caja A 23 - Sobre A 207). Oficio del Comandante General de la Marina al Secretario de Marina del 24 de febrero de 1880.

819.- Ibídem.

820.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, pp. 269-270. Informe del 8 de marzo de 1880.

821.- El 29 de febrero el Comandante General de la Marina elevó un oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista pidiendo *"...se construya con urgencia en el Establecimiento de su cargo para el servicio de la Lancha a vapor "Urcos" lo siguiente: seis estays de fierro dulce según modelo, doce tapones de id,..."* (Libro Copiador B1-b48, p. 65). El 27 de marzo de 1880 remitió al mismo destinatario *"...la caldera del bote del Resguardo para su composición y una pieza de la lancha "Urcos" para hacerla nuevas, obras que esperó serán terminadas lo más pronto posible..."* (Libro Copiador B1-b48, p. 102). Finalmente, el 2 de abril de 1880 se le ordenó *"...se construya un tornillo para la caja de vapor de la lancha "Urcos"..."* (Libro Copiador B1-b48, p. 112).

servicio. En tal virtud me dirijo a Ud. para que a la brevedad posible se digne formarlo y remitirlo después a esta Comandancia para elevarlo al Ministro del ramo recabando su aprobación..." [822].

Pero los trabajos demoraron 20 días más, incluso el 27 de enero el Comandante General de la Marina informó al Cajero Fiscal del Callao que las cuentas recibidas por el pago de jornales de los operarios que cubrió esa entidad fue de S/. 1218. 8 para la *Arno* [823]. Una alta suma que refleja la magnitud de las reparaciones. Recién el 2 de febrero el capitán de navío García dio las instrucciones pertinentes al Mayor de Órdenes para hacer las pruebas en la mar:

> *"...Habiéndose concluido de colocar la caldera del "Arno", es necesario probar su máquina tanto para saber si ha quedado bien colocada cuanto para conocer el máximo andar de este buque sin forzar las calderas para lo que nombrará al Inspector de Máquinas con el primer objeto y al 2º Jefe de Arsenales con el segundo debiendo proporcionarse de uno de los buques de la Escuadra en calidad de préstamo durante la prueba que tendrá lugar mañana a las doce de una corredera común y otra de patente ampolletas y demás que le fuese necesario así como un auxiliar de gente el que no debe de faltar un maquinista 2 fogoneros y los carboneros necesarios ....*" [824].

Suponemos que algún problema relacionado al andar de la nave obligó a que el 16 de febrero de 1880 se pida el cambio de la hélice del *Arno* por una más grande que estaba en la Factoría Naval de Bellavista, operación que podía efectuarse en el Dique en dos días aproximadamente [825]. El 24 de febrero, con el mismo documento con que el Comandante General pidió al Secretario de Marina el recorrido del casco de la *Urcos*, se pidió cambiar la hélice de la *Arno* [826]. El trabajo en la hélice requería de un pescante, el mismo que fue pedido al gerente del Muelle Dársena, un día antes de la entrada al dique [827] lo que nos da una idea de que debió ser una hélice muy pesada.

La *Arno* estuvo sobre calzos en el dique del 27 de febrero al 1° de marzo. Algunos días después, el 8 de marzo de 1880, el gerente de la compañía pidió S/. 157.18 por derechos del dique [828], pagándosele el 15 de marzo la deuda por estos trabajos [829]. Los sueldos pagados a los operarios de maestranza en febrero ascendieron a S/.1071.85 [830].

Pese a la intención de acabar rápidamente, recién el 20 de marzo debieron estar listos los trabajos en la *Arno* pues con esa fecha el comandante García ordenó al Mayor de Órdenes que se conforme una *"...comisión compuesta del Capitán de Navío graduado Don Miguel Ríos, que la presidirá y del 1er Ingeniero Tomas Wilkins y Director de Obras de la Factoría*

822.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 19. Oficio al Mayor de Órdenes del 12 de enero de 1880.
823.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 28. Oficio al Cajero Fiscal del Callao del 27 de enero de 1880.
824.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 32-33. Oficio al Mayor de Órdenes del 2 de febrero de 1880.
825.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, 252. Informe del 16 de febrero de 1880.
826.- A. H. de M. (Caja A 23 - Sobre A 207). Oficio del Comandante General de la Marina al Secretario de Marina del 24 de febrero de 1880.
827.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 59. Oficio al gerente del Muelle Dársena del 26 de febrero de 1880.
828.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, pp. 269-270. Informe del 8 de marzo de 1880.
829.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 102. Oficio del 15 de marzo.
830.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 90. Oficio al Cajero Fiscal el Callao del 16 de marzo de 1880.

Naval de Bellavista procedan en el día a ensayar la máquina de la lancha a Vapor "Arno" dando cuenta con el resultado..." [831].

No sabemos los resultados de los ensayos practicados en la *Arno*, pero debieron conducir a reparaciones menores ya que el 27 de marzo el comandante Villar pidió una relación de los gastos del *Arno* y el Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista le informó que aún habían unos pequeños trabajos por concluir y que recién en una semana más podría dar ese dato[832].

Suponemos que para el 10 de abril los trabajos ya estaban concluidos dado que se hicieron pedidos de aceite de máquinas, signo de que estas podían estar ya funcionando[833].

Lancha "Capitanía".

Esta lancha tenía problemas con el tanque de alimentación y la caldera desde fines de 1879[834]. El 8 de enero de 1880 el Capitán de Puerto explicó al Comandante General que *"...Encontrándose en reparación la lancha a vapor de esta Capitanía se hace indispensable mudarle la caldera que se encuentra en muy mal estado..."* [835]. El 9 de enero de 1880 se elevó un oficio del Capitán de Puerto donde se pedía que se saque la caldera de la lancha a vapor ya que estaba en mal estado y se solicitó también que se construya una nueva en la Factoría Naval de Bellavista[836]. En respuesta a lo solicitado el 12 de enero el comandante Villar dispuso que se haga el trabajo previo presupuesto[837].

Sin embargo, la lancha *Capitanía* parece que no entró a recorrido pues el 25 de enero hizo al menos una ronda en la bahía, la misma que fue citada por el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* quien anotó en el Diario de Bitácora lo siguiente: *"...Noche: En la lancha de la Capitanía se dio ronda fuera del puerto. Un señor oficial y 8 hombres armados hicieron este servicio hasta las 5 a.m. ..."* [838].

Por esos días la lancha *Capitanía* fue usada también por la dotación del transporte *Oroya* para cubrir una ronda, y en esas circunstancias la embarcación chocó y sufrió algún daño en el casco que le causó una vía de agua. Pese a ello la lancha siguió prestando servicios a la vigilancia del puerto y a los trabajos propios de la Capitanía, incluso el Capitán de Puerto señaló que sufrió desperfectos por una negligente actitud durante el embarque de algunos oficiales:

831.- A. H. de M. (Caja A 23, sobre A 207). Oficio del Comandante General de la Marina al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 27 de marzo de 1880.

832.- A. H. de . (Caja A 23, sobre A 207). Oficio del 27 de marzo del Secretario de Marina al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista.

833.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 123. Oficio al Comisario de Marina del 10 de abril de 1880.

834.- El 23 de noviembre de 1879 se pidió la confección de dos tanques de alimentación de agua para la caldera. (A. H. de M. (Baterías - 1879). Oficio del Mayor de Órdenes al Director de Marina del 23 de noviembre de 1879).

835.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 180. Oficio al Comandante General del 8 de enero de 1880.

836.- A. H. de M. (Caja C14 Sobre C116 - Capitanía de Puerto del Callao 1880). Oficio del Capitán de Puerto del Callao al Comandante General del 9 de enero de 1880.

837.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 14. Oficio del 12 de enero al Comandante General de la Marina. También Villar ofició a la Factoría Naval de Bellavista el mismo día ordenando la construcción de la caldera (A.G.N. *Libro Copiador de correspondencia de la Secretaría de Marina con la Factoría Naval de Bellavista, año 1880, H-4-503*, p. 4).

838.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 101.

"...no obstante, no ser deber de esta Capitanía embarcar gente, habiéndose presentado muchos pasajeros para los vapores del Norte y Sur que salieron simultáneamente para evitar demoras, la Capitanía los embarcó, sin embargo de ser obligación del Arsenal esta clase de embarques, lo que dio por resultado que los oficiales que con ella se embarcaron, rompieron un tubo de la máquina, pues, siendo imposible contenerlos, se tiraban a la lancha como fardos..." [839].

El 27 de febrero el capitán de navío Manuel Palacios informó al Comandante General sobre la lentitud de los trabajos para alistar la lancha *Capitanía*, diciéndole, con un notorio tono de queja, que desde noviembre había pedido una nueva caldera pero, pese a estar dispuesta su confección en la Factoría Naval de Bellavista, el maquinista de la embarcación le dio parte que no estaría lista antes de 30 días pues el Jefe de Obras de la Factoría le había informado que *"...no se pueden aligerar las obras, porque no encuentran operarios porque los pagos no son puntuales y se eximen de trabajar..."* [840].

La queja debió llegar donde el Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista, quien rápidamente respondió al Comandante General haciéndole ver el error del comandante Palacios: el pedido por la caldera no era de noviembre sino de enero. El 4 de marzo el comandante Palacios volvió a dirigirse al Comandante General reconociendo su error, considerándolo involuntario, pero se ratificó en lo escrito respecto a la demora causada por la falta de operarios:

"...Respecto a lo que dije en mi oficio sobre de que no hay operarios suficientes, porque no son pagados con puntualidad, puedo recordar a Mr. Solsvey que estas fueron sus palabras, estando cerca de la oficina telegráfica y que respecto al tiempo que tenía que transcurrir de 30 días, esta fue contestación del maquinista de la lancha, que fue a Bellavista con el fin de hacer un recuerdo en la factoría y a consecuencia de esta contestación fue que yo hablé con Mr. Solsvey y me contestó lo que lo que ya he indicado. Cualquiera que sea la causa de la demora, lo que está a la vista es el mal estado de la caldera y que no será extraño que estando la lancha sirviendo constantemente y con fuego día y noche, haya que sufrir alguna desgracia según lo que me ha informado el maquinista..." [841].

El 30 de marzo de 1880 de Comandante General de la Marina comunicó al Capitán de Puerto que el Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista le había informado el día anterior que se ha retardado el trabajo de la caldera de la lancha de la Capitanía pero que quedaría expedita el sábado 3 de abril[842]; esta fecha coincide exactamente con los 30 días que Sousby había calculado para terminar el trabajo.

El Superintendente de la Factoría debió cumplir su palabra pues el 9 de abril el comandante Palacios hizo un pedido al Comandante General donde le decía que: *"...Estando diariamente en uso la lancha a vapor de esta Oficina, consume mayor cantidad de artículos*

839.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, pp. 201-202. Oficio al Comandante General del 22 de febrero de 1880.
840.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, pp. 203-204. Oficio al Comandante General del 27 de febrero de 1880.
841.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 212. Oficio al Comandante General del 4 de marzo de 1880.
842.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 105-106. Oficio al Capitán de Puerto del 30 de marzo de 1880.

para su movilidad..." [843]. De acuerdo a esta información estimamos que en la primera quincena de abril la lancha *Capitanía* quedó operativa.

Lancha "Resguardo".

La lancha *Resguardo* ingresó operativa al año 1880, pero el 7 de enero se abarloó al *Rímac* para hacer el cambio de dotación para la ronda, dejándola el maquinista Alcedo y asumiendo el cuidado de la lancha el segundo maquinista del transporte *Rímac* apellidado Balladares, quien observó un derrame de agua en la caldera y una la ampolla en la pared de la hornilla, atribuyendo el maquinista del *Rímac* este hecho como un defecto de construcción y no le prestó atención [844]. Como era de esperarse, la caldera de la lancha *Resguardo* sufrió un accidente durante la ronda.

Al día siguiente el Comandante General se enteró del incidente y escribió al Mayor de Órdenes:

> *"...ha llegado al conocimiento de esta Comandancia General que en la lanchita a vapor que salió de ronda en la noche del día de ayer, se han quemado dos planchas pertenecientes a la caldera, y como este acontecimiento no ha podido tener lugar sino por descuido del maquinista que manejó la maquinaria, proceda Vuestra Señoría a practicar las investigaciones necesarias para descubrir lo que haya de cierto del particular dando cuento del resultado..."* [845].

El 19 de enero de 1880 el Superintendente de la Factoría informó que se trataba de una avería causada por la falta de agua en la caldera, calificando de absurda la opinión del maquinista del *Rímac* de que era falla de construcción [846].

Creemos que la lancha *Resguardo* entró en recorrido desde el 9 de enero pues dudamos que con la caldera en mal estado hubiese podido levantar presión sin riesgo de un incendio. La documentación posterior tiende a confirmar esta suposición, el 1° de febrero el comandante Palacios pidió a la Factoría Naval de Bellavista *"...un tubo de fierro dulce conforme al modelo que presentará el maquinista de la lancha a vapor del Resguardo recomendándole la pronta conclusión..."* [847]; el 20 de febrero se pidió prestada para el uso del maquinista de *"...lancha a vapor del Resguardo de este puerto Luis Alcedo una espanda para el arreglo de los tubos de la maquinaria de aquella embarcación..."* [848]; y el 28 de febrero se pidió a la Factoría Naval de Bellavista que se construyan *"...dos estays iguales a la muestra que se le remite en la fecha, con destino a la lancha del Resguardo de este puerto destinado al servicio de este Departamento..."* [849]. Dos semanas más tarde, el 15 de marzo, el Comandante

843.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 225. Oficio al Comandante General del 9 de abril de 1880.
844.- A. H. de M. (Caja C14 - Sobre C116 - Capitanía de Puerto del Callao 1880). Oficio del Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista al Comandante General del 19 de enero de 1880.
845.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 7. Oficio al Mayor de Órdenes del 8 de enero de 1880.
846.- A. H. de M. (Caja C14 - Sobre C116 - Capitanía de Puerto del Callao 1880). Oficio del Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista al Comandante General del 19 de enero de 1880.
847.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 31. Oficio al Capitán de Puerto del 30 de marzo de 1880.
848.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 51. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 20 de febrero de 1880.
849.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 62. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 28 de febrero de 1880.

General pidió al Superintendente de la Factoría Naval que *"...se construyan en ese establecimiento con destino a la reparación de la lancha a vapor del Resguardo de este puerto lo siguiente: una chumacera de bronce y un pasador de fierro para la máquina según modelo ..."* [850]; y el 27 de marzo se remitió a ese establecimiento *"...la caldera del bote del Resguardo para su composición y una pieza de la lancha "Urcos" para hacerla nuevas, obras que esperó serán terminadas lo más pronto posible..."* [851], con lo cual confirmamos que estaba fuera de servicio la lancha *Resguardo.*

En abril la lancha seguía inoperativa, incluso el 2 de ese mes se pidió a la Factoría Naval de Bellavista que *"...se practiquen las reparaciones convenientes en el eje de la Lancha a vapor del Resguardo de este puerto, hoy al servicio del Departamento.."* [852].

Lancha "Tocopilla".

Esta lancha fue una presa que hizo el transporte *Oroya* en su expedición sobre las costas enemigas a principios de abril de 1880. Durante su atrevida incursión, el transporte *Oroya* llegó hasta el puerto de Tocopilla burlando a toda la Escuadra enemiga, pero también pasó por la caleta salitrera *Duendes*, donde había un remolcador fondeado. Esta lancha, según los chilenos, era de propiedad del administrador de la caleta salitrera de Duendes, don Luis Bischoffb[853]. El 8 de abril el comandante de la *Oroya*, capitán de navío Toribio Raygada, llegó al Callao y dijo en su informe al Comandante General cómo se tomó la lancha:

> *"...llegué en la madrugada del 4 del mes en curso (abril) a reconocer punta de San Francisco para seguir costeando con rumbo al puerto de Tocopilla, a las 10 ^{h} a.m. al pasar por la Caleta del Duende goberné sobre dos buques que habían allí fondeados que resultaron ser neutrales uno alemán el otro inglés, arrié el primer bote, único que tenía disponible para que apresara una lancha a vapor que estaba allí fondeada, ésta remolcada por él vino al costado y se mando ponerla a popa..."* [854].

En el legajo personal del teniente segundo Fermín Diez Canseco figura que fue él quien desembarcó del *Oroya* y se encargó de tomar esta lancha.

El diario *La Patria* en su edición del 8 de abril dio una buena descripción de la lancha capturada:

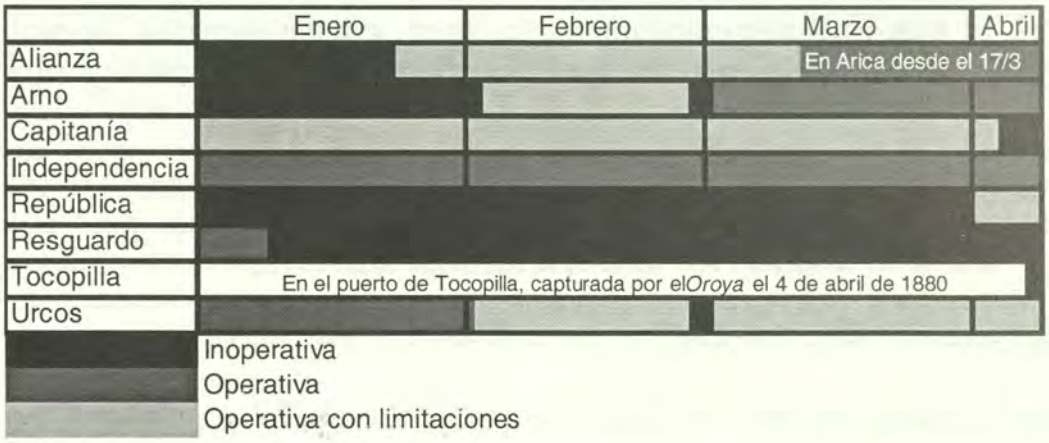
> *"...La lancha "Duende", es una bonita embarcación. Mide, poco más o menos, doce metros de largo. Debe tener capacidad para quince toneladas. Está nueva y en perfecto estado. Se asegura que la máquina es buena y de bastante poder – su andar debe probablemente alcanzar a diez millas..."* [855].

850.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 89. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 15 de marzo de 1880.
851.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 102. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 27 de marzo de 1880.
852.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 112. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 2 de abril de 1880.
853.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 484.
854.- A. H. de M. Oficio del comandante del transporte *Oroya* al Comandante General del 8 de abril de 1880.
855.- Periódico *La Patria* del 8 de abril de 1880.

d) Organización de las rondas de las lanchas a vapor en el Callao.

Hemos visto que desde julio de 1879 se había reglamentado que una lancha a vapor haga la ronda por la bahía del Callao durante las noches a fin de prevenir cualquier incursión por parte del enemigo y que desde el inicio de la guerra se había establecido que ningún buque, a vela o vapor, podía ingresar o salir de la bahía a partir de las 18:00 hasta el orto. Pero este servicio se cumplió con irregularidad y a fines de noviembre de 1879 eran los buques quienes salían para cubrir vigilancia en la entrada del puerto hasta que a fines de ese año la ronda de lanchas a vapor se restableció. Igualmente, el 29 de diciembre de 1879 se insistió en la prohibición del tránsito de lanchas menores por las noches y se dispuso que ninguna lancha debía navegar en la bahía *"...antes del tiro de diana ni después del de retreta en que queda cerrado el puerto..."* [856].

Con la información disponible hasta hoy podemos hacer un cuadro donde se exprese la operatividad de las lanchas y con ello tener una idea de cuales pudieron ser las embarcaciones menores que se destinaron a hacer rondas entre el 1° de enero y el 9 de abril de 1880:



Estado de las lanchas entre el 1° de enero y el 9 de abril de 1880.
(Elaboración propia).

Por lo que podemos deducir de la documentación de la época, las dotaciones de la ronda nocturna era variable, estando involucrados en ellas los oficiales y personal de los buques anclados en el Callao y de personal del Arsenal y la Capitanía. Sólo la *Arno* y la *República* tenían un Comandante nombrado, el teniente primero Vicente Espinosa y el teniente primero Carrasco respectivamente.

Entre enero y febrero el servicio de rondas causó más de un problema por no estar bien organizado. El Capitán de Puerto del Callao hizo ver esto al Comandante General el 22 de febrero, cuando la lancha *Capitanía* venía sufriendo continuos desperfectos a causa de las rondas nocturnas. A la falta de mantenimiento de la lancha, ya explicada anteriormente, se debe sumar la falta de personal para tripularlas:

856.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p.302. Oficio al Secretario de Marina del 29 de diciembre de 1879.

"...Esta Capitanía, si VS dispone que haga rondas, no se exime de hacerlas en la lancha a vapor que hoy tiene; pero, para ello es preciso pedir a VS se nos proporcione más marineros, otro maquinista y por lo menos otro ayudante, a más de los que hoy tiene, pues nunca será posible que el maquinista como los demás de dotación, que trabajan todo el día; puedan prestar cumplidamente servicio también en la noche.

Hasta hoy estaba permitido que los buques de guerra o transportes, que hoy menos que en anteriores meses, en que siempre estaban en continuo movimiento, no puedan hacer rondas en la bahía, por turno, como en esas ocasiones han acostumbrado hacerlas, desde que para ello tienen dotaciones propias para el caso..." [857].

De estos párrafos se desprende que la falta de personal era una de las principales limitaciones para hacer una ronda efectiva.

Con respecto a las comunicaciones, las lanchas a vapor tenían un plan de señales que servía para comunicarse con los buques de la Escuadra, observándose a finales de febrero ciertos problemas con el abastecimiento de las luces pirotécnicas que usaba la guardia para identificarse. El 27 de febrero el comandante García envió un oficio al Mayor de Órdenes diciéndole que encontraba adecuado el plan de señales, pero que había que aumentar el número de cohetes y luces:

"...Esta comandancia ha estudiado detenidamente el plan de señales convenido y mandado observar entre los buques de nuestra Escuadra y lancha a vapor que sale de ronda, así también el general que actualmente rige. El primero se encuentra bastante adecuado a las actuales circunstancias y si algún defecto se encuentra en é lo es otro que los cohetes y luces suministradas al oficial de ronda son las precisas para las señales determinadas en él y como comprende estas suelen faltar en diversas ocasiones por lo que es del todo conveniente que se proporcionen por lo menos en doble de número con cargo a dar cuenta concluida la comisión y así lo dispondrá US...." [858].

Finalmente, aunque no es parte de las rondas, merece la pena citar que en la isla San Lorenzo se estableció una Estación de Vigías el 18 de marzo cuyo Comandante fue Rosendo Melo, posteriormente historiador naval, con un sueldo de 8 libras mensuales. La dotación estaba conformada por un Segundo Comandante (el teniente del Ejército Juan Quintana) un ayudante, un patrón y 4 marineros. Tuvieron asignadas, entre otras cosas, banderas, cohetes, luces pirotécnicas y un mástil para hacer señales en caso de avistar al enemigo [859]. El 23 de marzo se pidió entregar 4 carabinas Evans a la guarnición [860]. Como un complemento de la vigilancia, el 24 de marzo se colocó un marinero de guardia en el torreón del Arsenal para que con un larga vista observe las señales que se podían hacer de la isla [861].

857.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 201-202. Oficio al Comandante General del 22 de febrero de 1880.
858.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 61. Oficio al Mayor de Órdenes del 27 de febrero de 1880.
859.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 105. Oficio del 18 de marzo de 1880.
860.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 245. Oficio del Secretario de Marina al de Guerra del 23 de marzo de 1880.
861.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 101. Oficio al Mayor de Órdenes del 24 de marzo de 1880.

2.- *Torpedos y torpedistas entre enero y abril de 1880.*

Las operaciones con torpedos el año 1880 fueron manejadas en secreto y la mayoría de la documentación más importante se guarda en el *Archivo Piérola* de la Biblioteca Nacional del Perú, pero suponemos que muchos documentos relacionados a esta materia fueron destruidos o se impartieron órdenes verbales que no han dejado huella. Pese a la confidencialidad con que se trató el tema, la documentación que tenemos permite reconstruir la mayoría de operaciones torpedistas con cierta certeza.

Las operaciones con torpedos en 1880 tienen tres partes bien definidas: el planeamiento, la construcción del torpedo y el uso ofensivo del arma. Del planeamiento estuvo encargado el estamento más alto del gobierno (Piérola, los Secretarios de Estado y la Comandancia General de Marina), pero cabe resaltar que no necesariamente la Marina de Guerra estuvo a cargo del planeamiento estratégico pues en él tomaba Piérola decisiones que al parecer no consultaba con la Armada, encargando operaciones a la Secretaría de Guerra, a la Secretaría de Fomento y en algunos otros casos contrató personal torpedista foráneo a través de los comisionados peruanos en el extranjero.

La construcción de los torpedos se hizo en varios lugares y estuvo a cargo de múltiples oficinas. La Factoría Naval de Bellavista, la Secretaría de Fomento y en muchos casos talleres particulares, construyeron torpedos de acuerdo a las indicaciones que dieron los Ingenieros del Estado o particulares entendidos en la materia. La aplicación de los torpedos también fue variopinta, las operaciones de fondeo de torpedos fijos fue encargada a civiles de la Secretaría de Fomento y a oficiales de la Marina de Guerra. El uso de torpedos ofensivos normalmente fue encargado a la Armada, aunque también hubo extranjeros contratados especialmente para estas actividades.

No debe extrañar que las Secretarías de Fomento y de Guerra hayan tenido algún grado de participación en el planeamiento de las operaciones y en el manejo de los torpedos. Cómo se trataba de un arma moderna y en muchos casos compleja, el conocimiento de los mecanismos eléctricos de algunos torpedos (Lay, Hubbe & Hardy, Mc Evoy, Harvey por ejemplo) no era parte del bagaje cultural de los marinos de la época. Incluso en aquel tiempo en los Estados Unidos y en varios países europeos no encargaron el manejo de los torpedos de defensa portuaria a sus Mariñas de Guerra. En 1882 el comandante norteamericano Bradford subrayó claramente en su obra *History of Torpedo Warfare* cuál era la percepción del manejo de los torpedos de defensa de costa en varios países:

> *"...Hasta hace poco los torpedos han sido considerados como armas navales. Sin embargo desde la guerra de la Rebelión* [secesión], *han atraído la atención de los Ingenieros del Ejército a cuenta de su importancia en la defensa de puertos y costas. En los Estados Unidos, Gran Bretaña, Rusia, España, Holanda y Austria, los torpedos de la defensa de puertos son confiados a los Ingenieros del Ejército..."* [862].

862.- Bradford, *History of Torpedo Wafare*, p. 89.

a) La Sección de Torpedos.

Tenemos poca información de la situación en que quedó la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra desde que el capitán de navío Palacios fue nombrado Capitán de Puerto del Callao a fines de diciembre de 1879. Aparentemente los trabajos en el depósito de Chucuito, donde funcionaba la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra, siguieron la primera quincena de enero de 1879 pues encontramos que el 4 de enero se pagaron los jornales de los trabajadores de esa dependencia[863] e igualmente el 10 de enero el Comandante General elevó un oficio al Cajero Fiscal del Callao al que acompañaba:

> *"...el certificado de los operarios que han trabajado en la presente semana en las máquinas de guerra que están a órdenes del capitán de navío graduado don Manuel Palacios en el que está considerado el arrendamiento de casa cumplido el 8 del actual..."* [864].

Pero esta dependencia continuó operando en Chucuito sólo durante el mes de enero pues era una instalación cuyo alquiler era muy oneroso y no valía la pena seguir arrendándola. Aunque el 27 de enero el Comandante General elevó un documento al Cajero Fiscal del Callao especificando las cuentas recibidas por pago de jornales de operarios que cubrió la Caja Fiscal donde se incluían S/. 272.5 por trabajos en *Máquinas de Guerra* [865], estos debieron ser los últimos que se realizaron en Chucuito ya que más tarde se realizaron a bordo de los buques de la Escuadra. El 14 de enero, el Secretario de Marina ordenó el traslado de los torpedos Lay de Chucuito al *Marañón*:

> *"...No siendo conveniente a los intereses del fisco pagar arrendamiento del local que sirve para depósito de los dos torpedos Lay, que existen en ese puerto, y aceptando las indicaciones hechas sobre el particular por esa Comandancia General en oficio del 8 del presente N° 38, sírvase US disponer que las existencias pertenecientes a las Máquinas de Guerra se entreguen en el "Marañón", al jefe que está a cargo de él pudiendo VS remitir los dos torpedos al buque que los solicite o bien al "Marañón" a fin de que se atienda a su cuidado y conservación..."* [866].

Con esta disposición quedó desarticulada la Sección de Torpedos y Máquinas de Guerra.

863.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p.3. Oficio del 4 de enero.
864.- A.G.N. Libro Copiador B1-b48, p. 11. Oficio al Cajero Fiscal de la Provincia del Callao del 10 de enero de 1880.
865.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 28. Oficio al Cajero Fiscal del Callao del 27 de enero de 1880.
866.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 21. Oficio del 14 de enero de 1880.

b) El estado de los Torpedos Lay y el estudio de su aplicación en el Callao.

El 1° de enero de 1880 el Comandante General comunicó al Mayor de Órdenes que debía disponer que el Capitán de Puerto del Callao ponga a disposición del comandante Carrasco, encargado de la lancha *República*, un torpedo y 80 libras de dinamita *"...que existen en los depósitos de Chucuito..."* [867] y también se mandó entregar *"...al Comandante del vapor "Chalaco" otro torpedo e igual cantidad de dinamita; así como al monitor "Atahualpa" el resto de este artículo que existe en el citado depósito calculado en 80 libras poco mas o menos..."* [868]. Aunque en estos documentos no se especificó que sean torpedos Lay, las cantidades de dinamita y la ubicación de donde salían nos hace suponer que eran este tipo de torpedos, pero dudamos de la utilidad de llevar un torpedo Lay a bordo de la *República* que estaba fuera de servicio y cuya frágil consistencia no la hacía aparente para llevar un artefacto tan grande.

Quedando sólo tres torpedos Lay en el Callao desde finales de 1879 vemos que en los primeros días de enero dos de ellos estaban aún en Chucuito y el tercero probablemente embarcado en el *Atahualpa*. La orden de noviembre de 1879, de embarcar un torpedo Lay a bordo de la corbeta *Unión,* aparentemente no se había cumplido, tal como lo planteamos al ver la situación de esos torpedos a fines de ese año.

Días después, el 12 de enero de 1880, el Comandante General ordenó al Mayor de Órdenes que los comandantes del *Talismán* y el *Chalaco* reciban cada uno *"...un torpedo sistema Leith con todos sus utensilios..."* [869], por lo que podemos suponer también que el torpedo destinado pocos días atrás a la lancha *República* no fue embarcado allí. Finalmente, como ya lo vimos en el capítulo anterior, el 14 de enero se dispuso embarcar en el *Marañón* los torpedos Lay.

El 24 de enero el mecánico Stephan Chester, que se encontraba aún en el Perú, fue contratado por el Secretario de Guerra para probar los torpedos Lay y Hube & Hardy bajo los siguientes términos:

> *"...Comisiónase al ciudadano de los EE.UU. de Norte América Stephan Chester, antes empleado al servicio del Perú, para que examinados los torpedos Lay, y los Hube y Hardy que existen en el Callao, al mismo tiempo que la bahía incluso la parte exterior de la isla de san Lorenzo, presente al gobierno un informe acerca de la mejor aplicación que aquellos aparatos pudieran tener para la defensa del puerto. Dígase a la secretaría de Hacienda que haga abonar a Chester por una sola vez la cantidad de cuarenta libras esterlinas (LE 40) la mitad desde luego y el resto al terminar su comisión. Este gasto se aplicará a la partida que en el presupuesto general se señala a los extraordinarios de guerra..."* [870].

Las instrucciones específicas de Chester le fueron transmitidas el 26 de enero, allí se pidió que comparase las cualidades y efectos de los torpedos Hubbe & Hardy y Lay *"...que*

867.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 1. Oficio al Mayor de Órdenes del 1° de enero de 1880.
868.- Ibídem.
869.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 19. Oficio al Mayor de Órdenes del 12 de enero de 1880.
870.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 35). Cuadernillo titulado *Registro de Asuntos Reservados. 1880. Del 1° de enero al 29 de abril de 1880*, pp. 10-11.

actualmente existen disponibles en el Callao..." [871]. De encontrarse algunos inconvenientes, Chester debía proponer las mejoras. Por otro lado, también debía hacer un reconocimiento detallado de la bahía del Callao, estudiando las condiciones más aparentes para usar con éxito estos torpedos, extendiéndose el estudio a la parte exterior de la isla San Lorenzo pues se calculaba que en esa zona podía fondear la Escuadra enemiga.

Para ese entonces los chilenos sabían que el Perú tenía algunos torpedos Lay, incluso hemos visto que habían logrado capturar al menos uno en Iquique. Un artículo periodístico chileno transcrito el 29 de enero el periódico *La Patria*, cuyo tema principal fue la captura de la torpedera *Alay*, también incluyó una sección dedicada a los torpedos Lay:

> *"...No es menos curioso el resultado de los torpedos Lee del que tanto han hablado los peruanos. A mister Lee, el inventor de dichos torpedos, lo contrataron por 130,000 pesos para que trajese 4 de sus torpedos e hiciese en el Callao una clase completa a los oficiales de Marina que el gobierno designase para ello, pero de los cuatro torpedos uno se les fue a pique en Arica, otro trataron de aplicar en Antofagasta y no dio resultado; un tercero fue encontrado en Iquique al ser ocupado por nuestras fuerzas, y el cuarto no se sabe donde puede estar. Mister Lee, entre tanto, tuvo su curso abierto tres meses y el gobierno peruano no encontró un solo oficial que se prestase a aprender o aplicar torpedos, por lo cual aquel señor se fue sin dejar en el Perú un solo discípulo..."* [872].

Quien escribió el artículo (hemos dicho que probablemente fue Vicuña Mackenna) estaba mal informado en cuanto a la presencia de Lay en el Perú, pues no estuvo aquí durante la Guerra con Chile, el artículo también demostraría que hasta enero de 1880 los chilenos no sabían el número exacto de torpedos que compramos. En cuanto a los oficiales que se presentaron como voluntarios para aprender el uso de los torpedos, también hemos visto que varios culminaron exitosamente un curso para operarlos, lo que desmiente la difamante versión del periódico chileno.

El 3 de febrero el experto Chester presentó su informe sobre la situación de los torpedos Lay en el Callao. Chester los encontró en las siguientes condiciones:

1) Un torpedo a bordo del monitor *Atahualpa*. Chester consideró que en ese buque podía ser puesto en el agua en forma rápida y segura. El torpedo tenía su batería eléctrica y caja de control, pero tenía pocas herramientas con que mantenerlo. Se verificó que el torpedo estaba limpio y bien aceitado, pero sus válvulas eléctricas no estaban ajustadas y no funcionaban, lo que hacía inútil al torpedo. Chester opinó que la falla de las válvulas no era por la acumulación de ácido, sino porque *"...nunca han sido ajustadas por los agentes del señor Lay, señores Rowby y Haight, pues no trabajaban cuando se recibió el torpedo a bordo del monitor..."* [873]. Finalmente, Chester dijo que el torpedo se podía arreglar en dos o tres horas si se contaba con la herramienta necesaria.

871.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 35). Instrucciones de la Secretaría de Guerra para Stephan Chester, sin firma, del 26 de enero de 1880.

872.- Periódico *La Patria* del 29 de enero de 1880.

873.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 35). Informe de Stephan Chester sobre la inspección de los torpedos Lay y Hubbe & Hardy del Callao del 3 de febrero de 1880.

2) Un torpedo a bordo del transporte *Talismán*, en buen estado de conservación pero necesitaba calibrar sus válvulas; no tenía su batería ni su caja de control, tampoco estaba cargado con dinamita.
3) Un torpedo en el transporte *Marañón*, este torpedo fue embarcado por una porta lo que le había causado daños, pero en un día de trabajo estos desperfectos podían arreglarse. Este torpedo tampoco tenía su batería y caja de control.

Chester encontró en el Arsenal Naval las baterías de los torpedos que estaban a bordo del *Talismán* y del *Marañón*, anotando que sólo requerían de limpieza y *amalgamación*. También encontró unas cajas sin inventario que asumió podrían tratarse de la dinamita de los torpedos.

La comparación de los torpedos Lay con los Hubbe & Hardy fue expuesta en la primera parte de este libro (capítulo 3f). Pero en 1880 Chester cumplió con presentar no sólo la comparación de los torpedos mencionados, sino también opinó sobre las correcciones y mejoras que había que hacerles, un estudio de los lugares de la bahía del Callao más aparentes para su aplicación, las indicaciones de cómo debían usarse y la organización que debía tener el equipo que los opere.

Las correcciones y mejoras tenían como propósito facilitar la manipulación de los torpedos, proponiendo Chester adaptar argollas en los extremos, adujar los cables de control de una manera óptima para evitar confusiones, incluir en la varilla de fuego un muelle de compresión (modificación que se había hecho ya a los torpedos de Arica) y guardar con carga explosiva a los torpedos, razón por la que no era de opinión de tenerlos embarcados en los buques donde en esos momentos estaban.

Con respecto a los lugares más aparentes para usar los torpedos, Chester presentó su informe acompañado de un plano del Callao y la isla San Lorenzo anotando lo siguiente:

> *"...Refiriéndome al mapa que acompaña a este informe, se observará que los buques que entran en la bahía del Callao del Sud Este o de la bahía de Miraflores están obligados por las resacas y los bajos a seguir su rumbo no más de media milla a distancia de la isla de San Lorenzo y tres millas distantes del fuerte San Rafael* [874].
>
> *Para el fin de bloquear esta entrada (pues no considero aquí el caso de que el Callao sea atacado), un buque enemigo podría situarse a cualquiera distancia de la isla del Frontón. En tal caso, es extremadamente probable que, tentados por el abrigo que proporcionan esa isla y San Lorenzo pasen frecuentemente muy inmediatos al lado Sur de dichas islas, para reconocer el Callao a través del abra que hay entre ellas. Suponiendo que dicho buque siga la línea de puntos marcada en el mapa A..B.C. estará durante su tránsito al alcance de torpedos dirigidos de los puntos marcados a.b.c.*
>
> *La abertura entre el Frontón y San Lorenzo ofrece una excelente oportunidad para el empleo de una pequeña lancha a vapor de no mucha velocidad, como que el enemigo no podrá seguirla en el canal y un ligero movimiento la abrigará de los fuegos de aquel. La más notable ventaja sin embargo es esta: la lancha a vapor con torpedo*

874.- *San Rafael* fue el nombre con el que se conoció durante el virreinato al fuerte *Santa Rosa*.

preparado todo y hechas las condiciones puede ocultarse en el lugar marcado a hasta el momento de despachar el torpedo, tomando así al enemigo por sorpresa.

Los puntos marcados b, c, d hacia la parte Sur de San Lorenzo, son los lugares formados por quebradas que no bajan en ángulo recto sobre la línea de la costa sino en dirección Este u Oeste. Presentan un punto comparativamente pequeño libre de marejadas; y las quebradas ofrecen abrigo completo contra la artillería. Harían muy buenas estaciones terrestres para los torpedos Hubbe & Hardy y podían defenderse perfectamente de ataques por mar con muy poca gente. La posición sin embargo que parece dar mayores posibilidades de oportunidad para emplear aquellos torpedos es la línea de D a E.

En caso de que los buques enemigos se estacionen fuera de la costa, creo que sería grande la tentación de reconocer de cuando en cuando la bahía, desde el abrigo que les proporciona el extremo occidental de San Lorenzo. En tal caso, pasarían al Norte de los Palominos y muy pegados al extremo oeste de la Isla. Si tal reconocimiento fuera hecho por medio de una pequeña lancha a vapor, sería inútil exponer un torpedo, pero si un buque grande se acercara a ese punto, un vaporcito estacionado en la caleta marcada k podría dar la vuelta a la punta y aplicar un torpedo con gran facilidad.

Los puntos marcados g, h, i, j, son también caletas abrigadas con buen fondeadero para lanchas de cualquier clase...." [875].

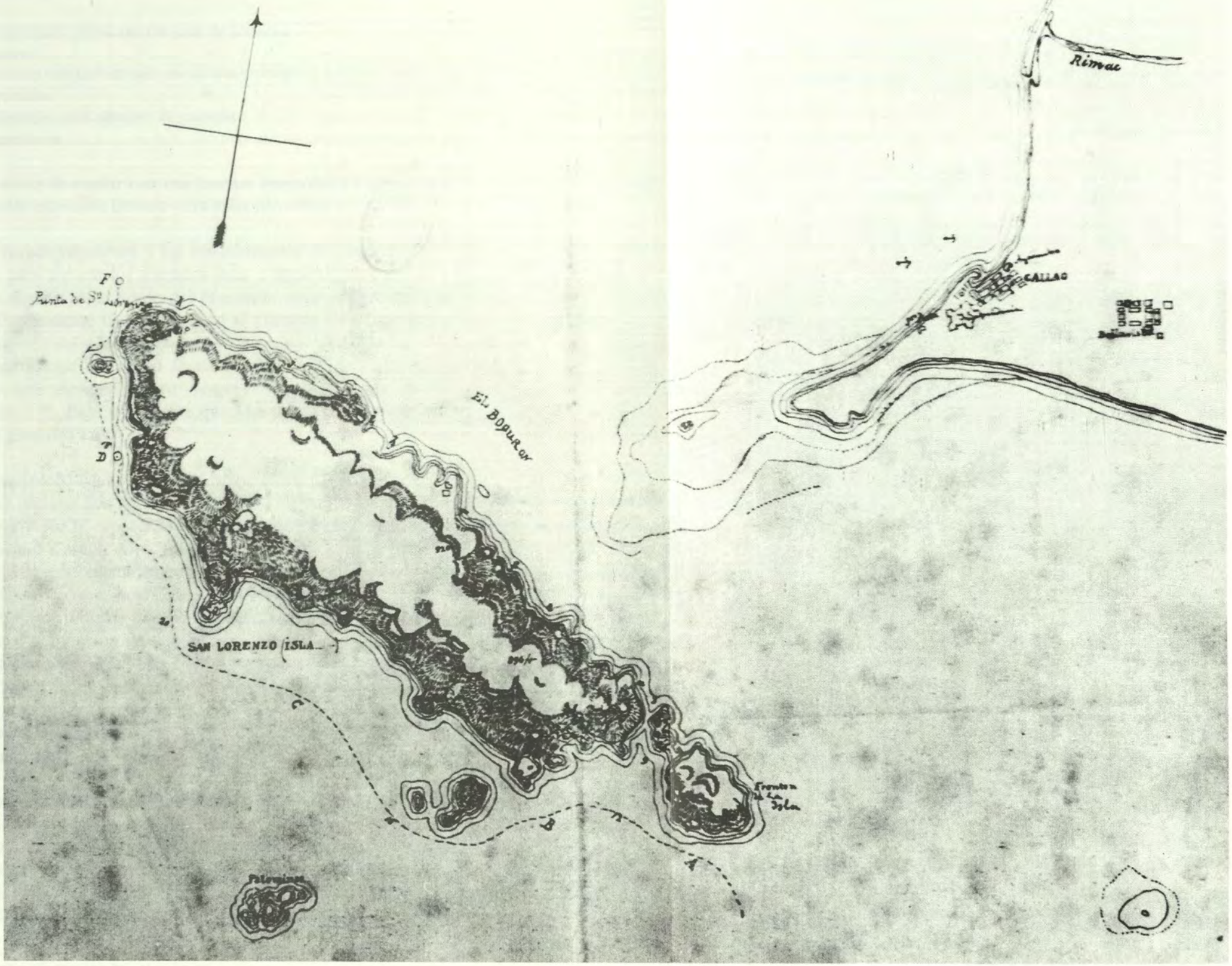
Chester también recomendó adaptar los torpedos a las lanchas a vapor, interesándonos su opinión sobre la lancha *Independencia*:

"...La lancha "Independencia" en largo, ancho y forma es admirablemente adaptable para este servicio, aún cuando su velocidad actual no pasa de siete millas por hora, lo que no la hace a propósito para servicio fuera de la bahía. Su velocidad puede probablemente aumentarse sin modificaciones de consideración:

1. *Sus parrillas son muy abiertas, consumen mucho combustible e impiden mantener fuego igual.*
2. *Está desprovista de medidores competentes y el maquinista está por consiguiente obligado a descargar constantemente y a bombear gastando así inútilmente vapor.*
3. *El maquinista está restringido al máximo de 50 libras de presión. Un cuidadoso examen me ha satisfecho de que esto no desarrolla su velocidad. El caldero debe ser examinado y reforzado, si es necesario, para permitir elevar la presión a ochenta libras de vapor en el caso de emergencia.*

Si esta embarcación estuviera obligada a llevar un torpedo Lay, en pescante, en un solo lado, es probable que se tumbase considerablemente. Sin embargo no se propone que los conduzcan así a no ser en muy cortas distancias, en cuyo caso pueden aún tocar el agua..." [876].

875.- B. N. P. (Archivo Piérola). Informe de Stephan Chester sobre la inspección de los torpedos Lay y Hubbe & Hardy del Callao del 3 de febrero de 1880.
876.- Ibídem.



Plano de la isla San Lorenzo confeccionado por Stephan Chester.
(B. N. P. (Archivo Piérola). Informe de Stephan Chester sobre la inspección de los torpedos Lay y Hubbe & Hardy del Callao del 3 de febrero de 1880).

Finalmente, Chester propuso constituir de inmediato un *Cuerpo de Torpedos*, recomendando que debía establecerse con la siguiente dotación:

- *Un jefe operador permanentemente de servicio.*
- *Un ayudante*
- *Un mecánico competente que pueda o no concurrir a la aplicación de los torpedos.*
- *Un maquinista*
- *Tres fogoneros, uno siempre de guardia*
- *Doce marineros*

El equipo debía de contar con tres lanchas pequeñas para descargar el torpedo y una lancha a vapor donde este sería llevado para aplicarlo sobre el enemigo.

Pese a las recomendaciones y los conocimientos de Chester, todo parece indicar que no fue contratado para reparar los torpedos pues a mediados de marzo seguía fuera de servicio el que estaba depositado a bordo del *Marañón*, donde funcionaba la Escuela Naval. El 18 de marzo el Comandante General ordenó al Director de la Escuela Naval que entregue *"... a don Manuel E. del Campo el torpedo sistema Lay que se encuentra depositado en la Escuela que dirige así como también todas sus accesorios a la vez que prestarle las facilidades que demande para desarmarlo y hacer en él las reparaciones que crea necesarias...."* [877]. Esto nos indica que Manuel E. del Campo fue la persona encargada de reparar los torpedos Lay.

La participación de Manuel E. del Campo el 18 de marzo en la reparación del torpedo Lay es el primer registro que encontramos de este individuo relacionándose con torpedos, nótese que se le reconoce la capacidad de reparar el torpedo Lay lo que evidencia una preparación especial de del Campo. Una nueva aparición de este personaje la encontramos el 20 de marzo, cuando el Comandante General informó al Prefecto y Comandante General de Armas del Callao que del Campo estaba comisionado por el Supremo Gobierno para examinar las *máquinas de guerra*. Esta era, sin duda, una presentación oficial de Manuel E. del Campo y la mención de que estaba a cargo de una comisión del Supremo Gobierno le dio aún más relevancia, en esta misiva oficial del comandante García al Prefecto se informó que del Campo debía hacer continuos viajes por tren entre el Callao y Lima por lo que necesitaba una orden o papeleta para que viaje con facilidad en el Ferrocarril Central Trasandino[878]. Cabe mencionar que en más de una oportunidad se trató a Manuel E. del Campo con el grado militar de *capitán* [879].

¿Quién fue Manuel E. del Campo? Poco sabemos de él, pero lo que logramos obtener es suficiente como para negar que fue un *electricista naval* como se ha escrito en más de una oportunidad. Lamentablemente no hemos encontrado el Legajo Personal de Manuel E. del Campo en los archivos del Ejército, pero en el Archivo del Centro de Estudios Histórico Militares hay un oficio del 2 de mayo de 1910 por medio del cual este ilustre personaje se dirigió al Ministro de Guerra en los siguientes términos:

877.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 91. Oficio al Director de la Escuela Naval del 18 de marzo de 1880.
878.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 93. Oficio al Prefecto y Comandante General de Armas del Callao del 20 de marzo de 1880.
879.- A. H. de M. Libro copiador B1-b48, p. 182. Oficio al Director de la Escuela Naval y Preparatoria del 20 de mayo de 1880.

"...Manuel Ezequiel del Campo, Coronel Efectivo de Artillería y Benemérito de la Patria, a VE respetuosamente expongo: Que durante la Guerra con Chile presté diversos servicios como Jefe de la Sección de Torpedos, por ser esta una de las ramas del arte militar en las que tengo conocimientos especiales. Igual servicio deseo prestar a nuestra patria en cualquiera de las próximas eventualidades, y a este efecto solicito autorización de VE para estudiar la moderna estructura de los torpedos en uno de los buques de nuestra escuadra. Así también me hallará en aptitud de tripular con alguna ventaja para el país uno de los sumergibles que, según se me asegura, ha adquirido el Supremo Gobierno..." [880].

Hay varias novedades que se desprenden de este documento. La más importante es que Manuel Ezequiel del Campo aseguró haber asumido el cargo de Jefe de la Sección de Torpedos, evidentemente en 1880, dato que no podemos comprobar ni refutar. Según el tenor de la carta, del Campo se presentó como *coronel efectivo de artillería*, esta información es fácil de comprobar pues en el Escalafón del Ejército de 1909 aparece décimo en la relación de coroneles de la lista de oficiales en la disponibilidad, en el mismo escalafón aparece que el grado de coronel efectivo lo obtuvo el 2 de noviembre del año de 1885[881] y que nació el 5 de enero de 1856. Del Campo también dijo que era *Benemérito de la Patria*, cosa que también comprobamos en la legislación de 1885, cuando el 2 de mayo de ese año la Asamblea Nacional Constituyente le otorgó dicha distinción por haberse distinguido preparando torpedos y haber hecho uso de ellos en forma eficaz; cabe destacar que en este último documento de 1885 también se premió por el mismo motivo al teniente Decio Oyague, alférez Carlos Bondy, a Constantino Negreiros y a Enrique Guzmán Valle, pero del Campo figuró primero en la lista y ostentando el grado de coronel [882].

Pero la vinculación del coronel Manuel Ezequiel del Campo con la Marina de Guerra es mucho mayor. Años después de la Guerra con Chile, a fines de 1901, fue electo Presidente Activo del Centro Naval del Perú y reelecto en 1902, es decir, este distinguido militar fue el segundo Presidente del más tradicional club de marinos, resaltando su gestión por las mejoras del local institucional, el aumento de socios y las conferencias sobre diversos temas profesionales, históricos y culturales[883]. No dudamos que parte del éxito de Manuel del Campo en las elecciones del Centro Naval fue su prestigio como torpedista. Sólo hay un hecho que nos llama la atención, cuando del Campo fue Presidente del Centro Naval, Rosendo Melo era socio del club (de no más de 50 miembros) y debió conocer perfectamente la trayectoria del antiguo torpedista, sin embargo, cuando Melo escribió su *Historia de la Marina del Perú* y describió el hundimiento de la *Covadonga*, dijo que del Campo fue sólo un electricista y no hizo ninguna mención a su calidad de jefe de la Sección de Torpedos.

880.- A. C. E. H. M. P. Carta del coronel Manuel Ezequiel del Campo al Ministro de Guerra del 2 de mayo de 1910. Al final del documento hay una nota del contralmirante Villavisencio del 10 de mayo de ese año: *"...En cumplimiento del anterior decreto de VS tengo el honor de informar a VS que esta Comandancia General no está al corriente, sobre sus conocimientos de torpedos, pero aceptando su aseveración, no hay inconveniente para que efectúe el estudio que indica a bordo de uno de los nuevos cruceros..."*, luego de esta nota del Comandante General hay otra del Ministro de Guerra donde resuelve autorizar a del Campo para que estudie los torpedos de los cruceros.

881.- *Escalafón del Ejército de 1909*, p. 2.

882.- Resolución Suprema del 2 de mayo de 1885.

883.- Palacios Rodríguez, Op. Cit, V.2, pp. 227-231.

Sigamos ahora con los torpedos. El 22 de marzo de 1880 se pidieron diversos artículos para poner en servicio *"...el Torpedo Lay que se encuentra a bordo del pontón "Marañón"..."* [884], aunque sorprende que para ello sólo se requirió la entrega de lona, pinturas de color blanco, verde, negro y rojo, brochas, aceite de linaza, aguarrás, pellejo de ante, y un ladrillo Bristol. Otro pedido, indicando los mismos motivos y casi con iguales materiales, se efectuó el 2 de abril[885].

No encontramos otra mención a los torpedos Lay en el período comprendido entre enero y abril de 1880.

884.- A. H. de M. Libro Copiador F4-A6, p. 40. Oficio del 24 de marzo de 1879.
885.- A. H. de M. Libro Copiador F4-A6, p. 40. Oficio del 2 de abril de 1879.

c) El contrato para adquirir nuevos torpedos Hubbe & Hardy en 1880.

El 31 de enero de 1880 el señor Snyder, presidente de la United States Torpedo Company permanecía aún en Lima y presentó una propuesta para vender al Perú cinco torpedos Hubbe & Hardy y dos lanchas a vapor de 75 pies de eslora, 11 de manga y de 4 ½ a 5 pies de calado, capaces de rendir una velocidad de por lo menos 15 nudos y una autonomía de 6 días. Snyder se comprometió a tener listas las lanchas y los torpedos después de 75 días de haber llegado a Nueva York, debiendo mandar los torpedos encajonados vía Panamá y las lanchas navegando, trayendo personas competentes en electricidad y manejo de los torpedos.

Snyder pidió al gobierno peruano que deposite 50,000 pesos oro americano en Nueva York para ser pagados 25,000 a los 15 días después de su llegada a esa ciudad y 25,000 cuando los torpedos y lanchas estuviesen listos para embarcarse al perú. El precio total era de 150,000 pesos oro americano y el gobierno peruano pagaría el saldo cuando los torpedos y lanchas mostrasen su eficacia hundiendo un buque enemigo, caso en que se pagarían 150,000 pesos oro americano sin considerar el adelanto[886].

Ante esta propuesta el Secretario de Marina negoció con Snyder y se logró suscribir el siguiente contrato el 11 de febrero y, con la rúbrica de Piérola sobre el documento, fue guardado en la Oficina de Asuntos Reservados:

> *"...Vista la propuesta que antecede por D. F. H. Snyder ofreciendo proporcionar al gobierno torpedos de Hubbe y Hardy y buques o lanchas a vapor destinadas para la aplicación de dichos torpedos acéptase en los términos y bajo las condiciones siguientes:*
>
> 1. *El número de torpedos que Snyder proporcionará al gobierno es el de cuatro comprendiéndose el ya existente en Arica; y los buques o lanchas el de dos de las dimensiones, peso y demás circunstancias expresadas y determinadas en las bases primera y segunda de su propuesta.*
> 2. *El proponente deberá estar de regreso en el Callao con los artículos especificados en la cláusula anterior a los cien días de firmado el presente contrato y la conducción de ellos será de su cuenta, costo y riesgo.*
> 3. *El gobierno se obliga a pagar a Snyder la suma de diez mil libras esterlinas, entregando tres mil en Lima al firmar el presente convenio y las siete mil restantes inmediatamente después de expedidos los torpedos y salidos para el Perú las embarcaciones previa la fianza ofrecida por Snyder por la suma de diez mil libras esterlinas y a satisfacción del representante del Perú en Nueva York.*
> 4. *El gobierno no pagará otra suma a Snyder que la expresada de diez mil libras esterlinas y en los términos de la cláusula anterior mientras que los torpedos o lanchas no destruyan un buque de guerra enemigo; pero en este caso pagará, además de las diez mil libras esterlinas dichas, la suma de treinta mil libras esterlinas. Mas si llegados los cuatro torpedos y las dos lanchas al Callao los expresados torpedos no surtiesen su efecto o no tuviese el gobierno necesidad de emplearlos, tomará únicamente los dos buques o lanchas por las diez mil libras esterlinas ya abonadas quedando Snyder libre de todo compromiso con el gobierno y*

886.- B. N. P. (Archivo Piérola). Propuesta del presidente de la U. S. Torpedo Company al Perú del 31 de enero de 1880.

podrá llevarse a su entera voluntad los tres torpedos en el estado en que se hallaren y cualquiera otra propiedad que hubiera traído al país, libre de todo derecho de aduana o contribución.

5. *El proponente se compromete en nombre de la compañía que representa a no vender mientras dure el actual estado de guerra, torpedo alguno a Chile directa o indirectamente por medio de persona alguna. Así como tampoco a ninguna otra nación sin previo consentimiento del gobierno del perú*
6. *El gobierno tendrá la facultad de rehusar la aceptación de los torpedos y lanchas si en los experimentos que se hagan no llenasen todos los requisitos y condiciones enunciadas en el presente contrato.*
7. *Queda por el presente contrato fenecido y cancelado el contrato de 6 de mayo de 1879.*
8. *Para el cumplimiento de lo estipulado el gobierno constituye desde luego en poder de su representante diplomático en Estados Unidos de América la suma de siete mil libras esterlinas. Si las estipulaciones de este contrato no fueran cumplidas por Snyder se hará efectiva la fianza de que se ocupa la cláusula tercera y perderá a favor del perú el valor del torpedo actualmente existente en Arica.*

El presente contrato aceptado y firmado por el proponente Snyder será considerado con la fuerza legal de una escritura pública, archivándose en la oficina de documentos reservados junto con el expediente que contiene el anterior contrato que se agregará al presente.

Dígase a la secretaría de hacienda que ponga a disposición de la de guerra la expresada suma de diez mil libras esterlinas; entréguese a Snyder las tres mil libras mencionadas en la cláusula 3ª y remítase por dicha secretaría al encargado de negocios en Estados Unidos las siete mil restantes, dándole las instrucciones respectivas...." [887].

No conocemos que un solo torpedo de la United States Torpedo Company fuese despachado hacia el Perú por lo que creemos que este contrato no se cumplió.

887.- (Archivo Piérola - Caja 35) *Registro de Asuntos Reservados. 1880. del 1° de enero al 29 de abril de 1880*, pp. 11-14.

d) Torpedos Harvey en 1880.

El 5 de enero aún permanecía en el Perú el experto británico en torpedos Harvey de apellido Futte, pero la Secretaría de Marina consideró que no eran útiles sus servicios y propuso pagarle su pasaje de regreso a Inglaterra [888], con lo cual se retiraba del Perú el último experto en el uso de estos torpedos.

Poco tiempo después, el 17 de enero, encontramos que el teniente segundo Ramón Sánchez Carrión[889], Oficial de Guardia de la corbeta *Unión*, escribió en el Diario de Bitácora que dos torpedos Harvey que estaban a bordo fueron remitidos al *Marañón*[890]. Cuatro días más tarde, el 21 de enero, el Comandante General elevó al Secretario de Marina un oficio del Comandante de la corbeta *Unión*, allí se preguntaba sobre dos torpedos que debían pasar a la barca *Tumbes*. El comandante Villar respondió en los siguientes términos:

> *"...En contestación al oficio de U.S. fecha de hoy referente a la consulta que hace el comandante de la corbeta "Unión" para trasbordar 2 de los torpedos activos del sistema Harvey de los 4 que actualmente tiene a su bordo, esta Secretaría dispone que en el día sean trasladados los 2 torpedos que hace referencia a la barca "Tumbes"* [891].

Debemos anotar que el 21 de abril estaba de guardia nuevamente el teniente Sánchez Carrión pero nada escribió sobre el traslado de torpedos Harvey y en los días posteriores no se menciona novedad alguna sobre estos torpedos en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*.

Finalmente, el 30 de marzo el Comandante General de la Marina pidió al Director de las Escuelas Naval y Preparatoria que *"...permita a Manuel Cuadros examinar el mecanismo de los torpedos de Harvey de los que el solicite existentes en el vapor Marañón..."* [892]. Aquí apareció citado por primera vez el torpedista Manuel Cuadros[893], cuya participación en la guerra naval junto a Manuel del Campo y otros torpedistas se explicará más tarde.

Harvey trató de regresar al Perú en abril de 1880, uno de nuestros comisionados en Europa logró entrevistarse con él en Londres con el objeto de verificar su traslado al Perú para

---

888.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 4. Oficio del 5 de enero.

889.- Ramón Sánchez Carrión (Lima 1850 - Lima 1922). Guardiamarina en 1871, se recibió de alférez en 1875. Antes de la Guerra con Chile sirvió en la *Independencia, Unión, Atahualpa, Mayro,* y *Pilcomayo*. En 1879 pasó a la *Limeña* y la luego a la *Unión* donde participó en la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880. En su Legajo Personal aparece que en 1880 fue Comandante de la *Arno* y que luego estuvo en el *Talismán* pero en otro documento aparece lo siguiente: *"...el 31 de julio se le nombró Comandante del "Arno". No hay constancia de haber pasado al "Talismán" no hay libro de ordenes de este año, ni ordenes generales del mes de setiembre* [1880]..." (Libro Copiador, C2-72, p. 79). Tras la guerra fue Capitán de Puerto de Pisco y después de Tambo de Mora; luego pasó como Agregado a los Tercios Navales del Callao, Capitán de Puerto en Tumbes y después en Chala. En 1884 se embarcó en el *Vilcanota*, más tarde sirvió en el *Santa Rosa* durante 4 años y luego 6 años en el crucero *Lima*. El último cargo operativo lo obtuvo entre 1903 y 1906 en que se desempeñó como Subdirector del Transporte Escuela *Constitución*. Pasó al retiro en 1906 con 32 años de servicio (incluido abonos) ostentando el grado de capitán de navío graduado.

890.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 101.

891.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504. Oficio del 21 de enero. p. 28.

892.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 106. Oficio al Director de la Escuela Naval y Preparatoria del 30 de marzo de 1880.

893.- José Manuel Cuadros Viñas (Lima 1848 - Lima 1898). Asistió al Combate del 2 de Mayo de 1866, fue dueño del islote Patillos del puerto de Iquique, el mismo que cedió al gobierno para que lo fortifique. Tras la guerra desempeñó varias comisiones, entre ellas suscribió en la ciudad de Lieja el contrato de compra de fusiles Mannlincher con la compañía Schnieder en nombre del gobierno peruano en 1891. Fue también Superintendente de Aduanas, Ministro de Fomento en 1896 y luego Ministro de Guerra y Marina en 1898. Su Legajo Personal se conserva en el Archivo Histórico de Marina.

operar sus torpedos. La noticia fue transmitida a Piérola en abril de 1880 y, junto a Harvey, también ofreció sus servicios un capitán de apellido Paulet. El tenor de la carta de nuestro comisionado dando cuenta de la propuesta de Harvey y Paulet dice lo siguiente:

> *"...cuando estuve en Londres, me presentó el capitán de navío Alzamora, al capitán Harvey, y a un señor Paulet, quienes me propusieron, que el segundo se dirigiese al Perú para hacerse a cargo del manejo de torpedos contra la escuadra enemiga, ofreciendo destruirla. Después de haberlos oído, pedí sus propuestas por escrito, las mismas que en esta fecha dirijo a la Secretaría de Marina. El plan me ha gustado, y es poco costoso. El exterior del capitán Paulet es el de un hombre audaz y emprendedor, dice haber asistido a la guerra de los Estados Unidos, y haber roto varias veces los bloqueos pasando en embarcaciones chicas por más de veinte buques. Sus pretensiones son un sueldo de £ 50; que se le de un buque en San Francisco, que calcula como en £ 6,000, 6 torpedos que costarían como £ 1,000. Todos los gastos hasta salir de San Francisco los valoriza en menos de £ 10,000 y pide la 3ª parte del valor de los buques que eche a pique. Sobre este punto, creo que admitirá modificaciones, pero bien puede dársele, y aún más, si destruye a los blindados. Si este plan le agrada avísemelo por telegrama para ganar tiempo, pero procurando los fondos, porque de aquí no espero recursos. El capitán Paulet ha pedido que le de el sueldo de £ 50 al mes, desde ahora, hasta que le conteste, y me he negado a ello. Le he pedido que, si se ausenta me de la dirección para escribirle o telegrafiarle cuando reciba las órdenes de U y que se comprometa desde ahora a cumplir su oferta. Aguardaba hoy su contestación y aún no me ha llegado.*
>
> *El capitán Harvey también está dispuesto a servir al gobierno, pero sus condiciones me han parecido duras, y pienso que carecemos de un personal de carácter especial a propósito para dedicarse al uso de los torpedos. U resolverá acerca de ella lo que crea más oportuno.."* [894].

El contrato no debió perfeccionarse pues ni Paulet ni Harvey vinieron al Perú en 1880. Debemos mencionar que este es uno de los múltiples casos en los nuestros comisionados en el extranjero intentaron contratar torpedistas *audaces y emprendedores*, y también debemos destacar que Piérola fue crédulo en estas personas, desdeñando muchas veces a los oficiales de marina, que, dicho de paso, fueron los únicos en tener éxito en operaciones torpedistas.

894.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 26). Carta de John Lam a Nicolás de Piérola fechada en París el 9 de abril de 1880.

e) La propuesta de volar los blindados enemigos en Chile.

Uno de las más increíbles propuestas que recibió Piérola fue la del ciudadano francés O. De Gramont, quien aseguró que podía viajar al territorio enemigo, burlar su vigilancia, y hundir uno de sus blindados. En el Archivo Piérola se guarda la Resolución que firmó el Secretario de Marina el 9 de abril de 1880, donde se aprobó la propuesta de este ciudadano francés:

> *"...Teniendo en consideración: Que el ciudadano francés Mr. O. De Gramont ha ofrecido marchar a Chile con el objeto de acometer por medio de torpedos a la destrucción de los blindados chilenos "Blanco Encalada", "Cochrane" o "Huáscar" exigiendo fuera del premio ofrecido en la contestación adjunta en copia del Jefe Supremo de la República, el pago de sus pasajes y gastos al territorio enemigo y el sostenimiento por tres meses de su familia en Lima.*
>
> *Se resuelve: Que se libre por la secretaría de Marina contra la de Hacienda a favor del Prefecto del Departamento por la suma de ciento treinta libras esterlinas, de las cuales treinta serán aplicadas al sostenimiento de la familia Gramont en Lima durante un trimestre y el resto a los expresados gastos de viaje. El Prefecto entregará esta suma a Gramont, a quien se designará oficialmente bajo el nombre de Mr. O. Paulliac.*
>
> *Regístrese entre los documentos reservados y Archívese*
>
> *Villar..."* [895].

O. De Gramont debió ser amigo de Piérola pues el Dictador le envió el mismo día la siguiente misiva:

> *"...Aceptando el ofrecimiento que me ha hecho US de marchar a Chile con el empeño de destruir, por medio de torpedos, los buques blindados de aquella república – "Blanco Encalada" y "Cochrane" o también el "Huáscar"; y dando todo su valor al importante servicio que con ello prestaría US al país, me obligo, en nombre del Perú, a dar a US una gratificación de cincuenta mil libras esterlinas oro, por cada una de las naves arriba expresadas que US logre destruir. Si por desgracia sucumbiese US en la empresa, quedando esta lograda, el Tesoro Peruano entregará a la Sra. esposa de US, a sus hijos, o a quien US designase la gratificación que dejo expresada. Si sucumbiese US aunque sin éxito en la empresa, el Perú no será indiferente a la subsistencia de su esposa e hijos..."* [896].

No creemos que el señor O. De Gramont viajó a Chile pues al día siguiente de que se firmó la Resolución Suprema aprobando su propuesta se presentó la Escuadra chilena a bloquear el Callao.

895.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 36). Oficina de Documentos Reservados. Sección Marina. Resolución Suprema del 9 de abril de 1880.

896.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 36). Oficina de Documentos Reservados. Sección Marina. Carta de Nicolás de Piérola al señor O. De Gramont del 9 de abril de 1880.

3.- *El inicio del bloqueo del Callao (Abril de 1880).*

a) El inicio del bloqueo del Callao: ataque torpedero a la corbeta *Unión* el 10 de abril de 1880.

Desde el 8 de octubre de 1879 Chile podía considerarse como dueña del Pacífico Sur, pero en la práctica los buques peruanos lograron burlar a su poderosa Escuadra en repetidas oportunidades hasta principios de abril de 1880. Entre octubre y enero de 1879 los buques de la reducida Escuadra Peruana fueron varias veces al puerto de Arica y, en 1880, la más destacada incursión peruana fue la doble ruptura del bloqueo de Arica del 17 de marzo, cuando la corbeta *Unión* logró ingresar a ese puerto, desembarcó los artículos que se remitieron al Ejército junto a la torpedera *Alianza* y salió frente a la Escuadra enemiga que fracasó en su intento de detenerla. Este hecho causó en Chile una impresión desagradable [897] y la incursión del pequeño transporte *Oroya* en la primera semana de abril, dejando armas para el Ejército de Arequipa para caer luego sobre el puerto de Tocopilla, debió enfurecer aún más a quienes pensaban que las operaciones navales nos estaban vedadas.

Después de la doble ruptura del bloqueo de Arica la presión del gobierno chileno sobre sus marinos para bloquear el Callao aumentó; el 18 de marzo el telégrafo conducía por sus hilos la orden dictada en Santiago para que zarpe la Escuadra e inicie el bloqueo, pero la salida de los buques demoró hasta la primera semana de abril [898]. Las órdenes del gobierno fueron transmitidas el 3 de abril al contralmirante Riveros por Rafael Sotomayor, Ministro de Guerra en Campaña; allí se detalló cual era el principal objetivo y cómo se llevaría a cabo el bloqueo. Los buques chilenos, que estaban fondeados en Pacocha, recién estuvieron listos el 5 de abril como para zarpar sobre el Callao [899] y a las 07:30 del día siguiente salieron de sus fondeaderos con rumbo Norte [900].

Los buques chilenos que zarparon con dirección al Callao fueron el blindado *Blanco Encalada*, con el contralmirante Riveros abordo; la cañonera *Pilcomayo* al mando del capitán Luis Uribe, el monitor *Huáscar* al mando del comandante Condell, el transporte *Angamos* al mando del capitán Luis Lynch, el transporte *Matías Cousiño* al mando del capitán Castelton y las torpederas *Janequeo* y *Guacolda* al mando de los tenientes Luis Goñi y Manuel Señoret respectivamente. Quedaron bloqueando Arica el blindado *Cochrane* y la cañonera *Magallanes*, en el puerto de Mollendo quedó la corbeta *Chacabuco* y en Ilo el vapor *Abtao* con la cañonera *Covadonga*.

Fuera del hecho de bloquear el puerto, que es de por si un objetivo, las órdenes del gobierno chileno al contralmirante Riveros daban como principal misión el atacar a la corbeta *Unión* y a los transportes con los cañones de largo alcance, teniendo cuidado en no ofender la

897.- Ekdahl, Op. Cit., T. II, p. 110.
898.- Sobre las demoras del contralmirante Riveros para cumplir los deseos de su gobierno, Bulnes dijo que si bien el almirante era un hombre valiente y de honor, tenía poca iniciativa (Bulnes, Op. Cit, T. II, p. 265).
899.- Bulnes, Op. Cit, T. II, p. 265.
900.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 493.

ciudad salvo en caso necesario al tratar de hundir nuestras naves pues el gobierno chileno pensaba que el bombardeo de Lima y el Callao *"...deben reservarse para otra oportunidad..."* [901]. El primer artículo de las órdenes era claro en señalar que al momento de llegar la Escuadra al Callao se debía notificar el inicio del bloqueo así como también debía notificarse a los barcos mercantes que despejen la zona antes de iniciar el bombardeo.

El contralmirante Riveros tenía bien definida su misión:

> *"...Inquietar frecuentemente al enemigo, en estas poblaciones, interrumpir en cuanto sea posible sus relaciones con el exterior, impedir que reciba artículos de guerra y de consumo, y retener aquí como prisioneros a sus buques activos para evitar que lleven comunicaciones y auxilios a los puntos amagados por nuestro ejército, son indudablemente los principales propósitos de este bloqueo..."* [902].

Pero el ministro Sotomayor, comprendiendo que uno de los principales propósitos era hundir a la *Unión*, incluyó una nueva orden al jefe de la Escuadra:

> *"...procurará en primer término, usar las lanchas - torpedos que más tarde no tendrían ya aplicación. Y como para asegurar el buen éxito de un ataque con torpedos, es necesario que él sea sorpresivo, Vuestra Señoría procurará emprenderlo antes de que se note su presencia en la bahía del Callao, para que el enemigo no tenga tiempo de adoptar medidas de precaución y seguridad..."* [903].

El plan de Sotomayor, parecido al de Prado en la madrugada del 25 de agosto de 1879 y al de sus propias fuerzas el 5 de octubre de ese año, estaba muy bien diseñado pues, desconociéndose la intención de bloquear el Callao por parte de los peruanos y de llegar las torpederas silenciosamente por la noche al puerto, podían sorprender con facilidad a nuestros buques. En efecto, esa era la situación en el Callao pues nadie esperaba la llegada del enemigo.

Pero del lado chileno no todos estaban de acuerdo con las órdenes de Sotomayor. El Secretario General del contralmirante Riveros, Eusebio Lillo, un civil puesto abordo con voz y voto en los consejos militares, era de opinión contraria al ataque con torpederas y llegó incluso a sugerir a los comandantes de la *Janequeo* y *Guacolda* que no valía la pena atacar a la *Unión* como lo planteaba Sotomayor[904].

Finalmente prevaleció la decisión de Sotomayor. El 9 de abril los chilenos estaban a la altura del Callao pero a suficiente distancia como para no ser vistos. El *Huáscar*, la *Guacolda* y la *Janequeo* se desprendieron del convoy para cumplir su cometido[905] a las 20:00[906]. Los tres buques navegaron al anochecer en demanda del puerto, pero durante la travesía la *Guacolda* debió dejar a sus compañeros al presentarse algunos desperfectos en

901.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 489.
902.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 498.
903.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 489.
904.- Bulnes, Op. Cit., T. II, p. 267.
905.- Bulnes, Op. Cit., T.II, p. 267.
906.- Ahumada, Op. Cit., T. 2, p. 497.

las máquinas[907]. Según el parte del Comandante en Jefe de la Escuadra Chilena el *Huáscar* y la *Janequeo* perdieron el rumbo y quedaron a 10 millas al Norte del Callao al momento del amanecer, este error frustró el ataque sorpresa a esos dos buques.

Pese a la falla en sus máquinas, la *Guacolda* logró seguir navegando y pasó el cabezo de la isla San Lorenzo a las 02:00 del 10 de abril. A las 03:00 llegó al fondeadero donde estaban los buques mercantes y los de guerra de los países neutrales, entonces comenzó a buscar alguna presa sin dar con nuestros buques. A las 05:00 la *Guacolda* embistió una lancha de pescadores y la hundió, perdiendo en esa colisión uno de los torpedos de botalón Mc Evoy que llevaba; los chilenos salvaron a los pescadores y de ellos supieron la ubicación de la corbeta *Unión* y del resto de buques, entonces el comandante de la torpedera chilena preparó el torpedo que le quedaba con la intención de atacar a la *Unión*. El teniente Goñi narró de la siguiente manera su ataque sobre nuestra corbeta:

> *"...Tan pronto como pude distinguir a la "Unión" que con otros buques enemigos estaba bien cerca de la dársena, alisté el torpedo para que hiciera explosión en el momento de chocar contra las obras vivas de la corbeta, y goberné con la máquina a toda fuerza para herirla a popa del palo mesana. Desgraciadamente cuando sólo faltaban unos 10 metros para que el torpedo estuviese en posición conveniente para que fuera eficaz, hizo éste explosión al chocar contra algo duro que creí yo fuera una cadena..."* [908].

Sin duda la acción del teniente Goñi fue arriesgada y demostró un arrojo que lo honra pues realizó su ataque pese a que no contó con el apoyo de los otros buques con los que debía proceder sobre los nuestros, logró burlar la vigilancia peruana y pudo haber coronado con éxito su misión de no ser por las defensas contra torpedos que tenía la *Unión*.

Por nuestra parte hay que reconocer que la lancha de ronda y los vigías de los buques no detectaron la embarcación enemiga pese a ser una lancha relativamente grande. El error pudo ser fatal y demuestra una falla en la vigilancia, ya que no se puede explicar el hecho de que la torpedera haya podido navegar por los buques mercantes por horas y luego lograr acercarse al costado de la *Unión* sin oposición alguna.

El oficial de guardia de la corbeta *Unión* describió de la siguiente manera el ataque de la *Guacolda* :

> *"...habiéndose llamado a la gente alas 5 hrs. a.m. después del toque de diana y estando trincando sus coys la brigada de servicio, que duerme en la toldilla, se pasó la voz a una lancha a vapor que venía del Oeste, dirección en que están fondeados los buques de guerra extranjeros surtos en esta bahía, deteniendo su marcha dicha lancha por interponérsele las perchas que están amarradas y fondeadas, oyéndose inmediatamente*

907.- Bulnes, Op. Cit., T.II, p. 267.

908.- Ahumada, Op. Cit., T. 2, p. 492. Rosendo Melo equivocó el nombre del Comandante de la *Guacolda* al decir que fue el teniente Mont. Por otro lado, Melo también dijo que los chilenos se enteraron de la existencia de la palizada que rodeaba a la *Unión* y que estuvo a punto de ingresar en ella para aplicar su torpedo por la aleta de babor de la corbeta, pero que el cañonazo de las 05:00 del *Manco Cápac* puso nervioso al teniente Mont que activó el torpedo antes de tiempo (Melo, *Historia de la Marina del Perú*, pp. 396-397). Esta versión parece no tener fundamento alguno pues no coincide con ninguno de los partes de ambos lados, ni con las anotaciones en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*.

la explosión de un torpedo de la lancha a la distancia de 15 a 20 mtrs. Inmediatamente se rompieron los fuegos de ametralladoras y rifle sobre el enemigo.... " [909].

Las ametralladoras a la que se hace referencia debieron ser las dos que se embarcaron en noviembre de 1879 (de sistema no especificado) [910], y una Gatling con trípode que se recibió en los almacenes del Arsenal en enero de 1880[911].

El célebre maquinista italiano de la corbeta *Unión*, Pedro Luis Storace, describió el incidente en su diario anotando lo siguiente:

"...A las 5 de la mañana un alboroto tremendo a bordo nos obliga a saltar de la cama, donde todavía dormíamos y, semidesnudos, subimos a cubierta casi amedrentados, mientras oíamos frecuentes tiros de ametralladora disparados desde a bordo de nuestro buque. Rápido comprendemos la causa, que se debe a que una lancha torpedera enemiga había intentado hacernos volar, pero gracias al cielo no permitió el asesinato de más de 200 personas, los cuales estábamos en esos momentos embarcados y constituíamos la dotación, haciéndola encallar en la palizada que a propósito habíamos clavado a pocos metros del caso, en especial al lado del peligro. De hecho el torpedo al chocar con los pilotes estalló, provocando la gran bulla que sentimos y alzando una enorme columna de agua. La lancha torpedera, emprendió una veloz fuga, pero al parecer recibió cierto número de tiros de fusil y ametralladora...." [912].

El corresponsal del periódico *La Patria* envió a los editores el siguiente telegrama a las 05:30:

"...Como a las 5 a.m., una lancha torpedo se aproximó a la "Unión" para hacerla volar, pero las precauciones tomadas por el comandante Villavicencio para evitar un siniestro de esa naturaleza, impidieron que el torpedo llegara a tocar el casco de la corbeta. La explosión se verificó a corta distancia de ella y del "Chalaco"...." [913].

Rosendo Melo pintó de la siguiente manera la escena que se produjo a bordo de la *Unión* inmediatamente después de la explosión:

"...El golpe de agua levantado bañó la cubierta de la corbeta y cuando acudió el oficial de guardia, teniente Arnaldo Larrea, que era miope, apenas alcanzó a ver deslizándose sobre la superficie del agua, cubierta todavía de sombra, algo como una ballena grande, que en vertiginosa carrera se deslizó hasta hundirse en la nebulosidad del horizonte..." [914].

No entendemos porqué Melo se preocupó en la miopía de Larrea ni que interés hay en ello, pero no se puede achacar a que Larrea era corto de vista para justificar el error en la vigilancia. Como se ha explicado, tras la explosión, el oficial de guardia contestó el ataque

909.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, pp. 159 - 160.
910.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 2001, pp. 757-758. Oficio del 28 de noviembre de 1879.
911.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p.26. Oficio al Coronel Inspector y Comandante General de Artillería del 27 de enero de 1880.
912.- Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, p. 101.
913.- Periódico *La Patria* del 10 de abril de 1880.
914.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 397.

con fuego de fusil y ametralladora, lo cual es reconocido por los propios chilenos de la *Guacolda*. Melo también dijo que el comandante Villavisencio subió rápidamente a cubierta *"...vestido a la ligera..."* [915] y dispuso de inmediato hacer fuego sobre el enemigo con el cañón Withworth [916], el mismo que disparó dos tiros cuando la lancha estaba lejos de la corbeta. También el *Oroya* hizo fuego de rifle sobre la lancha enemiga pero no se le logró ofender. Después de media hora llegaron abordo el Comandante General y el Capitán de Puerto a ver lo sucedido [917].

Rosendo Melo, al reconstruir la aproximación del enemigo, equivocó al decir que la torpedera *Janequeo* fue a rondar por el Norte[918], pues los chilenos mismos sostienen que esa lancha perdió el rumbo junto con el *Huáscar*. También sostiene Melo que en la madrugada del 10 las torpederas enemigas intercambiaron fuegos con los vigías de la isla y que, al no conseguir la información que buscaban, continuaron su navegación hacia el fondeadero. Esta versión, de ser cierta, se sostiene sólo por la propia autoridad de Melo quien en su calidad de jefe del destacamento de vigías de la isla San Lorenzo debió conocer perfectamente lo sucedido. Lamentablemente no encontramos documentos chilenos o peruanos que confirmen la escaramuza de sus lanchas con la dotación de vigías a su paso por la isla San Lorenzo en la madrugada del 10 de abril, siendo lo lógico que de haberse producido ese enfrentamiento se habría avisado desde esa posición peruana la presencia de los chilenos con los elementos pirotécnicos que supuestamente tenían allí y se hubiese evitado la sorpresa de la *Guacolda* sobre la *Unión*. Por eso nos parece falsa la versión de Melo y creemos que nunca se produjo este incidente.

Poco después del medio día del 10 de abril, llegó al puerto una lancha enemiga con bandera de parlamento y fue interceptada por otra de la *Unión*, se recibió entonces la comunicación del contralmirante Riveros que anunciaba a la autoridad peruana y a los cónsules extranjeros el bloqueo del Callao y el plazo de 8 días para que se retiren los buques neutrales antes de atacar a los buques de guerra peruanos. Inmediatamente los peruanos dieron respuesta a la nota intimidatoria, interesando leer una parte la respuesta que dio el Prefecto del Callao a los chilenos:

> *"...En cuanto a que pueda llegar el caso de que las fuerzas del mando de VS rompan sus fuegos sobre las fortalezas y edificios de esta rada, puede VS estar seguro de que esa hostilidad sería rechazada con todo el rigor que exigen las agresiones injustas y violentas..."* [919].

La prensa peruana no desperdició la oportunidad para señalar los errores del ataque enemigo. El periódico *La Patria*, por ejemplo, se burló del ataque de la siguiente forma:

915.- Ibídem.

916.- Según Melo, cuando la *Unión* estuvo en Inglaterra el año 1872 se compró *"...un cañón Wolwick, adquirido con economías de la despensa de jefes y oficiales. Ese cañón se popularizó en la Escuadra con el nombre de Malcriado..."* (Melo, *Historia de la Marina del Perú*, pp. 290 - 291). Debe referirse al cañón Whitworth de a 9 libras que efectivamente adquirió la corbeta en Inglaterra ese año (Grieve, Op. Cit., p. 211).

917.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, pp. 159 - 160.

918.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 396.

919.- Ahumada, Op. Cit., T. 2, p. 492.

"...Los chilotes han jugado a la gallina ciega con su torpedo. Embistieron a la "Garibaldi", a la "Unión" y al "Chalaco" y no supieron hacer nada de provechoso para ellos. El tiro les salió por la culata..." [920].

Aunque la cita anterior es una burla al resultado del ataque, hubo otra, más numerosa aún, que centró su puntería en criticar la actitud de los chilenos, acusándolos de efectuar maniobras traicioneras para tratar de hundir a la *Unión*. Cabe mencionar que esta crítica periodística peruana fue exagerada y su fundamento pueril pues no consideró que el ataque de la *Guacolda* estaba enmarcado dentro de las prácticas de la guerra naval moderna. En realidad el proceder del ataque chileno estaba justificado.

Quedaba, así, establecido el bloqueo del Callao. Poco después se amplió el plazo de 8 días que los chilenos habían dado para iniciar las hostilidades a 10 días, atendiendo así el pedido de los diplomáticos extranjeros que consideraron insuficiente el tiempo como para desembarcar todas sus mercaderías de los transportes neutrales, con lo que se suponía que el 20 de abril se iniciaría el bombardeo del Callao.

El bloqueo trajo múltiples inconvenientes al tráfico marítimo y dos días después de establecido los precios de los artículos de primera necesidad habían subido considerablemente, al punto que Piérola debió decretar el 12 de abril que todos los precios quedaban congelados a los mismos valores que tenían un día antes de la llegada de los buques chilenos al Callao, prohibió la exportación de alimentos y declaró libre de derechos a la importación de víveres. Paralelamente redujo los impuestos a la sisa en Lima y Callao a la mitad de su valor, dispuso que los ferrocarriles nacionales transportasen gratuitamente víveres a Lima y el Callao exceptuando del servicio militar a los que trabajen en esto.

920.- Periódico *La Patria* del 10 de abril de 1880.

b) Preparativos de defensa naval entre el 10 y el 20 de abril de 1880.

Ante la presencia del enemigo se tomaron varias disposiciones inmediatas para hacerle frente y asegurar el puerto. En este sentido, los 10 días que los chilenos dieron de plazo antes de iniciar el bombardeo fueron aprovechados en la febril actividad de alistar las defensas. Como en realidad el bombardeo del Callao comenzó el día 22, fueron 11 los días que tuvo el comando de la Marina para preparar sus defensas..

Para ver ordenadamente los preparativos de defensa debemos comprender primero la forma en que Piérola y el Alto Mando Naval de 1880 vislumbraron la amenaza de los buques enemigos. Como ya hemos mencionado, a diferencia del caso del general Prado no conocemos un epistolario de Piérola donde se traduzca la concepción estratégica del caudillo, por lo que debemos abstraer esa información de la copiosa documentación que ha sobrevivido de estos once días.

Del estudio de la documentación de la época vemos que, básicamente, al Alto Mando Naval le preocuparon tres cosas: a) el ataque de torpedos y torpederas enemigas a los buques de la Escuadra, b) los efectos de un bombardeo sobre el Callao y c) la forma de ofender a los buques enemigos. Creemos que no era una preocupación inmediata la defensa contra un desembarco chileno, aunque debe quedar claro que era la más peligrosa amenaza y se sabía que debía producirse tarde o temprano. Pero aún había tiempo para preparase para el ataque del Ejército enemigo sobre Lima, pues primero debía enfrentarse a nuestro Ejército del Sur que en esos momentos estaba en Tacna.

Para enfrentar a la Escuadra bloqueadora se contaba con los siguientes medios:

1. Buques de la Armada: La corbeta *Unión*, el monitor *Atahualpa* y los transportes *Rímac*, *Oroya*, *Talismán*, *Chalaco* y *Limeña*.
2. Lanchas a vapor *Arno*, *Capitanía*, *Independencia*, *Resguardo*, *Tocopilla* y *Urcos*.
3. Lancha torpedera *República*.
4. Torpedos de diversos sistemas.
5. Baterías de costa.

No podemos dejar de lado revisar nuestras posibilidades de ataque con los elementos disponibles:

1. La posibilidad de atacar con éxito a los buques chilenos con los de nuestra Escuadra era nula. La *Unión* no estaba en capacidad de ofender a los blindados enemigos pues su artillería era de inferior calibre comparada con la de los chilenos ni había munición perforante para esos cañones que fuese capaz de romper la coraza de sus buques.

   El monitor *Atahualpa*, dotado con artillería de mayor calibre que la *Unión*, no navegaba a más de 4 nudos, hecho que lo convertía en un buque de tan reducido andar que cualquier nave enemiga podía maniobrar con facilidad para atacarlo con su artillería de largo alcance o simplemente mantenerse fuera del alcance de la artillería del monitor.

2. La posibilidad de atacar a los buques enemigos con lanchas a vapor convertidas en improvisadas cañoneras era aún más absurda que atacarlas con la *Unión* o el *Atahualpa* pues no tenían blindaje y cualquier proyectil bien dirigido las podía hacer desaparecer, su andar era lento y su artillería de poco alcance y sin probabilidad de dañar el blindaje de los buques chilenos.

3. La posibilidad de atacar con torpedos y torpederas puede parecernos más factible. Para lograr este ataque habría que considerar primero el tipo de torpedo a usar. Si se trataba de los torpedos Lay, debería pensarse en tres cosas: cómo lanzarlos teniendo en cuenta que eran efectivos a no más de 1.5 millas, cuántos se disponían para ello así como su operatividad.

   El uso de los torpedos Lay desde la playa quedaba casi descartado pues el enemigo no estaba fondeado a tan corta distancia, ni se acercaba tanto a costa como para atacarlo desde allí. Prado había pensado en usar torpedos Lay a bordo de las lanchas *Arno* y *Urcos* para con ellas acercarse a los buques chilenos y atacarlos; opción atrevida que tal vez pudo tener éxito, pero creemos que la experiencia negativa que se tenía con estos torpedos influyó a que no se considere embarcarlos en las lanchas.

   Si se trataba de torpedos de botalón, los marinos de ese entonces debieron preguntarse con que medios disponían para aplicarlos; la respuesta es sencilla: la torpedera *República* o cualquiera de las lanchas a vapor. Pero para aplicar torpedos de botalón habían varios paradigmas que debían tenerse en cuenta en esa época[921]:

   - Velocidad: La velocidad era considerada una condición fundamental, creyéndose que, como mínimo, una torpedera de botalón debía alcanzar 12 nudos.
   - Factor sorpresa. El ataque sorpresa con torpederas fue planeada por los peruanos desde julio de 1879, sin hacerse efectivo por falta de torpederas embarcadas. Los chilenos la aplicaron, aunque sin éxito, en Arica y el Callao.
   - Condiciones de la embarcación. Aunque menos importantes que las anteriores, la forma del blindaje y la forma de colocar los botalones fueron consideraciones que se tomaban en cuenta para determinar las posibilidades de éxito de una operación de ataque con torpedos de botalón.

   Teniendo presentes estos requisitos vemos que la lancha *República*, teóricamente la más apta para este tipo de operaciones, no daba aún la más mínima señal de alcanzar los 17 nudos a los que supuestamente llegaba; por el contrario, en las pruebas realizadas en noviembre de 1879 se determinó que sólo llegaba a 12 nudos, pero no en forma sostenida. Además, debe tenerse en cuenta la pobre condición marinera de esta lancha cuyo casco sufría por el oleaje. Por otro lado, las lanchas a vapor que tenía la Armada no estaban diseñadas como torpederas y no alcanzaban altas velocidades pues difícilmente superaban los 8 nudos.

921.- Los conceptos que mencionamos son elementos comunes en los marinos peruanos y chilenos. Léase el informe del comandante del Portal sobre la inspección de la lancha *Harris* en la Primera Parte de este libro (Primer Parte, capítulo 2ª) y el artículo sobre torpedos tomado de un periódico chileno de 1879 (Anexo N° 3) para comparar las ideas fundamentales que contienen.

Con respecto al elemento sorpresa, era difícil acercarse a un enemigo preocupado en ser atacado por torpederas. Lamentablemente nuestras lanchas difícilmente podían dejar de sentirse al navegar, como la lancha *Independencia*, por cuya chimenea salían chispas según lo aseguró Melo.

Queda una última probabilidad de ataque relacionada con torpedos: usar torpedos flotantes que durante su viaje a la deriva logren chocar contra algún buque enemigo.

4. No debe considerarse el ataque con las baterías de costa, elementos destinados sólo a funciones defensivas. Al estar los buques enemigos fondeados más allá del alcance de nuestros cañones, no se podía pensar en atacarlos con ellos.

Limitadas, como hemos descrito, las posibilidades de una acción ofensiva a unas cuantas opciones, el Alto Mando Naval peruano también tenía que diseñar una estrategia defensiva. Considerando los medios con que contaba la Marina para proteger a los buques contra los ataques de las torpederas enemigas y también contra la acción de su artillería, varias fueron las disposiciones que se adoptaron en estos 11 días de tensa espera. Básicamente las órdenes del Comandante General estuvieron destinadas a:

- ***Dejar operativas las baterías de costa.***

Poco se ha escrito sobre nuestras baterías, lamentablemente cuando Dellepiane escribió su monumental obra *Historia Militar del Perú* no consideró el estudio de la defensa del Callao en 1880 dejando de lado una serie de combates que sostuvieron nuestros soldados y marinos entre abril de ese año hasta que el puerto fue ocupado por los chilenos en enero de 1881, lo que nos priva de un sesudo estudio histórico militar por parte de un autor peruano. Las pocas versiones nacionales que narran el estado de nuestras baterías en abril de 1880 son confusas y otras, que provienen de autores extranjeros, tienen vacíos y no son exactas. En el cuadro adjunto pueden observarse las principales versiones publicadas peruanas, chilenas y Norteamericanas que resumen el emplazamiento de nuestros cañones en abril de 1880. La versión que a servido de fuente para la mayoría de autores, excepto la versión de Mason y la inicial de *El Mercurio* que transcribió Pascual Ahumada, parece que fue la obra *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra Perú y Bolivia* de Mariano Felipe Paz Soldán (publicada en 1884) pues se nota que la repiten, con sus errores y aciertos, todos los autores chilenos y peruanos que hemos revisado.

La consideración principal para el estudio de nuestras baterías es tener en cuenta que su configuración fue variando en el tiempo, de tal manera que el emplazamiento de los cañones en julio de 1879 no era igual al de abril de 1880, ni éstas fueron iguales a la de diciembre de 1880; cosa que ya lo debe haber notado el lector, pues en la sección b del capítulo anterior vimos cómo aumentó su número al incorporarse la batería de cañones Rodman de a 500 libras en el lado Norte del puerto; así mismo, anotamos que de la Torre de la *Merced* se bajó uno de los cañones Vavasseur a finales de marzo de 1880 para, teóricamente, llevarlo a la *Unión*.

Tras un año de preparación, los trabajos en las principales baterías del Callao estaban casi terminados. Sin embargo, aún habían cosas por hacer para elevar el nivel de alistamiento por lo que el 13 de abril Piérola dictó una importante Resolución Suprema donde se daba un crédito monetario a la Secretaría de Fomento para disponer lo conveniente en todo lo referido a la construcción y reparación de las baterías del Callao[922].

En cuanto a los cañones de a 1,000 libras, que estaban ya emplazados y listos, se trabajó en hacer saquetes[923] y en dotarlos de todo el material necesario para su operación (aceite, embudos para llenar de pólvora los proyectiles, faroles, etc.)[924].

Una nueva batería se conformó en la zona Sur, tal como se desprende de un documento de 19 de abril, donde se pidió que se fabriquen 240 tarros de metralla para los cañones de a 32 libras, ánima lisa, de la batería *"...provisional de Santa Rosa..."* [925], emplazamiento de cañones de pequeño calibre junto a la conocida batería *Santa Rosa*. Poco después, el 21 de abril, se autorizó la entrega de los tarros de metralla de a 32 libras a la batería *"...21 de Diciembre...."* [926], por lo que es fácil deducir que en esos días a la batería *Provisional de Santa Rosa* se le cambió de nombre por el de *21 de Diciembre*, en recuerdo de la fecha en que se produjo la revolución que elevó a Piérola al poder en 1879.

También se tuvieron que tomar medidas de seguridad más exigentes, sobre todo con aquello que se relacione a dar alguna ventaja al enemigo en el sentido de facilitarle la dirección de sus tiros sobre nuestros buques y baterías. Según el sub prefecto del Callao, a pesar de habersele notificado varias veces, sospechosamente la Factoría Inglesa de Chucuito mantenía por las noches encendidas sus luces y su bandera permanecía izada hasta el amanecer, así mismo sus lanchas navegaban de noche [927], poniendo en riesgo a las baterías del Sur (batería de cañones de a 1,000 libras, *Santa Rosa*, *21 de Diciembre* y torre de *la Merced*).

Ante la presencia del enemigo se aceleraron los trabajos en la nueva batería del sector Norte, llamada entonces *batería Rodman*, (aunque también se le conocía como batería *Rímac*, por estar cerca al río de ese nombre); el 15 de abril se pidieron diversos artículos para su servicio[928] y el 19 se pidió hacer 180 pies de rieles de fierro para los cañones Rodman y 300 pies de rieles de bronce para cañones Dahlgren de a 150[929]. Esto significa que aún el 19 de abril la batería de cañones Rodman no estaba lista y que se pensaba colocar los cañones Dahlgren de a 150 libras en algún lugar del Callao, estos últimos cañones deben ser los mismos para los que el ingeniero Grieve estuvo construyendo cureñas a mediados de marzo.

922.- A.G.N. Libro Copiador H-4-242, p. 44, asiento del 14 de abril.
923.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 123. Oficio al Comisario de Marina del 10 de abril de 1880.
924.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 127. Oficio al Comisario de Marina del 12 de abril de 1880.
925.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 143. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 19 de abril de 1880.
926.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 151. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 21 de abril de 1880.
927.- A. H. de M. (Prefectura - 1880). Oficios del 14 y 17 de abril de 1880 del Subprefecto al Prefecto del Callao.
928.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 137. Oficio al Prefecto y Comandante General de Armas del 15 de abril de 1880.
929.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 144. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 19 de abril de 1880.

	Pascual Ahumada (El Mercurio 1880)	Clements Markham (1882)	Theodorus Mason (1883)	Mariano Paz Soldán (1884)	Rosendo Melo (1907)	Gonzalo Bulnes (1911)	Ekdahl (1917)	Manuel I. Vegas (1969)	Fuenzalida (1969)
Baterías de a 1000 libras	2 Dahlgren de a 1000	2 Rodman de a 1000 de carga lijera	2 Rodman (1 tipo naval y 1 ejército) de 1000	2 Dahlgren de a 1000	2 Dahlgren de a 1000	2 Dahlgren de a 1000	2 Dahlgren de a 1000	2 Dahlgren de a 1000	2 Dahlgren de a 1000
Piérola	No se nombra		¿? Dahlgren de 15´. Pulgadas	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra
Tarapacá	No se nombra		¿?Dahlgren de 15´	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra
Maipú	2 Dahlgren de a 1000	2 de a 32 libras	No se nombra	10 de a 32 y 1 culebrina	No se nombra	¿? de bajo calibre	¿? de bajo calibre	No se nombra	¿? de bajo calibre
Merced	6 Armstrong de a 32 lbs	Armstrong de a 500 lbs	2 Armstrong de 10´.	2 Armstrong de a 300	2 Armstrong de a 300	2 Armstrong de a 300	2 Armstrong de a 300	2 Armstrong de a 300	2 Armstrong de a 300
Zepita	2 Armstrong de a 300	8 de a 32 libras	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	¿? de bajo calibre	No se nombra	No se nombra
Santa Rosa	6 Armstrong de a 32 lbs	Blakeley de a 500	2 Blackely de 11´.	2 Blackely de a 500	2 Blackely de a 500	2 Blackely de a 500	2 Blackely de a 500	2 Blackely de a 500	2 Blackely de a 500
Provisional	2 Blackely de a 500 lbs	5 de a 32 libras	¿? de a 32 libras	10 de a 32 y 1 culebrina	No se nombra	¿? de bajo calibre	¿? de bajo calibre	No se nombra	¿? de bajo calibre
Manco Cápac	10 Armstrong de a 32 libras lisos	4 Vavasseur de a 300 libras	No se nombra	4 Vavasseur de a 300 y 2 de a 110 libras.	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra
Independencia – castillo	4 Vavasseur de a 300 libras	2 Blakeley de a 500 libras	1 Blackely de 11´.	(Torreón) 2 de a 32 libras.	4 Vavasseur de a 300 lbs y 2 de a 110 lbs	4 Vavasseur de a 300 lbs y 2 de a 110	4 Vavasseur de a 300 lbs y 2 de a 110	4 Vavasseur de a 300 lbs y 2 de a 110	4 Vavasseur de a 300 lbs y 2 de a 110
Independencia -	2 Blackely de a 300 lbs	6 de a 32 libras	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra
Dársena	No se nombra	No se nombra	5 Dahlgren de 15´, 2 de 11´ y 2 de 32 libras	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra
Ayacucho	2 Blackely de a 300 lbs	Blakeley de a 500 libras	1 Blackely de 11´ y 1 Dahlgren de 15´.	No se nombra	3 cañones de diverso calibre	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra
Pichincha	2 Blackely de a 500 lbs	4 de a 32 libras	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	¿? de bajo calibre	No se nombra	No se nombra
Junín	4 Blackely de a 500 lbs	Armstrong de a 500 lbs	2 Armstrong de 10´.	2 Armstrong de a 330	2 Armstrong de a 300	2 Armstrong de a 330	2 Armstrong de a 330	2 Armstrong de a 330	2 Armstrong de a 330
¿? sur del Junín	2 Armstrong de a 300	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra
Rímac	No se nombra	No se nombra	4 Dahlgren de 15´.	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra
Pacocha	¿?	No se nombra	No se nombra	No se nombra	2 cañones de a 300	No se nombra	¿? de bajo calibre	2 Armstrong de a 330	2 cañones de a 300
Abtao	No se nombra	6 de a 32 libras	No se nombra	6 de a 32 lbs ánima lisa	No se nombra	¿? de bajo calibre	¿? de bajo calibre	No se nombra	¿? de bajo calibre
17 de marzo	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	¿? de bajo calibre	No se nombra	No se nombra
Monitor Atahualpa	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	2 cañones de a 500
Corbeta Unión	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra	No se nombra

Relación de cañones del Callao emplazados el 22 de abril de 1880 de acuerdo a las principales versiones peruanas, británicas, chilenas y norteamericanas.

(Los calibres de los cañones están expresados de acuerdo a cada versión. Antiguamente los cañones se clasificaban por el *peso del proyectil* expresado en libras, encontrándose en el Callao cañones de 9, 12, 32, 70, 100, 110, 150, 300, 500 y 1000 libras. Durante la guerra también se clasificaron los cañones por el diámetro del brocal, Los datos fueron tomados de: Ahumada, Op. Cit., V. 2, p. 505. Markham, Op. Cit., pp. 165-166. Mason, Op. Cit., pp. 159-162. Paz Soldán, Op. Cit., T. II, p. 211. Melo, Op. Cit., T. 1, p. 389. Bulnes, Op. Cit., T. II, p. 268. Ekdahl , Op. Cit., V.2, p. 439. Vegas, Op. Cit., p. 262. Fuenzalida, Op. Cit., p. 902).

El 18 de abril el Prefecto del Callao pidió al Comandante General que se entreguen *"...veinticinco saleros para bombas Rodman destinados a la batería de "Ayacucho"..."* [930], por lo que se deduce que se había colocado un cañón Rodman en esa batería.

De acuerdo a lo que hasta hoy hemos descrito, el 22 de abril de 1880 las defensas del Callao tenían la organización que se muestra en la siguiente tabla. A esto hay que sumarle los cañones Dahlgren de a 500 libras del monitor *Atahualpa*, los cañones Voruz y Armstrong de a 70 libras [931] de la corbeta *Unión* y otros embarcados en los transportes de guerra:

Baterías del Sur.	
1	***Batería de a 1000 o "la Punta".***
	1 Dahlgren y 1 Rodman de a 1000 libras.
2	***Batería "Santa Rosa".***
	2 Blackely de 11 pulgadas.
3	***Torre de "La Merced".***
	2 Armstrong de a 300 libras.
4	***Batería "21 de Diciembre".***
	6 cañones de a 32 libras de ánima lisa.
Baterías del Centro.	
1	***Torreón "Manco Cápac".***
	3 Vavasseur de a 250 libras.
2	***Torreón "Independencia".***
	2 Blackely de 11 pulgadas.
Baterías del Norte.	
1	***Batería "Ayacucho".***
	1 Rodman de a 500 libras, 1 Blackely de 11 pulgadas.
2	***Torre "Junín".***
	2 Armstrong de a 300 libras.
3	***Batería "Rodman" o "Rímac".***
	2 Cañones Rodman de a 500 libras (15 pulgadas).

Estado de la artillería del Callao el 22 de abril de 1880.

930.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 142-143 al Oficio al Prefecto y Comandante General de Armas del 18 de abril de 1880.

931.- El 4 de abril se pidió a la Factoría Naval de Bellavista una serie de piezas para *"...los cañones Armstrong que se están montando en la corbeta "Unión"..."* (A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 115. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 4 de abril de 1880). El 16 de abril el Secretario General de Marina comunicó al Comandante General que se había librado contra la Casa Proveedora un pedido de materiales para montar el cañón Vavasseur de a 250 libras y *"...colocar a popa y proa los dos cañones Armstrong de a 70 que estaban en batería..."* (A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 139. Oficio del 17 de marzo de 1880).

- ***Fondear los buques adecuadamente para protegerlos del bombardeo.***

Tras el ataque a la *Unión* en la madrugada del 10 de abril, la decisión de cambiarla de fondeadero fue inmediata. A las 08:45 este buque se pegó a la playa con ayuda de la *Urcos* para estar protegido por las baterías y, más tarde, se dispuso que los buques que estaban fuera del Muelle Dársena cambien de fondeadero y se ubiquen tras el Muelle. El periódico *La Patria* dio la siguiente noticia con respecto al movimiento de nuestros buques:

> *"...Desde las primeras horas, todos los buques de nuestra escuadra, comenzaron a caldear sus máquinas. La "Unión" enmendó su fondeadero a las 8.45 a.m. remolcada por la "Urcos". Se ha colocado más a tierra, frente a la Estación del Ferrocarril Inglés, en un lugar conveniente, protegida por las baterías..."* [932].

Esa noche la lancha *Arno* remolcó a la corbeta dentro de la Dársena[933].

Otra medida importante tomada el 11 de abril fue la de comunicar a los buques mercantes y a los de guerra neutrales que quedaba prohibido el tráfico de embarcaciones menores, de remo o vapor, en la bahía del Callao entre las 19:00 y las 05:00 del día siguiente[934]. Con ello se aseguraba a la lancha de ronda que, de encontrarse con otra embarcación, ella era enemiga.

Desde 1879 estaba dispuesto que los buques dejen claro el fondeadero a barlovento del Muelle Dársena y que ocupen el fondeadero a sotavento. Ahora quedaba el peligro de que los buques que estaban fondeados a sotavento, pero muy alejados de tierra, puedan comunicarse por las noches con el enemigo; ello motivó a que el 12 de abril el Capitán de Puerto diese órdenes más estrictas para evitar esa comunicación, sobretodo para evitar la comunicación entre el vapor *Perú* de la Compañía de Vapores y los chilenos sin que nuestras lanchas de ronda lo detecten [935]. Para el 15 de abril se había logrado el objetivo y el Capitán de Puerto informó al Comandante General que *"...En la fecha quedan a sotavento de la Bahía todos los buques mercantes a satisfacción de los Jefes de las Baterías según la contestación que de ellos ha recibido esta Capitanía. Sólo quedan por moverse las presas y pontones que pertenecen al Estado..."* [936].

Lo que no pudo conseguir el Capitán de Puerto fue controlar a los extranjeros (italianos sobretodo) que vivían en pontones y casas flotantes frente a la bahía, el comandante Palacios incluso debió pedir que *"...se le de orden a las embarcaciones de ronda, de tomar y conducir presos a tierra a todo individuo que en el día o en la noche se le encuentre traficando en la bahía..."* [937].

932.- Periódico *La Patria* del 10 de abril de 1880.
933.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 160.
934.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 124. Circular del Comandante General a los comandantes de los buques de guerra extranjeros *Shanon*, *Hanza*, *Garibaldi*, *Alaska* y *Victorieuse*, del 11 de abril de 1880.
935.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 227. Oficio al Capitán King, Superintendente de la Compañía de Vapores Ingleses del 12 de abril de 1880.
936.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 228. Oficio al Comandante General del 15 de abril de 1880.
937.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 233. Oficio al Comandante General del 21 de abril de 1879.

El teniente Norteamericano Mason aseguró que el 11 de abril pasaron al lado protegido del muelle el *Atahualpa*, el *Rímac* y el *Oroya*, donde ya estaba la *Apurímac, Marañón* y los otros pontones[938]. Pero eso no es exacto, en realidad el *Marañón*, *Meteoro*, y *Apurímac* entraron al Dársena el 17, fecha en que el comandante García pidió al Gerente del Muelle Dársena que disponga de una lancha a vapor para remolcar estos pontones *"..y las coloque dentro del Dársena y auxiliar a los transportes para que ocupen el sitio que se les ha señalado y que el Pontón N° 1 lo coloque a las inmediaciones del Dársena..."* [939].

Aunque el dique flotante no pertenecía al Estado sino a intereses británicos, era de mucha utilidad para la Escuadra, como ya se ha indicado anteriormente. Ante el temor de que pueda ser remolcado por los chilenos, Piérola dispuso que se mueva a una nueva posición y quede protegido por las baterías del Callao. El 18 de abril el Comandante General pidió al Gerente del dique que éste sea fondeado en un lugar seguro en cumplimiento a los deseos de Piérola[940].

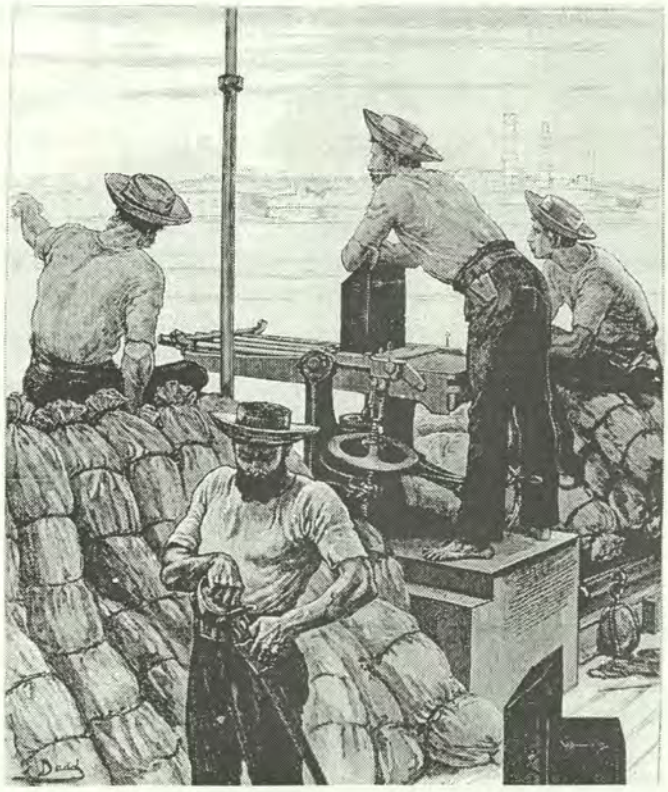
- ***Dotar de redes contra torpedos a las principales unidades.***

Para evitar el choque de un torpedo con el casco de la *Unión*, el 10 de abril se recibieron 6 redes contra torpedos remitidas del Arsenal[941]. Las redes probablemente fueron las mismas que en 1879 había preparado el entonces Comandante General de la Marina, contralmirante de la Haza, para el *Manco Cápac* que estaba en Arica y al cual no nos consta se le remitieron estos medios de defensa.

- ***Montar una cobertura de fuego con ametralladoras para repeler las torpederas enemigas.***

Considerando que el uso de ametralladoras era una óptima defensa contra las torpederas el 10 de abril se recibió a bordo de la *Unión* una ametralladora más [942], el mismo día se recibieron en el Arsenal Naval una ametralladora Gardner remitida por el Inspector y Comandante General de Artillería [943], además de otras ametralladoras de sistema no identificado: una para el *Atahualpa*, otra para el pontón *Pachitea* y otra para el Pontón N° 2; mientras que cuatro más fueron entregadas al Batallón Guarnición de Marina [944], las que probablemente fueron destinadas a ser montadas en la *plataforma de ametralladoras* que estaba en construcción [945] y cuya ubicación debió ser en el muro Oeste del Muelle Dársena.

938.- Mason, Op. Cit., p. 158.
939.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 125. Oficio al Gerente del Muelle Dársena del 11 de abril de 1880.
940.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 142. Oficio al Mayor de Órdenes del 18 de abril de 1880.
941.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 160. El 15 de enero se seguían pidiendo materiales a la Factoría Naval de Bellavista para la *"...construcción de redes para el servicio de los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa"..."*, (Libro Copiador F4-A6., p. 31. Oficios del 15 de enero de 1880).
942.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 160.
943.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 125. Oficio al coronel Comandante General de Artillería del 11 de abril de 1880.
944.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 125. Oficio al Mayor de Órdenes del 11 de abril de 1880.
945.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 127. Oficio al Comisario de Marina del 12 de abril de 1880.



Ametralladora Nordenfeldt.
(*The Illustrated London News*, julio 29, 1882).

El 12 de abril el Secretario de Marina pidió al Secretario de Guerra que del Parque General de Artillería se entreguen a la Comandancia General de Marina dos ametralladoras Nordenfeldt [946]. Pero las ametralladoras Nordenfeldt, recién llegadas de Europa, tenían el problema de falta de munición. Por ello el mismo día que se pidieron, el comandante Villar también solicitó a la Factoría Naval de Bellavista que se fabriquen sus cartuchos[947]; aunque por la información que aparece en documentos posteriores, la Factoría Naval de Bellavista tuvo problemas para hacerlos correctamente.

Un día después, el 13 de abril, el Comandante General ordenó que para el cuidado de la ametralladora ubicada en el Pontón N° 2 se destine al guardiamarina José Seminario de la corbeta *Unión* y que dos guardiamarinas o aspirantes del *Rímac* debían presentarse a sus órdenes por las noches [948].

- ***Preparar la torpedera "República" y los torpedos para usarlos contra los buques bloqueadores.***

Una de las medidas más importantes que se debió pensar fue en el minado del puerto y en el uso de torpedos de todo tipo contra los buques enemigos.

946.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 263. Oficio del Secretario de Marina al de Guerra del 12 de abril de 1880.
947.- A.G.N. Libro Copiador H-4-503, p. 30. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 12 de abril de 1880.
948.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 130. Oficio al Mayor de Órdenes del 13 de abril de 1880.

Con respecto a los torpedos Lay, el 10 de abril se dispuso que el Comisario de Marina pida diversos artículos a la Casa Grace para uno de esos artefactos [949]. Pedido que debe estar relacionado con la intención de ponerlo operativo y que demuestra que se pensó usarlo contra la Escuadra enemiga en alguna oportunidad propicia.

Como medida de seguridad, el 14 de abril de 1880 el comandante Villar ordenó al Comandante General que los torpedos cargados que estaban en el *Marañón* pasen a la Secretaría de Fomento, excepto los pertenecientes a la lancha *República*. El mismo día le escribió al Secretario de Fomento lo siguiente

> *"...Existiendo a bordo del pontón "Marañón" varios torpedos cargados y siendo las actuales circunstancias bastantes peligroso tenerlos en dicho buque, esta Secretaría ha ordenado a la Comandancia General de la Marina que todos ellos exceptuando tan sólo los que pertenecen a la lancha "República" sean puestos a disposición de US."* [950].

Es interesante lo que dispuso el Secretario de Marina en esta oportunidad pues entregaba los torpedos a una Secretaría que aparentemente no tiene para nosotros relación con actividades militares. Sin embargo, esa es una percepción equivocada, la Secretaría de Fomento agrupaba en su seno a los Ingenieros del Estado, los mismos que por sus conocimientos profesionales se encargaron de las construcción de las fortificaciones militares. Esta Secretaría se ocupó en adelante de muchas operaciones encubiertas, para lo cual se formó equipos con oficiales navales y a los ingenieros que preparaban los torpedos. Es probable que las órdenes para estas tareas las haya dado Piérola directamente, lo cual no es de extrañar toda vez que el Dictador acostumbró tomar decisiones militares de toda especie.

El 15 de abril el Comandante General dispuso que el Mayor de Órdenes entregue a Manuel del Campo *"...el regonerador* [regenerador], *útiles y herramientas pertenecientes a los torpedos..."* [951]. Creemos que éstas eran herramientas de los torpedos Lay, lo que puede quedar corroborado cuando el 17 de abril el Comandante General elevó un pedido del Arsenal al Secretario de Marina *"...por artículos necesarios para poner en estado de servicio el torpedo Lay que se encuentra a bordo del Marañón..."* [952].

En cuanto a la torpedera *República*, el 10 de abril el Comandante General ordenó al Director de las Escuelas Naval y Preparatoria que *"...se entregue al teniente 2º don Santiago Torrico, Comandante de la Lancha "República" los torpedos y sus útiles que se hallan depositados a bordo del vapor "Marañón" que pertenecen a esa embarcación..."* [953]. Dos cosas nos dice esta información, en primer lugar que los torpedos de la *República* también estaban en el *Marañón*, lo que confirma que esa lancha no estaba operativa. En segundo lugar, suponemos que se tenía la intención de poner en son de mar a la torpedera pues de lo contrario no había porque pedir sus torpedos.

949.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 124. Oficio al Comisario de Marina del 10 de abril de 1880.
950.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 266. Oficio del 14 de abril de 1880 al Secretario de Fomento.
951.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 135. Oficio al Mayor de Órdenes del 15 de abril de 1880.
952.- A. H. de M. Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 17 de abril de 1880.
953.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 123-124. Oficio del Comandante General al Director de las Escuelas Naval y Preparatoria del 10 de abril de 1880.

En efecto, la intención de dejar operativa la torpedera se descubre cuando el 14 de abril se le hizo una prueba, aunque los resultados fueron negativos y aparentemente comprometieron su máquina [954], debiendo el comandante García ordenar al Mayor de Órdenes que:

> *"...disponga Vuestra Señoría que las reparaciones que necesita la lancha a vapor "República" se hagan en el día poniendo para el efecto el número de operarios que sean necesarios para que se hagan en el menor tiempo posible..."* [955].

Por esa razón creemos que el Comandante General también ordenó se pida a la casa proveedora 200 libras de acero en plancha o platinas de ¼ de pulgada para la *República* [956].

El tenor de los últimos oficios tiene un marcado tono de urgencia que podría revelar, lo que no sería raro por los pésimos antecedentes, un grado de alistamiento en nuestra torpedera que no le permitía navegar. La *República* tenía problemas no sólo en la caldera sino también en su máquina, tal como se desprende de un oficio remitido el 15 de abril por el Comandante General a la Factoría Naval:

> *"...que al supervisor de maquinas don Juan Robles se le proporcione en calidad de préstamo las herramientas que sean necesarias para la reparación de la máquina de la lancha torpedo "República", Asimismo ordenará VS que se compongan los dos manómetros que se remiten y que se construyan las llaves cuyo modelo presentará dicho superintendente..."* [957].

El 17 de abril el Secretario de Marina intervino en el asunto de la reparación de la torpedera ordenando al Comandante General que se proceda de inmediato a realizar las reparaciones, incluso en una factoría privada si era necesario [958].

Se debió trabajar día y noche para acabar las reparaciones en la *República*, esfuerzo que pareció coronarse el 18 de abril, fecha en que el teniente Santiago Torrico informó al Mayor de Órdenes que:

> *"..Debiendo terminar el día de mañana las reparaciones hechas en la maquinaria y caldera de la expresada, adjunto a VS los pedidos respectivos por el carbón único aparente para el servicio de esta caldera. Cualquiera otro carbón que se use causará como ha acontecido el entorpecimiento de la maquinaria en general. Esta es también la opinión del señor Inspector de Máquinas..."* [959].

Oportunamente elevado el pedido del teniente Torrico por el comandante Días, el Comandante General de la Marina pidió al Secretario de Marina ese combustible el 20 de abril, anotando que:

954.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 135. Oficio al Mayor de Órdenes del 15 de abril de 1880.
955.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 132. Oficio al Mayor de Órdenes del 14 de abril de 1880.
956.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 140. Oficio del 17 de abril de 1880.
957.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 135. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 15 de abril de 1880.
958.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 140. Oficio del 17 de abril de 1880.
959.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Informe del Comandante de la lancha *República* al Mayor de Órdenes del Departamento del 18 de abril de 1880.

"...El oficial encargado de la lancha "República" ha pasado un pedido por una tonelada de carbón de antracita y otra de Cock, manifestando que son los únicos aparentes para el uso de la máquina; pero como no hay en plaza ese combustible, y sólo la Factoría Naval tiene del último, paso al Despacho de VS el pedido respectivo para que se digne ordenar la entrega correspondiente..." [960].

El 21 de abril de 1880 el Comandante General de la Marina se dirigió al Mayor de Órdenes, informándole que la Secretaría de Marina había dictado las disposiciones convenientes para que la Factoría entregue al Arsenal dos toneladas de carbón cock para el consumo de la lancha a vapor *República* [961]. Con esto estimamos que el carbón llegó a su destino.

Finalmente, también el 21 de abril, el comandante de la *República* elevó un pedido por faroles para las señales de noche, indicándose en el encabezado del documento un texto netamente naval *"...Lancha a vapor "República". **Al Ancla**, Callao abril 21. 1880..."*, tenor que quita toda duda de que esta embarcación pudiese estar en calzos reparándose pues claramente se indica que estaba fondeada en el Callao [962]. El pedido del teniente Santiago Torrico fue elevado inmediatamente por el comandante Días al Comandante General, el mismo que consistía de faroles de señales de colores blanco, rojo y verde [963].

De acuerdo a la documentación que hemos revisado, todo parece indicar que para el 21 de abril la lancha *República* estaba lista para navegar.

- ***Establecer un sistema de vigilancia con lanchas cañoneras y torpederas.***

Estando la Escuadra enemiga frente al Callao, ya no tenía sentido mantener la Estación de Vigías en la isla San Lorenzo y su presencia en esa isla era peligrosa pues la reducida dotación no podía ofrecer resistencia alguna a un desembarco enemigo. Por ello el comandante Villar dispuso que se retire a Rosendo Melo y su gente de la isla[964]; el 11 de abril el Comandante General informaba al Secretario de Marina que:

"...Cumpliendo las órdenes impartidas por VS se han retirado de la isla de San Lorenzo el Jefe de servicio de Vigías que se había establecido en ella y los demás individuos que se hallaban a sus órdenes.

Al dar cuenta a VS de este procedimiento debo poner en su conocimiento que aquel Jefe ha dado parte que como a las 3 a.m. de hoy se acercó a la Isla una embarcación a vapor la que al pasarle la voz contestó con un tiro retirándose luego que de tierra se le hizo fuego. Esta circunstancia induce a creer que esa misma embarcación fue la que poco antes había fugado de la bahía y fue perseguida por la lancha "Urcos" y demás embarcaciones de ronda..." [965].

960.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante General de la Marina al Secretario de Marina del 20 de abril de 1880.

961.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 149. Oficio al Mayor de Órdenes del 21 de abril de 1880.

962.- A. H. de M. (Mayoría de Órdenes, Almacenes y Arsenales-1880) Oficio del Comandante de la Lancha a vapor *República* al Mayor de Órdenes.

963.- A. H. de M. (Mayoría de Órdenes, Almacenes y Arsenales-1880) Oficio del Mayor de Órdenes al Comandante General del 21 de abril de 1880

964.- Finalmente Rosendo Melo renunció a su trabajo el 9 de junio (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 189. Oficio del 9 de junio de 1880).

965.- A. H. de M. (Caja U6 - Sobre U51). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 11 de abril de 1880.

Con respecto al encuentro de la *Urcos* y otras lanchas contra una enemiga, al que hizo referencia el Comandante General, no encontramos mayores datos en las publicaciones chilenas o peruanas. Sólo en un telegrama del 11 de abril dirigido por el corresponsal del periódico *El Nacional* se aseguró que en esa noche no había pasado nada en el puerto pero que a las 08:00, *"...dos botes de ronda se dirigieron recíprocamente algunos tiros de fusilería por no haberse reconocido oportunamente...bastante resalta en ello la falta de previsión o serenidad por parte de los tripulantes de ambas embarcaciones..."* [966]; noticia que no coincide con el parte del Comandante General y que tampoco confirma el intercambio de disparos que Melo dijo haber sostenido contra el enemigo en la madrugada del 11.

La experiencia desde la época virreinal demuestra que la isla siempre sirvió de base a las fuerzas que atacaron el Callao, sirvió a los holandeses en su fallido intento de ocupar el virreinato en el siglo XVII, a los buques patriotas en su lucha contra la marina virreinal durante la Guerra de la Independencia e igualmente sirvió a la Escuadra Española que trató en vano de destruir el Callao bombardeándolo el 2 de mayo de 1866. Con estos ejemplos podemos hoy preguntarnos ¿se debió proteger mejor la isla en la Guerra con Chile?. El comandante Manuel I. Vegas consideró un error estratégico el no artillar la isla San Lorenzo[967] y, en efecto, no encontramos referencia alguna en la correspondencia de Prado con el Ministro de Guerra y con el Vicepresidente para artillar la isla en 1879, ninguna orden de Piérola para artillarla en 1880 y ninguna de la Comandancia General en 1879 y 1880 con el mismo objetivo. Pero nosotros creemos que artillar la isla hubiese significado tener establecido en ese lugar una fuerte guarnición a la que habría que alimentar y dotar de agua (que la isla no posee); con la artillería de limitado alcance como la que teníamos en 1879-1880, el bloqueo del Callao y de la isla San Lorenzo lo podía hacer fácilmente la Escuadra enemiga que poseía una artillería superior, pudiendo aislar el abastecimiento logístico de una guarnición establecida en la isla y hacerla caer por hambre. Para nosotros la idea de fortificar la isla fue una ilusión que no tomaba en consideración las verdaderas posibilidades para mantener allí una guarnición.

Los chilenos desembarcaron en la isla San Lorenzo el 11 de abril, por fortuna momentos antes se había retirado Melo y los vigías de la isla. Quien no tuvo la misma suerte fue el coronel Josias Harris quien fue capturado por los chilenos que le hicieron pasar un mal rato. El Periódico *La Patria* describió la captura de Harris de la siguiente manera:

> *"...El señor Harris, dueño de la factoría establecida en la isla de San Lorenzo, para la fundición de metales, fue capturado ayer por una fuerza chilena que desembarcó en dicho punto. Después de haber sido obligado a secundar a los soldados que registraron los diversos departamentos de la factoría, en pesquisa de torpedos que suponían depositados allí, fue conducido a bordo del blindado "Blanco Encalada". Se le sometió a un riguroso interrogatorio a propósito de torpedos y se le mantuvo arrestado hasta hoy a las 10 a.m. que fue puesto en libertad..."* [968].

966.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 489.
967.- A. H. de M., Op. Cit., p. 262.
968.- Periódico *La Patria* del 12 de abril de 1880.

Esa noche hubo un pequeño enfrentamiento que no ha sido bien documentado en nuestra historiografía naval ni en la chilena y de la que hay pocos datos que lo atestigüen. El periódico *La Patria* del 12 de abril publicó sobre este encuentro lo siguiente:

> *"...La lanchita de la Comandancia General de Marina tuvo anoche un encuentro con el "Huáscar" a inmediaciones del dique. Tan luego que el monitor la divisó la hizo perseguir por dos embarcaciones chilenas a vapor, las que fueron rechazadas con la debida energía..."* [969].

El establecimiento de un sistema de vigilancia con lanchas cañoneras y torpederas está relacionado con los temas anteriores (torpedos, artillería de defensa de costa, etc.), en realidad estamos hablando de un conjunto de medidas defensivas que conforman una unidad conceptual. Por ello es difícil separar esquemáticamente cada uno de estos puntos pues la mayoría de las órdenes más importantes del Comandante General conducentes a lograr los objetivos de defensa plantean soluciones en conjunto. La primera orden que agrupó disposiciones que tocaban tanto a las lanchas como a otros elementos de defensa fue dictada el 14 de abril, en ella el comandante García indicó al Mayor de Órdenes lo siguiente:

> *"...Comunique usted a los comandantes de los buques y transportes, que en los pontones "Pachitea" y N° 2 se ha colocado una ametralladora, a cargo de oficiales y guardiamarinas de la Armada y 40 individuos de tropa con sus oficiales, para impedir la aproximación a nuestros buques de fuerzas sutiles enemigas, y que también se han puesto ametralladoras en el Muelle Dársena, en los lugares contiguos al relox gasómetro y faro, situándose en el muro principal de el Oeste, 2 compañías, de soldados.*
>
> *Para evitar cualquier incidente prevendrá usted que la tropa tiene orden de hacer fuego a toda embarcación que al aproximarse no conteste a la tercera vez que se le pase la voz y con el objeto de impedir que esto suceda, por no ser vidos, encargará usted muy especialmente que cuando las embarcaciones menores tengan necesidad de traficar por las inmediaciones que haya fuerza apostada, enseñen una luz, cuyo color se determinará al fijar el santo y seña del día.*
>
> *También ordenará usted que a toda hora halla lista una embarcación a vapor a cargo de un oficial y con su dotación armada para cualquiera atención del servicio exclusivo de esta Comandancia General.*
>
> *Las dotaciones de la Lancha "Urcos", "Independencia" y "Arno", serán armadas con carabinas que les hará VS entrega de este Arsenal con cargo a los oficiales a cuyo mando salgan en el desempeño de cualquier comisión, debiendo las referidas embarcaciones conservar vapor durante la noche, para que puedan estar expeditas a primera orden. Tan luego como las lanchas "Tocopilla" y "Resguardo" se encuentren expeditas procederá, VS de la misma manera..."* [970].

969.- Ibídem.

970.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 132-133. Oficio al Mayor de Órdenes del 14 de abril de 1880.

Debe notarse que en el documento que acabamos de citar se mencionó el término que da origen al título de éste libro. El Comandante General usó el nombre de ***Fuerzas Sutiles*** para referirse a las lanchas torpederas enemigas. No se trataba de una invención del capitán de navío García pues el término tenía larga data de uso en el país y en el mundo. Un ejemplo de ello puede verse en la documentación de la Marina de Guerra durante el tiempo de la Confederación Perú - Boliviana, cuando en 1837 existía en la Marina de la República Nor Peruana una sección denominada ***Fuerzas Sutiles*** a cargo del entonces capitán de corbeta Francisco Forcelledo y conformada por el teniente Juan Geraldina y el alférez de fragata Ramón Valle Riestra, con 5 cañoneras como efectivo de su organización[971]. No hace mucho tiempo, en la década de 1960, bajo el nombre de ***Escuadra Sutil*** se conocía en los textos navales a las unidades de escaso tonelaje como destructores, torpederas y cañoneras, ya sea que estuvieren destinadas a misiones de defensa o ataque[972].

Las disposiciones del Comandante General indican que se contaba con tres lanchas operativas para el 14 de abril, la *Urcos*, la *Independencia* y la *Arno*, lo que confirma el estado de alistamiento de las lanchas que presentamos en el cuadro de la página N° 238 ; señalándose también en ese documento que la lancha *Resguardo* y *Tocopilla* estaban próximas a entrar en servicio. Sin embargo, no se menciona para nada a la torpedera *República*, por lo que estimamos que no se la pensó usar como embarcación de ronda.

Si bien es cierto que el 14 de abril se ordenó dotar de armamento a las tripulaciones de la *Arno*, *Independencia*, y *Urcos*, pocos días atrás se había mandado artillarlas. En efecto, al día siguiente de la llegada de los buques chilenos (11 de abril) el Comandante General había ordenado que las lanchas *Arno* y *Urcos* se transformen en cañoneras aprovechando su tamaño y capacidad. El tenor de la orden decía los siguiente:

> *"...dos cañones de a 12, uno de la corbeta "Unión" y otro del transporte "Oroya", sean colocados con su respectiva dotación de saquetes y balas en el vapor "Arno" y en la lancha "Urcos" y que los vigías que han regresado de la isla San Lorenzo se embarquen* [en] *el primero para el servicio de la pieza..."* [973].

La orden se debió cumplir de inmediato pues al día siguiente, 12 de abril, el teniente Ramón Sánchez Carrión, Oficial de Guardia de la corbeta *Unión*, consignó en el Diario de Bitácora la entrega de un cañón a la lancha *Arno*:

> *"...Lancha Arno: se le entregó un cañón Paterson con todos sus útiles. Una cureña, braguero, atracadores, 12 bombas cargadas, 12 zaquetes con carga de 1.8/4 libras, 24 estopines, 1 cacerina y una rabiza..."* [974].

Ese día el Comandante General también ordenó al Mayor de Órdenes que se distribuya armamento a las dotaciones de las lanchas:

971.- Las listas de Revista de las *Fuerzas Sutiles* de 1837 están en el Archivo Histórico Naval.

972.- Guillermo Cabanellas de Torres, Diccionario Militar aeronáutico, naval y terrestre, T. II., pp. 556-557.

973.- A. H. de M. Oficio Libro Copiador B1-b48, p. 126. Oficio al Mayor de Órdenes del 12 de abril de 1880.

974.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 162. No encontramos un cañón *Paterson* en otro documento naval de la época, puede tratarse de un cañón *Preston* de 12 pulgadas, piezas rayadas para las que en noviembre de 1879 se le estaban construyendo sus órganos de puntería en la Factoría Naval de Bellavista (Libro Copiador F4-A6, p. 23. Oficio del 13 de noviembre de 1879).

"...disponga VS que de las carabinas que están en este Arsenal se entregue el número suficiente para la dotación de las lanchas "Arno", "Urcos" e "Independencia" y que un oficial del Batallón Guarnición de Marina les enseñe el manejo de esas armas..." [975].

Por un pedido de materiales del 14 de abril, nos enteramos que la lancha *Independencia* estaba dotada de un ametralladora, aunque no se especificó de que tipo era [976].

Con la amenaza latente de un ataque, las tres lanchas efectuaron las rondas nocturnas navegando sin parar, evidentemente esta continua operación se hizo sentir en las calderas y máquinas, sobretodo las de la *Independencia*. Ello se nota porque el 17 de abril el Comandante General se dirigió al Secretario de Marina elevando un pedido de repuestos de máquinas *"...para dejar en estado de servicio las lanchas a vapor "Resguardo" e "Independencia"..."* [977] y, un día más tarde, se pidió al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista la entrega de una llave de purga de la *Independencia* que se había mandado construir con anterioridad [978].

El 17 de abril de 1880 la Comandancia General perfeccionó el sistema de rondas, desde ese día se dispuso que debía nombrarse un Jefe de Día y otro de Ronda en la bahía, debiendo el oficial encargado de la lancha de ronda tomar las órdenes correspondientes del Jefe de Ronda [979].

La lancha *Arno* debió estar en mejor situación que la *Independencia,* toda vez que el 17 de abril el Comandante General de la Marina ordenó al Comisario de Marina que pida a la casa proveedora le entregue al Comandante de esa lancha ciertos artículos menudos de consumo normal [980]. La *Urcos* debió tener problemas menores en el hogar de su caldera, lo que se confirma con un pedido elevado el 18 de abril por el Comandante General de la Marina a la Factoría Naval de Bellavista para que *"...se remitan al Arsenal 24 parrillas de 2 1/2 pulgadas, pies de largo que con urgencia se necesitan para la Urcos..."* [981], pero el cambio de parrillas (donde se ponía el carbón para que se queme) no implica que la caldera estuviese fuera de servicio.

Los trabajos en la *Tocopilla* también se aceleraron desde que el enemigo se presentó en el puerto. El 11 de abril el Mayor de Órdenes informó al Comandante General que la lancha denominaba *Duende* fue reconocida por el Superintendente de Máquinas, quien informó a su vez que la máquina principal y la caldera de esa lancha estaban en buen estado pero que la bomba de alimentación y algunos tubos no estaban bien. Asimismo, el casco estaba en buen estado, aunque en popa tenía una vía de agua; por ello se pidió varar la embarcación para ser carenada, calculándose que el trabajo demoraría alrededor de 8 días, tiempo que se aprovecharía para reparar la máquina. Al día siguiente el Comandante General pidió a la Factoría Naval de Bellavista que se realicen diversos trabajos de reparación en algunos

975.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 126. Oficio al Mayor de Órdenes del 12 de abril de 1880.
976.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Mayor de Órdenes al Comandante General de la Marina del 14 de abril de 1880.
977.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 17 de abril de 1880.
978 .- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 140. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 18 de abril de 1880.
979.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4 p. 236, Orden General del 17 de abril de 1880.
980.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 138. Oficio al Comisario de Marina del 17 de abril de 1880.
981.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 142. Oficio a la Factoría Naval de Bellavista del 18 de abril de 1880.

tubos de la lancha *Oroya* [982]. La preocupación por poner en servicio esta lancha lo más rápido posible está expresada en el ya citado oficio del Comandante General del 14 de abril e incluso en otro de la misma fecha del Secretario de Marina, donde se pidió que se hagan las reparaciones que necesitaba [983].

Nótese que la lancha capturada por el *Oroya* en Tocopilla fue llamada primero *Duende* (por el lugar donde fue capturada), luego se le denominó *Oroya* (por el buque que la capturó) y, finalmente, terminó llamándose *Tocopilla,* estimamos que recibió este nombre por ser el puerto cercano a la caleta de *Duendes* donde recaló también el transporte *Oroya* en su arriesgada incursión sobre territorio enemigo a principios de abril.

En una fecha anterior al 14 de abril, o tal vez de ese mismo día, el Comandante General ordenó verbalmente al Capitán de Puerto que se usen las dos chalupas de la Capitanía para hacer rondas; con el fin cumplir la orden, el 14 de abril el Capitán de Puerto del Callao comunicó al Comandante General que para hacer la ronda con las dos chalupas se necesitaban doce carabinas con sus respectivas municiones [984], pedido que fue elevado al Secretario de Marina el mismo día y luego el comandante Villar dispuso se pidan 12 carabinas Evans al Secretario de Guerra [985].

Pero la Capitanía tenía otro problema: la falta de personal. Esa dependencia tenía 22 marineros, los que eran insuficientes para los trabajos propios de la Capitanía. Para que se tenga una idea del servicio que prestaban los marineros, el siguiente cuadro muestra que funciones debían cumplir el 14 de abril de 1880, notándose que faltaba uno para cubrir todas las plazas:

Función	**N°**	**Función**	**N°**
Barraquerro	1	*Dotación de lancha a vapor*	4
Cocinero	1	*Telégrafo de señales*	3
Ordenanza	1	*Chalupa N°1*	6
Vigía en el muelle de piedra	1	*Chalupa N° 2*	6
Dotación de lancha a vapor	4	**Total**	**23**

Funciones de los marineros de la Capitanía de Puerto del Callao.

El Capitán de Puerto escribió al Comandante General que 22 marineros eran insuficientes para dar cumplimiento a la orden de efectuar las rondas con las chalupas de la Capitanía, aduciendo que *"...me faltan otros doce* [marineros] *más para los relevos de prima o de nona puesto que con sólo los doce habría para la de prima o la de nona; sin relevo para una u otra ronda..."* [986].

982.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 126-127. Oficios (a) y (b) al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista de fecha 12 de abril de 1880.

983.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 133. Oficio a la Factoría Naval de Bellavista del 14 de abril de 1880.

984.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 228. Oficio al Comandante General del 14 de abril de 1880. El oficio del Comandante General donde se da la orden de hacer las rondas en las chalupas no ha sido encontrado.

985.- A. H. de M. (Caja C14 - Sobre C116, Capitanía de Puerto del Callao 1880). Nota del Comandante General del 14 de abril al oficio de la misma fecha del Capitán de Puerto del Callao.

986.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 228. Oficio al Comandante General del 14 de abril de 1880.

El 19 de abril, un día antes que expire el plazo dado por los chilenos para que se retiren los barcos mercantes neutrales del puerto y se inicie el ataque a nuestros buques, el Comandante General de la Marina elevó un trascendental documento al Secretario de Marina solicitando el nombramiento de un Jefe para que bajo su comando se agrupen las lanchas a vapor de la Escuadra, a las que denominó ***Fuerzas Sutiles***:

> *"...Estando las lanchas "Arno" y "Urcos" armada cada una con un cañón Blakely de a 12 y próximo a terminarse el trabajo de la colocación del de la "Independencia", cree esta Comandancia General que para la mejor organización de las* ***Fuerzas Sutiles*** *se nombre un jefe al mando de ellas y que tanto esas embarcaciones como la "Tocopilla", "Capitanía" y "Resguardo" estén a cargo de oficiales que se nombren de los transportes de la Escuadra, consiguiéndose de esta manera una perfecta vigilancia en la bahía y que las comisiones importantes sean debidamente desempeñadas..."* [987].

Por otro lado, aquí se indicó que las lanchas *Arno* y *Urcos* tenían cañones Blackely de a 12 libras y se dijo claramente que a la lancha *Independencia* se la estaba dotando de otro cañón Blackely de similares características. También hemos visto que en la Bitácora de la corbeta *Unión* aparecía el dato que a la *Arno* se le había entregado un cañón Paterson de a 12 libras pero aclaramos en esa ocasión con una nota al pie de página que en realidad se trató de un cañón Preston. Esta aparente diversidad de nombres para los cañones de a 12 libras embarcados en las lanchas a vapor puede llevarnos a confusión, lo cierto es que eran cañones de patente Blackely fabricados por la empresa Fawcett, Preston & Co. de Londres. Por ello, en estos casos, cuando se mencionan cañones Preston o Blackely, se está hablando de lo mismo.



Cañón Blackely de 12 libras.
(Museo del Ejército, fotografía: Pedro Olaechea Ramírez).

Es probable que estas piezas sean las mismas que adquirió Francisco Bolognesi en Inglaterra el año 1861, cuando fue enviado a comprar fusiles y artillería rayada. En esa ocasión, anota el historiador Gustavo Pons Muzzo, Bolognesi prefirió los cañones del sistema Blackely y adquirió de los señores Fawcett, Preston & Co. *"...14 piezas de Marina del calibre 12 con sus respectivas cureñas y demás accesorios..."* [988].

987.- A. H. de M. Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 19 de abril de 1880.
988.- Gustavo Pons Muzzo, *Francisco Bolognesi Cervantes* en "La Epopeya del Morro de Arica, 7 de junio de 1880" p. 33.

El 19 de abril, ante la posibilidad del bombardeo al siguiente día, se pensó que una embarcación enemiga podría acercarse a parlamentar por lo que el Comandante General emitió una disposición que debía hacer cumplir el Mayor de Órdenes:

> *"...después del cañonazo del alba* [del 20 de abril] *hasta la puesta del sol, se sitúe de observación a barlovento de la línea de los buques de guerra extranjeros de la bahía, una embarcación a vapor dotada con doce hombres bien armados. Esta embarcación recibirá a toda otra enemiga que se dirija al puerto, izando la bandera de parlamento, si el enemigo la trae o atacando a viva fuerza si viene sin ese distintivo y con el objeto de darle el debido auxilio estará siempre expedito el vapor "Arno" para acudir con su protección. La embarcación destinada a observar los movimientos del enemigo ira a cargo de un oficial y dos guardiamarinas nombrados por el Comandante del buque de servicio y se dará la orden al oficial para que avise al Comandante del "Arno" cualquiera noticia de importancia para que este la comunique oportunamente a la comandancia General....Siempre que sea necesario llamar la atención a la embarcación de servicio se pondrá en este Arsenal la señal correspondiente, cuyo distintivo es el siguiente:*
>
> | | |
> |---|---|
> | *Bote de observación para parlamento* | *Gallardete rojo* |
> | *"Urcos"* | *Gallardete azul* |
> | *"Arno"* | *Bandera blanca y azul con el blanco al envergue* |
> | *"Independencia"* | *Gallardetón azul con un círculo blanco al centro.* |
> | *"Capitanía"* | *Gallardetón colorado al envergue, blanco al centro y azul al extremo.* |
> | *"Tocopilla"* | *Bandera con azul al envergue y colorado al extremo..."* [989]. |

Por esta orden podemos determinar que el 19 de abril las lanchas *Urcos Arno, Independencia, Capitanía* y *Tocopilla* estaban operativas.

Llegado el 20 de abril, el famoso bombardeo no se produjo. La corbeta *Unión* se encargó de dotar la lancha que debía zarpar al alba, según las órdenes impartidas por el Comandante General, y a las 06:00 el Oficial de Guardia despachó una lancha a vapor con un oficial, 2 guardiamarinas y 14 tripulantes[990], pero nuestras lanchas esperaron en vano cualquier acción enemiga pues ese día, repetimos, nada sucedió. El Oficial de Guardia de la *Unión* anotó lo siguiente en su diario:

> *"...El buque estuvo listo para combate a la 12 ^{h} m, desde este momento la gente estuvo al pie de los cañones hasta las 8 ^{h} p.m. en que se ordenó tomar sus mantas y dormir al costado de sus cañones. En la noche no ocurrió novedad en el puerto ni a bordo. A las 7 ^{h} p.m. se oyó una detonación de cañón por la isla..."* [991].

El 21 de abril la corbeta *Unión* dotó nuevamente la lancha de observación, esta vez al mando del alférez de fragata Matos junto a 2 guardiamarinas y 12 tripulantes. A las 16:00 se

989.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 147. Oficio al Mayor de Órdenes del 19 de abril de 1880.
990.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 168.
991.- Ibídem.

produjo el primer encuentro entre una de nuestras lanchas y un buque enemigo. Según anotó el Oficial de Guardia el encuentro sucedió de la siguiente manera:

> *"...como se acercase el "Huáscar" hacia la lancha a las 4 p.m., según parte del alférez de fragata Sr. Matos encargado de ella, se vio obligado a hacer algunos disparos sobre él los que no fueron contestados por este..."* [992].

Sin embargo, los chilenos no anotaron nada sobre este acontecimiento, escribiendo el corresponsal de *El Mercurio* que *"...la única provocación que hicieron* [los peruanos] *fue izar grandes banderas, distinguiéndose sobre todo la que tenía el "Rímac"..."* [993].

Por la noche la *Unión* también dotó una lancha a vapor para que cubra la ronda, embarcándose 8 marineros armados, 2 fogoneros, 1 practicante de máquina y 1 maquinista[994], anotando en el Oficial de Guardia en el Diario de Bitácora que nada había sucedido. El maquinista embarcado fue el italiano Storace, quien escribió en su diario: *"...Los chilenos no dan señales de vida. Yo estuve de guardia en la lancha a vapor de ronda patrullando..."* [995].

Ese día, víspera del primer bombardeo chileno al Callao, el Comandante General dispuso oficialmente que se organicen las lanchas a vapor y la torpedera *República* en una nueva fuerza naval denominada ***Flotilla de Fuerzas Sutiles***; el documento se dirigió al Mayor de Órdenes y su tenor fue el siguiente:

> *"...Mientras se resuelve una consulta hecha al Supremo Gobierno ordene VS que las lanchas a vapor "Arno", "Urcos", "Independencia", "Tocopilla", "Resguardo", "Capitanía" y "República", constituyan una flotilla de Fuerzas Sutiles al mando del capitán de navío graduado don Ricardo Cavenecia nombrándosele de segundo al teniente 1º don Gaspar Ureta el que continuará pasando revista en la fragata "Apurímac" a cuya dotación pertenece..."* [996].

Suponemos que unas horas más tarde de haberse dado la orden anterior, el Comandante General dictó otra donde se estableció la zona que debían patrullar las lanchas y se aumentó el armamento de las mismas al disponerse el embarque de torpedos en las lanchas:

> *"...Disponga VS que el jefe de las Fuerzas Sutiles establezca el servicio de la bahía, recomiendo la línea comprendida entre los buques de guerra extranjeros y el Muelle Dársena. Hará VS entrega al citado jefe el número de botalones y torpedos que sea necesarios para que se ordene armar las lanchas con ellos. A cada una de las lanchas nombrará VS un oficial de los que están embarcados en los transportes siendo urgente que las lanchas estén siempre expeditas para cualquiera comisión a que se les destine, prevendrá VS que en el día se eleve un pedido que comprenda los artículos necesarios*

992.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 169.
993.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 505.
994.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 169.
995.- Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, p. 103. El comandante Elías equivoca su comentario al afirmar que el incidente con el *Huáscar* se produjo a las 04:00 pues en el Diario de Bitácora de la *Unión*, el teniente Sánchez Carrión consignó que fue a las 16:00 cuando la lancha disparó sobre el *Huáscar* y que en la noche no hubo novedad.
996.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 149. Oficio al Mayor de Órdenes del 21 de abril de 1880.

para el servicio de todas ellas. Si durante la ronda el enemigo se encontrase al alcance de nuestros fuegos, el oficial encargado de la embarcación cumplirá con su deber..." [997].

En base a esta orden se podría pensar que las lanchas debieron estar dotadas de torpedos de botalón. Pero la orden no se cumplió, lo más probable es que aplicar estos torpedos desde nuestras lanchas a vapor era una tarea casi imposible pues su configuración no era aparente para esos menesteres. Tres días más tarde, el 24 de abril, el comandante Marquina, Director de la Escuela Naval y Preparatoria en el pontón *Marañón*, se dirigió al Secretario de Marina informando que *"...a disposición de la Comandancia General de Marina se han mandado de ayer a hoy seis torpedos cargados que se tenían depositados a bordo del pontón Marañón..."* [998].

Esta era la defensa de costa del Callao. Es cierto que los cañones de las baterías eran anticuados en comparación con la artillería chilena embarcada, pero no es cierto que nuestros cañones fuesen piezas de museo, el ponerse a su alcance era letal. Fantásticamente muchos han querido ver en los anticuados cañones de avancarga y ánima lisa a modernos cañones emplazados en inexpugnables parapetos amurallados, y han querido encontrar en nuestras lanchas a vapor verdaderas lanchas torpederas y cañoneras que se convirtieron, para más de un historiador, en una flotilla de *lanchas torpedo*. Un ejemplo de ello lo encontramos en Gonzalo Bulnes quien hizo un recuento de los medios de defensa del Callao pues dijo:

"...En 1880 el Callao tenía un prestigio que le daba esa vieja y honrosa tradición guerrera; sus fuertes estaban remozados con nuevos y poderosos cañones, e intercalados entre ellos torreones y bastiones que completaban la red ofensiva y defensiva. Tenía a su servicio un flotilla de lanchas torpedos, la "Independencia", "Lima", "Urcos" y "Arno", para amagar la flota bloqueadora cuando estuviese colocada fuera del alcance de tierra, lo que tanto da decir que esas lanchas torpedos estaban destinadas a atacar al enemigo en la boca del puerto y los cañones de los fuertes a rechazarlos cuando se acercasen...." [999].

997.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 150. Oficio al Mayor de Órdenes del 21 de abril de 1880.

998.- A. H. de M. (Escuela Naval - 1880). Oficio del Director de la Escuela Naval y Preparatoria al Secretario de Marina del 24 de abril de 1880.

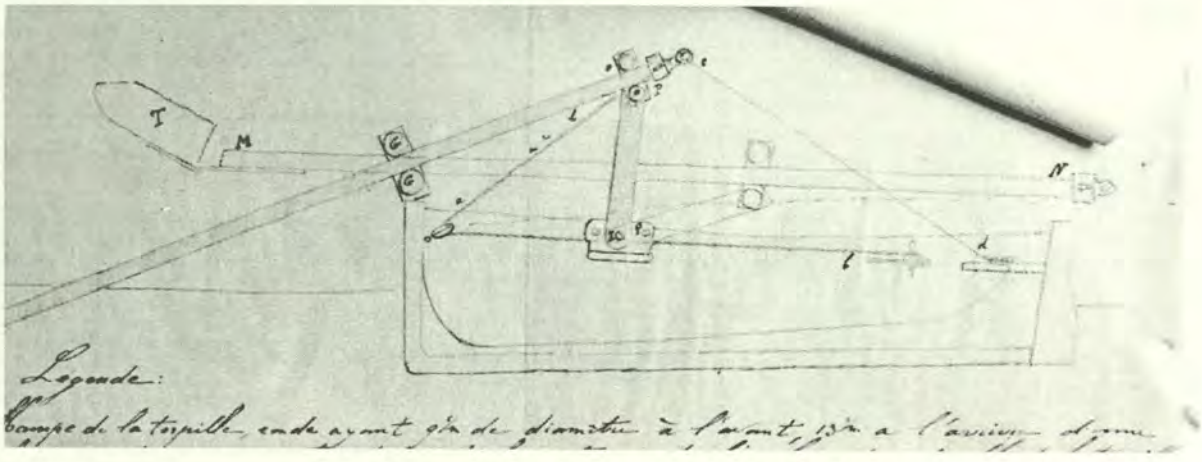
999.- Bulnes, Op. Cit, T. II, p. 268. La lancha *Lima* no era parte de las Fuerzas Sutiles el 22 de abril de 1880. Ekdahl repite el inventario de lanchas de Bulnes y equivocó su cantidad (Ekdahl, Op. Cit., T. II, p. 439).

c) La propuesta de Paul Carriquiry para construir torpederas.

El ciudadano francés Paul Carriquiry envió el 17 de abril una carta a Nicolás de Piérola ofreciendo gratuitamente sus servicios y presentando un plan de ataque sobre los buques bloqueadores utilizando la torpedera Herreshoff. La propuesta no pasaría de ser una más de las que debió recibir Piérola en aquellos días sino fuese por su contenido, cuyo fundamento nos parece interesante por cuanto da una clara opinión sobre la torpedera *República* y el uso de los torpedos de botalón.

En su misiva Carriquiry comenzó observando que la torpedera *República* era una lancha *"...mediocre con muy poca rapidez..."* [1000], pero tenía una cualidad esencial para los ataques nocturnos: *"...gran facilidad de evolución, máquina silenciosa, baja superficie que le permite una difícil percepción..."* [1001]. Carriquiry opinó que la lancha probablemente serviría con eficacia contra los buques bloqueadores, pero creía que sería mejor si combinaba su ataque con la participación de tres o cuatro lanchas a vapor ordinarias, cumpliendo las funciones de brulotes y distrayendo la atención del enemigo. Carriquiry proponía atacar en una noche muy oscura al buque chileno más importante. Las lanchas a vapor estarían dotadas por una tripulación mínima (1 oficial, 1 mecánico y dos ayudantes), se dirigirían al blanco remolcando unas lanchas más pequeñas, parecidas a las que en esos días hacían el cabotaje en la rada del Callao, debidamente camufladas. El ataque debía ejecutarse de manera tal que unas lanchas caigan por la proa del buque enemigo y los otros por su popa, pero ninguno debía atacar por la banda; luego, estando a unos 500 metros del blanco, las tripulaciones debían abandonar las lanchas y regresar rápidamente en las lanchas pequeñas que remolcaban. El proponente esperaba que estas maniobras distraigan la atención de sus lanchas portatorpedos y entonces entraría en acción la lancha torpedera *República*, atacando al buque enemigo por su banda más desprotegida.

El autor de la propuesta anexó a su carta un curioso diseño para adaptar un botalón a una lancha, cuya carga explosiva se componía por *"...30 kilos de pólvora de caza..."* y que debía estar a 2.5 bajo la superficie del agua. La siguiente fotografía muestra la torpedera de botalón que diseñó Carriquiry:



Torpedera diseñada por Paul Carriquiry.
(B. N. P. (Archivo Piérola). Carta de Paul Carriquiry al Jefe Supremo de la República del 17 de abril de 1880).

1000.- B. N. P. (Archivo Piérola). Carta de Paul Carriquirry al Jefe Supremo de la República del 17 de abril de 1880.
1001.- Ibídem.

Alguien debió tener una mala opinión sobre los torpedistas franceses. Aproximadamente tres meses después se presentó a Piérola una propuesta para usar los pontones del Estado como defensas y se incluyó el siguiente comentario:

> *"...Cuando la escuadra española estuvo en el puerto del Callao, se admitieron los ofrecimientos de extranjeros para poner torpedos a los buques españoles. Como en esa época principiaban a conocerse los torpedos, pues se habían hecho uso de ellos en la guerra civil de los Estados Unidos, se creyó a los hijos de ese país capaces de todo acto de valor aun en un país que no era suyo. Todo el mundo confiaba que harían mucho, a lo menos así era de creerse según ellos lo aseguraban de día, pero en la noche siempre había alguna grave dificultad que no podía vencerse hasta el siguiente día o bien porque la noche no ofrecía las condiciones que se requerían para un buen éxito. Al postre quedamos sin el dinero que nos llevaron y con obras inútiles. Por entonces entre los oficiales nuestros que se presentaron con el objeto de ponerlos pudo hacerse aceptar el que fue Teniente 2° en esa época señor Ricardo Vera, el que a pesar de los obstáculos que le pusieron los contratistas y en las peores condiciones posibles se acercó a los buques españoles a distancia de 50 metros poco más o menos, no habiendo conseguido su objeto por el mal elemento de que pudo disponer. Ha hecho énfasis estas reflexiones* ***un francés que perteneció a la Marina de Guerra de su patria en un tiempo en donde no se conocían los torpedos, el que hace alarde de tener un gran cariño al Perú por el que está dispuesto a sacrificarlo todo.*** *Los conocimientos científicos que asegura tener, si los tiene nada tienen que hacer con los torpedos, porque estos no demandan sino audacia y práctica en su manejo, salvo que dicha práctica la haya adquirido en la montaña de Chanchamayo o en las goletas que mandó antes como capitán. Si alude sus conocimientos científicos a los profesionales, los marinos del Perú no tienen porque ceder a los de las demás marinas...."* [1002].

1002.- B.N.P. (Archivo Piérola-Caja 49). Propuesta *Salvamento de Pontones*. Anónimo. Sin fecha. Las letras en negrita son nuestras.

PLANO
del
BOMBARDEO DEL CALLAO

POR

LA ESCUADRA CHILENA

El 22 de Abril de 1880.

Levantado en el acto desde el Torreón "Manco Capac"

Referencias

H..... = Curso del "Huascar"

B..... = " " "Blanco"

A..... = " " "Arigamos"

P..... = " " "Pilcomayo"

L..... = " " "Loa"

Nota = Las lineas continuas de colores indican las distancias respectivas de los buques á las baterias.

Escala para tierra 0m.001 = 9m.

Id ... la mar 0m.001 = 30m.

Cantón

B

L.

H

A

P

Batería "2 de Mayo"

T. de la Merced

Dársena

T. C. Trasandino

Ayacucho

Batería del "Rimac"

T. de Guia

Fuerte Cerro del C. Linea y Reveillos

Batería de la Punta

T. C. Inglés

Fuerte Recoletos

Jefe de Estado Mayor

4.- *Los bombardeos y combates del Callao: Las Fuerzas Sutiles entre el 22 de abril y el 7 de junio de 1880.*

a) Bombardeo del Callao del 22 de abril y combate de lanchas del 23 de abril de 1880.

El 22 de abril de 1880 se produjo el primer bombardeo chileno sobre el Callao. A las 13:00 los buques enemigos *Huáscar*, *Angamos*, *Pilcomayo*, *Blanco Encalada* y *Loa* izaron sus anclas y a las 13:30 se dirigieron a colocarse en sus posiciones para iniciar el bombardeo. Los chilenos, conocedores de la capacidad de sus cañones, se pusieron entre los 5,000 y 6,000 metros de distancia del Dársena [1003]. Según el contralmirante Galvarino Riveros, el propósito del bombardeo fue *"...efectuar un reconocimiento de la posición de sus fortalezas, del alcance de sus cañones y del servicio de sus artilleros..."* [1004].

El bombardeo comenzó a la 14:10 aproximadamente y terminó a las 17:00. El contralmirante Riveros ordenó que el *Huáscar* , la *Pilcomayo* y el *Angamos* se coloquen a 5,000 metros de tierra y *"...rompieran con sus cañones de doble recamara, los fuegos contra la plaza..."* [1005], notando el jefe chileno que nuestros tiros no superaban los 4,500 metros ya que todos quedaban cortos. Esto queda verificado por todos los partes de los jefes de las baterías y fuertes peruanos, que señalan que los tiros de sus cañones no alcanzaban a los buques enemigos[1006]. Cabe mencionar que entre el 19 de abril y el día del bombardeo se concluyeron los trabajos en la batería *Rodman,* cuyo jefe aseguró también que los tiros de los cañones de su batería quedaron cortos.

El plano adjunto, elaborado por el cuerpo de Ingenieros del Estado, muestra las evoluciones de los buques chilenos y la ubicación de nuestra artillería de defensa de costa en el Callao.

Durante el bombardeo el Jefe Supremo de la Nación, Nicolás de Piérola, estuvo presente en las baterías del Norte. Los daños a la población fueron escasos considerando que el enemigo podía atacar sin ser ofendido por nuestras baterías. Hay que subrayar que se habían tomado todas las precauciones para evitar incendios, el 24 de marzo el Secretario de Marina pidió al Comandante General que retire de la ciudad los barriles de petróleo y materias inflamables[1007], ante lo cual se elevó un oficio al Alcalde para que dicte las disposiciones correspondientes, lo que se cumplió rápidamente pues el 30 se mandó retirar *"...a las afueras de la ciudad todas las materias inflamables del centro de la localidad..."* [1008] so pena

---

1003.- Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 504-505.
1004.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 498.
1005.- Ibídem.
1006.- Los partes del Prefecto del Callao (Comandante General de Armas del Callao), de la batería *Rodman* , del fuerte *Santa Rosa*, del Comandante General de las Baterías del Centro, de la Batería *21 de Diciembre*, del fuerte *Ayacucho*, del comandante de la corbeta *Unión* y de las comisarías de La Punta, Primer Distrito y Segundo Distrito del Callao, pueden leerse en Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 499-504.
1007.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio de Comandante General de Marina al Secretario de Marina del 31 de marzo.
1008.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Alcalde del Callao al Comandante General de Marina del 31 de marzo.

de 80 soles de multa. También se suprimió el servicio de alumbrado a gas, lo que obligó a los habitantes del Callao a usar alumbrado de aceite [1009].

Lamentablemente durante el bombardeo hubo una baja en la lancha *Arno*, el Comandante de ese buque anotó lo siguiente en su parte:

> *"...Vapor "Arno"*
>
> *Al Ancla, Callao Abril 22 de 1880*
>
> *Sr. Capitán de Navío*
> *Mayor de Ordenes del Departamento:*
>
> *Me es honroso poner en conocimiento de VS que el día de la fecha a las 2 h 5 m 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 éste de mi mando; lo hizo, cuyo individuo murió pocos minutos después..."* [1010].

Los principales analistas chilenos coinciden en que este bombardeo fue ineficaz[1011]; sólo Fuenzalida escribió que como resultado del ataque se hundió a la lancha *Lima* muriendo un tripulante, consiguiéndose averiar algunos buques y causando además ciertos destrozos en la ciudad[1012]. Por el lado peruano Mariano Felipe Paz Soldán minimizó el resultado de la incursión enemiga señalando que el bombardeo no causó estragos, llegó incluso a decir que el valor de todos los daños no alcanzaban al costo de un proyectil[1013]. Rosendo Melo tampoco señaló mayores daños, pero dijo que durante el bombardeo se hundió la lancha *Lima* y que en ella murió el segundo jefe de la dotación de vigías, versión que fue copiada por el comandante Manuel I. Vegas[1014] y probablemente fue la fuente que usó el historiador naval chileno Fuenzalida para decir que ese día se hundió la *Lima*. El análisis de Melo está equivocado pues obedece a una confusión de hechos, la lancha *Lima* fue hundida meses después y el 22 de abril no murió el segundo jefe de la dotación de vigías; Fuenzalida y Vegas, por sustentarse en Melo, cometieron el mismo error

Se puede considerar que el bombardeo del 22 de abril sirvió a los chilenos sólo para medir el alcance de nuestras baterías, lo que estaba de acuerdo al propósito del contralmirante Riveros; no se cosechó ningún triunfo militar ni se causó pérdida económica digna de cuantificar en el Callao.

El día del bombardeo, una de las lanchas a vapor de las *Fuerzas Sutiles* salió a rondar la bahía pero no participó en el combate. La corbeta *Unión* dotó esta lancha con un oficial y 8

1009.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 8 de mayo de 1880.
1010.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de Marina al Secretario de Marina del 8 de mayo de 1880.
1011.- Bulnes, Op. Cit., T. 2, p. 269. Ekdahl, Op. Cit., T. 2, p. 441.
1012.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 903.
1013.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. 2, p. 212.
1014.- Vegas, Op. Cit., p. 264.

hombres armados, pero el Oficial de Guardia no consignó el nombre de la lancha ni novedad alguna en el Diario de Bitácora.

En la madrugada del 23 de abril se produjo el primer encuentro serio entre las lanchas peruanas y chilenas. Pocas son las referencias publicadas de este encuentro del lado peruano, la primera es el telegrama oficial que envió a Lima a las 08:00 de ese día el teniente coronel Benito Neto[1015], redactor oficial de los sucesos, y que apareció transcrito en el periódico *La Patria* del 23 de abril. Allí se puede leer una versión preliminar de este combate naval, pero fue confeccionado con datos imprecisos, que en ese momento no se podían confirmar aún por la proximidad de los acontecimientos y la ausencia de los partes oficiales de todos los agentes involucrados en el combate. El telegrama del coronel Neto decía lo siguiente:

> *"...A las 4 de la mañana la "Pilcomayo" hizo un tiro de bomba sobre la lancha "Urcos" que andaba de ronda. En esos mismos momentos dos lanchas torpedos del enemigo intentaron aproximarse al "Atahualpa" que se encuentra fondeado en el costado Norte de la Dársena, siendo rechazados por el fuego de la corbeta "Unión" y de las ametralladoras.*
>
> *A las inmediaciones en su huida se encontraron con la lancha "Urcos" y trabaron un nutrido fuego de fusilería, habiendo una de las lanchas torpedos enemigas arrojado una bomba de mano sobre la cubierta de aquel.*
>
> *Nuestra lancha tuvo los siguientes heridos: teniente graduado de ejército del "Batallón Marina" señor José María Delgado, levemente herido en la cabeza, alférez de fragata don Domingo Valle Riestra* [1016], *levemente herido en la cabeza, soldados del expresado batallón: Santiago Berríos, herido grave, Juan de Dios Morales, Silvino Flores marinero del Arsenal y Andrés Ferraras..."* [1017].

Aunque el coronel Neto aseguró que la *Unión* disparó sobre la torpedera enemiga, en el Diario de Bitácora de ese buque el Oficial de Guardia no anotó nada referido a haberse hecho fuego sobre ella; de haberse producido, era obligación del Oficial de Guardia mencionarlo, como en todos los casos de combates o escaramuzas en donde participó la corbeta *Unión*. La anotación en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* con respecto al combate de la madrugada del 23 de abril fue la siguiente:

> *"...Durante el día se hizo el servicio de vigilancia en la bahía, en una lancha a vapor a cargo de un oficial y con 8 hombres armados y en la noche se hizo la ronda en la "Urcos" a cargo de otro oficial y con 8 hombres de la dotación de este buque. Poco*

1015.- El 20 de abril se publicó en el periódico *La Patria* una Resolución Suprema de la Secretaría de Guerra donde se daba cuenta que Piérola había nombrado el día anterior al teniente coronel Benito Neto como "Redactor de la Crónica del Combate", *"...a cuyo cargo correrá exclusivamente la oficina telegráfica del Callao..."*.

1016.- Domingo Valle Riestra (¿? - Lima 1896). Se embarcó muy joven en el *Huáscar* y cayó prisionero en el Combate de Angamos. Cuando regresó de su prisión en Chile siguió prestando servicios en la Armada. Asistió a la Batalla de Miraflores en la batería *Calera de la Merced*. Entre 1882 y 1885 sirvió en la Artillería del Ejército como capitán. En 1895 luchó a favor de Piérola pero fue hecho prisionero por las fuerzas del gobierno, más tarde, cuando triunfó la revolución, se le ascendió a sargento mayor. El comandante Valdizán en sus *Tradiciones Navales*, anotó que se le recordaba como un caballero por su intachable conducta y sus dotes personales.

1017.- Periódico *La Patria* del 23 de abril de 1880. *Telegrama oficial para la Prefectura de Lima recibido a las $8^h\ 7^m$ a.m.*

después de las 4 ^{h} (a.m.) tuvo un encuentro, esta lancha, con los enemigos, resultando herido el oficial que mandaba alférez de fragata don Domingo Valle Riestra... " [1018].



Alférez de fragata Domingo Valle Riestra.
(Archivo Histórico de Marina).

Sobre este hecho, el capitán de Puerto del Callao informó al Comandante General que:

"...Los otros ayudantes han estado en distintas comisiones por Mayoría de Órdenes, en la noche siguió de guardia el teniente primero Jimeno, y a las 12.00 pm. de ronda el teniente primero Arístides Haza, el que regresó a las 05 de la mañana y dio parte a VS del encuentro que desde las 4.30 a.m. tuvo la "Urcos" con una embarcación enemiga..." [1019].

El parte de este encuentro lo formuló el alférez de fragata Domingo Valle Riestra y lo elevó al Comandante de su buque, el capitán de navío Manuel Villavisencio. Aquí no encontramos mención alguna a que la *Unión* disparó contra la lancha enemiga ni que el teniente Delgado fue herido en el combate:

"...El oficial que suscribe tiene el honor de dar parte a US de las ocurrencias habidas durante la ronda de nona que he desempeñado en la lancha "Urcos".

Habiéndome hecho cargo de la lancha en el Muelle Dársena a las 3^{h} a.m., me dirigí a la boca del río, navegando en esa dirección más o menos media hora. Regresando al Sur hasta la altura de las boyas de la Compañía Inglesa frente a la boca del Dársena se viró al Sur y en esta operación se avistaron dos lanchas que llevaban proa afuera; se les pasó la voz y reconocidas que eran enemigas y que tomaban nuestra dirección, se les hizo fuego de fusilería que fue contestado inmediatamente; y más próximos, una de ellas, arrojó una bomba de mano que atravesó el cubichete de la máquina y en su explosión hirió al que suscribe y a cuatro soldados de la guarnición de la lancha. En estas circunstancias rompieron nuestros buques el fuego de fusilería y ametralladoras, el enemigo viró entonces para afuera y nuestra embarcación se dirigió al Dársena.

1018.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 170.
1019.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, pp. 230-231. Oficio al Comandante General del 22 de abril de 1880. Véase el Anexo N° 6

Me dirigí por tierra al vapor "Oroya" para ser medicinado quedando la embarcación a cargo del guardiamarina que me acompañaba e hice saltar a lo soldados heridos con el mismo fin..." [1020].

Cuando el comandante Villavisencio elevó este parte al Mayor de Órdenes no anotó en su oficio que de la *Unión* se hizo fuego sobre la lancha enemiga, lo cual es un indicador de que no se disparó desde la corbeta. Pero el comandante Villavisencio se preocupó en anotar lo siguiente: *"...Debo hacer presente a US que tengo conocimiento, por los tripulantes de la lancha, que un torpedo del enemigo hizo explosión en el momento del encuentro..."* [1021].

El teniente Federico Canta, del batallón *Guarnición de Marina*, era el oficial más antiguo en la Guardia del Muelle Dársena al servicio de las ametralladoras y, al percatarse del combate, ordenó abrir fuego al teniente José Silva que estaba al mando de la primera ametralladora; acto seguido también abrió fuego el teniente Arias, del batallón *Lima N° 61* que estaba de guardia al mando de un piquete de tropa en el Dársena[1022].

Por otro lado, el teniente José María Delgado del Batallón *Guarnición de Marina*, que efectivamente estuvo embarcado en la *Urcos*, elevó un parte a sus superiores y es, en general, similar al del alférez Valle Riestra, pero agregó que desde la *Unión* se abrió fuego sobre el enemigo:

"...durante este pequeño encuentro [de] *como quince minutos, mis fuegos fueron protegidos por los del "Atahualpa", "Unión", Pontones del Estado y por una ametralladora situada en el Muelle Dársena junto a la farola del Norte, lo que obligó la fuga de la lancha enemiga, y debido a su mucho andar no se le pudo dar caza..."* [1023].

El capitán de navío José Raygada, Comandante del monitor *Atahualpa*, informó también sobre el combate, donde dejó sentado que ordenó romper los fuegos con la ametralladora y fusiles de su buque contra las dos lanchas enemigas. El comandante Raygada anotó también que desde el *Pachitea* y desde el Muelle Dársena se abrió fuego de la misma manera y que:

"...el fuego se sostuvo por espacio de 40 ms, notándose que las referidas lanchas intentaban durante tiempo aproximarse al costado de este buque, a las 5 hs. a.m. se retiraron a toda fuerza de máquina, haciendo siempre fuego de retirada..." [1024].

El Comandante General elevó al Secretario de Marina los partes sobre este encuentro del Comandante del monitor *Atahualpa*, del Comandante de la corbeta *Unión* y del teniente Canta del batallón *Guarnición de Marina*, agregando en su oficio lo siguiente:

1020.- A. H. de M. (Escuadra Nacional - 1880). Parte del alférez de fragata Domingo Valle Riestra al Comandante de la corbeta *Unión* del 23 de abril de 1880.

1021.- A. H. de M. (Escuadra Nacional - 1880). Oficio del Comandante de la corbeta *Unión* al Mayor de Órdenes del 23 de abril de 1880.

1022.- A. H. de M. (Escuadra Nacional - 1880). Parte del capitán Federico Canta al Comandante del batallón *Guarnición de Marina* del 23 de abril de 1880.

1023.- A. H. de M. (Escuadra Nacional - 1880). Parte del teniente José María Delgado del 23 de abril de 1880.

1024.- A. H. de M. (Escuadra Nacional - 1880). Parte del Comandante del Monitor Atahualpa al Mayor de Órdenes del 23 de abril de 1880.

"...una bomba de mano del enemigo hirió al alférez de fragata don Domingo Valle Riestra que iba a cargo de ella, al marinero Andrés Ferreros y a los soldados del batallón "Guarnición de Marina" Santiago Berrios, Juan Morales y Silverio Flores, siendo la herida del 1° bastante grave..." [1025].

Como se observa, en ninguno de los partes oficiales se señaló que el teniente Delgado resultó herido durante el combate, y sólo en el parte de este teniente figura que la corbeta *Unión* disparó contra el enemigo.

Por el lado chileno, también conocemos el parte que elevó a sus superiores el teniente Manuel Señoret, Comandante de la torpedera *Janequeo*, allí mencionó que recibió la orden de *"...destruir la pirámide, que en esta rada marca el punto de concentración de los fuegos de los fuertes..."* [1026], para lo cual salió en convoy con la torpedera *Guacolda* y hacia las 04:20 llegaron al Dársena, pero antes de lograr su cometido fueron descubiertos por la *Urcos*. Señoret escribió en su parte que ni bien divisaron nuestra lancha se lanzó sobre ella logrando aplicarle un torpedo en una de sus bandas, pero debido a la profunda oscuridad de la noche no logró hacer el daño que pensaba, presumiendo haber hecho algún tipo de avería a su contrincante. Posteriormente, según el teniente Señoret, nuestra lancha se retiró a gran velocidad por lo que tuvo que forzar la máquina de su torpedera hasta consumir todo el vapor en persecución de la *Urcos*. Además, el comandante de la *Janequeo* informó que durante el encuentro se dispararon muchos tiros de fusil y que la *Urcos* disparó su cañón y ametralladora. La torpedera enemiga sufrió un impacto de metralla en popa que atravesó el blindaje e hirió al timonel Manuel González, mientras que la chimenea fue atravesada por tiros de fusil[1027]. Señoret no mencionó en su parte que la corbeta *Unión* le disparó una sola bala, o que intentó aproximarse al *Atahualpa* para hundirlo con sus torpedos.

El supuesto ataque al *Atahualpa* fue un error del coronel Neto en la apreciación del combate; probablemente interpretó que hubo un intento de ataque sobre el monitor al ver las maniobras del enemigo que, como señaló el comandante Raygada, se aproximaron mucho sobre nuestro blindado. La orden que tenía Señoret era clara, debía destruir la marca que servía a nuestros artilleros para reglar sus fuegos, no se le encomendó otra cosa más.

Algunas semanas más tarde, en la publicación chilena *Boletín de la Guerra* del 15 de mayo de 1880, apareció un curioso parte del bombardeo del Callao, decimos curioso por que mezcló dos hechos diferentes en uno sólo. Allí se dio una descripción del combate de la *Urcos* con la torpedera enemiga *Janequeo* como un evento que sucedió en la madrugada del 22 de abril, esto es, como si fuese un acontecimiento inmediatamente anterior al bombardeo, cuando sabemos que en realidad fue posterior. Como se observará a continuación, no se trata de una coincidencia intelectual que el parte telegráfico del coronel Neto sea muy parecido al que se publicó en el *Boletín de la Guerra*; el parte chileno es una simple copia del telegrama, al cual evidentemente se le insertó el ingrediente necesario para que la lancha *Janequeo* resultase ganadora en el encuentro contra la nuestra. El siguiente es el parte plagiado, a todas luces fraudulento por los agregados y mal ubicado en el tiempo por

1025.- A. H. de M. (Batallón *Guarnición de Marina* - 1880). Oficio del Comandante General de Marina al Secretario de Marina del 23 de abril de 1880.
1026.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 498.
1027.- Ibídem.

corresponder a una fecha equivocada; para facilitar la comparación, resaltamos en letra negrita las partes exactamente iguales al parte telegráfico del coronel Neto:

> *"... Al amanecer del día 22 de abril se encontraban bloqueando el Callao los buques chilenos "Blanco Encalada", "Huáscar", "Pilcomayo", "Angamos" y los transportes "Loa" y "Matías Cousiño".*
>
> *A las 4 a.m. la "Pilcomayo" hizo un tiro sobre la lancha peruana "Urcos", que andaba de ronda. En esos mismos momentos dos lanchas torpedos chilenas se aproximaron al "Atahualpa", que se encontraba fondeado en el costado Norte de la dársena, i siendo descubiertas se les hizo fuego de la corbeta "Unión".*
>
> *A las inmediaciones se encontraron con la: lancha "Urcos" i trabaron un nutrido fuego de fusilería, habiendo de una de las lanchas torpedos arrojado una bomba de mano sobre la cubierta de aquella. La lancha enemiga tuvo a consecuencia de esto los siguientes heridos: teniente graduado de ejército del "Batallón de Marina" señor José María Delgado, levemente herido en la cabeza, alférez de fragata señor Domingo Valle Riestra, levemente en la cabeza; soldados del expresado batallón, Santiago Berrios, herida grave; Juan de Dios Morales, Silvino Flores, marinero del Arsenal i Andrés Ferreras...."*[1028].

Veamos ahora la versión de nuestros historiadores. Mariano Felipe Paz Soldán escribió que la *Janequeo* y la *Guacolda* intentaron aproximarse al monitor *Atahualpa*, pero la corbeta *Unión* los descubrió y puso en fuga con sus disparos. Al alejarse las torpederas enemigas se encontraron con la *Urcos* que venía de regreso de su ronda y la atacaron con un torpedo y una bomba de mano, la misma que hirió levemente al teniente del *Batallón de Marina* José María Delgado, al alférez Domingo Valle Riestra y cuatro tripulantes, no sin antes haber disparado la *Urcos* su pequeño cañón atravesando el coronamiento de popa hiriendo a varios tripulantes. Tras ello las lanchas enemigas se pusieron en fuga[1029].

Rosendo Melo escribió casi lo mismo que Paz Soldán: la *Janequeo* y la *Guacolda* trataron de *volar* el monitor *Atahualpa* y al ser descubiertas fueron ahuyentadas por la corbeta *Unión*. Al retirarse se encontraron con la *Urcos* y la atacaron con torpedos pero fallaron en el intento, entonces se usaron bombas de mano y una de ellas hirió al teniente de infantería José M. Delgado, al alférez de fragata Domingo Valle Riestra y a cuatro tripulantes de la *Urcos*. Melo anotó que nuestra lancha disparó su cañón contra la *Janequeo* atravesándole la coronación de popa mientras que dirigía el fuego de la ametralladora contra la *Guacolda*, luego de ello las embarcaciones enemigas *"...emprendieron de nuevo la fuga..."* [1030] no pudiendo ser alcanzadas por la pesada *Urcos*. El comandante Manuel I. Vegas escribió que la intención del enemigo fue destruir una boya que los defensores habían colocado a cierta distancia del muelle para facilitar a los artilleros el tiro de sus proyectiles; pero como los chilenos no pudieron alcanzar la boya decidieron atacar al monitor *Atahualpa*, que estaba fondeado frente al faro N. E. de la Dársena, sin embargo fueron descubiertos por la corbeta

1028.- *Boletín de la guerra*, p. 629-630.

1029.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. 2, p. 213. Nótese que Paz Soldán usó el mismo nombre que el coronel Neto para distinguir al cuerpo al que pertenecía el teniente Delgado, *Batallón de Marina*, en realidad la unidad fue el *Batallón Guarnición de Marina*, tal como lo nombró el Comandante General. Esto demuestra que la fuente de Paz Soldán fue uno de los periódicos que transcribió el parte del coronel Neto.

1030.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 399.

Unión quien les hizo fuego y entonces optaron por retirarse encontrándose con la *Urcos* que les hizo frente, además dijo *"...notable fue la destreza del teniente Otoya, comandante de la "Urcos" pues hizo creer a los chilenos que tenía torpedos y a la vez no cesó de disparar con su cañoncito y con fusiles..."* [1031].

Mariano Felipe Paz Soldán y Rosendo Melo se equivocaron al decir que las torpederas enemigas fueron sorprendidas por la corbeta *Unión* y que el objetivo del enemigo era atacar al monitor *Atahualpa*. Probablemente tomaron por cierta la versión del coronel Neto y la que se publicó en el *Boletín de la Guerra*, arrastrando así los errores de una descripción preliminar del combate. El comandante Vegas trató bien el propósito del ataque enemigo destruir la marca que usaban nuestros artilleros para reglar sus tiros, pero añadió la equivocada versión del frustrado ataque sobre el monitor *Atahualpa* y confundió el nombre del comandante de la lancha pues el teniente Otoya no estuvo embarcado allí esa noche.

Los historiadores chilenos Gonzalo Bulnes, Wilhelm Ekdahl y Francisco A. Encina no consideraron este encuentro en sus obras. Sólo Fuenzalida describió el combate siguiendo estrictamente el parte del teniente Señoret y no señaló en ningún momento la intención de la *Janequeo* de atacar al *Atahualpa* ni de haber sido ofendida por la corbeta *Unión* [1032].

Por los partes oficiales podemos concluir que el tiro del cañón Blackely de avancarga de 12 libras de la *Urcos* estaba cargado con metralla, el mismo que logró atravesar el casco de la *Janequeo* y causar daños leves y un herido de poca consideración. Los chilenos probablemente aplicaron un torpedo de botalón Mc Evoy accionado eléctricamente, pero lo activaron antes de que éste choque con el casco de la *Urcos* y los daños en esta lancha tampoco fueron graves; pese a que el teniente Señoret no dice que usó bombas de mano, el parte de nuestro Comandante General así lo afirma, aunque puede tratarse de una confusión de los tripulantes de la *Urcos* que no supieron distinguir la naturaleza del arma utilizada por sus enemigos. Lo cierto es que resultó herido el alférez Domingo Valle Riestra, quien se había presentado por primera vez a su buque, la corbeta *Unión*, dos días antes [1033], por suerte logró restablecerse y lo encontramos nuevamente en actividad el 14 de junio, cuando se le trasladó de la *Unión* al *Chalaco* [1034]. Según el telegrama de Neto y por ende las versiones del *Boletín de la Guerra*, Paz Soldán, y otros, también quedó herido el teniente del *Batallón de Marina* José María Delgado, pero esto no es cierto toda vez que él mismo no lo señaló en su parte ni se le nombró como herido en los partes oficiales. Por otro lado, no consta en el Libro Copiador de Pedidos de la Factoría Naval de Bellavista un documento que mencione algún listado de artículos necesarios para reparar la lancha *Urcos*, así como tampoco en los Libros Copiadores de la Comandancia General, silencio que nos hace sospechar que la lancha no sufrió mayores daños como consecuencia del ataque de las torpederas enemigas. Por el contrario, se puede comprobar en la documentación del archivo Histórico Naval que la *Urcos* navegó varias veces en el mes de mayo cumpliendo sus rondas, lo que es una muestra inequívoca que la lancha no sufrió averías.

1031.- Vegas, Op. Cit., pp. 264-265.
1032.- Fuenzalida, Op. Cit., pp. 902-903.
1033.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 168.
1034.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 193. Oficio del 14 de junio de 1880.

b) Nuevas lanchas para las Fuerzas Sutiles y mejoras en su organización.

Tras el bombardeo del 22 de abril, Nicolás de Piérola ordenó que se integre a las *Fuerzas Sutiles* la lancha *Lima* de la Empresa del Muelle Dársena. Esta disposición había sido sugerida el 22 de octubre de 1879 por el general Prado y el 4 de noviembre de ese año se ordenó comprarla, no habiéndose efectuado la operación por motivos que nos son desconocidos. Para cumplir las órdenes de Piérola, el 23 de abril de 1880 el Comandante General de la Marina pasó el siguiente oficio al comandante Díaz:

> *"...Por disposición de S. E. el Jefe Supremo, sírvase VS disponer que se tome la lancha "Lima" de propiedad del muelle Dársena y se ponga a disposición del Comandante de la Corbeta "Unión" para que la dote con un 2º o 3º y un 4º maquinista, cuatro fogoneros, 3 carboneros, 2 timoneles y 8 marineros ordenando a la vez se forme el inventario respectivo por el Segundo Comandante de Arsenales quedando dicha embarcación como propiedad del Estado..."* [1035].

También el 23 de abril el Secretario de Marina ordenó al Comandante General que el servicio de ronda que se hacía en la bahía era para *"...vigilar los movimientos del enemigo y a precaver a nuestros buques de un ataque por sus lanchas torpedos..."* [1036] por lo que debía prevenir a los comandantes de los buques que debían enviarse a las rondas a los oficiales más expertos y de mayor graduación.

Al día siguiente, el Mayor de Órdenes se dirigió al Gerente del Muelle Dársena, informándole que por orden de Piérola se había dispuesto tomar la lancha *Lima* [1037]. Inmediatamente el Comandante de la *Unión* tomó posesión de la lancha, siendo nombrado para hacerse cargo de ella el recordado maquinista Pedro Luis Storace. El 25 de abril Storace anotó en su diario personal lo siguiente:

> *"...Fui mandado a bordo del vaporcito "Lima" con el fin de reconocer la máquina y hornos, debiendo quedarme como Primer Maquinista y con un Practicante de Segundo. Dejamos el puerto para hacer las pruebas de la embarcación, con las cuales nos enteramos que su andar era de 8 millas...."* [1038].

Con 8 nudos de velocidad, la lancha *Lima* tampoco era apta para que funcione como torpedera, ni tan veloz como para alcanzar a las lanchas torpederas que tenían los chilenos; el testimonio de Storace es concluyente no sólo para demostrar la limitada velocidad de la *Lima* sino también para confirmar que estaba operativa cuando pasó a manos de la Armada, por ello es que el 26 de abril Storace anotó en su diario que sólo se dedicó a hacer limpieza:

> *"...*[el 26 de abril] *me constituí a bordo del "Lima" aprovechando de que la corbeta no se movía en el puerto; hice limpiar la máquina y lavar la pintura..."* [1039].

1035.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 154.
1036.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 147. Oficio del 23 de abril de 1880.
1037.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 155. Oficio al Gerente del Muelle Dársena del 24 de abril de 1880.
1038.- Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, p. 105.
1039.- Ibídem. Al día siguiente, 27 de abril, Storace se dedico a lo mismo en la *Lima*.

No fue la lancha *Lima* la única que se pidió a la empresa del Muelle Dársena, el 2 de mayo una nueva orden de Piérola permitió que se incorpore una lancha más a las Fuerzas Sutiles. Al respecto, el Comandante General escribió al comandante Díaz el siguiente oficio:

> *"...habiéndose tomado por disposición suprema la lancha a vapor "Callao" de propiedad del Muelle Dársena, ordene Vuestra Señoría que un jefe de marina proceda en el día a verificar el inventario correspondiente..."* [1040].

Otra de las lanchas que hemos visto fue la *Tocopilla* que estaba operativa el 19 de abril, pero algo le sucedió a su caldera entre esa fecha y el 24 de ese mes, ya que este último día el Comandante General dispuso que:

> *"...el Comandante del vapor "Oroya" proceda en el acto a hacer sacar y poner en tierra la caldera de la lancha "Tocopilla" facilitando para su reparación todos los materiales necesarios que tenga abordo..."* [1041].

Como rezaba la orden, el mismo día se sacó la caldera e inmediatamente se remitió al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista, haciéndole hincapié en la urgencia del trabajo y el interés del gobierno en ello:

> *"...este trabajo es de suma importancia y el Gobierno desea que se haga en el menor tiempo posible, para lo cual U.S. adoptará todas las medidas que crea convenientes, a fin de que el 28 o el 29 del corriente quede expedita para colocarla ..."* [1042].

Tal vez la exigencia de que en sólo cuatro días se acaben las reparaciones en la caldera de la lancha *Tocopilla* resultó siendo una exageración del Comandante General, pero la presencia del enemigo en el puerto debió incentivar a terminar los trabajos rápidamente. Para el 8 de mayo la lancha estaba nuevamente en servicio y el Comandante General de la Marina elevó un oficio al Secretario de Marina con el siguiente tenor:

> *"...necesitando artillar convenientemente la lancha a vapor "Tocopilla", tengo el honor de dirigirme a VS para que se digne ordenar que del Parque General de Artillería se remita a este Arsenal un cañón de a 12 sistema Preston con el objeto arriba mencionado y cuyo montaje de marina ha sido construido en este Arsenal..."* [1043].

De esta manera entramos en el tema del armamento de las lanchas de las Fuerzas Sutiles y podemos afirmar después de leer este documento que la *Tocopilla* logró tener a principios de mayo un cañón Preston (Blackely) de 12 libras.

Lamentablemente no hemos encontrado un documento que indique la fecha en que se colocó el cañón a la lancha *Lima*, pero sabemos fehacientemente que esta embarcación lo

---

1040.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 168. Oficio al Mayor de Ordenes del 2 de mayo de 1880.
1041.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 155. Oficio al Mayor de Ordenes del 24 de abril de 1880.
1042.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 156. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 24 de abril de 1880.
1043.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 8 de enero de 1880.

tuvo pues en los combates en que participó se menciona que realizó disparos con este tipo de armamento.

Al quedar dotadas las lanchas *Tocopilla* y *Lima* con un cañón Preston de a 12 libras (patente Blackely), y considerando a las otras lanchas que ya los tenían, para principios de mayo eran cinco las lanchas de las Fuerzas Sutiles armadas con cañones: *Arno, Urcos, Independencia* y ahora la *Lima* y la *Tocopilla.* La lancha a vapor *Callao*, de menor porte que las demás, no estuvo dotada de cañón.

La otra lancha que estaba fuera de servicio desde principios de enero era la lancha *Resguardo*. Esta lancha seguía en esa condición el 1° de mayo y el Comandante General urgió en esa fecha al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista para que:

> *"...se admitan en la fábrica de su cargo todas las piezas que para su compostura sean remitidas por el Superintendente de Máquinas. No creo demás hacer presente a US que esa embarcación se necesita que esté expedita en el menor tiempo posible..."* [1044].

En cuanto a la lancha *Arno*, sabemos que en abril estaba operativa, incluso su Comandante, el teniente 1° Vicente Espinosa, logró contratar a los fogoneros *Thomas Smith y Edward Graham* el 27 de abril por un tiempo de 6 meses [1045]. El único problema menor que encontramos relacionado al material de esta lancha es un pedido del 2 de mayo por la compostura del cepo del ancla[1046], probablemente el problema del ancla se relacione con una noticia que publicó el periódico *La Patria* el 28 de abril:

> *"...El vaporcito "Arno" que rondaba anoche en la bahía, se varó a inmediaciones de la torre de "La Merced". Momentos después fue puesto a flote en buen estado por las lanchas "Independencia" y "Oroya"..."* [1047].

El teniente Espinosa venía ejerciendo el cargo de Comandante de la *Arno* desde diciembre de 1879 pero a principios de mayo se le encomendó de orden superior un trabajo especial que interrumpió sus funciones en el comando de esa lancha. Incluso el 4 de mayo el Comandante General recomendó al Secretario de Marina que otro oficial se encargue de esa comisión para dejar a Espinosa en su puesto:

> *"...siendo aparente que para las actuales comisiones del servicio el Teniente 1 graduado Vicente Espinoza que está a cargo del vapor "Arno" esta Comandancia General propone en su lugar al de la misma clase don Melchor Ulloa* [1048] *encargado de la presa "Adelaida Rojas" por creer desempeñe con mejor acierto ese puesto..."* [1049].

1044.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 196. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 1 de mayo de 1880.

1045.- A. H. de M. Libro Copiador N° G1-20, p. 234. Oficio al Comandante General de la Marina del 27 de abril de 1880. También en el Libro Copiador B1-b48, p. 164.

1046.- A. H. de M. Libro Copiador B1.b48, p. 198. Oficio del 2 de mayo al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista.

1047.- Periódico *La Patria* del 28 de abril de 1880.

1048.- Melchor Ulloa (Lima 1848 - Trujillo 1913). Ingresó a la Marina en 1862, se embarcó como Guardiamarina en la corbeta *Unión* en 1865, luego en el monitor *Victoria* y la fragata *Apurímac*. Participó en el Combate Naval de Abato del 7 de febrero de 1866. Sirvió en varias oportunidades en la *Apurímac*, *Independencia* y *Manco Cápac*. En la Guerra con Chile sirvió en la *Limeña* hasta 1881.

1049.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de Marina al Secretario de Marina del 4 de mayo de 1880.

Pero de nada sirvió la recomendación del Comandante General, como veremos posteriormente, la comisión del servicio a la que fue asignado el teniente Espinosa fue el minado del puerto del Callao, operación que llevó a cabo la Secretaría de Fomento.

El 7 de mayo el Comandante General fue autorizado por el comandante Villar para nombrar al teniente Ulloa como comandante del *Arno* [1050]. Pero dos días más tarde se debió revocar la orden y quedó sin efecto el nombramiento del teniente Ulloa y en vez de él se nombró al teniente primero Justiniano Cavero[1051] quien debía recibir bajo inventario el cargo de manos del teniente Espinosa[1052].

Entre el 22 de abril y el 10 de mayo no hay mención alguna en nuestros archivos sobre las lanchas *Independencia* y *Urcos*, lo que no hace más que confirmar que estaban operativas.

Otra de las novedades del período fue la reorganización administrativa de las lanchas que conformaban las Fuerzas Sutiles, el 27 de abril el Comandante General dispuso que los comandantes de los buques de la Escuadra se hagan cargo de las lanchas, así es como la *Arno* quedó bajo el cuidado del transporte *Chalaco*, la lancha *Independencia* pasó al transporte *Rímac*, la lancha *Urcos* al transporte *Limeña*, la lancha *Lima* a la corbeta *Unión*, la lancha *Tocopilla* al transporte *Oroya* y la lancha *Resguardo* al transporte *Talismán*. A los comandantes de estos buques se les encomendó mantenerlas operativas, dotarlas con una adecuada tripulación y armarlas según su juicio. La orden también incluyó la forma en que se realizarían las rondas:

> *"... Todas las tardes a las 6 p.m. estarán listas en el muelle todas las lanchas y los oficiales encargados de ellas vendrán a recibir órdenes de esa Mayoría. Con el fin de evitar equívocos en las señales de noche, dispondrá VS que el modo de reconocerse será exhibir una luz de color, por el que primero aviste al otro, el que contestará con una luz de otro color. Los colores de las luces que sirvan de seña y contraseña, las cambiará VS diariamente, expresándolo al designar el santo y seña. Los colores que se usen para las señales serán blanco, verde y rojo. Prohiba VS en lo absoluto el que los buques se pase la voz a las embarcaciones de ronda, ni ellas entre sí, pues deben ser reconocidas sólo por medio de las luces, para lo cual toda embarcación debe enseñar una después de otra las luces indicadas en el santo del día, cada vez que tengan necesidad de acercarse a los buques o pasar a inmediaciones de los lugares donde halla tropa apostada y se hará fuego a toda embarcación que no haga dicha señal.."*[1053].

Nótese que en la disposición del 27 de abril no se nombró a la lancha torpedera *República*. Es probable que su ausencia en el plan de rondas se deba a que esta lancha no podía sostener una navegación continua dadas las limitaciones que tenía su máquina a vapor. Las pocas noticias de esta lancha en el período que analizamos (22 de abril al 10 de mayo) tienden a confirmar nuestra suposición que la torpedera *República* continuaba con problemas en sus

---

1050.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 172-173. Oficio al Mayor de Órdenes del 7 de mayo de 1880.

1051.- Justiniano Cavero. Guardiamarina en 1865, participó en el Combate Naval de Abato del 7 de febrero de 1866 a bordo de la *Unión*. Sirvió en el *Huáscar*, *Meteoro*, *Mayro*, *Chalaco*, *Tumbes*, *Pachitea* y *Unión*; durante la guerra sirvió en el *Independencia* y *Limeña*. El 18 de mayo se hizo cargo de la presa *Sausi-Jack*, el 1 de junio fue nombrado Capitán de Puerto de la caleta La Chira (cerca de Chorrillos), hasta el 8 del mismo en el que pasó a Lurín, el 1° de agosto se le suspendió del empleo por un mes por haber cometido la falta de no haber enviado la correspondencia en el vapor *Casma* siendo capitán de puerto.

1052.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 175. Oficio al Mayor de Órdenes del 9 de mayo de 1880.

1053.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 161-162. Oficio al Mayor de Órdenes del 27 de abril de 1880.

máquinas. El 22 de abril, tal vez en pleno bombardeo, el teniente Santiago Torrico elevó a la Mayoría de Órdenes un pedido *"...por treinta libras de soda cáustica que se necesitan en el día para limpiar interiormente los tubos de la maquinaria..."* [1054], el mismo día se dispuso la entrega de la soda cáustica y faroles de color rojo y verde[1055]. Días después se pidieron raciones para tres operarios de la Factoría Naval de Bellavista que ejecutaban *"...algunas reparaciones en la máquina de la lancha "República"..."* [1056].

Revisando el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* podemos tener una idea de cómo se desempeñó la ronda en esos días. En la guardia del 3 al 4 de mayo el teniente segundo Juan Ontaneda[1057] anotó lo siguiente:

> *"...Ronda: Un oficial y 15 hombres armados la desempeñaron hasta el amanecer en una lancha a vapor. Lancha de observación: Salió a cargo de un oficial con diez hombres al nacer el sol. Alarma: A las 7 hs 30 p.m. se sintieron disparos de cañón hechos por el enemigo hacia la batería Rodman..."* [1058].

Con esta información podemos ver que la lancha *Lima* estuvo de comisión esa noche, pero también salió durante el día una lancha a cumplir funciones de observación. El bombardeo de las 07:30 a la batería *Rodman* no aparece registrado en ningún otro lugar por lo que no podemos dar más datos sobre él.

En la siguiente guardia, del 4 al 5 de mayo, el Oficial de Guardia anotó lo siguiente:

> *"...Lancha de observación y ronda: Durante el día y noche se desempeñó este servicio en una lancha a vapor al mando de un oficial y con 10 hombres armados, sin que ocurriera ninguna novedad..."* [1059].

El 5 de mayo se produjo una nueva incursión enemiga, el transporte *Amazonas* se acercó a las 10:45 al lado Norte del Dársena, con el probable objeto de hacer un reconocimiento, pero cuando estuvo al alcance de nuestras defensas fue atacado con un tiro del cañón Armstrong de a 70 libras de la corbeta *Unión*[1060], con los cañones Rodman de la batería *Pacocha*[1061] y con el cañón Rodman de la batería *Ayacucho* [1062]. Según el parte que elevó el coronel Saavedra al Secretario de Guerra los tiros de nuestras defensas quedaron cortos.

1054.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante de la lancha *República* a la Mayoría de Órdenes del 22 de abril de 1880.

1055.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 152. Oficio al Comisario de Marina del 22 de abril de 1880.

1056.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 159. Oficio al Comisario de Marina del 26 de abril de 1880.

1057.- Juan Manuel Ontaneda (Piura 1862 - Lima 1922). Tronco de una distinguida familia de marinos que hasta hoy tienen integrantes en la Institución. Ingresó a la Escuela Naval en 1872 y sirvió en varios buques de la Armada, estuvo a bordo de la corbeta *Unión* durante la Guerra con Chile, en 1882 prestó servicios en el Ejército del Norte con el contralmirante Montero. Después de la guerra fue profesor en la Escuela Naval (1892 – 1902), exploró Madre de Dios entre 1903 y 1904. Fue Comandante del crucero *Coronel Bolognesi* en 1907 y lo trajo al Perú de Europa. Llegó a ser contralmirante y durante su dilatada carrera ocupó importantes cargos llegando a ser el primer Ministro de Marina.

1058.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 176.

1059.- Ibídem.

1060.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 177.

1061.- El nombre *Pacocha* de la batería de cañones Rodman es el que figura en el parte oficial del Prefecto del Callao, sin embargo el corresponsal del periódico *El Nacional* escribió ese mismo día que: *"...la batería Tarma (antes Rodman) con intervalos de pocos momentos, disparó sus dos cañones..."* (Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 534-535).

1062.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 534.

Las rondas se debieron hacer con regularidad en esos días, excepto en la *Urcos* pues el Comandante del transporte *Limeña* tenía problemas para nombrar un oficial que la comande ya que los pocos oficiales subalternos que tenía el *Limeña* eran suficientes sólo para cubrir guardia en el buque pues el resto de oficiales habían sido destacados fuera, como el teniente Cavero que estaba a cargo de la *Arno* y el alférez Benjamín de la Haza[1063] que había sido destacado al transporte *Talismán*. Este problema fue informado por el Comandante General al Secretario de Marina el 8 de mayo, donde opinó que:

> *"...Siendo atendibles las razones que aduce el citado jefe, cree esta comandancia que se podría destinar a la dotación del "Limeña" al teniente segundo don Manuel Sánchez de la "Apurímac"..."* [1064].

1063.- Benjamín Teodosio de la Haza Gimenes. (Lima 1860-¿?). Hijo del capitán de navío Pedro de la Haza y de Amalia Gimenes. Ingresó a la Escuela Naval en 1872 y ascendió a guardiamarina en 1877 y a alférez de fragata en 1880. En 1879 fue miembro de la *Pilcomayo* y cayó prisionero cuando los chilenos capturaron el buque. Canjeado en diciembre de ese año se le destacó al *Limeña* y luego al *Talismán*. Conformó las Fuerzas Sutiles y peleó en la batalla de Miraflores en enero de 1881. Tras la guerra fue Capitán de Puerto de Puno, Secretario de la Escuela Naval, piloto del *Yapurá*, profesor de la Escuela Naval y Ayudante del Capitán de Puerto del Callao. Ascendió a teniente segundo en 1894 y a teniente primero en 1895, pero sus ascensos no fueron reconocidos por el gobierno de Piérola. Desde entonces se dedicó a navegar en buques mercantes nacionales. En enero de 1898 se le reconoció el grado de teniente primero y en junio de 1900 pasó como profesor y como Subdirector Interino de la Escuela Naval. En la Escuela naval fue **profesor de Artillería y Torpedos** hasta enero de 1902 en que se retiró por enfermedad.

1064.- A. H. de M. Oficio del Comandante General de la Marina al Secretario de Marina del 8 de mayo de 1880.

c) El minado del puerto del Callao y las operaciones ofensivas encubiertas.

La Secretaría de Fomento y la preparación torpedos fijos.

Este tema debió incluirse en el capítulo anterior pero como la mayoría de la información disponible es posterior al 22 de abril, preferimos tratar su discusión en esta oportunidad. Las referencias sobre este tema comienzan el 17 de abril, fecha en la que el Secretario de Marina ordenó al Comandante General que atienda a las personas de la Secretaría de Fomento que estaban encargadas por orden de Piérola de ciertos trabajos para la defensa del Callao:

> *"..Proporcione US a los empleados o personas comisionados por la Secretaría de Fomento, a la que S.E. el Jefe Supremo ha encargado de atender las necesidades de la defensa, todas las facilidades y auxilios que necesiten de la autoridad de US y sus subordinados procediendo con toda reserva para el mejor éxito de las medidas que aquella Secretaría adopte..."* [1065].

El mismo día el capitán de navío Villar se dirigió al Secretario de Fomento diciéndole que:

> *"...Como se sirve US solicitar en su estimable oficio reservado de antes de ayer transcribiendo la Suprema Resolución del 13, he ordenado a la Comandancia General de Marina que ella y sus subordinados proporcionen a las personas o empleados comisionados por esa Secretaría para el cumplimiento de dicha Resolución todos los auxilios y facilidades que soliciten para el desempeño de su encargo, guardando la reserva conveniente para el éxito de las medidas que se tomen..."* [1066].

No hemos encontrado la Resolución Suprema del 13 de abril, pero suponemos que debe ser la que contenía las disposiciones para el minado del puerto del Callao. Con respecto a la reserva en el tratamiento del tema que pidió el Secretario de Marina al Comandante General es una de las mayores dificultades en nuestra investigación para determinar qué pasó con los torpedos y torpedistas en 1880. Sin duda influye en nuestra búsqueda documental la censura que debió imponer el gobierno para evitar que se filtre la información referida a las operaciones con torpedos, el reflejo de esta censura se encuentra en una orden del Comandante General del 24 de abril:

> *"...El señor Comandante General en virtud de órdenes superiores dispone que los señores Comandantes de los buques de la Armada y los Jefes de las Dependencias del Ramo, prohiban en lo absoluto la publicación de documentos oficiales u otros asuntos que se refieran a las cuestiones de actualidad..."* [1067].

Como ya mencionamos, los torpedos que estaban embarcados en el *Marañón* fueron entregados a la Secretaría de Fomento pero no sólo para que se haga cargo de su custodia y mantenimiento; por lo que hemos podido observar de la escasísima documentación que encontramos, esta Secretaría fue también responsable de la construcción de torpedos y del minado del puerto del Callao. La explicación de este proceder se puede hallar en el hecho de que los Ingenieros del Estado trabajaban directamente a órdenes del Secretario de Fomento

1065.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 140. Oficio del 17 de abril de 1880.
1066.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 270. Oficio al Secretario de Fomento del 17 de abril de 1880.
1067.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4 p. 239, Orden General del 24 de abril de 1880.

y ellos conocían bien sobre temas de minado, fortificaciones, electricidad, etc. La génesis de esta operación debió estar en una Resolución Suprema del 24 de abril, la misma que tampoco hemos podido encontrar pero que aparece citada por el Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista en un oficio del 8 de mayo; en este documento se menciona que de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución Suprema del 24 de abril se había constituido *"...una comisión especial del cuerpo de ingenieros compuesta de los señores don Eulogio Delgado, don Alejandro Babruski y don José Marticorena..."* [1068], teniendo como misión reconocer elementos útiles para hacer torpedos.

Si bien es cierto que el 24 de abril se organizó esta comisión de la Secretaría de Fomento, antes de esa fecha ya se estaban construyendo torpedos, la Resolución Suprema del 24 de abril sería sólo una formalización estructural de lo que de hecho ya se venía haciendo. Incluso algunos personajes cuyo talento e inventiva eran reconocidos en el país, como el coronel Pedro Ruiz Gallo, se dedicaron a fabricar torpedos para defender el Callao; lamentablemente el 24 de abril el coronel Ruiz murió a causa de una explosión en el taller del Callao donde trabajaba. El Prefecto debió informar al Secretario de Guerra de este desgraciado accidente de la siguiente manera:

> *"...El teniente coronel don Pedro Ruiz que se había constituido en este puerto para fabricar unos torpedos de su invención, ha sido destrozado por la explosión de uno de estos que tuvo lugar poco antes de las 12 del día de hoy, resultando heridos además dos individuos que le ayudaban en su trabajo..."* [1069].

La muerte del coronel Pedro Ruiz Gallo fue muy sentida en la sociedad limeña, la prensa no dudó en colocar la noticia de que el célebre inventor había muerto al haber estallado uno de los torpedos que fabricaba, quedando heridos su ayudante Pedro Montoya y un soldado[1070].

Pero la muerte de Pedro Ruiz Gallo no desanimó al gobierno y los trabajos continuaron, el 29 de abril el comandante Villar informó al Secretario de Fomento que se había ordenado construir un zuncho completo y tres medios zunchos en la Factoría Naval de Bellavista y que se había puesto a disposición del operario de apellido Lange un aparejo de cadenas[1071]. Este operario era Adolfo Lange, quien junto a su ayudante habían sido destacados 6 días antes de la Factoría Naval de Bellavista a órdenes de la Secretaría de Fomento por *"...necesitarse con urgencia sus servicios..."* [1072]. La construcción de los zunchos y el destaque de Lange eran para hacer torpedos a cargo del capitán Manuel del Campo que trabajaba en la Factoría de Guía. Lamentablemente no hubo una buena coordinación con la Factoría Naval de Bellavista y la comisión de Lange fracasó por lo que Manuel del Campo, preocupado por la demora que ello significaba, debió informar el 30 de abril a la Secretaría de Fomento lo siguiente:

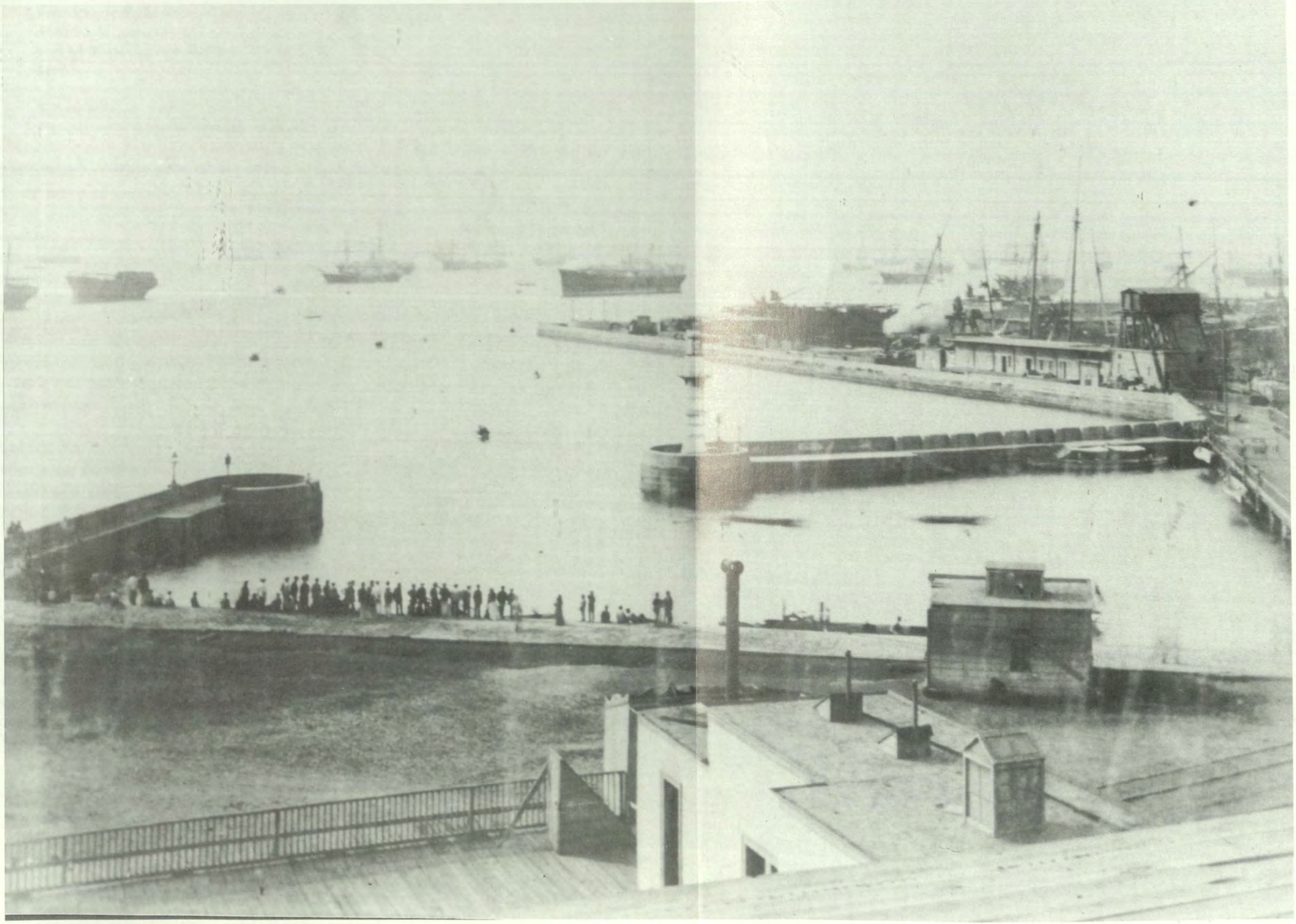
1068.- A. H. de M. (Factoría Naval de Bellavista - 1880). Oficio del Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista al Director de Marina del 8 de mayo de 1880.

1069.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Prefecto del Callao al Secretario de Guerra del 24 de abril de 1880.

1070.- Periódico *La Patria* del 24 de abril de 1880.

1071.- A. H. del M. T. C. Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Fomento del 29 de abril de 1880.

1072.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 152. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 23 de abril de 1880.



Muelle de Guerra durante la ocupación (1881).
(Colección Gonzalo Maguiña).

"...El operario Lange que viene de la Factoría, dice que el Superintendente de la Factoría de Bellavista, le ha dicho, que por lo que hace al aparejo que fue a recibir, no le daba la gana de aprestarlo y que los sunchos era demás que dejara las medidas, porque si no iba con la plata no se le harían y que tampoco le entregaría el que estaba hecho.

Estimaré pues a US se sirva hacerle presente lo antes dicho al señor Secretario de Fomento y de hacerle presente el tiempo que con esto se pierde..." [1073].

Las comunicaciones entre la Secretaría de Fomento y la de Marina debieron ser rápidas, el 1° de mayo el Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista escribió al comandante Villar dando parte que había dispuesto la construcción de los zunchos tan pronto como el operario Lange le entregue las dimensiones respectivas, pero recomendaba que no se autorice el préstamo del aparejo de cadenas pues la Factoría sólo contaba con dos de estos aparejos y ellos eran utilizados diariamente por lo que se paralizarían varias obras con la ausencia de uno de ellos y que, en vez de proporcionar uno de ese establecimiento, recomendó se preste el que había en el Arsenal Naval. Poco después, el 5 de mayo, el Secretario de Marina se dirigió al Secretario de Fomento para informarle que aún no se habían construido los zunchos de torpedo y los dos cáncamos de fierro que habían pedido, pero le informó que se había pedido a la Factoría Naval de Bellavista para que se construyan a la brevedad[1074].

Quince días más tarde el Comandante General ordenó al Director de la Escuela Naval que se entreguen del pontón *Marañón* los útiles de torpedo Lay, dos botalones y madera para *"...llevar a cabo una operación de que está encargado el señor del Campo..."* [1075]. Por este motivo pensamos que los trabajos que hizo el operario Lange y Manuel del Campo estaban relacionados con los torpedos Lay.

Los torpedos fijos del coronel Josiah Harris.

Pedro Ruiz Gallo y Manuel del Campo no fueron los únicos que se dedicaron a hacer torpedos en aquel tiempo. Por ese entonces la factoría de Harris ubicada en la isla San Lorenzo no había sido ocupada por los chilenos, quienes respetaron su condición de extranjero, aunque habían sospechado que hacía torpedos para el gobierno peruano. Por esos días Harris presentó al gobierno una propuesta para fondear torpedos fijos cerca de la isla San Lorenzo y el 24 de abril el Secretario de Gobierno, en ausencia del comandante Villar, firmó a nombre del gobierno un contrato con Harris en los siguientes términos:

1073.- A. H. del M. T. C. Oficio de Manuel del Campo al Secretario de Fomento, fechado en Guía el 30 de abril de 1880.
1074.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 289. Oficio al Secretario de Fomento del 5 de abril de 1880.
1075.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 182. Oficio al Director de las Escuelas Naval y Preparatoria del 20 de mayo de 1880.

"...República Peruana
Oficina de Documentos Reservados
Sección de Marina

Lima 24 de abril de 1880

Habiéndose ofrecido D. Josiah Harris a establecer torpedos fijos en determinados parajes de las aguas del Callao, acéptese su ofrecimiento bajo las condiciones siguientes:

1. *Los torpedos serán once, de los cuales diez serán automáticos y uno eléctrico a lo menos, colocados en la región que sirve de frecuente estación y paso a los buques enemigos cerca de la isla de San Lorenzo.*
2. *Los torpedos eléctricos serán servidos por un alambre en conexión con una batería en la isla de San Lorenzo, manejada por Harris y dispuestos para hacer explosión aisladamente en el momento conveniente.*
3. *El contratista se encarga de la fabricación e instalación de los torpedos y accesorios, de su conservación y explosión, destinada a destruir uno o más buques de la flota enemiga.*
4. *El tesoro pagará a Harris, por todo gasto, la cantidad de seiscientos cincuenta libras esterlinas, o sean trece mil soles billetes de circulación actual.*
5. *Además de los seis hombres de la confianza de Harris, que pos su cuenta y costo empleará en la empresa, es convenido que para la sumisión de los torpedos, el gobierno le proporcionará cuatro marineros que tomen parte en dicha operación, para ser devueltos en seguida.*
6. *Declárase a Harris el derecho de tomar para si, o los suyos, la mitad del valor de cada buque enemigo destruido por los torpedos, pagadera por el gobierno en moneda metálica, una vez logrado aquel resultado.*
7. *De la suma fijada en el artículo 4° se entregará, desde luego a Harris ciento sesenta y cinco libras esterlinas y las cuatrocientas restantes tan luego como queden instalados los torpedos listos para su explosión.*
8. *Los torpedos estarán listos para funcionar cuando más tarde el martes 27 del presente mes.*
9. *Este convenio se conservará en la Oficina de Documentos reservados, junto con la aceptación de Harris, con lo cual tendrá la misma fuerza que si contase en escritura pública...."* [1076].

Harris incluso logró comprometerse a conseguir información de inteligencia sobre el movimiento de la flota enemiga, para lo cual necesitaba fondos. El mismo día que firmó el contrato anterior se le entregaron cien libras esterlinas para este fin[1077].

Harris no perdió tiempo y comenzó a hacer los torpedos rápidamente, incluso demandó ayuda de la Factoría Naval de Bellavista por lo que el 25 de abril el Comandante General se dirigió al Superintendente de ese establecimiento para se apoye los trabajos dirigidos por Harris:

1076.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 35). Oficina de Documentos Reservados. Sección Marina. Contrato firmado entre don Josiah Harris y el Secretario de Gobierno del 24 de abril de 1880.

1077.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 35). Oficina de Documentos Reservados. Sección Marina. Oficio del 24 de abril de 1880. En este Oficio se nombra a Harris como *coronel temporal.*

"...El operario Carlos Dupré necesita hacer algunos trabajos en la Factoría del cargo de US por lo que estimaré se sirva facilitarle todos los medios de que dispone para que pueda terminarse una obra que ejecuta bajo la dirección del coronel temporario don Josiah Harris..." [1078].

De acuerdo al documento que acabamos de citar, Josias Harris se había convertido en *coronel temporal* en el Perú, indicio de que estaba bien considerado por el gobierno de Piérola. Recordemos que en 1879 el coronel Harris vendió al Estado una torpedera, la *San Lorenzo*, y algunos torpedos fijos. Pero el general Prado quedó tan mal impresionado por esta torpedera que decidió no pagar el saldo que faltaba cancelar a Harris. También sabemos que en octubre de 1879 Harris insistió ante el general Mendiburu para que se le pague por la embarcación que había vendido[1079], pero no nos consta si es que se le canceló.

Con el nuevo gobierno instalado a fines de 1879 cambió también la suerte de Harris. Encontramos que ofreció comprar en 1,800 soles el monitor *Loa*, buque que en esos momentos hacía mucha agua y se mantenía a flote gracias a las bombas de achique que se le proporcionaba cada vez que estaba a punto de irse a pique. El 23 de enero el Comandante General recomendó al Secretario de Marina que se venda el *Loa* a Harris sin las cadenas y sin sus anclas [1080], pero *"...no por la insignificante suma que ofrece el recurrente..."* [1081] pues el buque tenía las chumaceras del eje que eran de bronce y otras piezas de valor, como que era clavado y forrado en cobre.

Un par de meses después, el coronel Harris insistió en el asunto de la lancha torpedera *San Lorenzo* por la deuda que el Estado le tenía. El 16 de marzo el Comandante General informó al Secretario de Marina cómo esa lancha había sido dejada abandonada en Arica en calidad de inservible[1082] pero, pese a los antecedentes del negocio que Harris hizo con la *San Lorenzo*, el 15 de abril se le adjudicó el *Loa* tras un remate público[1083]. Harris no entregó al Estado un centavo por el *Loa* y logró que el 17 de abril se expida una Resolución Suprema por medio de la cual se dispuso que se le pague 13,000 soles en billetes por el equivalente a los 4,000 de plata que se le debía[1084]. El comandante Villar mandó abonar entonces a Harris los 13,000 soles en billetes por el saldo que le debía el Estado por la inútil torpedera *San Lorenzo*, aunque pidió al Secretario de Hacienda que se le descuente de ese saldo el importe del *Loa* [1085]. Esto resultó siendo un negocio redondo, fuera de recibir dinero por una vieja embarcación abandonada en Arica, terminó como dueño del antiguo monitor.

El 7 de mayo seguían los trabajos de Harris, en esa fecha el Secretario de Marina autorizó al Comandante general para que 4 marineros se pongan a órdenes de este individuo para que trasladen unos *aparatos* [1086]; una semana más tarde, se le autorizó a embarcar 4 cajones de

1078.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 157. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 25 de abril de 1880.
1079.- A.I.R.A. Carta de Josias Harris al general Mendiburu del 22 de junio de 1879.
1080.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 238. Informe del 23 de enero de 1880.
1081.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 242. Informe del 31 de enero de 1880.
1082.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 265. Informe del 16 de marzo de 1880.
1083.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 136. Oficio del 15 de abril de 1880.
1084.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504. Oficio del 19 de abril de 1880.
1085.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 238. Informe del 23 de enero de 1880.
1086.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 159. Oficio del 7 de mayo de 1880.

dinamita a la isla San Lorenzo por la caleta de Chorrillos[1087]. Es lógico pensar que Harris embarcaba la dinamita por Chorrillos buscando así el mayor sigilo para hacer torpedos en su factoría de la isla San Lorenzo.

El ataque a la flota chilena con un torpedo flotante el 5 de mayo de 1880.

¿Qué pasaba mientras tanto en el Callao? Los historiadores chilenos señalan que desde principios de mayo habían movimientos de lanchas sospechosos en la bahía; así por ejemplo, en la madrugada del 3 de mayo se disparó desde el *Huáscar* contra un bote desconocido que pretendía acercarse, sospechándose que fuese un torpedo [1088]. A las 07:00 del 5 de mayo el transporte chileno *Amazonas* estaba rondando la bahía cuando notó la presencia de *"...dos pequeñas boyas, sobre las cuales se levantaba un aro, al parecer de fierro...Sobre la superficie del mar estos objetos se alzaban como 50 centímetros y flotaban a merced de la corriente..."* [1089]. Ante la presencia de estos artefactos, el *Amazonas* arrió un bote para reconocerlos, pero en esos momentos fue atacado por los cañones del fuerte *Pacocha*, que por cierto nada podían hacer por la distancia que los separaba del buque.

Poco más tarde la torpedera *Guacolda* y la lancha del *Amazonas* echaron a pique con la ametralladora de la torpedera uno de los dos artefactos. El otro fue trasladado cerca al *Blanco Encalada* y luego a la isla San Lorenzo, lugar donde estalló cuando los chilenos trataron de vararlo en la playa, calculándose que tenía alrededor de 300 libras de pólvora común y que:

> *"...el depósito de esa pólvora era un gran tubo de planchas de cobre, terminado en forma de boya, sobre la cual se levantaba el aro o pequeña rueda de fierro. Este aro, ligado con el depósito de la pólvora, debía servir para recibir el choque que produjera la explosión..."* [1090].

Lo primero que se nos ocurre al leer el parte del contralmirante Riveros es preguntarnos ¿serían torpedos preparados por Manuel del Campo, o los del coronel Josias Harris, o de algún otro torpedista?.

No parece que hayan sido torpedos de Harris pues el contrato que firmó con el Estado era para construir torpedos fijos. Incluso el 11 de mayo regresó de la isla el bote del señor Harris, con varios marineros civiles capturados por los chilenos y abandonados más tarde en la isla San Lorenzo. El Capitán de Puerto informó que el tripulante que conducía la lancha de Harris:

> *"...ha traído una pieza del torpedo que de la Bahía de este puerto remolcaron a la isla los chilenos, en donde le dieron fuego; que se habla de otro torpedo que en la misma bahía echaron a pique haciéndole tiros. Remito a VS la pieza del torpedo a que hago referencia..."* [1091].

1087.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 164. Oficio del 14 de mayo de 1880.
1088.- Ekdahl, Op. Cit., T. 2, p. 441. Fuenzalida, Op. Cit., p. 903.
1089.- Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 536-737. Parte del contralmirante Riveros al Ministro de Marina de Chile del 12 de mayo de 1880.
1090.- Ibídem.
1091.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 240. Oficio al Comandante General del 11 de mayo de 1879.

Da la impresión, por el tenor del informe, que el marinero de Harris no sabía nada del torpedo. Tampoco parece haberlo reconocido el Capitán de Puerto. Recuérdese que el comandante Palacios había sido jefe de la Sección de Máquinas de Guerra y conocía perfectamente los torpedos que teníamos en 1879, pero en el informe que elevó al Comandante General no mencionó el tipo de torpedo que fue usado en la isla, silencio que nos parece indicar que el comandante Palacios no estaba al tanto del asunto.

Cómo se recordará, el 18 de marzo Manuel del Campo tuvo acceso a los torpedos Lay por estar autorizado por el gobierno para inspeccionar las *Máquinas de Guerra* y el 30 de marzo el ingeniero Manuel Cuadros tuvo acceso para investigar el funcionamiento de los torpedos Harvey. Creemos que estos dos individuos, cumpliendo órdenes de la Secretaría de Fomento, pudieron haber estado comprometidos en hacer los dos torpedos flotantes que se usaron el 5 de mayo de 1880.

Sir Clements Markham dio una curiosa versión de los hechos:

> *"...Al perderse los acorazados peruanos, don Nicolás de Piérola consagróse a organizar cuidadosamente una brigada de torpedos. Dispuso que se echasen al mar varios torpedos mecánicos flotantes, fabricados según el plan de Mc Evoy, consistente en un peso vibrátil que suelta un gatillo. Colocáronse algunos en el paso del Boquerón, con la esperanza de que la corriente los arrastrase hacia los buques chilenos de ronda. El vapor chileno "Amazonas" encontró a dos de ellos flotando algo debajo de la superficie. Uno fue hundido a tiros de rifle y el otro recogido y remolcado a San Lorenzo, donde explotó al tocar tierra con tal ímpetu que la plancha de bronce que lo revestía voló a una altura mayor de 150 pies. La violencia del estallido hizo creer que estaba cargado con cerca de 100 libras de dinamita. Tenía forma cilíndrica y su revestimiento exterior era de cobre. En un extremo se encontraba una rueda, dispuesta de modo que girase al chocar con cualquier cuerpo pesado..."* [1092].

La descripción de Markham es interesante pues confirma que Piérola estuvo directamente involucrado en la organización de los torpedistas, además dijo que el torpedo fue fabricado en el Perú bajo el modelo o sistema Mc Evoy. Pero el uso de torpedos flotantes fue, a nuestro juicio, una mala idea; no eran armas muy efectivas ya que, estando a la deriva, dependían del viento y la corriente que los podían llevar a cualquier lugar y evidentemente hay que confiar en la buena suerte para que uno de estos artefactos flotantes pueda llegar a chocar con un buque enemigo. La simple lógica nos dice que es difícil conseguir el éxito con un torpedo flotante y en la práctica ya se sabía que en la Guerra Civil estadounidense fracasaron muchos de estos artefactos; incluso Von Scheliha los describió como los menos efectivos y los que más fácilmente eran detectados por vigías enemigos[1093].

Torpedos fijos en la bahía del Callao.

Por esos días debió comenzar también a colocar otros torpedos fijos en el puerto. Esta misión fue encomendada a la Secretaría de Fomento y ya vimos que lo primero que se hizo fue inspeccionar el local de la Factoría Naval de Bellavista por una comisión de ingenieros

1092.- Markham, Op. Cit., pp. 166-167.
1093.- Von Scheliha, Op. Cit., p. 298.

con el fin de determinar que materiales serían útiles para fabricarlos. Según el Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista, los ingenieros que inspeccionaron esa instalación el 27 de abril no encontraron nada útil, salvo:

> *"...cinco torpedos de bronce de los que debieron servir para la guerra con España el año de 1866 y que sin aplicación alguna, están en la Fábrica desde la época indicada...."* [1094].

Pero nada se resolvió con respecto a estos torpedos hasta el 7 de mayo, fecha en que llegaron otros ingenieros de la misma junta a la Factoría manifestando tener una orden del Jefe Supremo *"...para hacer construir aquí un torpedo según el dibujo que al efecto han dejado al Director de Obras..."* [1095]. Probablemente la construcción de ese torpedo se relacione con el tenor de un oficio del 20 de mayo, cuando el Comandante General ordenó al Director de la Escuela Naval que entregue al capitán Manuel del Campo *"... los útiles correspondientes al torpedo Lay, dos botalones y la cantidad de madera que indicará a usted cuyos objetos se necesitan para llevar a cabo una operación de que está a encargado el señor del Campo..."* [1096].

Para colocar los torpedos se necesitaban lanchas y personal naval. Ya habíamos mencionado que al teniente Espinosa, antiguo Comandante del *Arno*, se le destacó a una *comisión especial* el 4 de mayo y debió dejar el comando de la lancha *Arno*, sucediéndole el teniente Justiniano Cavero[1097]. El 12 de mayo encontramos una nueva orden del Comandante General al Mayor de Órdenes con el siguiente tenor:

> *"...Sírvase US disponer que el teniente 2° don Eriberto Benites se haga cargo en el día del vapor "Arno" en lugar del teniente 1° don Justiniano Cavero, perteneciendo siempre el primero a la dotación del monitor "Atahualpa"..."* [1098].

Apareciendo al final del escrito la siguiente nota *"...Véase el N° 749..."*. Esta indicación nos lleva a la nota N° 749, que es un asiento de una orden del Comandante General al Comisario de Marina de la misma fecha que la anterior cuyo tenor es el siguiente:

> *"...Hallándose trabajando a bordo de la barca presa "Adriana Lucía" cinco individuos de orden del señor Secretario de Fomento, disponga US que desde el 11 del presente se les suministre las correspondientes raciones de Armada hasta nueva orden..."* [1099].

¿Qué importancia pueden tener estos dos documentos y cuál es su relación de uno con el otro?. La presencia de cinco personas de la Secretaría de Fomento en la barca *Adriana Lucía* es un indicador de que los torpedistas preparaban algo en esa embarcación y la inusual rotación de comandantes de la *Arno*, 3 en menos de 15 días, demuestra que se estaba necesitando oficiales del rango de teniente primero para algún tipo de comisión que involucraba a la Secretaría de Fomento.

1094.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4 p. 239, Orden General del 24 de abril de 1880.
1095.- Ibídem.
1096.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 182. Oficio al Director de la Escuela Naval y Preparatoria del 20 de mayo de 1880.
1097.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 175. Oficio al Mayor de Órdenes del 12 de mayo de 1880.
1098.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 176. Oficio al Mayor de Órdenes del 12 de mayo de 1880.
1099.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 182. Oficio al Comisario de Marina del 12 de mayo de 1880.

La respuesta a las interrogantes se encuentra en un oficio del 25 de noviembre, cuando el Mayor de Órdenes se dirigió al Comandante General para que resuelva un simple problema de alimentación, pero cuyo contenido resulta fundamental para nuestra investigación:

> *"...desde el mes de mayo se están proporcionando raciones diarias a las personas que la Secretaría de Fomento comisionó para colocar torpedos en la bahía, operación que a mi juicio ha terminado ya, pues no sólo se han suspendido por completo los trabajos, sino que a bordo del buque en que se preparaban aquellos, no se encuentran los elementos de que antes se disponía, suponiéndose por consiguiente que hayan sido retirados de allí o consumidos en su totalidad..."* [1100].

Resulta paradójico que un asunto que fue tratado con el mayor secreto se devele con un problema relacionado a un tema tan común como es el de la alimentación de la tripulación. Lo cierto es que el oficio del 25 de noviembre se relaciona perfectamente con los previamente citados del mes de mayo; es evidente que la Secretaría de Fomento destacó a cinco personas en la presa *Adriana Lucía* para preparar los torpedos que se fondearían en la bahía del Callao y que el teniente Justiniano Cavero fue asignado probablemente a cargo de esa presa para sembrarlos en la bahía.

Nos falta ahora describir cómo se realizó la operación de fondear torpedos. Un pedido que hizo la Secretaría de Fomento el 30 de abril fue el de tener a su disposición la lancha *Lima* para una comisión especial, pero el Secretario de Marina le dijo que tal cosa era imposible pues la lancha estaba destinada a otra comisión importante y que *"...no conviene arriesgarla en otra clase de operaciones..."* [1101], proponiendo entregar otra lancha o dos más para cumplir esa función. ¿Cuál era la comisión de la Secretaría de Fomento que el Secretario de Marina consideraba arriesgada y en la cual no quería que participe la lancha *Lima*? Sin duda la operación arriesgada debió ser el fondear torpedos fijos en el puerto; se justifica entonces que pocos días más tarde, el 4 de mayo, el gobierno haya decidido expropiar la pequeña lancha *Callao* a la empresa del Muelle Dársena, esta lancha tenía poco valor militar desde que no se le podía poner un cañón pero podía llevar torpedos para ser sembrados sin dificultad. En todo caso, la Secretaría de Marina autorizó al Comandante General para que, con excepción de la lancha *Lima*, ponga a disposición de la Secretaría de Fomento la lancha, o lanchas a vapor que solicitase *"...para los trabajos que corren a su cargo..."* [1102].

La operación para fondear torpedos fijos fue coordinada entre la Secretaría de Fomento y la Secretaría de Marina, con conocimiento de la Comandancia General de la Marina y la Mayoría de Órdenes. Para sustentar nuestras afirmaciones nos referiremos a la amplia documentación que conforma la *Sumaria Investigación* que se llevó a cabo a raíz del combate del 25 de mayo de 1880 y que terminó con la pérdida de la lancha *Independencia* y la chilena *Janequeo*. Contra la creencia general que esta lancha salió a efectuar una ronda en la bahía debemos señalar que en esa oportunidad la lancha *Independencia*, al mando del

---

1100.- A. H. de M. (Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales - 1880). Oficio del Mayor de Órdenes al Comandante General del 25 de noviembre de 1880. El 30 de noviembre el Comandante General se dirigió casi en los mismos términos al Secretario de Marina pidiendo se anule la entrega de estas raciones (A. H. de M. Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 30 de noviembre de 1880).

1101.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, pp. 280-281. Oficio del 30 de abril de 1880 al Secretario de Fomento.

1102.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 153. Oficio del 1° de mayo de 1880.

teniente segundo José Gálvez[1103] y la lancha *Resguardo*, al mando del teniente segundo Julio Benites[1104], salieron en comisión para proteger a la lancha *Callao* que debía sembrar torpedos en la bahía, tal como lo anotó el teniente Gervasio Santillana, Juez Fiscal que siguió el caso: *"...A las 10 h 40 m p.m. del 24 de mayo último, salieron del muelle de piedra las lanchas "Independencia" y "Resguardo" convoyando a la "Callao" que debía fondear dos torpedos automáticos..."* [1105]. Como en muchos otros casos, la censura en las noticias relacionadas a operaciones militares se encargó de que no se conozca el verdadero motivo de la presencia de la lancha *Independencia* en la bahía del Callao así como los pormenores del combate para impedir que el enemigo se entere de la zona donde se estaban colocando los torpedos fijos.

De uno de los documentos de la *Sumaria Investigación* entendemos que la operación de fondear torpedos fijos en el puerto estaba en curso al menos desde el 17 de mayo, pues el Mayor de Órdenes informó al Comandante General que:

> *"...Con fecha 17 del presente se sirvió US ordenarme, que todas las veces que nuestras embarcaciones menores a vapor tuviesen que desempeñar ciertas comisiones en la bahía, debían salir a órdenes de una persona inteligente en los procedimientos que iban a llevar a cabo..."* [1106].

El encargado del fondeo de los torpedos fijos en la madrugada del 25 de mayo fue el alférez Pedro Bernales[1107], personaje que era reconocido como antiguo oficial de marina y que había hecho este trabajo en varias oportunidades:

> *"...Anoche el ex oficial de marina don Pedro Bernales se me presentó como en otras ocasiones lo había hecho, manifestándome los comprobantes que había recibido lo acreditaban como encargado de la ya referida comisión..."* [1108].

1103.- José Gálvez Moreno (Lima 1850-Lima 1894). Hijo de José Gálvez Egúsquiza, héroe del Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866. Alférez de fragata en 1866, sirvió en la *Amazonas*, *Unión* y el Colegio Militar. Durante la guerra se reincorporó al servicio activo en noviembre de 1879 y sirvió en el *Atahualpa*. Acompañó al general Prado en su viaje para comprar armamento en diciembre de 1879 y permaneció en los EE.UU. hasta febrero de 1880. Tras recuperarse de sus heridas en el combate del 25 de mayo de 1880 se reincorporó al servicio y después de la caída de Lima luchó junto al general Cáceres en la Campaña de la Breña; después de la guerra participó heroicamente en las filas de este caudillo contra el general Iglesias. Alcanzó el grado de Capitán de Fragata y participó en la vida política nacional hasta que se suicidó en 1894.

1104.- Julio Emilio Benites. Guardiamarina en 1862. Se escapó del Colegio Militar para pelear en la torre de Junín en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866 por lo que se le encuentra en la relación de Vencedores. En 1875, cuando servía en la corbeta *Unión* con el grado de teniente segundo, pidió su separación definitiva del servicio por *"...hallarse impedido para el servicio de mar..."*. Se reincorporó al servicio cuando estalló la Guerra con Chile y sirvió en la *Unión* desde abril de 1879. Se embarcó en el *Chalaco* en octubre de 1879 hasta mayo de 1880, fecha en que se pierde su rastro en Marina. En diciembre de 1901 se anotó en su legajo personal que *"...después de la guerra, se encuentra fuera del servicio y en condición indeterminada..."*. El 27 de enero, antes de ocupar este cargo en las Fuerzas Sutiles, se le habían concedido tres meses de licencia para restablecer su salud (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 35. Oficio del 27 de enero de 1880).

1105.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación mandada instruir de Orden Suprema para esclarecer y apreciar el grado de merecimiento de los tripulantes de la lancha "Independencia en el combate del 25 de mayo de 1880*). Resumen del Juez Fiscal, teniente Gervasio Santillana, redactado entre el 21 y el 28 de junio de 1880.

1106.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Oficio del Mayor de Órdenes al Comandante General de la Marina del 25 de mayo de 1880.

1107.- Su legajo personal no está en el Archivo Histórico Naval. En la *Sumaria Investigación* que se siguió por la pérdida de la lancha *Independencia* tras el Combate Naval del 25 de mayo de 1880 declaró *"...llamarse Pedro Bernales, peruano, de treinta y dos años de edad, Marino, católico y de estado soltero..."* (A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Rectificación y declaración al ex oficial de Marina Pedro Bernales del 18 de junio de 1880).

1108.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Oficio del Mayor de Órdenes al Comandante General de la Marina del 25 de mayo de 1880.

Con esta manifestación se trasluce que Bernales fondeó torpedos más de una vez y que había cierta rutina en ello. Por suerte el alférez Bernales, Comandante de la lancha *Callao* en la madrugada del 25 de mayo, también dejó escrita su manifestación de lo que le cupo hacer en el combate, la cual es particularmente ilustrativa para esclarecer cómo se fondeaban los torpedos fijos en el puerto. El oficio de Bernales tiene un encabezamiento muy sugestivo: *Comisión Especial de la Secretaría de Fomento*, lo que indica claramente que la operación estaba dirigida por la Secretaría de Fomento. Bernales anotó que:

> *"...El oficial que suscribe tiene el honor de dar parte a US que después de las instrucciones que me dio anoche a las nueve y treinta p.m. me puse de acuerdo con los tenientes segundos de la armada don Julio Venites* [sic] *y don José Gálvez, con el objeto de desempeñar la delicada comisión que el señor Secretario de Estado en el despacho de Fomento me confiara por el órgano del señor ingeniero don Eugenio Rurange, quien me comunicó por escrito las instrucciones de las mismas que acompañan a US una copia fidedigna y que fueron cumplidas estrictamente.."* [1109].

Como se puede apreciar, hay un nuevo personaje relacionado con los torpedos que aparece en el escrito de Bernales: el ingeniero Eugenio Rurange. Poca información hemos encontrado sobre este ingeniero, pero la que tenemos es suficiente como para determinar que era un entendido en el tema de los torpedos pues tenía antecedentes de haberlos preparado durante la guerra contra España de 1866, su nombre aparece citado en un oficio de la Factoría Naval de Bellavista del 13 de abril de ese año:

> *"...en este establecimiento sólo se ha trabajado un torpedo de cobre Mr. Rurange el cual con sus aparatos y útiles tiene de peso setenta y cinco libras y está valorizado en la suma de ciento veinte soles..."* [1110].

Rurange debió ocupar un alto cargo en la organización torpedista de la Secretaría de Fomento pues incluso el 29 de abril se pidió al Secretario de Marina que se le expida el grado de teniente primero de la Armada, ante lo cual el comandante Villar respondió:

> *"...he conferenciado con S.E. sobre el asunto, y accediendo a mis indicaciones sobre la inconveniencia de dar clase temporarias en la Armada en la que rige un reglamento especial de ascensos, y es además un cuerpo esencialmente facultativo cuyo personal debe tener conocimientos especiales, ha resuelto se de al señor Rurange cualquiera otra clase superior en el Ejército a la que US desea darle en la Marina..."* [1111].

Las instrucciones del ingeniero Rurange que presentó el alférez Bernales nos permiten conocer la zona donde se sembraban los torpedos y también algo más de la estructura montada por la Secretaría de Fomento para el minado del puerto. El papel de las instrucciones a las que nos referimos tiene un rótulo en la parte superior izquierda que dice *"...Sección de Defensa Submarina de la Bahía del Callao..."* [1112], lo que nos da a entender

---

1109.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Oficio del alférez Pedro Bernales al Mayor de Órdenes del 25 de mayo de 1880.

1110.- Libro Copiador F4-a1, oficio del 13 de abril de 1866 al Comandante General de la Marina.

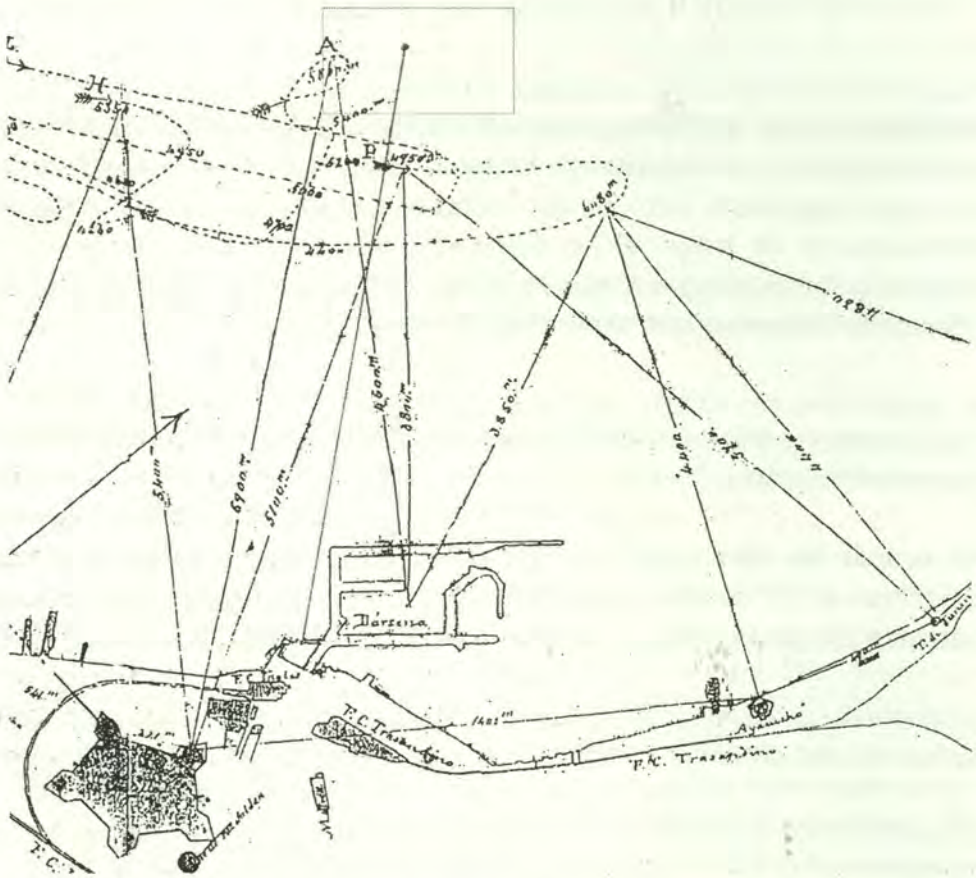
1111.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, pp. 280-281. Oficio al Secretario de Fomento del 30 de abril de 1880. Vicuña Mackena señaló en su obra que el ingeniero Arancibia era hijo de chileno y que *"...todos los torpedistas, encabezados por el célebre Rurange, eran también extranjeros..."* (Vicuña, Historia de la Campaña de Lima 1880-1881, p. 852).

1112.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Copia de las instrucciones para fondear torpedos en el Callao del 24 de mayo de 1880, anexo al oficio del alférez Pedro Bernales al Mayor de Órdenes del 25 de mayo de 1880.

que en la Secretaría de Fomento se había montado una organización especialmente dedicada a la defensa submarina del Callao. Las instrucciones confeccionadas por el ingeniero Rurange y entregadas a Bernales decían lo siguiente:

> *"...En la hora más a propósito para el desempeño de su comisión, se servirá U zarpar del puerto con la lancha "Callao" llevando dos torpedos y haciendo rumbo al ONO 5°N; fondeará los dos torpedos por un fondo que no baje de 26 metros y a 6,000 metros de su punto de partida que será el pie de la torre del reloj del Muelle Dársena..."* [1113].

Con el plano del bombardeo del Callao del 22 de abril podemos ubicar perfectamente el área donde se fondearon los torpedos notándose que casi coincide con la derrota de los buques enemigos durante los bombardeos.



Área aproximada donde se fondeaban torpedos en la bahía del Callao a finales de mayo de 1880.

La operación de fondear los de torpedos el 25 de mayo no fue la única que se llevó a cabo, como bien lo anotó el Mayor de Órdenes, otras comisiones similares se cumplieron en esos días pero; lamentablemente no quedan registros del resto de misiones de fondeo de torpedos pero sabemos por otras por referencias de estos trabajos, en el legajo personal del entonces guardiamarina José Morante[1114] aparece lo siguiente:

1113.- Ibídem.

1114.- José Andrés Morante Delgado. (Lambayeque 1861-Lima 1936). Alumno de la Escuela Naval en 1874, se embarcó en la *Independencia* como guardiamarina hasta su naufragio. Fue parte de la dotación de la artillería de Arica y luego pasó al

"...practicó diversas comisiones en la lancha "Arno" tanto en la aplicación de torpedos como combates con las lanchas enemigas bajo las inmediatas órdenes del Sr. capitán de corbeta don Fermín Diez Canseco y del teniente primero Sr. Pitot..." [1115].



Guardiamarina José Morante.
(Archivo Histórico de Marina).

Aunque no encontramos nada relacionado a la aplicación de torpedos por parte de la lancha *Arno* y tampoco hay referencias en los legajos personales de los tenientes Diez Canseco y Pitot, no quiere decir que lo escrito en el legajo del entonces guardiamarina Morante sea falso. Las operaciones donde participaron Morante y el teniente Diez Canseco debieron suceder antes del 29 de mayo, fecha en que la batería *Elías Aguirre* estuvo operativa y de la cual fue jefe el teniente Diez Canseco; después de este nombramiento Diez Canseco quedó impedido de hacerse cargo de otras comisiones pues tenía que ocuparse de su batería, la que debía encontrarse lista en todo momento ante la posibilidad de un nuevo bombardeo. Es probable que estos oficiales hayan cumplido la misma función que el teniente segundo José Gálvez, proteger a la lancha *Callao* en su misión de fondear torpedos fijos en el puerto.

¿Qué tan efectiva fue la operación de colocar torpedos fijos en el Callao?. En el copioso epistolario de Nicolás de Piérola que se guarda en la Biblioteca Nacional hay algunos documentos navales que pueden ayudar a responder esta pregunta. Uno de ellos lo hemos citado anteriormente y es el que lleva por título *Salvamento de los Pontones* el cual, aunque no está fechado, puede ser fácilmente ubicado por su contenido como posterior a mayo de 1880. Este documento tiene dos párrafos que explican cómo se pusieron los torpedos en el Callao, pero, a nuestro juicio, es una visión un poco exagerada de la realidad; sin embargo, cumple con permitirnos observar cómo fue el juicio sobre estos torpedos en aquel entonces:

Talismán y al *Oroya*. En su legajo aparece que *"...fue pedido por el comandante Fermín Diez Canseco para servir en la batería "Elías Aguirre" que se encontraba en el muro oeste de la Dársena. Tomó también parte en algunos combates parciales de lanchas bajo las inmediatas órdenes del teniente primero Sr. Torricó..."*

1115.- A. H. de M. Legajo personal del capitán de fragata José Morante.

"...En la escuadra se ignora a donde han sido colocados algunos torpedos, pero sí aseguran los oficiales que han escoltado la embarcación que los puso, que están fondeados muy cerca de 2,500 a 3,500 metros, sin previas marcaciones, que son las únicas que pueden determinar sus posiciones, de lo que puede muy bien resultar que un día salte ridículamente nuestro monitor. Sobre el particular puede dar datos curiosísimos el Teniente Gálvez.

Fondear torpedos no es operación difícil, lo hace cualquiera y no tenemos necesidad de recurrir a extraños a cuyo nombre, más tarde nos puede avergonzar el enemigo enrostrándonos, de confiar a otros porque nosotros no somos capaz de hacer algo." [1116].

De hecho, los torpedos fijos no produjeron los resultados esperados pues ningún buque chileno fue afectado por uno de ellos. Según las instrucciones que recibió el alférez Bernales, los torpedos debieron ponerse a unos 6,000 metros de la línea de costa, pero según el documento que acabamos de citar se asegura que fueron colocados entre los 2,500 y los 3,000 metros, distancia a la cual los buques enemigos no se acercaban por estar al alcance de nuestra artillería y, como ellos tenían una de mayor alcance, no les era preciso arriesgarse. ¿Qué versión es la correcta?, es lógico pensar que la versión correcta es la que aparece en las instrucciones del ingeniero Rurange y que efectivamente los torpedos fueron fondeados aproximadamente a 6,000 metros. Si los torpedos estuvieron colocados a una distancia conveniente ¿porqué no funcionaron nunca?. Sabemos que los torpedos encontrados en el Callao por los chilenos en 1881 tenían muchas partes de zinc, material que se oxida rápidamente. Creemos que por este motivo los torpedos tuvieron poco tiempo de vida útil y cuando los chilenos comenzaron a sacarlos del mar en enero de 1881, todos tenían la pólvora húmeda. Recordemos que el contralmirante Riveros notó su mala construcción:

"...el enemigo tenía fondeados en la bahía una gran cantidad de torpedos, he conseguido levantar algunos y se han encontrado todos destruidos y es de suponer que los demás se encuentren en el mismo estado, pues el material con que fueron construidos, zinc, es el menos apropiado para el objeto...." [1117].

¿Qué habrían opinado los oficiales navales sobre los torpedos fondeados en el Callao? En el documento *Salvamento de los Pontones*, su autor pidió que se pregunte al teniente Gálvez sobre cómo se había minado el puerto y los peligros que corrían nuestros buques. Se deduce que Gálvez hubiese respondido negativamente. Pero ¿se podía discutir libremente el tema en esa época?, probablemente no. Tal vez un oficio del Comandante General enviado el 26 de abril al Mayor de Órdenes transmitiendo una orden directa del Secretario de Marina sea parte de la respuesta, en este oficio se dispuso se prohiba que *"...en la oficina de su cargo, se entablen discusiones sobre la política del país, y menos sobre los procedimientos del presente gobierno, ni de los anteriores..."* [1118]. Nos da la impresión que durante el gobierno de Piérola hubo temor a emitir libremente cualquier tipo de opinión.

1116.- B.N.P. (Archivo Piérola - Caja 49). Propuesta *Salvamento de Pontones*. Anónimo. Sin fecha.
1117.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, p. 478.
1118.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 272. Oficio al Secretario de Hacienda del 19 de abril de 1880.

f) La artillería del Callao entre abril y junio de 1880.

"Chacra Alta", "Zepita" y "Tarapacá", nuevas baterías en el Sur del Callao.

Nuestro último recuento de la artillería del Callao fue del 22 de abril, ahora trataremos de describir como se implementaron nuevas baterías entre esa fecha y junio de 1880. El 28 de abril se dispuso el cambio de nombre de la *batería Rodman* y de la *batería de a 1,000* de La Punta. En la Orden General dictada por el Estado Mayor de las Baterías del Callao de ese día se anotó lo siguiente:

> *"...de orden suprema se ha dispuesto que la "batería Rodman" que se halla al Norte del canal se denomine en adelante "batería Pacocha"; la de a mil situada en la Punta "batería 2 de Mayo" y la que actualmente se construye al Sur de esta ciudad "batería Tarapacá..."* [1119].

De acuerdo a esta Orden General, en el Sur de la bahía se construía una nueva batería a la que se le puso el nombre de *Tarapacá*. Pero esta no fue la única que se implementó en el lado Sur en esos días, un par de semanas más tarde, el 14 de mayo, el Secretario de Fomento pidió al Prefecto del Callao el apoyo necesario para montar otra batería en el lado Sur de la bahía:

> *"..Sírvase US poner a disposición del ingeniero don Juan Grieve y del capitán de artillería don Enrique Carrera, todos los elementos necesarios para la traslación de los cañones que deben instalarse en "Zepita", de conformidad con las instrucciones que han recibido en esta Secretaría..."* [1120].

El tenor del oficio anterior da a entender que la construcción de la batería *Zepita* estaba lista o próxima a terminarse pues se pidió trasladar sus cañones. Así, entre los 17 días que transcurren del 28 de abril al 14 de mayo, encontramos que se levantaron las baterías *Tarapacá* y *Zepita* en el lado Sur del Callao. Como anécdota debemos mencionar que el 14 de mayo hubo un raro incidente, los cañones destinados a la batería *Zepita*, tres en total de pequeño calibre, fueron instalados en otra batería sin conocimiento del Prefecto, lo que motivó una queja por parte del Estado Mayor de las Baterías del Callao[1121].

Varias debieron ser las recomendaciones que llegaron a manos de Piérola para mejorar la distribución de la artillería del Callao, Una de ellas, elevada al Jefe Supremo el 14 de mayo por un señor de apellido Hamori, decía lo siguiente:

> *"...El punto vulnerable de la "batería de a Mil" es Chacra Alta* [1122]. *De allí los chilenos harían bien de bombardear y con buen éxito. Para contrastar este ataque conviene que SE mande a Bellavista y Chacra Alta a los cañoncitos de a 9 y 12 rayados*

1119.- A.C.E.H.M.P. Orden General del Jefe de Estado Mayor de las Baterías del Callao del 28 de abril de 1880.

1120.- A. H. de M. (Prefectura - Secretaría de Gobierno y Policía 1880). Oficio del Secretario de Fomento al Prefecto del Callao del 14 de mayo de 1880.

1121.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Jefe de Estado Mayor de las Baterías del Callao al Prefecto del Callao del 14 de mayo de 1880.

1122.- El capitán de navío Germán Siglich mencionó que Chacra Alta era una hacienda del Callao con el mar a sus pies, *"...pero no podría ser utilizado para balneario seguro porque es prolongación de la Mar Brava del Callao.....En Chacra Alta comienza el barranco alto en que están establecidas las ciudades de San Miguel, Magdalena, Miraflores, Barranco y Chorrillos..."* (Germán Sticlich, Diccionario Geográfico del Perú, V.1, p. 386).

– que tiene de 6 a 7000 mt de alcance – mucho daño le causaría unas 20 bocas de fuego del alcance indicado; al tiempo conviene establecer dos baterías en Bellavista con Rodman de 3 cañones cada una y del costado de Chacra Alta dos baterías de a 500 de 3 cañones cada una.

Con doce bocas de fuego cruzando sus fuegos con los de a Mil y "Merced", tiene VE cubierta la línea débil de la Punta y puede con confianza rechazar a los buques que ataquen por la Mar Brava. Lo más importante por ahora son los cañoncitos, mándelos inmediatamente porque hoy o mañana harán otro simulacro y se conoce que la intención es tomar la Punta y demás baterías y la población de enfilada y si VE no toma las precauciones indicadas VE se lamentará de esta negligencia por falta de previsión...." [1123].

Aunque a nuestro juicio la propuesta adolece de una falla en la apreciación del alcance de los cañones, pues habla de que los tiros de los cañones de 9 y 12 libras alcanzaban entre los 6,000 y 7,000 metros, distancia que a la que no llegaban los disparos de ninguno de nuestros cañones de ese calibre, resulta interesante la observación de que la batería de a 1,000 estaba desprotegida por el lado de la Mar Brava (hacia Chorrillos) y por ello se creía que una batería de cañones en Chacra Alta podía cubrir ese flanco. Pero algunos profesionales en la materia tenían otra opinión en cuanto al emplazamiento de una batería para defender el flanco de la Mar Brava, el 16 de mayo el Prefecto del Callao elevó un oficio al Secretario de Guerra con una serie de recomendaciones para mejorar la disposición de la artillería a su cargo. Lo primero que hizo el Prefecto fue opinar que los cañones de a 32 de la batería *21 de Diciembre* eran del todo inútiles por el mal estado de sus montajes y propuso que sean reemplazados por dos o cuatro cañones Rodman de a 125; también dijo que:

"...los dos cañones de a 15 rayados que se hallan situados en la playa de Chacra Alta sean trasladados a la batería "Zepita" en donde con los otros dos que hay montados en dicha batería podrían hacer una defensa eficaz por el lado de la mar brava..." [1124].

Este documento no sólo nos indica que a mediados de mayo había, al menos en construcción, una tercera batería en el lado Sur del Callao, en la playa de Chacra Alta, con cañones rayados de a 15 pulgadas, sino que el calibre de los cañones instalados en la antigua batería *Zepita*, que está al comenzar el Distrito de La Punta y que mira hacia la Mar Brava, era también de cañones de a 15 pulgadas.

Pero esto no fue todo, otra novedad del mes de mayo fue la instalación de un cañón Vavasseur en otra batería situada también al lado Sur del Callao. El 19 de mayo el Secretario de Fomento pidió al Prefecto que se construya un parapeto para la batería que se emplazaba en esa zona:

"....Habiéndose terminado el montaje y estando listo para hacer fuego el cañón "Vavasseur", en la batería que se construye entre la de a mil y la de la "Merced",

---

1123.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 27) Carta del Sr. Hamori a Nicolás del Piérola del 14 de mayo de 1880.

1124.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Prefecto del Callao al secretario de Guerra del 16 de mayo de 1880. La letra del documento es muy mala, podemos haber fallado en la transcripción paleográfica con el calibre del cañón y que fuese en realidad *18 pulgadas* en vez de *15 pulgadas*, pero no conocemos cañones de a 18 pulgadas en la artillería peruana de aquel entonces.

sírvase US disponer lo conveniente para el servicio de esa pieza, y para que se le ponga con toda prontitud el parapeto que le corresponde... " [1125].

El cañón Vavasseur que se colocó entre los cañones de a 1,000 libras y la torre de la *Merced* fue de 9 pulgadas y su ubicación exacta fue en la batería *Tarapacá*. ¿De dónde era este cañón?, el único cañón Vavasseur de a 9 pulgadas que estaba fuera del torreón *Manco Cápac* era el que se ordenó colocar en la corbeta *Unión* el mes de marzo, el mismo que nunca se instaló en ese buque; como no se ordenó sacar otro cañón de este torreón en esos días, por descarte entendemos que el cañón desmontado en marzo y que supuestamente se pondría en la *Unión* fue montado en la batería *Tarapacá.*

En la misma fecha en que se emitió el oficio anterior, el Secretario de Fomento elevó otro a la Prefectura indicando que *"...Con esta fecha he ordenado al Ingeniero de las Baterías D. Francisco J. Wakulski que compre los artículos pedidos por el jefe de la batería "Tarapacá"...* " [1126], lo que nos da cierta idea de que la batería estaba lista o muy próxima a quedar operativa. Otra referencia, aunque posterior, describió el tipo y calibre del segundo cañón de la batería Tarapacá, en el periódico *La Patria* del 12 de agosto se dio cuenta de la visita de Piérola a esta batería y de la orden que dio el Dictador para hacer fuego con un cañón *"...Rodman de a 500..."* [1127].

De acuerdo a la información que hemos presentado, en la segunda quincena de mayo quedaron listas las baterías *Zepita* y *Tarapacá*. La *Tarapacá* montaba un cañón Vavasseur de a 9 pulgadas y un Rodman de a 15 pulgadas, mientras que la *Zepita* montaba dos cañones Rodman de a 15 pulgadas. La existencia de estos cañones (modelo, calibre y cantidad) queda confirmada con el informe del estado en que quedó la artillería del Callao después que los chilenos ocuparon el puerto y que elevó el teniente norteamericano J. V. Brigss al Comandante del U.S.S. Lackawanna el 28 de enero de 1881, versión que concurre exactamente con la nuestra[1128].

¿Dónde estuvieron exactamente las baterías *Zepita* y *Tarapacá*?, sabemos que se ubicaron entre los cañones de a 1,000 y la torre de *La Merced*. El nombre *batería Zepita* fue usado poco tiempo y cambió por el de *batería Piérola* en el mes de julio. Esto se desprende de una noticia que publicó el periódico *La Patria* el 15 de julio: *"...a la batería últimamente construida entre la torre de la "Merced" y el fuerte de a mil, se le ha dado el nombre de "Piérola"...* " [1129]. Es lógico pensar que la batería *Zepita* se estableció en el mismo lugar donde se montó la batería del mismo nombre durante la guerra contra España de 1866 y sus cañones apuntaban a la Mar Brava. La batería *Tarapacá* pudo estar ubicada en el antiguo emplazamiento de la batería *Abtao* [1130] que se hizo también para la guerra con España de 1866 y que estuvo al Sur de la torre de *La Merced* apuntando hacia el Callao.

1125.- A. H. de M. (Prefectura - Secretaría de Gobierno y Policía 1880). Oficio (a) del Secretario de Fomento al Prefecto del Callao del 19 de mayo de 1880.

1126.- A. H. de M. (Prefectura - Secretaría de Gobierno y Policía 1880). Oficio (b) del Secretario de Fomento al Prefecto del Callao del 19 de mayo de 1880.

1127.- Periódico *La Patria* del 12 de agosto de 1879.

1128.- A. I. H. M. P. (Microfilm de The National Archives of the United States, letters received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers of squadrons, 1841-1886. Pacific Station, volume 73, jan 1-dec 28 1881). Informe del teniente J. V. Brigss al Comandante del USS *Lackawanna* del 28 de enero de 1880.

1129.- Periódico *La Patria* del 15 de julio de 1880.

1130.- Las baterías *Abtao* y *Zepita* estuvieron en funcionamiento durante el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866.

El minucioso teniente Brigss dijo que al Este de la *batería 2 de Mayo* estaba la *batería Piérola* y en el lado opuesto, mirando al Sur, estaba la *batería Tarapacá* [1131], de acuerdo a esta versión la *batería Zepita* debió cambiar de nombre a *Tarapacá* pues era la única que miraba al Sur en esa zona. Creemos que el teniente Briggs confundió las baterías y puso los nombres al revés, nuestra versión quedaría confirmada con dos oficios que escribió el Secretario de Fomento al Prefecto del Callao el 19 de mayo, donde diferenció a la *batería Zepita* de la *batería Tarapacá*. Otra prueba de que la *batería Tarapacá* no miraba al Sur la encontramos en los nombramientos de sus respectivos jefes, el 20 de mayo Piérola designó al capitán de corbeta Francisco Charún como Jefe de la batería *Tarapacá* y al día siguiente se nombró Jefe de la batería *Zepita* al sargento mayor de artillería Demetrio Mantilla[1132], lo que no sólo nos da a entender que estas baterías estuvieron listas a fines del mes de mayo de 1880 sino que se trató de diferentes emplazamientos.

Con respecto a la construcción de las baterías, el teniente Briggs destacó la buena labor de nuestros ingenieros pues anotó en su informe que: *"...aunque no se consideran estrictamente como fortificaciones permanentes, son buenas y minuciosamente construidas, y en este clima particular pueden mantenerse por años...."* [1133].



Cañón Rodman de la batería *Tarapacá*.

1131.- A. I. H. M. P. (Microfilm de The National Archives of the United States, letters received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers of squadrons, 1841-1886. Pacific Station, volume 73, jan 1-dec 28 1881). Informe del teniente J. V. Brigss al Comandante del USS *Lackwanna* del 28 de enero de 1880.

1132.- A.C.E.H.M.P. Ordenes Generales del Jefe de Estado Mayor de las Baterías del Callao del 21 y 22 de mayo de 1880. Recién el 12 de junio el Secretario de Marina informó oficialmente al Comandante General de Marina de este nombramiento (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 191. Oficio del 12 de junio de 1880). El nombramiento del comandante Charún también se publicó en *La Patria* del 21 de mayo de 1880.

1133.- A. I. H. M. P. (Microfilm de The National Archives of the United States, letters received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers of squadrons, 1841-1886. Pacific Station, volume 73, jan 1-dec 28 1881). Informe del teniente J. V. Brigss al Comandante del USS *Lackwanna* del 28 de enero de 1880.

"17 de Marzo" y "Elías Aguirre", nuevas baterías en el Muelle Dársena.

Otro de los puntos donde se colocaron cañones para la defensa del Callao fue a lo largo del muro Oeste del Muelle Dársena. En el emplazamiento de estas baterías se nota la dependencia de las decisiones militares al criterio del *Jefe Supremo y Protector de la Raza Indígena*, Nicolás de Piérola: el Comandante General debió pedir su autorización para artillar el Muelle Dársena. Conseguida la autorización de Piérola para colocar los cañones, el 16 de mayo el comandante García elevó un oficio al Secretario de Marina informándole el avance de los trabajos:

> *"...Autorizado por Su Excelencia el Jefe Supremo para fortificar el muro exterior del Muelle Dársena se ha trabajado con empeño en esta obra, empleando los materiales de la Empresa y los carpinteros de este Arsenal, de los buques de la Escuadra y algunos particulares.*
>
> *En las inmediaciones del gasómetro se ha colocado por el comandante de la "Unión" el coliza del Armstrong de a 70 que este buque tenía a proa y un cañón Rodman de a 125.*
>
> *Los comandantes del "Limeña" y "Oroya", han montado un cañón Rodman de a 125 junto al faro y pronto se colocará otro de menor calibre.*
>
> *La batería que corre a cargo de los comandantes del "Chalaco" y "Rímac", situada en el centro del muro, estará expedita tan pronto como el Sr. Secretario de Fomento ordene la entrega de un cañón Rodman de grueso calibre que está sin montar en el torreón "Manco Cápac"..."* [1134].

Según el Diario de la Corbeta *Unión* el cañón Armstrong de a 70 se trasladó el domingo 16 de mayo, nombrándose a ese emplazamiento *batería 17 de Marzo*[1135]. Ese nombre fue puesto oficialmente recién el 20 de mayo, cuando el Secretario de Marina acusó recibo de un oficio que elevó a su despacho el Comandante General un día antes dando parte de haberse concluido los trabajos en esa batería. La batería que formaron los transportes *Limeña* y *Oroya* se denominó *Elías Aguirre*, tal como se desprende del documento que narra el combate del 29 de mayo (que veremos posteriormente) y de los legajos personales de los oficiales que sirvieron en esa batería, siendo su jefe el entonces teniente primero Fermín Diez Canseco.

La conformación de una nueva batería en el lado Norte del Callao.

En el Norte de la bahía una nueva batería tuvo su origen el 23 de abril de 1880, fecha en que, a instancias del hacendado Julio Tenaud, se reunieron varias personas en la batería *Pacocha* y donaron una importante suma de dinero para montar otro emplazamiento artillero. Al día siguiente el Comandante General de Armas del Callao se dirigió al Ministro de Guerra informándole que estas personas:

1134.- A. H. de M. (Caja C14 - Sobre C116, Prefectura del Callao). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 16 de mayo de 1880. Los cañones eran Rodman de a 125 libras o de 10 pulgadas (Libro Copiador B1-b48, p. 198. Oficio al Prefecto del Callao del 3 de junio de 1880).

1135.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 183.

"...Se reunieron el día de ayer en la batería "Rímac" del mando del teniente coronel don Elías La Torre y a invitación del señor don Julio Tenaud, organizaron una suscripción para montar una nueva batería, cuya suma ascendió en ese mismo momento a la de diez y siete mil quinientos soles..." [1136].

Quienes erogaron el dinero fueron: Señores Althaus y Tenaud S/. 10,000; Augusto Althaus S/. 5,000; Federico Palacios S/. 1,000; Leonidas Aveleira S/. 1,000; Felipe Canevaro S/ 500.

Los Jefes de las baterías del Callao.

El 19 de abril Piérola nombró como Comandante General de las baterías del Norte del Callao al coronel provisional Pedro La Fuente y como Comandante General de las baterías del Sur al capitán de navío Germán Astete[1137]. Los jefes de las baterías eran: capitán de corbeta Francisco Charún en la batería *Tarapacá* [1138], sargento mayor de artillería Demetrio Mantilla en la batería *Zepita* [1139], teniente coronel Manuel Benjamín de la Barra en la torre de *La Merced* [1140], coronel Emilio Castañón en la batería *2 de Mayo* [1141], teniente coronel Wenseslao Gayangos en el fuerte *Santa Rosa* [1142] y sargento mayor Demetrio Mantilla en la batería *Pacocha*[1143]. El resto de baterías siguió con los mismos jefes que tenían el 22 de abril.



CAPITAN DE NAVIO D. GERMAN ASTETE
Comandante General de las Baterias del Sur.

Capitán de navío Germán Astete, Comandante General de las Baterías del Sur.
(Periódico *La Patria* del 29 de junio de 1880).

1136.- A. M. De T. C. Oficio del Prefecto y Comandante General de Armas del Callao al Secretario de Guerra del 24 de abril de 1880, transcrito en el oficio del Secretario de Guerra al Secretario de Fomento del 28 de abril de 1880.
1137.- A. C. E. H. M. P. Orden General del 19 de abril de 1880.
1138.- A. C. E. H. M. P. Orden General del 21 de mayo de 1880. El segundo comandante fue el capitán de corbeta Juan Duffó, jefe de la primera pieza el alférez de fragata Roberto Espinoza y el jefe de la segunda pieza el alférez Carlos Mifflin.
1139.- A. C. E. H. M. P. Orden General del 22 de mayo de 1880.
1140.- A. C. E. H. M. P. Orden General del 24 de mayo de 1880.
1141.- A. C. E. H. M. P. Orden General del 25 de mayo de 1880. El Segundo Comandante fue el capitán de corbeta Salomé Porras, el jefe del cañón de Sotavento fue el sargento mayor Julio de la Fuente, el jefe del cañón de Barlovento fue el teniente segundo Bernabé Carrasco.
1142.- A. C. E. H. M. P. Orden General del 26 de mayo de 1880.
1143.- A. C. E. H. M. P. Orden General del 31 de mayo de 1880. El Segundo Comandante fue el teniente segundo Elías Higginson.

El siguiente cuadro resume la situación aproximada de la artillería del Callao a finales de mayo de 1880:

Baterías del Sur.	
1	***Batería "2 de Mayo" (antes "La Punta" o de a 1000").***
	1 Dahlgren y 1 Rodman de a 1000 libras.
2	***Batería "Santa Rosa".***
	2 Blackely de 11 pulgadas.
3	***Torre de "La Merced".***
	2 Armstrong de a 300 libras.
4	***Batería "Tarapacá" (en construcción).***
	1 Vavasseur de a 300 libras, 1 Rodman de a 500 libras.
5	***Batería "Zepita" (en construcción).***
	2 Rodman de a 500 libras.
6	***Batería "21 de Diciembre".***
	6 cañones de a 32 libras de ánima lisa.
7	***Batería "Chacra Alta".***
	¿? cañones de 15 pulgadas rayados.
Baterías del Centro.	
1	***Torreón "Manco Cápac"***
	3 Vavasseur de 300 libras
2	***Torreón "Independencia".***
	2 Blackely de 11 pulgadas
Baterías del Muelle Dársena.	
1	***Batería "17 de Marzo"*** (A cargo de la *Unión*).
	1 Armstrong de a 70 libras, 1 Rodman de a 125 libras.
2	***Batería "Elías Aguirre"*** (A cargo del *Oroya* y del *Limeña*).
	1 Rodman de a 125 y otro de menor calibre por colocar.
3	***Batería ¿?*** (A cargo del *Rímac* y del *Chalaco*. Por instalar).
Baterías del Norte.	
1	***Batería "Ayacucho".***
	1 Rodman de a 500 libras, 1 Blackely de 11 pulgadas.
2	***Torre "Junín".***
	2 Armstrong de a 300 libras.
3	***Batería "Pacocha"*** (Antes *batería del Norte*, *Rímac* o *Rodman*).
	2 Rodman de a 500 libras (15 pulgadas).
4	***Batería ¿?*** (en construcción).

Estado de la artillería del Callao el 29 de mayo de 1880.

d) El bombardeo del Callao del 10 de mayo de 1880.

El 10 de mayo el contralmirante Galvarino Riveros ordenó bombardear el Muelle Dársena y algunas de las baterías del Callao. La corbeta *O'Higgins* y el blindado *Blanco Encalada* debían atacar la batería de cañones de a 1,000 libras, El *Huáscar* debía colocarse al Norte de la línea de ataque, mientras que el *Amazonas, Angamos* y *Pilcomayo* debían atacar al Muelle Dársena a una distancia de 5,500 metros[1144]. El historiador Fuenzalida señaló que este bombardeo fue en represalia por el ataque con torpedos del 5 de mayo[1145].

El movimiento de los buques chilenos se inició a las 13:00 e inmediatamente se tomaron las posiciones de combate en todas las baterías del Callao. El bombardeo se inició a las 13:35 y terminó a las 15:45 con los disparos de nuestra batería de a 1,000 libras[1146].

Según el parte del contralmirante Riveros los buques bajo su comando dispararon sus cañones de retrocarga a una distancia que varió entre los 4,000 y los 5,500 metros, excepto el *Huáscar* que se acercó brevemente hasta los 3,000 metros, poniéndose al alcance de nuestra artillería que, con excelente puntería, le hizo tres impactos directos, aunque sólo uno logró hacerle daño abriéndole una vía de agua bajo la línea de flotación y los otros dos rebotaron en el blindaje. Otro tiro pasó junto al palo mayor rompiendo dos obenques. Los chilenos dispararon 418 tiros, calculando Riveros que el 70% de ellos cayeron en el Dársena, las baterías y la población [1147].

De acuerdo los partes chilenos publicados posteriormente, su percepción de los efectos de este bombardeo fue muy positiva y causaron los siguientes daños:

a) Se destrozó la cámara de popa de la *Unión* y se produjo un incendio que duró entre 20 y 30 minutos;
b) Una granada del *Huáscar* echó a pique una lancha que salió del *Limeña* para auxiliar a la *Unión*;
c) Se logró destruir la popa del transporte *Oroya*;
d) Se hundió a la presa *Sausy Jack* [1148];
e) La *Limeña* recibió un impacto en su rueda de babor;
f) Se calcularon 40 bajas por el lado peruano, entre ellos 6 en la batería de a 1,000;
g) Los *botes torpedos* fueron rechazados por las torpederas chilenas y el *Huáscar*;
h) Los efectos sobre la población fueron mayores que los del bombardeo del 22 de abril[1149].

Por el lado peruano, el parte oficial mencionó que entraron en acción la batería de *La Punta* (1,000 libras), batería *Santa Rosa*, torre de la *Merced*, torreón *Manco Cápac*, torreón *Independencia*, batería *Ayacucho*, torre de *Junín*, batería *Pacocha*, y los buques *Unión*,

1144.- Ahumada, Op. Cit., T. 2, pp. 536-537. Parte oficial chileno del contralmirante Galvarino Riveros al Ministro de Marina del 12 de mayo de 1880.
1145.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 903.
1146.- Ahumada, Op. Cit., T. 2, pp. 536-537. Parte oficial peruano del coronel Pedro J. Saavedra al Secretario de Guerra del 11 de mayo de 1880.
1147.- Ahumada, Op. Cit., T. 2, pp. 536-537. Parte oficial chileno del contralmirante Galvarino Riveros al Ministro de Marina del 12 de mayo de 1880.
1148.- Bergantín chileno capturado por el *Huáscar* el 20 de julio de 1879
1149.- Ahumada, Op. Cit., T. 2, pp. 535-536.

Talismán, Rímac, Limeña y *Oroya*. Los tiros efectuados por nuestros cañones sumaron un total de 161[1150]. La batería *21 de diciembre* no disparó porque el enemigo estaba más allá del alcance de los cañones de a 32 libras [1151].

La percepción del bombardeo por parte del jefe de la plaza del Callao fue que el enemigo no pudo causar daños serios a los buques, baterías y población. En general, los partes de los comandantes de las baterías coinciden con el parte del Jefe de la Plaza reflejando una elevada moral. En cuanto a los partes peruanos que señalaron los daños que lograron causar los chilenos veamos cómo se correlacionan con lo que resumimos anteriormente:

a) El oficial de guardia de la corbeta Unión no anotó en el Diario de Bitácora que se haya producido un incendio abordo: *"...En la acción nos han tocado tres proyectiles. Uno penetró por la toldilla destrozando camarotes de la 1ª cámara y la Sala de Armas, otro atravesó la batayola y la tercera rompió un obenque de la jarcia mayor y rasmilló el portalón de babor..."* [1152]. Aunque no se menciona en los partes, la cacerina de la ametralladora Gatling de calibre 43 de la *Unión* fue destrozada en este bombardeo [1153].
b) Una lancha de la *Limeña* se fue a pique quedando levemente herido el guardiamarina José Arbulú que la comandaba.
c) El *Oroya* recibió 5 impactos pero ninguno de consideración.
d) Se hundió la presa *Saucy Jack.*
e) No hay noticias de una avería grave en la *Limeña.*
f) El número de bajas (incluidos los heridos) se aproxima al mencionado por los chilenos.
g) No hay evidencias que las Fuerzas Sutiles participaron en repeler la agresión.
h) El *Marañón* sufrió un impacto de poca consideración.

Debe agregarse a esta lista de daños que los proyectiles enemigos interrumpieron la línea férrea que unía al Callao a la batería *Rímac* impidiendo que por algunos momentos pueda transitar el ferrocarril que llevaba barriles de pólvora y bombas para los cañones de esa batería, afortunadamente el ingeniero José Antonio Mesones, encargado del tren que llevaba los pertrechos, logró reparar la vía y llegó a su destino[1154].

Probablemente la poca acción destructiva de los proyectiles enemigos se deba a tres factores: el primero, como bien lo señaló el Prefecto del Callao, muchos proyectiles no estallaron. El segundo, las previsiones que se tomaron para evitar que el enemigo tenga buenas referencias de tiro y, tercero: las previsiones que se tomaron para evitar incendios que ya explicamos al describir los efectos del bombardeo del 22 de abril.

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 el puerto.

1150.- Ahumada, Op. Cit., T. 2, pp. 539-540. Parte del coronel Neto al Prefecto del Callao del 10 de mayo de 1880.
1151.- Periódico *La Patria* del 12 de mayo de 1880.
1152.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 181.
1153.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 313. Oficio del 18 de junio de 1880 al Secretario de Guerra.
1154.- A. H. de M. Legajo Personal de José Antonio Mesones Burga.

Para evitar que los chilenos logren tener referencias en tierra para hacer más efectiva su puntería, el 28 de abril el Comandante General dispuso que se arríe la chimenea del *Marañón* y que se pinte de color gris oscuro la columna del reloj del Muelle Dársena[1155], también ordenó que se pinten de ese color las fachadas de las casas que hacían esquina en las calles de *Manco Cápac* y *Montevideo* [1156].

Mariano Felipe Paz Soldán no dio referencias sobre este bombardeo y Rosendo Melo señaló que fue un ataque más formal pero que fue un mero simulacro, prácticamente inofensivo para nuestras armas[1157]. El comandante Manuel I. Vegas dijo que todos nuestros buques fueron tocados por los proyectiles enemigos per sin mayores consecuencias; con respecto a los impactos en tierra, al contrario que Melo, dijo que los daños causados por los chilenos fueron graves, como también lo fueron los del 22 de abril. Vegas mencionó que en este combate dispararon por primera vez dos cañones Vavasseur de a 300 libras en el Muelle Dársena que fueron sacados del castillo de la *Independencia* [1158]. Esta última información es errada; los cañones Vavasseur eran de a 250 libras y no de a 300 libras, estuvieron en el torreón *Manco Cápac* y no en el *Independencia* y, hasta esa fecha (10 de mayo), sólo se había bajado uno de los cañones Vavasseur (27 de marzo) pero no estuvo montado en el Muelle Dársena ni estaba en condición de disparar pues no había sido montado aún en otro lugar.

La verdadera magnitud de los daños causados por el bombardeo debe medirse por el efecto producido sobre la población, los buques y los medios de Defensa de Costa. La siempre lamentable pérdida de vidas fue alta si se compara con el bombardeo del 22 de abril, pero estadísticamente para un bombardeo donde el enemigo consumió cientos de proyectiles resulta insignificante. Ninguno de los buques de guerra resultó dañado seriamente y sólo se fue a pique una pequeña lancha y una presa. Para nosotros el bombardeo no produjo daños de consideración y el pobre resultado no fue proporcional al esfuerzo por lo que no se le puede considerar un éxito.

A raíz del bombardeo del 10 de mayo el Prefecto del Callao estimó que los enemigos podían tratar de ofender los baluartes del Real Felipe y creyó conveniente que la Marina retire del torreón *Independencia* la pólvora y otros artículos de guerra que allí se guardaban, ante ello el Comandante General de la Marina ordenó retirar esos artículos y los torpedos que estaban almacenados en ese lugar [1159].

1155.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 163. Oficio al Mayor de Órdenes del 28 de abril de 1880.
1156.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 163. Oficio al Alcalde del Callao del 28 de abril de 1880.
1157.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, pp. 399-400.
1158.- Vegas, Op. Cit., p. 265.
1159.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 180. Oficio al Mayor de Órdenes del 18 de mayo de 1880.

e) Las *fuerzas sutiles* entre el bombardeo del 10 de mayo y el combate del 25 de mayo de 1880.

Incremento del poder de fuego de las "Fuerzas Sutiles".

En este corto período se intentó incrementar el poder de fuego de las Fuerzas Sutiles con el viejo armamento con el que se contaba. Resalta una solicitud del 10 de mayo dirigida por el Secretario de Marina a la Secretaría de Guerra para que se entreguen a la Comandancia General de Marina *"...50 bombas de mano que necesitan para el servicio de los buques y embarcaciones de ronda..."* [1160]. Esta es la primera noticia del embarque en las Fuerzas Sutiles de *bombas de mano*, pero no fueron las primeras que llegaron a manos de la Marina. Días antes, el 7 de mayo, el Comandante General envió un oficio al Mayor de Órdenes disponiendo que se envíen algunas de ellas al monitor *Atahualpa*, allí podemos ver que estas granadas primitivas funcionaban con mecha de 15 segundos: *"...que se remitan al monitor "Atahualpa" treinta de las bombas de mano remitidas últimamente del Parque General de Artillería, advirtiéndolo que el tiempo de duración de la mecha es de 15 segundos, después que está bien encendida..."* [1161]. Pero las *bombas de mano* eran de dudosa eficiencia, el 27 de abril el Comandante General debió devolver 60 que no reventaron en los experimentos que se hicieron, sospechándose que fue por *"...la poca cantidad de pólvora que tienen o la poca potencia de ésta..."* [1162].

En este período hay documentos que mencionan a los cañones Clay como parte del armamento de algunas lanchas de las Fuerzas Sutiles, los cañones Clay eran piezas de bronce, usaban proyectiles de 9 libras y se parecían a una culebrina[1163] (cañones largos y delgados). Al parecer algunas lanchas estuvieron dotadas de estas piezas de artillería pues el 11 de mayo el Comandante General pidió al Secretario de Marina que se carguen 96 bombas con sus espoletas para ser usados en estos cañones[1164] y sirvieron en las Fuerzas Sutiles hasta principios de agosto, cuando el Comandante General de Artillería solicitó *"...los cañones Clay que existen montados en algunas lanchas..."* [1165], pero probablemente no todos fueron retirados ya que el 9 de setiembre se pidieron materiales diversos para las lanchas, entre ellos hay tornillos para los cañones Clay y Preston [1166]. Cabe resaltar que los proyectiles de cañones Clay fueron objeto de mejoras practicadas por el ingeniero Cuadros, notándose estas mejoras cuando el Comandante General pidió a la Factoría Naval de Bellavista *"...la construcción de 200 proyectiles sólidos con sunchos de bronce para los cañones Clay según las reformas hechas por el señor Cuadros..."* [1167].

1160.- A. H. de M. (Secretaría de Marina - 1880). Oficio del Secretario de Marina a la Secretaría de Guerra del 10 de mayo de 1880. El Secretario de Marina informó al Comandante General que la Secretaría de Guerra autorizó la entrega de las bombas el 14 de mayo (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 164. Oficio del 15 de mayo de 1880).

1161.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 172-173. Oficio al Mayor de Órdenes del 7 de mayo de 1880.

1162.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 160. Oficio al Mayor de Órdenes del 27 de abril de 1880.

1163.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 35. Oficio al Comandante General de Artillería del 4 de febrero de 1880. En este oficio el Comandante General escribió sobre la existencia en los Almacenes del Arsenal de *"...proyectiles de a nueve para la culebrina sistema Clay..."*.

1164.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 11 de mayo de 1880.

1165.- A. H. de M., Libro 81-b7, p. 318. Informe del 8 de agosto de 1880.

1166.- A. H. de M. Libro Copiador F4-A6, p. 58. Oficio del 9 de setiembre de 1880.

1167.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 297. Oficio a la Factoría Naval de Bellavista del 4 de setiembre de 1880.

Otra novedad en el armamento de las Fuerzas Sutiles la encontramos el 12 de mayo, cuando la Corbeta *Unión* pidió se le entreguen 6 rifles Rampard con sus municiones [1168]. Según Mariano Felipe Paz Soldán, que cita un estado del armamento de fines de 1878, en el Perú habían sólo 16 fusiles Rampard [1169]. Actualmente existe uno de estos fusiles en la oploteca del Museo del Ejército en el Real Felipe y podemos ver que eran piezas rayadas de retrocarga, de 1.75 m de largo, de 22 mm de calibre y 8 kilos de peso; por su dimensión y peso debían ser usados necesariamente con apoyo, para lo cual tenían una guía de fierro que servía a modo de estaca para sostener el arma sobre un parapeto.

En 1879 Prado pensó que estos fusiles serían de utilidad en el Sur y en junio de 1879 escribió al general La Puerta diciéndole: *"...bueno sería que vengan esos Rampa, fusiles de Piérola, con sus respectivos trípodes, para utilizarlos en la campaña..."* [1170]. No sabemos si los fusiles Rampard llegaron a ir al Sur en 1879, pero el pedido de la corbeta *Unión* nos hace pensar que no todos los fusiles Rampard fueron al Sur.

¿Porqué se pidieron estos fusiles? La respuesta la encontramos meses más tarde, cuando el 11 de agosto el Comandante de la corbeta *Unión* elevó un oficio insistiendo en el pedido de los 6 fusiles Rampard *"....para emplearlos contra lanchas torpedos..."* [1171], pedido que fue reiterado el 13 de agosto por el comandante Villar al Secretario de Guerra para que se entregue del Parque de Artillería a la corbeta Unión: *"...seis rifles Rampard con todos sus útiles y municiones para emplearlos contra lanchas torpedo..."* [1172]. No cabe la menor duda que estos fusiles fueron usados en las lanchas de las Fuerzas Sutiles, tal como lo señaló en 1883 el Sargento Mayor Felipe Santiago Salazar, Jefe del Detall de la Maestranza General de Artillería, cuando dijo que en 1880 habían trabajado:

> *"...20 rampas rayadas, alcance 1600 metros, proyectiles de cuatro onzas, puntas de acero para romper blindaje de cuatro pulgadas para defensa de botes de ronda con 500 tiros cada uno...."* [1173].



Fusil *Rampard.*
(Colección I. E. H. P.).

1168.- A. H. de M. *Libro Copiador de Pedidos de la Corbeta Unión, años 1865-1880, N° E2-U2*. Pedido del 12 de mayo de 1880.

1169.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. 1, p. 97. Hemos consultado sobre este fusil al ingeniero Pedro Olaechea Ramírez, experto en armamento y asesor principal de los museos del Ejército y la Marina, quien nos informó que se trata del fusil llamado *Rempart*, de fabricación francesa, hecho por la empresa *Charleville* y el modelo es de 1831.

1170.- Denegri, Op. Cit., p. 242. Carta del 9 de junio de 1879.

1171.- A. H. de M. Libro Copiador E2-U2, Pedido del 11 de agosto de 1880. Un día antes el Secretario de Marina elevó un oficio al Secretario de Guerra informando que se había ordenado hacer en la Factoría Naval de Bellavista 1,000 puntas de fierro para fusiles Rampard (A. H. de M. (Factoría Naval de Bellavista - Secretaría de Marina, 1880). Oficio del 10 de agosto de 1880).

1172.- A. H. de M. (Secretaría de Marina - 1880). Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 13 de agosto de 1880. El 8 de octubre de 1880 se recibieron seis fusiles Rampard remitidos del Arsenal de la Comandancia General de Artillería. (A. H. de M. Libro Copiador B1 - b48, p. 335. Oficio al Comandante General de Artillería del 8 de octubre de 1880.

1173.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 46) *Relación de las obras ejecutadas en los talleres de la maestranza general de Artillería desde el mes de enero de 1880 al 16 de enero de 1881 siendo inspector y Comandante General el Benemérito señor coronel don Joaquín Torrico*. Confeccionada por El jefe del Detall de la Maestranza el 30 de noviembre de 1883.

Encuentros armados el 11, 14, 19 y 24 de mayo y el combate del 25 de mayo de 1880.

No hay un registro exacto de todos los encuentros entre las lanchas de las Fuerzas Sutiles con las torpederas y buques chilenos. El periódico *La Patria* reportó dos encuentros que no podemos verificar en otras fuentes de la época. Uno de ellos sucedió supuestamente en la noche del 11 de mayo y *La Patria* lo informó de la siguiente manera en su edición del día 12: *"...anoche a las 9 se acercó a la playa una lancha torpedo enemiga. Inmediatamente fue perseguida por el vaporcito "Urcos". Como era de esperarse la lancha enemiga se retiró hacia los suyos..."* [1174]. El segundo encuentro que reportó el periódico *La Patria* se produjo supuestamente en la noche del 14 de mayo, el periodista anotó: *"...La lancha "Urcos" que hacía la guardia anoche encontró a inmediaciones del dique a una embarcación enemiga, que a la presencia de los nuestros emprendió la fuga. La "Urcos" le hizo un disparo con su cañón de proa y varios tiros de rifle..."* [1175].

Un nuevo encuentro se reportó el 19 de mayo y nos enteramos de él porque en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* se anotó la siguiente novedad: *"...A las 11h se sintió un tiroteo entre dos lanchas, pero encontrándose nublado el horizonte, no se pudo distinguir si eran las nuestras o las del enemigo..."* [1176].

En la tarde del 24 de mayo hubo otro encuentro entre una de nuestras lanchas y dos torpederas enemigas. Nuestra lancha, probablemente una de las más pequeñas, se encontraba rondando poco antes del ocaso alrededor del Dársena cuando fue sorprendida por dos torpederas enemigas. Por suerte la dotación de la corbeta *Unión* se percató del enfrentamiento y logró disparar contra los chilenos que desistieron en perseguir a nuestra lancha. El tiroteó se anotó brevemente en el Diario de Bitácora de la *Unión*: *"...En la noche: A 6 p.m. se disparó un tiro con el coliza de popa a dos lanchas enemigas que venían persiguiendo a una nuestra..."* [1177].

Ya mencionamos que en la madrugada del 25 de mayo se produjo un combate entre la lancha *Independencia* y la torpedera chilena *Janequeo*. La *Independencia* estaba comandada por el teniente segundo José Gálvez llevaba abordo al guardiamarina San Martín y al practicante de medicina Manuel Ugarte [1178].

1174.- Periódico *La Patria* del 12 de mayo de 1880.

1175.- Periódico *La Patria* del 15 de mayo de 1880.

1176.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 184.

1177.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 189.

1178.- Manuel Sebastián Ugarte y Moscoso (Arequipa 1851-Callao 1880). Participó como soldado en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866, destacó como miembro de las siguiente comisiones: Comisión de Auxilio para combatir la epidemia de fiebre amarilla en Huacho (1867), Comisión Auxiliadora para ayudar a los damnificados del terremoto de Arequipa (1868); también destacó como miembro de la Bomba *Lima* N° 1 al salvar de un incendio a uno de sus compañeros. Participó en la revolución pierolista de 1874. Más tarde fue miembro de varias expediciones científicas en los andes peruanos. Cuando estalló la Guerra con Chile era Practicante de Medicina y se enroló a bordo de la fragata *Independencia*, luego pasó a la corbeta *Unión* participando directamente en la toma del *Rímac* logrando apoderarse del pabellón enemigo. Una biografía completa del héroe se publicó bajo el título *Manuel S. Ugarte y Moscoso, Héroe Nacional* cuyo autor fue don Héctor Ugarte y Chamorro.

Además, en la lancha *Independencia* se encontraba el siguiente personal:

	Nombre	Cargo	Procedencia	Nacionalidad	Observaciones
1	Ramón Caso	Mayordomo de 2ª Cámara	Atahualpa	Peruano	Herido
2	Jhon Mc Donald	Cabo de Mar	Atahualpa	Norteamericano	
3	Andrés Gouden	Timonel de combate	Atahualpa	Francés	Muerto
4	Eleuterio Medina	Marinero	Atahualpa	Peruano (Ica)	Prisionero
5	Maximiliano Mondragón	Marinero	Atahualpa	Peruano (Paita)	Prisionero
6	Pablo Villanueva	Marinero	Atahualpa	Peruano (Lima)	Prisionero
7	Francisco Villalva	Marinero	Atahualpa	Peruano	Herido
8	Felipe Castillo	Marinero	Atahualpa	Peruano	
9	Eduardo Rivera	Marinero	Atahualpa	Peruano	
10	Pedro Falcón	Cuarto Ingeniero	Rímac		Prisionero
11	José A. Grandall	Ayudante de Máquina	Rímac		Prisionero
12	Fogonero	Diego Martínez	Rímac		Prisionero
13	Fogonero	Sebastián Herrera	Rímac		Herido

Relación de tripulantes de la lancha *Independencia* presentes en el combate naval del 25 de mayo de 1880 [1179].



Teniente segundo José Gálvez.
(Periódico *La Patria* del 26 de mayo de 1880).

1179.- Fuentes: (A. C. E. H. M. P.- *Sumaria Averiguación...*). Oficio del Comandante General al teniente segundo Gervasio Santillana, Juez Fiscal en Comisión del 7 de junio de 1880; id. de Santiago Távara, Cirujano en Jefe del Servicio de Sanidad del Callao del 23 de junio de 1880; id. del Comandante del *Atahualpa* del 14 de junio de 1880. Resalta la figura de Gauden, que siendo natural de Francia se enroló en la marina voluntariamente el 13 de junio de 1879 y murió a los 21 años de edad.

Benjamín Vicuña Mackenna sostiene que el Practicante de Medicina Manuel Ugarte se embarcó *"...de humorada..."* [1180] en la lancha *Independencia*, tergiversando intencionalmente el verdadero motivo que impulsó a Ugarte a embarcarse esa noche. Ugarte y el teniente Gálvez eran miembros de la dotación del *Atahualpa*, ambos héroes eran amigos y Ugarte, lejos de hacer bromas, quería luchar contra los chilenos como lo había hecho en otras oportunidades. Ningún documento de la época hace siquiera la menor insinuación cuestionando la seriedad de Ugarte y menos de que alguien se haya embarcado de *humorada* en nuestras lanchas. La denigrante opinión de Vicuña Mackenna no fue más que una de sus macabras burlas a la integridad moral de los peruanos.



Teniente segundo José Gálvez.
(Archivo Histórico de Marina).



Practicante de Medicina Manuel Ugarte.
(Archivo Histórico de Marina).

¿Qué comisión estaba cumpliendo el teniente Gálvez la madrugada del 25 de mayo de 1880?. La mayoría de historiadores sostiene que Gálvez estaba pasando ronda en la bahía del Callao, reproduciendo lo transcrito en los partes oficiales publicados en Chile y Perú por los principales actores del combate[1181]. Pero, como ya lo mencionamos, estos partes probablemente fueron censurados o exagerados por ambos bandos. Para esclarecer el hecho resulta fundamental la lectura de la *Sumaria Investigación* seguida tras el combate, donde Gálvez, su tripulación y otros testigos, debieron rendir sus manifestaciones a un juez naval para determinar el grado de mérito durante el combate. A raíz de los documentos contenidos en ese legajo, verificamos que el teniente Gálvez y el teniente segundo Julio Benites, al mando de las lanchas *Independencia* y *Resguardo* respectivamente, tenían la misión de proteger a la lancha *Callao* que, al mando del alférez Pedro Bernales, debía encargarse de

1180.- Héctor Ugarte, Op. Cit., pp. 66-67.

1181.- El parte del teniente José Gálvez fue publicado en el periódico *La Patria* el 2 de junio y en *El Peruano* el 4 de junio de 1880, y transcrito por Ahumada (Op. Cit., T. 2., pp. 555-556). Los partes chilenos de los tenientes Goñi y Señoret, así como el del contralmirante Riveros también fueron transcritos por Ahumada (Op. Cit., T. 2., pp. 553-554).

sembrar dos torpedos en la bahía. La lancha *Resguardo* tenía un guardiamarina, un maquinista y cinco hombres del *Talismán.*

Después de interrogar a los comandantes de las tres lanchas peruanas, a los sobrevivientes de la *Independencia*, a los encargados de las lanchas neutrales que recogieron a los náufragos y al Mayor de Órdenes, el teniente Gervasio Santillana que actuaba como Juez Fiscal formuló un documento titulado *Resumen de los partes oficiales, declaraciones e informaciones relativas al Combate de la lancha peruana "Independencia" con dos lanchas porta torpedos chilenas, la noche del 24 al 25 de mayo de 1880*, cuyo tenor es el siguiente:

> *"....A las 10 h. 40 m. P.m. del 24 de mayo último, salieron del Muelle de Piedra las lanchas "Independencia" y "Resguardo" convoyando a la "Callao" que debía fondear dos torpedos automáticos.*
>
> *A la 1 h. 30 m. A.m. al centro de la bahía, como a tres y media millas del punto de partida, ocupados de la comisión que habían sido encargados, avistó la "Independencia" que estaba* [ilegible]*do descubierta luces, y tomándola por cambio de señales entre embarcaciones enemigas hizo fuego sobre ellas disparando hasta cuatro tiros con el cañón que montaba en proa; después de los cuales las embarcaciones enemigas desaparecieron y el cañón quedó en estado de no seguir haciéndose uso de él; por haber faltado los cáncamos a que se aseguraban las bragueras* [1182]. *Estos hechos coincidieron con el de haber llenado su cometido la "Callao" y los jefes de las lanchas acordaron reconocer la parte de la batería a sotavento de los buques neutrales y tomar la playa terminando así su cometido. Atravesaban en convoy las tres embarcaciones los últimos buques hacia la playa y la "Independencia" creyendo ver una embarcación menor sospechosa, se separó del convoy gobernando a reconocerla. Las lanchas enemigas muy superiores por su andar y construcción especial para el servicio militar a que están destinadas asechaban a las nuestras sin ser vistas; apercibidas de la evolución que hizo la "Independencia" la atacaron presentándosele la "Guacolda" que le cortaba la retirada por el lado de tierra y sobre lo que la "Independencia" puso la proa rompiendo sus fuegos de fusilería, ametralladora y un cañonazo después de haber logrado asegurar este con los palanquines y línea de la corredera. Empeñado el ineludible combate por la lancha "Independencia", fue atacada por la más fuerte, la "Janequeo" que con vertiginosa rapidez se lanzó, no con el intento de aplicar un torpedo sino de abordarla, por los preparativos y voces de mando que de uno de los buques neutrales oyeron en esa lancha. La embestida fue oblicua sobre la aleta de babor, quedando atracadas las lanchas e iniciada la lucha de cuerpo a cuerpo, el teniente Gálvez, jefe de la "Independencia" viéndose perdido, apeló al heroico y único recurso que le quedaba. Llevaba a popa un torpedo de tiempo cargado con treinta y dos libras de pólvora común. Encendiendo la mecha a la luz de una lámpara, la tomó en peso ayudado por el Practicante de Medicina señor Manuel S. Ugarte y esperaron al proazo de la lancha enemiga para lanzarlo. Temiendo Gálvez de que la duración de la mecha diese tiempo a los enemigos para evitar su efecto, le descargó dos tiros con una carabina Winchester produciendo la explosión que destrozó la popa de la lancha "Independencia" dando muerte e hiriendo gravemente a los que en ese sitio se encontraban y concluyendo por sumergiese tan heroicamente. La lancha enemiga, sin gobierno, pudo llegar, debido al aislamiento de sus compartimentos, al costado de uno*

1182.- Para aguantar el retroceso de los cañones pequeños se usaban bragueros, en los grandes se usaban compresoras.

de los buques neutrales donde sus tripulantes encontraron asilo, así que se sumergió; no sin perder algunos de sus tripulantes, y tener otros heridos. La "Guacolda" se entretuvo en recoger a nuestros náufragos en número de siete, entre ellos al heroico teniente Gálvez, y seis fueron recogidos por embarcaciones de los buques neutrales "Amistad" y "Mayro"; desapareciendo en tan gloriosa acción el guardiamarina Emilio San Martín, practicante de medicina Manuel S. Ugarte y timonel de combate Andrés Gouden.

La lancha "Resguardo" que a la distancia de 400 metros sostenía fuego de ametralladora y fusilería sufrió una interrupción en su ametralladora y considerándose impotente, después de haber visto desaparecer a la "Independencia" y que sólo habían quedado las dos enemigas; optó por protegerse hacía la batería de "Pacocha", para esperar refuerzos y varar la embarcación en caso de ser atacada. Los refuerzos salieron, aunque no con la celeridad que el patriotismo exige; por la deficiencia de elementos navales, encontraron a la lancha enemiga en el lugar del suceso sin que se explicara quizá lo ocurrido en acción tan grandiosa que no duró más de diez minutos; pues no prestó protección alguna a su compañera y huyó precipitadamente de la persecución de nuestras lanchas, que cesaron sus fuegos y caza una vez que la lancha enemiga los hizo inútiles por su gran superioridad de andar. Cruzaron en todas direcciones e inquirieron datos, pero sin resultado alguno pues la precipitación con que se sucedieron los grandiosos hechos de que hago referencia fueron tan rápidos, y especiales las circunstancias en que se realizaron; que todos los ánimos quedaron absortos con el grandioso hecho que sin detalles se conocía desde el primer momento. Tal era el esplendor de su magnitud....Callao, junio de 1880

Gervasio Santillana...." [1183].

Veamos ahora algo documentación oficial chilena. Según el contralmirante Riveros, que elevó su parte al Ministro de Guerra y Marina de Chile el 26 de mayo, fue un torpedo de la *Janequeo* el que hundió a la *Independencia* y que también causó su propio hundimiento[1184]. Este parte, publicado por Pascual Ahumada en su recopilación documental, puede reflejar dos cosas, o que debió estar censurado para que la opinión pública de Chile no reciba la noticia de que uno de nuestros torpedos acabó con la *Janequeo* o bien, el contralmirante Riveros no tenía una clara percepción de lo sucedido.

Por suerte otros partes también fueron publicados por Ahumada. El mismo día 25 de mayo el teniente Señoret, comandante de la *Janequeo,* reconoció en su parte que fue el torpedo que lanzó Gálvez el que causó el hundimiento de su lancha[1185], lo que quita toda sombra de duda a la actuación del Comandante de la *Independencia* y esclareció el verdadero motivo del hundimiento de la torpedera *Janequeo*; finalmente, termina por comprobar que no fue un error lo que cometió el contralmirante Riveros en su parte sino que trató de ocultar deliberadamente el verdadero motivo del hundimiento de la *Janequeo.*

Comentemos ahora el parte del teniente Goñi, comandante de la *Guacolda.* Este oficial escribió un curioso parte sobre los sucedido: afirmó que a las 02:15 reconoció unos bultos

1183.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Resumen del Juez Fiscal, teniente Gervasio Santillana, redactado entre el 21 y el 28 de junio de 1880.

1184.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 553. Parte del contralmirante Riveros al Ministro de Marina de Chile del 26 de mayo de 1880.

1185.- Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 553-554. Parte del teniente Manuel Señoret al contralmirante Riveros del 25 de mayo de 1880.

sospechosos cerca de los cañones de a 1,000 libras (lado Sur de la bahía) y procedió a investigar haciendo señales a la *Janequeo* para que se acerque. Junto a esa embarcación, reconocieron que eran tres lanchas peruanas que trataban de escapar al Muelle Dársena, entonces lograron interceptar a dos de nuestras lanchas y se lanzaron sobre ellas. Goñi dijo que la *Janequeo*, gracias a su mayor andar, logró adelantarse y aplicar su torpedo de botalón sobre la nuestra y que tras la explosión la *Guacolda* persiguió a la lancha peruana por 15 minutos. Transcurrido ese tiempo la *Independencia* se detuvo y se hundió rápidamente sin que le de tiempo de abordarla, entonces los tripulantes pidieron auxilio y la *Guacolda* recogió a los náufragos [1186].

Resulta difícil de creer la versión del teniente Goñi sobre la lancha *Independencia*: con las graves averías que tenía a causa de la explosión del torpedo no creemos que haya podido navegar durante 15 minutos sin ser alcanzada por la *Guacolda*. Además, los testimonios de todos los sobrevivientes fue unánime, la *Independencia* se fue a pique inmediatamente después de que estalló el torpedo.

Goñi escribió también que cuando navegaba hacia el *Blanco Encalada* pasó por el Muelle Dársena de donde:

> *"...dos grandes lanchas peruanas trataron de cortarme el paso; pero habiéndoles yo hecho contestar su nutrido fuego de rifle y cañón con la ametralladora Gatling que llevaba la lancha a popa, pronto me dejaron el paso libre..."* [1187].

Bajo el tenor de su parte, no cabe duda que la actuación de Goñi debió ser heroica, se enfrentó contra dos lanchas armadas con cañones y, sólo con una ametralladora Gatling, logró que sus enemigos le dejen el paso libre. Pero esto es falso, el parte del teniente Goñi se contradice con el del teniente Señoret. Este último y su tripulación habían logrado ponerse a salvo en un pontón antes de que se hunda la *Janequeo* y logró ver a la *Guacolda* maniobrando en la bahía, por ello escribió en su parte que:

> *"...la "Guacolda", después de recoger a los náufragos de la "Independencia", se batía en retirada contra dos lanchas peruanas, razón por la cual no solicité su auxilio..."* [1188].

Las severas contradicciones que aparecen en el parte del teniente Goñi no parecen ser el resultado de una censura, más bien dan la impresión de que falseó los hechos para esconder que no participó en el combate.

En general la historiografía chilena ha reconocido que el hundimiento de la *Janequeo* se debió a la acción del teniente Gálvez, pero sostiene también que la *Independencia* siguió navegando y que la *Guacolda* fue en su demanda hasta que repentinamente se hundió nuestra lancha, cuando llegó la *Guacolda* encontró a nuestros marinos pidiendo auxilio a gritos y recogió a los náufragos. Siguiendo al pie de la letra el parte de Goñi, los chilenos sostienen que la *Guacolda* logró enfrentarse con la *Urcos* y la *Arno* logrando abrirse paso

---

1186.- Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 554-555. Parte del teniente Luis Goñi al contralmirante Riveros del 25 de mayo de 1880.
1187.- Ibídem.
1188.- Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 553-554. Parte del teniente Manuel Señoret al contralmirante Riveros del 25 de mayo de 1880.

usando su cañón y una ametralladora Gatling que montaba a popa[1189]. Últimamente la Universidad Marítima de Chile ha patrocinado una texto que da nueva versión del combate, donde nuestra vieja lancha se ha convertido en una temible *torpedera* y la *Guacolda* fue quien hundió a la *Independencia* tras titánica lucha:

> *"...Después del bombardeo del 10 de mayo, los bloqueados prepararon un ataque torpedero para la noche del 24 al 25, pero los comandantes de la "Janequeo" y la "Guacolda", tenientes Señoret y Goñi, lo repelieron en una reñida refriega que duró algunas horas. La "Janequeo", seriamente averiada, con grandes esfuerzos logró atracar a una lancha de cabotaje el tiempo indispensable para que los tripulantes la abandonaran, con excepción de dos que se hundieron con ella. Por suerte para los desdichados, se les acercó un bote tripulado por un griego, inducido a ello por su esposa, de nacionalidad chilena. La "Guacolda" continuó sola la lucha, consiguiendo poner en fuga al enemigo después de echarle a pique la torpedera "Independencia" y tomarle ocho prisioneros, entre ellos a su comandante, el teniente Gálvez, quien presentaba lacerantes heridas y quemaduras en la cara. Al día siguiente, el almirante chileno lo envió a tierra en reconocimiento a su valor..."* [1190].

Pero regresemos a los verdaderos hechos. El resumen del combate naval del 25 de mayo de 1880 redactado por el teniente Gervasio Santillana ofrece múltiples novedades, la más importante está relacionada con la intención de la misión; ya habíamos mencionado que la mayoría de historiadores navales sostuvieron que el principal motivo de la salida de Gálvez la noche del combate fue la de efectuar una ronda en la bahía y que generalmente no se dice que estuvo acompañado de la lancha *Resguardo* y la *Callao*[1191]. Nunca se dio a conocer la comisión en la que Gálvez se encontró porque no era conveniente para las operaciones militares que se publique en los periódicos la verdadera intención de nuestras lanchas, fondear torpedos fijos, pues ello hubiese delatado al enemigo la presencia de tales artefactos.

En el parte oficial del teniente Gálvez, transcrito por Ahumada, no se indicó que tipo de arma usó para accionar el torpedo que lanzó sobre la Janequeo, allí se lee lo siguiente:

> *"...como se me ocurriese que la mecha de 5 minutos podía dar tiempo a que la cortasen o para que arrojasen al agua el torpedo y quedase sin resultado mi proyecto de hacer volar esa embarcación, hice fuego sobre el torpedo con el arma que tenía, consiguiendo que estallase al segundo disparo..."* [1192].

Sin embargo, en el parte sobre el combate que elevó el Capitán de puerto al Mayor de Órdenes el 25 de mayo, anotó que Gálvez usó su revólver para hacer explotar el torpedo[1193]. Pero en la manifestación que hizo el teniente Gálvez el 2 de junio al teniente Santillana es mucho más específico cuando se refiere al arma que usó:

1189.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 905.

1190.- Carlos Aguirre Vio, *Historia Naval Mundial*, T. II, p. 570.

1191.- Véase Melo (*Historia de la Marina del Perú*, p. 401), Vegas (Op. Cit., p. 266). El historiador Manuel Zanutelli recoge la verdadera intención de la comisión que cumplía Gálvez en su libro *Emilio San Martín: su entorno y su Tiempo*).

1192.- Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 555-556. Parte del teniente segundo José Gálvez del 29 de mayo de 1880.

1193.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 556. Oficio del Capitán de Puerto del Callao al Mayor de Órdenes del 25 de mayo de 1880.

"...la lancha enemiga les dio un proazo en la aleta de babor quedando completamente atracada al costado, circunstancia que aprovechó para echarle un torpedo el cual hizo explosión en el acto con dos tiros que le disparó de Winchester..." [1194].

Según el teniente Señoret, Comandante de la *Janequeo*, su embarcación logró aplicar un torpedo de botalón contra la lancha *Independencia*. Aunque los tripulantes de la *Independencia* no mencionan una explosión de un torpedo enemigo, es muy probable que los chilenos hicieron estallar su torpedo por el costado de estribor *"...casi bajo la popa de la lancha peruana..."* [1195], justo en el momento en que Gálvez hizo estallar el suyo sobre la lancha enemiga. Pero el torpedo chileno, probablemente un Mc Evoy, fue accionado eléctricamente a una distancia inadecuada, y no fue el motivo del hundimiento de la *Independencia*.

Hay algunos detalles en las declaraciones contenidas en la *Sumaria Averiguación* que no precisa el teniente Santillana en el resumen que transcribimos y que es de utilidad comentar para analizar algunos sucesos de interés.

La comisión de lanchas de las Fuerzas Sutiles tenía como misión el fondear torpedos fijos, labor indudablemente arriesgada por la presencia de torpederas enemigas blindadas, entonces ¿porqué mandar la *Independencia* y no otra lancha más poderosa en esta comisión? La versión de Rosendo Melo sobre las malas condiciones marineras de la *Independencia* han servido de base para muchos artículos históricos; dándosele credibilidad a su relato por su condición de historiador naval y por su participación en la Guerra con Chile, en la confianza de que por esa participación fue testigo de los hechos y conoció bien todas las situaciones. Pero en realidad Rosendo Melo sólo fue jefe de los vigías de la isla San Lorenzo por un corto período y luego renunció a su cargo. La siguiente es la impresión que nos dejó Melo de esta vieja embarcación cuando relató el combate del 25 de mayo de 1880:

"...era una batea ancha, corta, sin cubierta, rasa y pesada. Por la chimenea muy corta, salían a la vez humo y chispas a manera de fuegos artificiales, las descargas de vapor en cada recorrido del émbolo producían ruidosos estallidos, de manera que lo no denunciado por los desahogos del hogar, lo pregonaba el traqueteo de la máquina, lenta y discorde en su ruidosa e iluminada acción. Hasta la llama del hogar se veía de lejos, pues cerrada la tapa, carecía de tiro. Reunía todo lo opuesto al sigilo, celeridad y potencia que hacen eficaces, las fuerzas sutiles, y a su lado los torpederos enemigos eran positivas maravillas..." [1196].

Desde el punto de vista de Melo la lancha *Independencia* era una nulidad marinera, inapropiada para cualquier tipo de servicio. Sin embargo, la opinión que tenía de esta lancha el Comandante del transporte *Rímac*, buque que estaba a cargo de la *Independencia*, dista mucho de lo que escribió Melo 25 años después. En un informe elevado el 9 de junio de 1879 al Juez Fiscal que veía el caso del combate escribió:

1194.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Declaración del teniente segundo José Gálvez del 2 de junio de 1880. La declaración está en tercera persona, cómo Gálvez estaba herido no pudo escribir el parte ni firmarlo, fue dictado por él y firmado por Luis Rey en presencia del capitán de corbeta Alzola.

1195.- Ahumada, Op. Cit., T.5, pp. 60-61. Vista del fiscal chileno en el sumario por la pérdida de la *Janequeo* del 15 de junio de 1880.

1196.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 400.

"...La lancha "Independencia" conocida por US era la mejor que había entre las que hacen el servicio en la bahía, tanto por su construcción y andar como por que remitida a este buque para su carena puse especial esmero para que todos mis subordinados contribuyan con su trabajo a fin de dejarla como en efecto quedó perfectamente lista. Su armamento consistía en un cañón Blakeley de a 12 que pertenecía a este buque montado sobre cureña de madera en el castillo de proa y una ametralladora de 5 cañones colocada en la cámara de popa. Las municiones de ambas piezas consistían para el primero ocho cargas a bomba y para la segunda 14 cacerinas cargadas, además tenía a popa un torpedo de mecha que tendría 50 libras de pólvora más o menos..." [1197].

Pero en la *Independencia* el cañón Blackely de a 12 libras se desmontó de su cureña al cuarto tiro antes de empeñar combate contra las lanchas chilenas y durante la aproximación de la *Janequeo* logró disparar un último cañonazo, restándole sólo tres tiros más pues llevaba ocho en total. La ametralladora de la *Independencia*, una Gatling de cinco cañones, también se descompuso en pleno combate; mientras que en la *Resguardo*, que no tenía cañón, la ametralladora estaba mal montada tal como lo declaró su Comandante, el teniente segundo Benites, cuando dijo que ésta se colocó:

"...reposando sobre un trípode movible sin sujeción alguna en sus pies sobre un cajón que estaba roto en la mitad y a demasiada altura sobre la línea de flotación, dando todo esto lugar a que se cayese sobre la borda y casi al agua..." [1198].

Puesta nuevamente en operación la ametralladora de la *Resguardo*, el aspirante Goicochea disparó sobre las lanchas chilenas hasta que se atracó el arma.

Con respecto al torpedo que llevaba la *Independencia*, Melo le asignó una capacidad de 100 libras[1199] y lo describió de la siguiente manera:

"...Delante de los oficiales, sobre el enjaretado de popa había un torpedo, especie de caja metálica, herméticamente cerrada, con su guía larga y aparato de percusión, apropiado para echarlo a flotar entre barcos enemigos..." [1200].

No discutimos que el torpedo fuese una caja metálica herméticamente cerrada, pero dudamos que su capacidad fuese de 100 libras. En el parte del teniente Gálvez del 29 de mayo efectivamente escribió que el torpedo tenía ese peso[1201], igualmente el comandante del *Atahualpa* anotó en un oficio elevado al Mayor de Órdenes el 25 de mayo que Gálvez disparó su revólver contra un torpedo de 100 libras. Pero el Comandante del *Rímac*, que estaba a cargo de la lancha, señaló al Juez Fiscal el 9 de junio que el torpedo tenía sólo 50 libras de pólvora común[1202], siendo más específico aún el Juez Fiscal quien aseguró en su resumen que el torpedo era del tipo automático y que cargaba sólo 32 libras de pólvora

---

1197.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Oficio del Comandante del *Rímac* al Juez Fiscal del 9 de junio de 1880.
1198.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Declaración del teniente segundo Julio Benites del 30 de mayo de 1880.
1199.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 401. También en Vegas, Op. Cit., p. 266.
1200.- Melo, *El Callao, Monografía Histórico - Geográfica*, p. 184.
1201.- Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 555-556. Parte del teniente segundo José Gálvez del 29 de mayo de 1880. No hay duda de la veracidad del contenido de este parte publicado por Ahumada pues el original está en la *Sumaria Averiguación* que se guarda en el archivo del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú.
1202.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Oficio del Comandante del *Rímac* al juez Fiscal del 9 de junio de 1880.

común. También dudamos que fuese hecho como un torpedo flotante y que haya tenido una guía larga y aparato de percusión; las declaraciones indican que tenía una mecha, lo que hace imposible que funcione a flote donde fácilmente podía mojarse y apagarse el fuego de la mecha. Sencillamente no nos explicamos otra forma de utilizar este torpedo que no sea el de lanzarlo como lo hizo el teniente Gálvez.

La lancha *Callao* salió con el alférez Bernales y sólo cinco individuos más, presumiblemente contratados por la Secretaría de Fomento. En una segunda declaración, Benites señaló que había pedido armamento en repetidas oportunidades a la Secretaría de Fomento y al Mayor de Órdenes, pero este último creyó innecesario entregarle las armas que había solicitado.

El Jefe de Ronda, que estaba en el Muelle de Guerra al mando de las lanchas *Arno* y *Urcos*, llegó tarde a auxiliar a la *Independencia*; tardanza injustificada según lo señaló el 25 de mayo el capitán de navío Lino de la Barrera, comandante del *Chalaco*, quien anotó en un oficio dirigido al Mayor de Órdenes lo siguiente:

> *"...Llamo la atención de US sobre las lanchas "Urcos" y "Arno" que han permanecido impasibles fondeadas cerca del muelle, no obstante la claridad con que se percibía el cañoneo y el tiroteo que sostuvieron tres de nuestras embarcaciones con las lanchas chilenas, primero por el cabezo de San Lorenzo y poco después cerca del Dique..."* [1203].

¿Quiénes estaban en las lanchas *Arno* y *Urcos*? Según el periódico *El Nacional*, tras oírse la explosión que hundió a la *Janequeo* las lancha *Urcos* al mando del capitán de fragata Leandro Mariátegui[1204] y la lancha *Arno* al mando del teniente primero Cosme de la Haza[1205] salieron en apoyo de la *Independencia* pero llegaron tarde; pese a que dispararon sus cañones y armas menores, no pudieron alcanzar a la *Guacolda* que escapó gracias a su mayor andar[1206]. Sobre esta versión debemos aclarar que no es correcta la identidad del Comandante de la lancha *Arno* ni el de la *Urcos*. En el legajo personal del capitán de corbeta Alejandro Roldán Alela[1207] figura que: *"...estuvo al mando de la lancha "Arno" en*

1203.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Oficio del Comandante del *Chalaco* al Mayor de Órdenes del 25 de mayo de 1880.

1204.- Miguel Leandro Mariátegui Palacios (Lima 1843-Lima 1904). Alférez de fragata en 1862. Estuvo en el monitor *Victoria* durante el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866. Antes sirvió en la fragata *Amazonas* quedando enfermo en China durante el viaje de ese buque al Asia; luego sirvió en el *Guise*, barca *Iquique*, vapores *Lerzundi* y *Tumbes*. En 1879 marchó a Arica, quedando al mando de algunas baterías, luego se le nombró segundo del *Oroya*. En su legajo aparece entre diciembre de 1879 y el 10 de agosto de 1880 fue Vocal de la Junta de Reconocimiento, también que *"...concurrió a los bombardeos del Callao por la Escuadra Chilena en las Baterías que mandaba el Sr. Coronel Elías La Torre. Concurrió a los bombardeos de Chorrillos por la Escuadra Chilena el 22 de setiembre de 1880, como Jefe de las Baterías Rodantes. Combatió en Ancón contra dos buques chilenos el 5 de enero de 1881 como 1er Jefe de las Baterías Rodantes. Combatió contra el Ejército Chileno en la Batalla de San Juan el 13 de enero de 1881 como 1er Jefe de las Baterías Rodantes. Combatió contra el Ejército Chileno en la Batalla de Miraflores el 15 de enero de 1881 como 1er Jefe de las Baterías Rodantes..."*. Quedó herido en Miraflores y ordenó al teniente Duffó enterrar los cañones. Tras la guerra se reincorporó al servicio naval.

1205.- No encontramos en el Archivo Naval el legajo de Cosme de la Haza. Hubo un Comisario de Marina Manuel llamado Cosme de la Haza, pero murió en 1877.

1206.- Ahumada, Op. Cit., T.2, p. 556. Correspondencia a *El Nacional* del 25 de mayo de 1880.

1207.- Alejandro Roldán Alela (Lima 1842-Callao 1901). Guardiamarina en 1859, alférez de fragata en 1865. Asistió a la campaña contra Ecuador de 1859 en el *Amazonas* y el *Ucayali*, en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866 estuvo como Amanuense del Estado Mayor. En su carrera estuvo embarcado en el *Ucayali*, *Amazonas*, *Chalaco*, *Meteoro*, fue ayudante de la Capitanía de Arica, Iquique, Callao y Capitán de Puerto de Mejillones. También se anotó en su legajo personal lo siguiente: *"...este oficial asistió a algunos combates y bombardeos verificados en la plaza del Callao en 1880 hasta el 23 de junio del mismo año que fue nombrado Capitán de Puerto de Chilca..."*. La veracidad de la información se comprueba al estar firmado este documento por el contralmirante García, el comandante Leopoldo Sánchez y el comandante Amaro Tizón.

el tiroteo con embarcaciones chilenas la noche en que se perdió en combate la de la Fragata "Independencia"... " [1208]. Mientras que en el legajo personal del comandante Mariátegui no se anotó que estuvo embarcado en la *Arno* en la madrugada del 25 de mayo.

En efecto, el Mayor de Órdenes comisionó al Jefe de Ronda para que en caso necesario protegiese a las lanchas que estaban fondeando torpedos[1209]; así es cómo el teniente Alejandro Roldán se embarcó en la lancha *Arno* junto guardiamarina Campos y al alférez Valle Riestra al mando de una guarnición[1210]. El teniente Roldán, al oír el cañoneo inicial no se puso en movimiento (cuando Gálvez disparó cuatro tiros de cañón sin obtener respuesta del enemigo) lo cual consideramos un grave error, pero al escuchar el segundo tiroteo (cuando se produjo el encuentro con las lanchas chilenas), zarpó junto a la lancha *Urcos* a ver lo que sucedía[1211]. Producido el hecho de armas, el Comandante del monitor *Atahualpa*, capitán de navío Juan José Raygada, fue advertido de los sucesos por la dotación de la lancha *Callao* y describió cómo actuaron las lanchas *Arno* y *Urcos*:

> *"...En este momento* [último cañonaso] *zarparon la "Urcos" y "Arno" en su auxilio dirigiéndose hacia el centro de los buques neutrales con el objeto de proteger a la lancha "Independencia" cortando a la vez la retirada al enemigo. Se trabó un nutrido fuego de cañón y ametralladora entre nuestras lanchas y una del enemigo que fugaba hacia el Oeste..."* [1212].

Todo lo relatado hasta ahora lo confirmó el Mayor de Órdenes el 25 de mayo en un informe que elevó al Comandante General, adjuntando los partes de los comandantes del *Atahualpa*, *Limeña* y *Chalaco*. Allí el comandante Díaz corroboró el parte del teniente Roldán y rectificó al comandante de la Barrera diciendo que la *Urcos* no tenía la suficiente cantidad de vapor como para acudir inmediatamente en auxilio de la *Independencia* pues acababa de ser puesta a órdenes del Jefe de Ronda por el comandante del transporte *Limeña*. Todo marino sabe que una embarcación a vapor debe primero levantar presión para poder navegar, operación que tarda algunos minutos mientras se genera el vapor en la caldera; ese fue el motivo del retraso.

Los efectos del cañoneo al que sometieron nuestras lanchas a la *Guacolda* en su retirada afectaron el armamento de la *Arno*, horas más tarde la corbeta *Unión* debió entregarle *"...una cureña y tornillo de puntería completos del cañón de 12 lbs..."* [1213], sin duda por haber quedado inutilizada la cureña que usaba.

¿Qué pasó con Gálvez y la dotación de la *Independencia* inmediatamente después de la explosión? El teniente Gálvez fue auxiliado por el marinero Pablo Villanueva que evitó que el héroe se ahogue cuando se hundió rápidamente la *Independencia*; pocos minutos después llegó la *Guacolda* y el teniente Gálvez, junto a 6 hombres de su tripulación, fueron tomados

---

1208.- A. H. de M. Legajo personal de Alejandro Roldán Alela.
1209.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Oficio del Mayor de Órdenes al Comandante General de la Marina del 25 de mayo de 1880.
1210.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Oficio del Jefe de Ronda, teniente primero Alejandro Roldán, al Mayor de Órdenes del 25 de mayo de 1880.
1211.- Ibídem.
1212.- A. C. E. H. M. P. (*Sumaria Averiguación...*). Oficio de Comandante del *Atahualpa* al Mayor de Órdenes del 25 de mayo de 1880..
1213.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 190.

prisioneros. El resto de náufragos logró ponerse a salvo por sus propios medios. Mal herido, el teniente Gálvez fue devuelto del *Blanco Encalada* por orden del contralmirante Riveros, en un acto de reconocida humanidad que enaltece la figura del almirante chileno. El propio Gálvez reconoció más tarde que había *"...quedado agradecido al comportamiento observado con él durante su prisión..."* [1214]. El teniente Gálvez logró recuperarse de sus heridas y siguió en el servicio activo. Aún después de la captura de Lima por el enemigo en enero de 1881 siguió luchando, peleó junto a Cáceres en la Campaña de la Breña y tuvo un heroico comportamiento en la guerra civil de 1884-1885.

La muerte de los tripulantes de la *Independencia* fueron muy sentidas en aquel entonces. El cadáver de Ugarte fue recuperado el 31 de mayo y el gobierno dispuso se le hicieran honores de general de brigada durante su entierro. El Comandante General se preocupó de todos los detalles para rendir honores al héroe y el mismo día que se encontró el cadáver escribió al Prefecto lo siguiente:

> *"...por disposición del Supremo Gobierno, deben ir mañana a Lima por tren de 10 ^{h} a.m. los jefes y oficiales de marina francos para asistir a la ceremonia fúnebre que se celebrará en el templo de la Merced en honor del Practicante de Medicina don Manuel Ugarte que murió heroicamente combatiendo contra el enemigo el 25 del presente. Como por la línea trasandina no sale tren a las 10^{h} a.m. estimaré de VS se sirva contestarme hoy mismo si VS determinará se ponga un tren extraordinario a la hora indicada, para en caso contrario pueda esta comandancia resolver lo conveniente."* [1215].

Los funerales del héroe fueron apoteósicos: colegiales, universitarios, bomberos, autoridades políticas y militares, casi todos los oficiales de marina y del ejército, la guarniciones de los buques con dos bandas de músicos, hombres y mujeres de la ciudad acompañaron al ataúd lleno de coronas y laureles[1216]. Los cuerpos de Gouden y San Martín no fueron encontrados y no pudieron recibir cristiana sepultura.

El combate del 25 de mayo fue rápidamente reconocido como heroico por la prensa y la población en general. Se publicaron extensos editoriales resalando la vida de Gálvez y el practicante de medicina Ugarte. Coincidentemente, el 26 de mayo Piérola promulgó un Decreto creando una institución llamada *Legión de Mérito* que agrupaba a las personas que por sus acciones eminentes merecían un reconocimiento especial. Esta institución estaba dividida en dos grandes ramas, una militar y otra civil, con tres grupos en cada una siendo miembros del primer grupo el que tenga más méritos y así sucesivamente. En la misma fecha Piérola creó el *Gran Libro de la República*, donde se consignarían los hechos notables que realizaban los peruanos.

El 28 de mayo se promulgaron cinco decretos de premiación. El primer hecho que reconoció el Jefe Supremo como honroso y con mérito a inscribirse en el Gran Libro de la República fue el del combate de Pacocha, donde él justamente fue el líder, y otorgó la *Cruz de Acero de tercera clase* a toda la tripulación del *Huáscar*. El segundo hecho, que se consideró

1214.- Héctor Ugarte y Chamorro, Op. Cit., p. 37. Transcripción de una entrevista a José Gálvez tomada por Ugarte del periódico *La Opinión Nacional* del 28 de mayo de 1880.

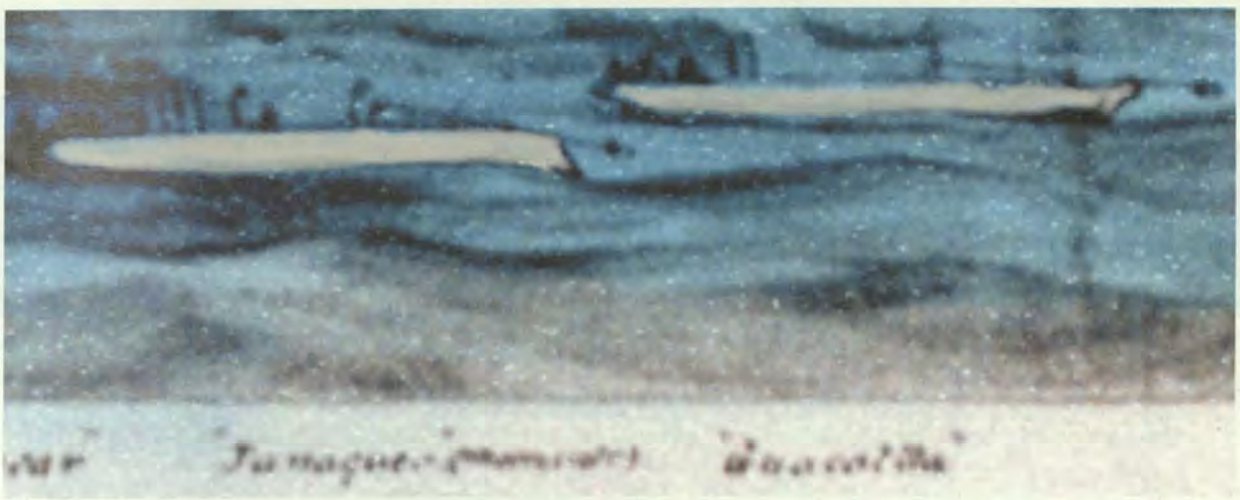
1215.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 194. Oficio al Prefecto del Callao del 31 de mayo de 1880.

1216.- El periódico *La Patria* del 1° de junio de 1880 dio una excelente reseña de los funerales.

heroico y digno de escribirse en el Gran Libro de la República fue el del combate de Angamos, otorgando la *Cruz de Acero de Primera Clase* a Elías Aguirre y Enrique Palacios, la *Cruz de Acero de Segunda Clase* a Miguel Grau y la *Cruz de Acero de Tercera Clase* a Melitón Carbajal. El tercer decreto de premiación fue para el coronel Isaac Recabarren por su comportamiento en Pisagua, a quien se le distinguió con la *Cruz de Acero de Tercera Clase*. El cuarto decreto premió a los tripulantes de la corbeta *Unión* que participaron en la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880 con la *Cruz de Acero de Tercera Clase*. Finalmente, por medio de un quinto decreto otorgó al teniente Gálvez la *Cruz de Acero de Segunda Clase*.

Parece increíble que Piérola haya condecorado con la cruz de Acero de Segunda Clase a Miguel Grau, pero es cierto. Ciego por la pasión política, Piérola no podía perdonar fácilmente al marino que comandando el *Huáscar* lo capturó en 1876 abordo del *Talismán*. Ni Alberto Ulloa, uno de sus más apologéticos biógrafos, pudo maquillar esta falta inconcebible, aunque la solapó diciendo: *"...Este acto está en oposición con la habitual elevación moral del caudillo..."* [1217]. Para colmo de egocentrismo, el 29 de mayo el periódico *La Patria* publicó una completa descripción del combate de Pacocha en toda la primera página, mostrando un retrato de Piérola uniformado; más que Angamos o Tarapacá, es innegable que se quiso resaltar la acción de Pacocha, quedando rezagado a un segundo plano el combate de la *Independencia* que había sucedido escasos 4 días antes.

Regresemos al encuentro de la *Independencia* con la *Guacolda* y la *Janequeo* y veamos la apariencia de las torpederas enemigas, conocemos sólo una acuarela donde se plasmó brevemente el perfil de ambas, para distinguirlas mejor hemos alterado el color de las naves en una ampliación, pintándolas de plomo.

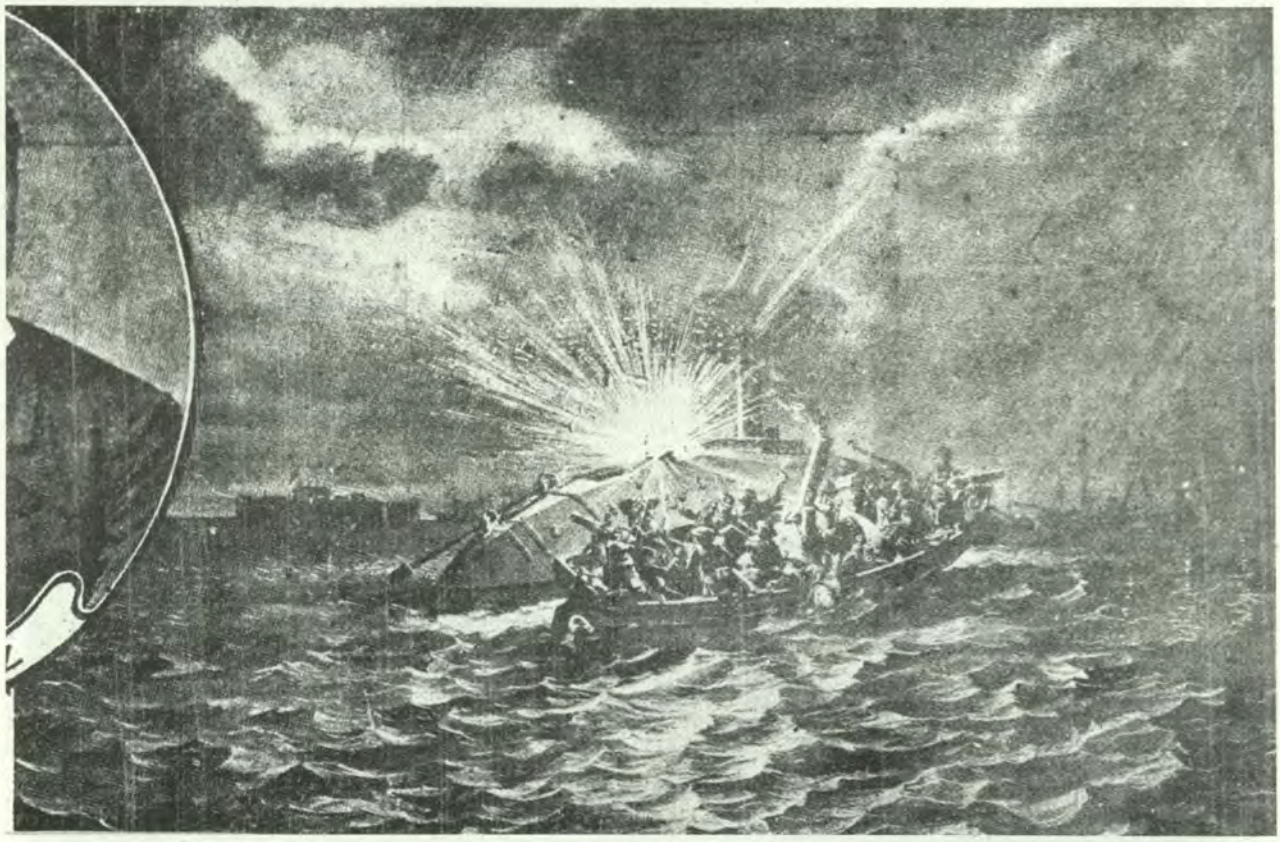


Torpederas *Janequeo* y *Guacolda*.
(A. I. E. H. M. P.).

1217.- Alberto Ulloa Sotomayor, *Don Nicolás de Piérola*, p. 260.

El año 1900 el historiador naval Rosendo Melo reprodujo en su obra *El Callao, Monografía Histórico - Geográfica* la fotografía de un cuadro donde se observa el combate entre la *Janequeo* y la *Guacolda* y anotó lo siguiente: *"...El disparo de Gálvez, representa las lanchas "Janequeo" e "Independencia", amarradas una a otra, en la madrugada del 25 de mayo de 1880. Más afuera está el dique y, a la distancia, la sombra oscura de la isla..."*. La revista *Variedades* publicó en 1930 un artículo sobre el cincuentenario del combate y presentó el mismo cuadro, asegurando que fue pintado por el artista Michael.

Un cuadro similar, aunque sin los detalles que menciona Melo y que se pueden observar en la fotografía que reproducimos, se encuentra en el Centro Naval del Callao y está firmado por Guillermo Spiers. Creemos que el cuadro de Spiers es una copia del de Michael.



Combate entre la *Independencia* y la *Janequeo* del 25 de mayo de 1880.
(Cuadro del pintor Michael, Revista *Variedades*, mayo de 1930)

Finalmente diremos que Gálvez tuvo la dicha de recibir honores en vida por el combate contra la *Janequeo*, en 1891 el Congreso lo premió haciendo una excepción a la Ley del 31 de diciembre de 1888 que abolió las concesiones de este tipo. Finalmente diremos que la Marina de Guerra del Perú siempre guardó un grato recuerdo de la figura del heroico Gálvez y colocó a dos de sus buques el nombre de este ilustre marino.

f) El intento de reflotar la *Janequeo* y los bombardeos y combates navales en el Callao el 27 y 29 de mayo de 1880.

La torpedera *Janequeo* se había hundido cerca de la playa y a poca profundidad, según Bulnes estaba a tiro de rifle de la Dársena y a una profundidad no mayor de 6 ó 7 metros[1218]. Esto motivó a las autoridades navales peruanas a que ensayen la posibilidad de rescatarla y usarla en nuestro provecho. Los trabajos comenzaron el 26 de mayo y el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* escribió lo siguiente en el Diario de Bitácora de ese día: *"...Novedades: Se mandaron 20 hombres, un guardián, un guardiamarina y un oficial a las 4 h a.m. con el objeto de sacar una lancha chilena. Se alistó la lancha a vapor "Lima"..."* [1219].

Al día siguiente una nueva comisión de la corbeta *Unión* fue al lugar donde se hundió la *Janequeo*. En el Diario de Bitácora se anotó lo siguiente: *"...Trabajos: la gente se ocupó en descargar y estibar sacos de tierra. Fueron 20 hombres a cargo de un oficial al amanecer a desempeñar una importante comisión..."* [1220].

Estas maniobras fueron reconocidas por los marinos chilenos quienes decidieron bombardear el puerto el día 27 para impedir el rescate de la torpedera hundida. En el parte oficial que elevó el contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina de Chile no mencionó este bombardeo y sólo dio parte de los ocurridos el 28 y el 29 de mayo[1221] lo que resulta incorrecto pues el 28 de mayo no se produjo ningún bombardeo y parece que se trató de un error en el parte del contralmirante chileno. El bombardeo del 27 se puede constatar en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*:

> *"...Combate: A las 9 horas a.m. el monitor "Huáscar" se puso en movimiento con rumbo Norte, pasando cerca de las baterías, gobernó en demanda del buque, a su regreso al Sur como acortase la distancia, los fuertes del Norte hicieron disparos, los que contestados por este después de lugar a que las baterías de Marina situadas en el Dársena secundasen también los disparos, todo esto principió a las 10 hs 30 minutos; el "Huáscar" se retiró a las 11 hs 30. El "Angamos", que desde el primer momento en que "Huáscar" trabó combate con nosotros se incorporó a la línea conservando mayor distancia, sus tiros eran con bastante intervalo. A bordo no ocurrió ninguna novedad..."* [1222].

Otro testimonio es el del maquinista Storace que anotó en su diario el bombardeo del 27 de mayo de la siguiente manera:

> *"...En las primeras horas del día, las lanchas a vapor peruanas regresaron a sacar la torpedera que se fue a pique la noche del 24; estando en esa faena, fueron perseguidas por el "Huáscar" y el "Angamos", los cuales al ponerse a tiro de cañón de tierra sufrieron los disparos de nuestras baterías y se vieron obligados a responder. Después de una hora de cañoneo el "Huáscar" se retira a toda máquina hacia la isla, escorado*

1218.- Bulnes, Op. Cit., V. 2, p. 272.
1219.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 190.
1220.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 191.
1221.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 59.
1222.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 191.

sobre una banda, y seguido por el "Angamos"; ambos buques al parecer recibieron algunos proyectiles..." [1223].

Según se publicó en el periódico *El Nacional*, las lanchas comisionadas a reconocer la *Janequeo* fueron la *Lima*, la *Urcos* y la *Arno*. Ante ello el *Huáscar* se acercó al alcance de nuestros cañones y a las 10:45 fue atacado por una de las piezas de artillería de la torre de *Junín*. Esto dio inicio al combate entre este buque y las baterías de tierra, sumándose más tarde al *Huáscar* el transporte *Angamos* hasta las 11:30, hora a la cual los buques chilenos se retiraron. Media hora más tarde regresó el *Angamos* y efectuó varios disparos sobre nuestros buques, dando de lleno uno de ellos al pontón *Pachitea*, embarcación que se encontraba a la cuadra de la corbeta *Unión*. Otro de sus tiros, disparado a las 12:45, cayó en el transporte *Chalaco*. Por suerte los daños no comprometieron la seguridad del buque y sólo dejó un par de heridos leves. Tras el combate nuestras lanchas continuaron sus trabajos tratando de reflotar la *Janequeo* [1224].

El Capitán de puerto informó al Comandante General que:

"... Ha sido el día de hoy [27] *tan escaso de acontecimientos, en el tiempo del bombardeo que ha tenido lugar en esta fecha; bombardeo sostenido por el "Huáscar" y la "Angamos" con nuestras baterías, que me contraeré a poner en el conocimiento a US que por esta Capitanía no ha habido nada notable que comunicar a US..."* [1225].

Storace tenía razón cuando anotó que el *Huáscar* se retiró escorado. Gonzalo Bulnes y el historiador chileno Fuenzalida señalaron que el *Huáscar* se acercó al alcance del fuego de los cañones de la batería *Junín*, lo que significó que un tiro de a 300 libras de esta torre le diese de lleno al monitor en uno de sus cañones desmontándolo[1226].

Como hemos visto, el 28 de mayo también se trabajó en tratar de reflotar la *Janequeo*, aunque el enemigo no molestó a nuestros marinos ese día. Pero el 29 de mayo los trabajos en la *Janequeo* originaron un encuentro mucho mayor que el del día 27. El 29 comenzaron temprano los trabajos en la torpedera hundida, desde las 05:30 estuvieron en el lugar la lancha *Tocopilla* [1227] al mando del alférez de fragata Federico Sotomayor [1228], la lancha

---

1223.- Elías, Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace, p. 109.

1224.- Ahumada, Op. Cit., T. 2, pp. 630-631.

1225.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 243. Oficio del 27 de mayo de 1880.

1226.- Bulnes, Op. Cit., p. 272. Fuenzalida, Op. Cit., p. 906.

1227.- Llamada *Oroya* por el corresponsal del periódico *El Nacional* (Ahumada, Op. Cit., T. 2, p. 631).

1228.- Federico Sotomayor y Vigil (Lima 1862 - Lima 1940). Pertenecía a una distinguida familia limeña y su padre era amigo de Miguel Grau. En 1875 se embarcó en el *Marañón* como alumno de la Escuela Naval Preparatoria; al estallar la guerra fue destinado al *Huáscar* (25/4/1879), donde observó un comportamiento que fue elogiado por el comandante Grau, tal como consta en la correspondencia del héroe con el padre de nuestro biografiado. El joven Sotomayor participó en toda la campaña del *Huáscar* hasta caer herido y prisionero en el Combate de Angamos, cuando tenía sólo 16 años de edad. Estuvo prisionero en San Bernardo y fue canjeado algunos meses después; su participación en el *Huáscar* le valió ascender por méritos de guerra al grado de alférez de fragata cuando tenía 17 años. Se embarcó el 1° de enero de 1880 en el transporte *Limeña* y en marzo pasó al *Oroya*; en este buque hizo la última expedición de un buque peruano sobre Chile en abril de 1880. Según su Legajo Personal *"...estuvo presente en todos los combates y bombardeos del Callao en el transporte "Oroya" y en varios encuentros de lanchas siendo jefe de la "Tocopilla" en la que combatió varias veces con las de la escuadra de Chile..."*. Tras la guerra fue ayudante del general Iglesias en su gobierno de 1883-1885, luego pasó a trabajar en las capitanías de puerto de Huacho, Ilo y Pacasmayo. Al ascender a teniente primero sirvió como ayudante del Inspector General del Ejército y luego como ayudante del Prefecto de Huánuco; en 1896 pasó a la Mayoría de Órdenes de la Marina. Posteriormente fue Segundo Comandante del *Santa Rosa*. En 1905 ascendió a capitán de fragata y se le nombró Comandante del *Constitución*, luego pasó al crucero *Lima*. En 1911 ascendió a capitán de navío y fue nombrado capitán de Puerto de Salaverry y más tarde Director de Marina hasta que

Capitanía al mando del teniente primero Arana[1229] con el guardiamarina Calderón a cargo de la ametralladora, y la lancha *Callao* al mando del teniente primero Santiago Torrico. Poco después la lancha *Capitanía* debió regresar al muelle, momento que aprovechó una torpedera enemiga camuflada entre el dique y los buques neutrales para aparecer en la escena.

En estas circunstancias se trabó un combate entre las lanchas *Tocopilla* y *Callao* contra la torpedera chilena, disparándose ambos bandos tiros de cañón y ametralladoras. Poco después aparecieron en acción nuestras lanchas *Arno,* comandada por el teniente José Barloque[1230], cuya actuación se confirma en su legajo personal donde anotó que en esa fecha *"...sostuvimos un tiroteo contra la "Pilcomayo" y una de las lanchas torpedo chilenas, estando en la "Urcos" con el objeto de salvar una de nuestras lanchas..."* [1231]; la *Urcos,* comandada por el teniente Alejandro Roldán y la lancha *Lima*, comandada por el teniente Alzola[1232], ante lo cual la torpedera enemiga se retiró tras 30 minutos de combate. Nuestras lanchas persiguieron a la enemiga, que rápidamente logró ponerse a salvo fuera de los fuegos de las Fuerzas Sutiles gracias a su mayor andar; paralelamente se acercó la cañonera *Pilcomayo* que rompió sus fuegos sobre las lanchas peruanas, lo que las hizo retroceder al Dársena.

Al tercer tiro de la *Pilcomayo* respondió el cañón *Oroya* de la batería *Elías Aguirre*, pero como el buque enemigo estaba a mucha distancia (casi 5,000 metros) los tiros de las baterías eran inútiles. Poco después, como a las 07:00, entraron en acción el *Huáscar* y el *Angamos*, que dispararon sobre el Muelle Dársena logrando hundir a los pontones N° 2 y *Tumbes*. A las 09:00 salió de su fondeadero el monitor *Atahualpa* y los buques enemigos optaron por retirarse [1233].

---

ese antiguo cargo desapareció en 1916 y fue entonces nombrado Capitán de Puerto del Callao y Comandante Principal de las Milicias Navales, poco después, el 14 de diciembre de 1916, ascendió al alto grado de contralmirante. En 1917 fue Vocal del Consejo de Oficiales Generales y pasó al retiro en 1922, tras 44 años de servicio como oficial. En base a sus méritos, el 15 de enero de 1923 se dictó una ley que lo consideró en el Escalafón como si estuviese en actividad. Murió el 17 de mayo de 1940.

1229.- Luciano E. Arana (Lima 1848-Buenos Aires ¿1921-1923?). Guardiamarina en enero de 1866 y alférez de fragata en abril de ese año. En la Guerra contra España estuvo en Chile a órdenes del contralmirante Blanco Encalada, peleando más tarde en Abtao. Estuvo embarcado en la *Apurímac*, *Independencia*, *América*, *Tumbes*, *Unión*, *Manco Cápac*, *Pilcomayo* y *Limeña*. Durante la Guerra con Chile estuvo en la cañonera *Pilcomayo* y en el *Rímac*. En 1959 la Dirección de Personal nombró una Junta de Investigación para determinar que había pasado con Arana, de quien no se tenían noticias y que a esa fecha debía tener 110 años sino había fallecido antes. El misterio lo develó el alférez Manuel Elías Bonnemaison (sobreviviente del Huáscar) que fue Cónsul del Perú en Buenos Aires y confirmó que entre 1921 y 1923 había muerto Arana en esa ciudad (A. H. de M. Dirección General del Personal - 1959).

1230.- José Barloque se recibió de alférez de fragata en 1856. Peleó en el Combate Naval de Abtao y en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866. Sirvió en los siguientes buques *Lerzundi*, *Arica*, *Amazonas*, *Tumbes*, *Independencia*, *Unión* y *Limeña*. hasta su hundimiento el 16 de enero de 1881. Tras la guerra estuvo en el *Santa Rosa*. Permaneció como indefinido desde 1890 hasta 1909 en que perdemos su rastro. En la fuente que hemos consultado para describir este combate (Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 631-632) aparece como comandante de la *Arno* el teniente Cosme de la Haza, oficial naval que no encontramos en otra acción de la Guerra con Chile y cuyo legajo personal no figura en el Archivo Naval. Debe tratarse de un error en la investigación periodística de la época.

1231.- A. H. de M. Legajo Personal del teniente primero José Barloque.

1232.- En la fuente que hemos consultado, (Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 631-632), aparece el nombre Arzola, se trata en realidad de Manuel Alzola (Lima 1838-Callao 1897) que ingresó al Colegio Militar en 1853 y ascendió a guardiamarina en 1854 pero debió retirarse al cerrase el Colegio. Nuevamente guardiamarina en 1864, ascendió a alférez de fragata en 1865. Sirvió en el *Tumbes, Ucayali, Apurímac, Sachaca, Independencia, Chalaco* y fue Comandante del *Yapurá* en el lago Titicaca. Peleó en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866 en la batería *Santa Rosa*. En 1879 y 1880 trabajó en la Comandancia General. En noviembre de 1880 fue nombrado Capitán de Puerto de Chimbote hasta el 31 de julio de 1881 en que fue hecho prisionero por el comandante del *Huáscar*. Según su Legajo Personal participó en los bombardeos del 22 de abril, 5, 10 y 29 de mayo; 25 de julio, 12 y 30 de agosto, 3 y 13 de setiembre de 1880.

1233.- Resumen de la versión transmitida por el corresponsal Leonidas Cárdenas del periódico *El Nacional* el 29 de mayo de 1880 (Ahumada, Op. Cit., T.2, pp. 631-632).

El oficial de guardia de la corbeta *Unión* anotó en su Diario de Bitácora una versión muy parecida de los hechos:

> *"...Combate: A 6 h (a.m.) se notó que algunas de nuestras lanchas pequeñas se batían hacia el Norte con una enemiga; después de media hora de tiroteo salieron de la Dársena y sobre la lancha enemiga la "Lima", "Arno" y "Urcos" poniéndola en fuga hacia fuera y dirigiéndose a la "Pilcomayo" que venía en su auxilio; al pasar al frente de la bahía y estando a tiro de cañón se le dirigieron algunos disparos por la batería de la Dársena y uno con el coliza de popa de este buque, sin resultado ninguno. La "Pilcomayo" contestó a estos tiros, entrando después el "Huáscar" y "Angamos", generalizándose así el combate entre estos buques y la batería de la Dársena y los buques de nuestra escuadra; las baterías de la plaza hicieron muy pocos disparos por estar los buques enemigos fuera del alcance de sus cañones. Durante el combate se mandaron embarcaciones a socorrer al Pontón N° 2 y al "Tumbes", los que se fueron a pique, salvándose sólo sus tripulantes. A bordo no ha ocurrido ninguna novedad, sólo se hizo fuego con el coliza de popa y el cañoncito Withworth que se colocó sobre el parapeto. Durante la mayor parte del combate estuvo a bordo el señor Comandante General de la Marina..."* [1234].



Alférez de fragata Federico Sotomayor y Vigil en enero de 1880 (17 años) Sobreviviente del *Huáscar* y Comandante de la lancha *Tocopilla*.

1234.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, pp. 192-193.

Como se puede apreciar, en la mañana del 29 de mayo las lanchas operativas de las Fuerzas Sutiles eran la *Arno*, *Urcos*, *Lima*, *Capitanía*, *Tocopilla* y *Callao*. Faltando en esta lista sólo dos lanchas, la *Resguardo* y la torpedera *República.*

Pese a los bombardeos, los intentos por reflotar la torpedera *Janequeo* continuaron. El 30 de mayo el oficial de guardia de la corbeta *Unión* anotó en su Diario de Bitácora la siguiente comisión *"...comisión: Fue en la lanchita "Lima" un oficial, un guardiamarina, un guardián y 16 hombres, con el objeto de sacar la lancha chilena a pique..."* [1235]. Incluso en agosto se seguía trabajando aún en la *Janequeo*, el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* del sábado 7 al domingo 8 de ese mes anotó en el Diario de Bitácora que se tripuló la lancha *Arno* con 8 hombres armados *"...al trabajo de sacar la Janekeo..."* [1236].

Rosendo Melo sostuvo en su libro *Historia de la Marina del Perú* que la *Guacolda* y la *Fresia* intentaron ingresar al Muelle Dársena para hundir a la corbeta *Unión* el 30 de mayo y que nuestras lanchas les cerraron el paso y las obligaron a retirarse[1237], pero este es un evento que no ha podido ser comprobado pues no se encuentran datos que hagan referencia a él en nuestras fuentes históricas ni en las chilenas.

1235.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 194.
1236.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 224.
1237.- A. H. de M. Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 402.

El oficial de guardia de la corbeta *Unión* anotó en su Diario de Bitácora una versión muy parecida de los hechos:

> *"...Combate: A 6 h (a.m.) se notó que algunas de nuestras lanchas pequeñas se batían hacia el Norte con una enemiga; después de media hora de tiroteo salieron de la Dársena y sobre la lancha enemiga la "Lima", "Arno" y "Urcos" poniéndola en fuga hacia fuera y dirigiéndose a la "Pilcomayo" que venía en su auxilio; al pasar al frente de la bahía y estando a tiro de cañón se le dirigieron algunos disparos por la batería de la Dársena y uno con el coliza de popa de este buque, sin resultado ninguno. La "Pilcomayo" contestó a estos tiros, entrando después el "Huáscar" y "Angamos", generalizándose así el combate entre estos buques y la batería de la Dársena y los buques de nuestra escuadra; las baterías de la plaza hicieron muy pocos disparos por estar los buques enemigos fuera del alcance de sus cañones. Durante el combate se mandaron embarcaciones a socorrer al Pontón N° 2 y al "Tumbes", los que se fueron a pique, salvándose sólo sus tripulantes. A bordo no ha ocurrido ninguna novedad, sólo se hizo fuego con el coliza de popa y el cañoncito Withworth que se colocó sobre el parapeto. Durante la mayor parte del combate estuvo a bordo el señor Comandante General de la Marina..."* [1234].



Alférez de fragata Federico Sotomayor y Vigil en enero de 1880 (17 años)
Sobreviviente del *Huáscar* y Comandante de la lancha *Tocopilla*.

1234.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, pp. 192-193.

Como se puede apreciar, en la mañana del 29 de mayo las lanchas operativas de las Fuerzas Sutiles eran la *Arno*, *Urcos*, *Lima*, *Capitanía*, *Tocopilla* y *Callao*. Faltando en esta lista sólo dos lanchas, la *Resguardo* y la torpedera *República.*

Pese a los bombardeos, los intentos por reflotar la torpedera *Janequeo* continuaron. El 30 de mayo el oficial de guardia de la corbeta *Unión* anotó en su Diario de Bitácora la siguiente comisión *"...comisión: Fue en la lanchita "Lima" un oficial, un guardiamarina, un guardián y 16 hombres, con el objeto de sacar la lancha chilena a pique..."* [1235]. Incluso en agosto se seguía trabajando aún en la *Janequeo*, el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* del sábado 7 al domingo 8 de ese mes anotó en el Diario de Bitácora que se tripuló la lancha *Arno* con 8 hombres armados *"...al trabajo de sacar la Janekeo..."* [1236].

Rosendo Melo sostuvo en su libro *Historia de la Marina del Perú* que la *Guacolda* y la *Fresia* intentaron ingresar al Muelle Dársena para hundir a la corbeta *Unión* el 30 de mayo y que nuestras lanchas les cerraron el paso y las obligaron a retirarse[1237], pero este es un evento que no ha podido ser comprobado pues no se encuentran datos que hagan referencia a él en nuestras fuentes históricas ni en las chilenas.

1235.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 194.
1236.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 224.
1237.- A. H. de M. Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 402.

5.- *Torpedos, torpedistas y torpederas en Arica durante 1880.*

a) Vicisitudes de la Primera División de Torpedos de Arica.

Los torpedos Lay y la lancha "Sorata".

Si la información sobre torpedos y torpedistas en el Callao es difícil de conseguir, aún más difícil es encontrar algo sobre los que estuvieron en Arica. Habíamos visto que en 1879 se había formado en Arica la Primera División de Torpedos al mando del teniente segundo Leoncio Prado, cuya base estaba en la isla Alacrán pero no indicamos cómo se pensaba usar los torpedos Lay. De acuerdo a la posición de la isla Alacrán es lógico pensar que los torpedos estaban emplazados allí para ser guiados desde el lado de la isla que da al Oeste.

Una segunda posibilidad es que los torpedos fuesen lanzados desde lanchas, pero no conocemos que en Arica existiesen lanchas a vapor capaces de llevar este tipo de armamento. Sin embargo, Stephen Chester, experto de la empresa Lay, hizo un análisis de los torpedos Lay en febrero de 1880 y dijo que en Arica habían:

> *"...cinco cargados para acción, están a bordo de lanchas en la bahía de Arica a cargo del señor Leoncio Prado. Probablemente están en buena condición de servicio, aunque tal vez, no puedan hacerlo jamás en aquel lugar..."* [1238].

El 17 de marzo llegó a Arica la corbeta *Unión* llevando vituallas y armamento para la guarnición de Arica y también la torpedera *Alianza*, de la que hablaremos más tarde. Lo interesante de la llegada de la *Unión* es que antes de ingresar al muelle de Arica, y con el objeto de no ser atacada por nuestras propias fuerzas, se decidió enviar una lancha para dar aviso de su llegada la cual fue interceptada por una lancha de ronda peruana. El comandante J. J. Elías transcribió la declaración de un testigo ocular, el teniente primero Bernardo Smith de la dotación del monitor *Manco Cápac*, que narró como se realizó esta maniobra:

> *"...Pocos minutos después de las 5 a.m., nuestra lancha de ronda "Sorata" pasó la voz a una embarcación que venía del lado de la isla y contestaron: -"Unión", entra-; distinguiéndose el humo de la corbeta por barlovento..."* [1239].

La lancha a vapor *Sorata* no era peruana sino boliviana. El militar boliviano José Vicente Ochoa escribió en su *Diario de Campaña del Ejército Boliviano en la Guerra del Pacífico* que cuando el 4 de julio de 1879 el Presidente Hilarión Daza visitó la isla Alacrán se embarcó *"...en la barca boliviana a vapor "Sorata", que se la trajo desarmada del lago Titicaca hasta Mollendo, donde se la puso en aguas del océano..."* [1240]. Probablemente la lancha estaba armada de un viejo cañón de bronce y nos atrevemos a decir que tuvo un pieza

---

1238.- B. N. P. (Archivo Piérola). Informe de Stephan Chester sobre la inspección de los torpedos Lay y Hubbe & Hardy del Callao del 3 de febrero de 1880.

1239.- Elías, *Marinos Peruanos en Arica*, p. 45.

1240.- Querejazu, Op. Cit., p. 363.

de artillería de esas características pues el 7 de octubre de 1879 se pidió a Lima un cañón de bronce pequeño para armar una lancha a vapor en Arica, y la única lancha que aparece nombrada en los escasos papeles de Arica es justamente la *Sorata*. Este pedido fue hecho por el general Prado al general Mendiburu en los siguientes términos *"...hay en el Arsenal un cañoncito de bronce que fue del "Limeña" cuyo afuste he tomado aquí del "Rímac" como urgentemente..."* [1241]. El mismo día se pidió de oficio el cañoncito, encargándose el Secretario del Presidente de elevar el documento al Ministro de Guerra en los siguientes términos:

> *"...sírvase US. dar las disposiciones convenientes para que en el primer vapor que salga de ese puerto se remita a este un pequeño cañón de bronce que fue del vapor "Limeña" y que se necesita para armar una lancha a vapor, medida de mucha urgencia en las actuales circunstancias. Dígolo a US. de orden de SE. el Presidente Director de la Guerra..."* [1242].

Tres días más tarde, el 10 de octubre de 1879, el general Mendiburu pasó la orden del Presidente al Comandante General de la Marina para su cumplimiento. El pequeño cañón debió llegar a Arica en algún momento pues creemos que se trató del mismo que Vicuña Mackenna describió como de *"...bronce de a 12 libras..."* [1243] y que fue tomado por los chilenos como trofeo de guerra tras la captura de Arica el 7 de junio de 1880. Probablemente este cañón fue el que llevó a Valparaíso del puerto de Arica el transporte *Copiapó*, cuya descripción publicó el periódico *El Ferrocarril* de Valparaíso: *"...1 Blisset de a 12. Este cañón es de bronce, de sistema antiquísimo..."* [1244].

Los torpedistas de Arica

El 19 de marzo de 1880 la dotación de torpedistas de Arica era la siguiente[1245]:

Grado	Nombre	Grado	Nombre
Teniente 2° (Jefe)	Leoncio Prado	**Marinero**	Belisario Guevara
Alférez de Batería	Pedro J. Ureta	**Marinero**	Raymundo Flores
Mecánico	Juan Lind	**Marinero**	Candelario Pinto
Mecánico	Rodolfo Smith	**Marinero**	Luis Parma
Mecánico	Carlos Miller	**Marinero**	Julián ¿?
Marinero	Guillermo Valdéz	**Marinero**	Marcelino Alvarado
Marinero	Francisco Molina	**Marinero**	Antonio Fernández
Marinero	Manuel Zuñiga	**Marinero**	Adriano Rodríguez
Marinero	Manuel Rodríguez	**Marinero**	Hidelfonso Tuasnavar
Marinero	Carlos Ocega	**Marinero**	Manuel Ríos
Marinero	Marcos Gonzáles	**Marinero**	Manuel Días
Marinero	Carlos Quevedo	**Marinero**	Belisario Guevara
Marinero	Manuel A. Zuñiga	**Marinero**	Raymundo Flores
Marinero	Angel Fuentes		

1241.- A.I.R.A. Carta del Presidente Prado al general Mendiburu del 7 de octubre de 1879.
1242.- A.C.E.H.M.P. Oficio del Secretario General del Supremo Director de la Guerra al Ministro de Guerra y Marina del 10 de octubre de 1879.
1243.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tacna y Arica*, p. 779.
1244.- Transcrito en el periódico *La Patria* del 12 de julio de 1880.
1245.- A.H. de M. (Colección Ramírez Rivera). Listas de Revista del 19 de marzo de 1880.

Si se compara esta lista con las de 1879 se notará que ya no se menciona la presencia de los alféreces de batería, y apareció por primera vez en un documento peruano la presencia del torpedista Rodolfo Smith en Arica. También es notoria la presencia de mayor número de marineros.

Con respecto a las condiciones de vida en la isla Alacrán, es probable que hayan sido muy duras. Incluso la salud de Leoncio Prado no fue del todo buena cuando vivió allí; imaginamos que la mala alimentación y las pobres condiciones de habitabilidad de las isla Alacrán terminaron por enfermarlo. Durante el bombardeo que sufrió Arica el 27 de febrero por el *Huáscar* y la *Magallanes*, Leoncio Prado se embarcó pidiendo cualquier puesto en el monitor *Manco Cápac* junto al comandante More, anotando en su parte el comandante José Sánchez Lagomarsino que la salud de Prado *"...se encontraba notablemente quebrantada..."* [1246]. Se trataba de un ataque de disentería que finalmente lo obligó a ir a medicinarse a Tacna, escribiendo a su regreso una carta donde escondió sus penurias a sus familiares:

> *"...Marzo 20 de 1880*
> *Manuel Morales*
> *Mi querido padre:*
>
> *Acabo de sanar de una fuerte disentería que me atacó en este puerto, para sanarme he tenido que ir a Tacna...Desde algún tiempo que los chilenos nos están molestando; pero cada vez que se acercan un poco les va mal.*
>
> *A pesar de la escasez general yo no estoy tan mal que digamos, pues habito en una isla en la cual soy el jefe absoluto y en la que también tengo una casa algo cómoda, buena servidumbre..."* [1247].

Prado confirmó la escasez general que había en Arica y creemos que al referirse de sus comodidades en la isla Alacrán no hizo más que tranquilizar a sus familiares con una piadosa mentira sobre la verdadera situación que afrontaba. El mismo día que escribió esta carta elevó también un pedido por víveres que hacían falta para ese mes en la isla, la lista no refleja un rancho agradable, sólo lo suficiente como para sobrevivir:

> *"...Arroz Lbs. 200, frejoles 160, azúcar moscada 80, azúcar blanca 40, manteca 80, café 30, té 20, cacao 60, galleta 100..."* [1248].

Poco después, el 31 de marzo, Leoncio Prado escribió al Jefe del Estado Mayor un oficio donde le pidió nuevamente más víveres en atención a las especiales circunstancias por las que atravesaban los torpedistas de la isla Alacrán:

1246.- Elías, *Marinos Peruanos en Arica*, p. 23. Parte del comandante Sánchez Lagomarsino del 27 de febrero de 1880. En esta oportunidad un proyectil del *Manco Cápac* mató al comandante del *Huáscar*, el capitán de fragata don Manuel T. Thompson. También murieron 7 tripulantes y quedaron heridos de muerte 2 más. Además, este tiro de uno de los cañones de a 500 libras le destrozó al *Huáscar* el palo mesana y hubiese sido peor si es que el otro cañón de a 500 libras del *Manco Cápac* no se estropea en ese momento.

1247.- A. C. P. H. E., legajo *Leoncio Prado*, carta a Manuel Morales del 20 de marzo de 1880. La madre de Leoncio Prado se desposó con el sargento mayor Manuel Morales, a quien Leoncio Prado lo llamaba *padre*.

1248.- A.H. de M. (Colección Ramírez Rivera). Pedido de víveres del 20 de marzo de 1880.

"...Teniendo en cuenta la estación en que estamos, durante la cual sucede con frecuencia que esta isla queda completamente incomunicada con tierra firme por periodos de cinco hasta de veinte días, suplico a US tenga la bondad de disponer se me proporcione un quintal de Charque, diez sacos de carbón y la carne salada que Ud. crea conveniente para una dotación que en la actualidad se compone de veinte y tres individuos..." [1249].

El teniente segundo Leoncio Prado deja el mando de la Primera División de Torpedos

No tenemos noticias de la Primera División de Torpedos entre el 31 de marzo y el 8 de mayo de 1880. En esos días los torpedistas debieron correr la misma suerte que sus compañeros en Arica, esperando angustiosamente la llegada de refuerzos, armas y vituallas. Es entonces cuando el teniente segundo Leoncio Prado decidió cambiar el puesto en la isla Alacrán por otro de mayor peligro, así es como se convirtió en jefe de los *Guerrilleros de Vanguardia*. Prado dejó Arica probablemente el 3 de abril cuando el Ejército y el Estado Mayor General dejaron Arica para trasladarse a Tacna.

Según Vicuña Mackenna, Leoncio Prado pasó a jefe de guerrillas sin haber hecho mérito como torpedista:

El valiente pero petulante Leoncio Prado, después de no haber intentado nada como torpedista en la isla del Alacrán, apareció en la sierra en los primeros días de mayo ofreciendo "barrer a todos los chilenos"..." [1250].

Para Vicuña Mackenna no hay posibilidad de encontrar un peruano digno de elogio. Negar que Leoncio Prado era un valiente era ignorar su actuación en pro de la independencia de Cuba, acción que no podía ocultar pues las hazañas de Prado eran conocidas fuera de nuestro continente, pero tenía que denigrarlo diciendo que era *petulante.*

Tras la separación de Leoncio Prado de Arica, al mando de la Primera División de Torpedistas quedó su antiguo ayudante, el alférez de batería Pedro Ureta. Este joven oficial debió encarar las privaciones de su dotación, elevando el 8 de mayo un angustioso oficio al coronel Bolognesi para que se dote de prendas de vestir a sus hombres:

"...Estando la gente que está bajo mis órdenes, casi desnuda y sin abrigos ni calzado, y viendo que si continúan así dentro de pocos días no tendré ningún hombre apto para el trabajo, pues todos se están enfermando a consecuencia de la humedad y frío que hace aquí, me veo en la imprescindible necesidad de pedir a US se sirva ordenar a quien convenga se me proporcione tela, calzado y abrigos para los 18 hombres que tiene esta División..." [1251].

No conocemos más sobre la situación de los torpedistas en Arica hasta los días previos a la batalla del 7 de junio.

1249.- A.H. de M. (Colección Ramírez Rivera). Oficio del Jefe de la Primera División de Torpedos al Jefe del Estado Mayor General del Primer Ejército del Sur del 31 de marzo de 1880.

1250.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tacna y Arica*, p. 779.

1251.- A.H. de M. (Colección Ramírez Rivera). Oficio del Jefe de la Primera División de Torpedos al Jefe Superior de la Plaza de Arica del 8 de mayo de 1880.

b) La torpedera *Alianza* en Arica [1252].

Habíamos visto que el 12 de marzo de 1880 zarpó del Callao la corbeta *Unión* llevando a bordo a la torpedera *Alianza* para dejarla en el puerto de Arica. Este buque llegó a su destino el 17 de marzo en una honrosa jornada que la historia se encargó de denominar la *Doble Ruptura del Bloqueo de Arica*.

La mejor fuente para describir los episodios por los que pasaron los tripulantes de la torpedera *Alianza* fue escrita el 15 de agosto de 1896 por el comandante de dicha embarcación, el entonces teniente segundo Manuel Fernández Dávila. Se trata de un documento donde narró toda su experiencia en Arica a bordo de la *Alianza* acompañando su escrito con los partes oficiales que elevó a sus superiores en 1880. El documento es tan aleccionador que preferimos no resumirlo, dejaremos entonces que el propio teniente Fernández Dávila nos narre con sus palabras los sucesos que le tocó vivir y nuestros comentarios, junto con otras declaraciones que enriquecen el texto, pueden ser leídos como notas al pie de página :

> *"...Relación Historiada o Manifiesto que expresa los servicios prestados por la lancha torpedo de guerra "Alianza" al mando del teniente 1° de la Armada Nacional don Manuel Fernández Dávila desde el 17 de marzo de 1880 que con la corbeta de guerra "Unión" rompió el bloqueo chileno en el puerto de Arica, hasta el 7 de junio del mismo año que fue nuestro desastre y pérdida en dicho puerto.*
>
> *Mi prisión de catorce meses en San Bernardo en Chile, el tiempo de la ocupación chilena y las diversas épocas anormales por las que ha atravesado la República* [1253], *sin haber desaparecido por completo las opiniones políticas me han privado de manifestar de una manera pública, mis servicios militares en la guerra internacional con la República de Chile nuestra enemiga; más hoy que ha llegado la oportunidad lo hago por primera vez ante el Supremo Gobierno por conducto de la respetable Junta Calificadora de Servicios Militares; pues jamás se hace tarde cuando se quiere manifestar hechos realizados con el enemigo chileno, cuando por la naturaleza misma de ellas, no han salido del conocimiento de los principales Jefes y autoridades del puerto de Arica, tanto de mar como de tierra, donde me hallé en comisión del Supremo Gobierno, y al no hacerse una relación de lo acontecido, quedaría como hasta hoy en la oscuridad y en la completa ignorancia de los trabajos ejecutados en el puerto de Arica, con el fervor de un verdadero e inextinguible patriotismo; pues con el silencio dejaría un vacío que llenar y tal vez una censura en mi comportamiento en aquel tiempo de la guerra habiendo estado al mando de la lancha torpedo "Alianza"* [1254].

1252.- El capitán de navío Julio J. Elías escribió un excelente estudio sobre la torpedera *Alianza* en Arica con el título de *La Lancha Torpedera "Alianza" en la Epopeya de Arica (17 de marzo – 7 de junio 1880)*.

1253.- Se refiere al tiempo que transcurrió entre 1881 y 1895, en que sucedió la ocupación chilena, la Guerra Civil entre los generales Cáceres e Iglesias (1884 -1885), a los gobiernos constitucionales del general Cáceres y del general Remigio Morales Bermúdez, a la compleja situación política que sobrevino tras la muerte Morales Bermúdez y a la Guerra Civil que enfrentó a Nicolás de Piérola contra el general Cáceres y que terminó con la renuncia de Cáceres al poder. A Fernández Dávila le parece *anormal* el tiempo que hemos mencionado pues era pierolista, siendo el período *normal* el que le tocó vivir cuando escribió su *Relación Historiada* pues es justamente el tiempo del segundo gobierno de Piérola (1895-1899).

1254.- No conocemos una versión peruana de censura a la actuación del Comandante de la *Alianza*. Pero del lado chileno Vicuña Mackenna se empeñó en señalar la mala actuación de Fernández Dávila pues escribió que la torpedera *"...no había sido de ninguna utilidad a los peruanos porque jamás se atrevieron a acercarse a nuestros buques, aunque todas las noches salían sus diversos jefes jurando que iban a volar el "Cochrane"..."*, (Vicuña, *Historia de la Campaña de Tacna y Arica*, p. 1163).

A mi llegada el 17 de marzo del año 1880 al puerto de Arica con la corbeta de guerra "Unión" y yo al mando de la lancha torpedo de guerra "Alianza", cargo con que el Supremo Gobierno me honró, era mi deber satisfacer todas las ideas y esperanzas, tanto Supremas como mías, consiguiendo de nuestros adversarios un resultado favorable a favor de nuestra Santa Causa, con el arduo y delicado cargo que se me había encomendado para cuyo fin era indispensable poner los medios un poco más allá de lo que se llama el deber y de mis esfuerzos naturales.

Tan luego que llegué al puerto de Arica, inmediatamente de haber fondeado, me dirigí a tierra a poner en conocimiento del General en Jefe del Primer Ejército del Sur de mi llegada con el cargo que tenía, según las instrucciones que se me dieron en el Callao, para ponerme bajo de sus órdenes, y por su ausencia lo hice al Jefe de Estado Mayor del mismo Ejército, del que recibí la orden de ponerme en movimiento con la lancha de mi cargo, para proteger a la corbeta de guerra "Unión" y acompañar al monitor de guerra "Manco Cápac", y atacar al enemigo cuando nuestros buques se viesen muy comprometidos en el combate; porque según los preparativos que se veían hacer a la Escuadra enemiga, era de alistarse para batirnos, como en efecto tuvo lugar a pocas horas de nuestra llegada, pasando por el sentimiento en aquel día de no presentárseme la oportunidad de poder operar y cumplir las órdenes recibidas; por sólo la cobardía miserable de nuestros enemigos; no obstante de su poderosa escuadra.

***Parte.-** Señor Coronel Jefe de Estado Mayor General del Primer Ejército del Sur.*

Arica, marzo 18 de 1880.

Señor Coronel.

Habiendo llegado ayer a este puerto con la corbeta de guerra "Unión", al mando de la lancha torpedo "Alianza" los graves acontecimientos que se desarrollaron en seguida a nuestra llegada, con la Escuadra enemiga nada menos que el combate que se trabó en el día de la llegada con nuestra Escuadra desde las 9 hs. a.m. a 4 hs. 30´p.m., no me fue posible oficiar a US para ponerme bajo de sus órdenes; pero habiéndolo hecho personalmente, recibí de US la orden verbal de ponerme en movimiento para proteger en todas sus evoluciones a la corbeta "Unión", acompañando al monitor de guerra "Manco Cápac" y atacar en defensa al enemigo, según se presentasen las circunstancias; lo que me fue satisfactorio cumplir. Lo mismo que por una segunda orden de US, hice la descubierta [1255] afuera del puerto en la noche del día del combate, la que fue sin novedad.

Durante el combate, recorría con la Lancha de mis órdenes los costados del "Manco Cápac" y corbeta "Unión", y fueron varias las comisiones que desempeñé, siendo la primera a las 11 hs. a.m., en que poniendo en contacto a los señores Comandantes de nuestros buques, el del monitor "Manco Cápac" me indicó en una de las veces que me hallaba cerca del monitor, manifestase al Comandante de la corbeta "Unión", podía zarpar por la parte del Sur que estaba claro, y cuyo paso se defendería por el monitor, que se colocó a fuera del puerto y la lancha torpedo "Alianza"; contestándome el señor Comandante de la "Unión" que tan luego que concluyese el hacer carbón zarparía, lo que no pudo efectuar hasta las 5 hs. p.m., por haberse desde

1255.- *Descubierta* es el nombre que en la época se daba a una operación de exploración.

muy temprano empeñado el combate y haber tomado la Escuadra enemiga otras posiciones.

Terminado que fue el combate aparentemente por el enemigo me comuniqué con tierra, por orden del 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 abordo, lo que efectué sin demora; pues se preparaba para zarpar en la primera oportunidad que se le presentase, como US ha visto la salida de la corbeta, del puerto sin novedad, protegida por el "Manco Cápac" y lancha "Alianza". Lo que pongo en conocimiento de US y demás fines.

Dios guarde a US - Manuel Fernández Dávila.

Del 18 al 31 de marzo, pasé examinando las diferentes calidades de carbón que se me presentaron en el puerto a mi pedido, haciendo varias descubiertas a fuera del fondeadero en las noches; sin embargo de su mala calidad; zarpando unas veces a las 7 hs. y 8 hs. p.m. para hacer las descubiertas del puerto y espiar los movimientos del enemigo, y una vez a la 1 h 30´a.m. que salí por haberse notado a esta hora una luz muy próxima al "Manco Cápac", y creerse de alguna lancha torpedo enemiga, que nos quisiese atacar, la que no se pudo descubrir momentos después que se avistó, cuando salí al encuentro de ella con la lancha de mis órdenes, regresándome a fondear a las 4 hs. 40´a.m. sin novedad y sin haber podido verla.

Hecho el verdadero reconocimiento de los diferentes combustibles, ninguno resultó favorable para hacer uso, desde que se requería uno que no cargase la atmósfera de gran cantidad de humo negro y no arrojase partículas inflamadas de carbón, circunstancia que inhabilitaba a la lancha a cualquier empresa nocturna y directa al enemigo; condición indispensable como debía navegar la lancha, según la indicación del constructor; por esta razón en oficio de 1° de abril solicité del Jefe del Estado Mayor General del Primer Ejército del Sur, se me proporcionase de Tacna de una de las Empresas del Gas o Ferrocarril, la cantidad de carbón destilado que pedí oficialmente, porque sin este artículo no se podría expedicionar sin ser antes descubierto por el enemigo, ni menos poder llenar la misión a que estaba la lancha "Alianza" llamada a desempeñar; a pesar de ser una embarcación de pino blanco de una pulgada de grueso en todo su casco y cubierta, sin una línea de blindaje en ninguna parte.

Como pasasen los primeros días de abril sin recibir lo solicitado, se mandó un guardiamarina de la dotación a Tacna, con el fin de abreviar el tiempo y obtener lo pedido, y algunos artículos más de uso necesario para la máquina, el que regresó con una cantidad pequeña de carbón con diferentes horas de destilación, por vía de prueba; experimento que hice al día siguiente de su llegada que fue el día 12 de abril y se pidió del que dio mejores resultados. Volvióese a mandar por segunda vez un guardiamarina a Tacna para que trajese con actividad el combustible indicado; de manera que sólo a mediados de abril se pudo tener la lancha lista para funcionar.

En los días transcurridos del 1° al 11 de abril, fecha en que se esperaba el carbón destilado, hubo la urgente necesidad en estos días de hacer una descubierta el día 7, ya no por orden del Estado Mayor General del Ejército del Sur, sino por orden del señor coronel don Francisco Bolognesi jefe nombrado de la Plaza del puerto de Arica, para

que zarpase al Sur sobre la Quebrada de Vitor, aunque fuera con el carbón corriente, por creerse que por aquel punto, se hacía un desembarque de tropas enemigas chilenas, cuya comisión fue desempeñada satisfactoriamente, regresándome al puerto a las 4 hs. a.m.

***Parte.-** Señor coronel Jefe de la Plaza don Francisco Bolognesi*

Arica, 7 de abril de 1880.

Señor Coronel: Cumpliendo la orden de US dada a las 6 hs. 15´p.m. para que hiciese a Sur con la lancha torpedo de mi mando una descubierta sobre la quebrada de Vitor y reconocer si allí se desembarcaban tropas enemigas. Tengo el honor de manifestar a US que habiendo zarpado del fondeadero a las 7 hs. 35´p.m. y con proa a la citada quebrada he recorrido toda aquella costa, y no existe ni se ha avistado absolutamente ningún buque enemigo, regresándome al puerto, he fondeado a las 4 hs. a.m. con sólo el incidente de notar un escape de vapor por el codo del tubo, que une la caldera a la máquina, el cual haré examinar y reparar con prontitud. Lo que pongo en conocimiento de US y demás fines.

Dios guarde a US. - Manuel Fernández Dávila.

La avería que se juzgó pequeña, según el parte anterior, no fue así; porque cuando recibí el combustible de Tacna, preparé la lancha al día siguiente que fue el 28 de abril con la firme idea y resolución constante de buscar y atacar afuera del puerto a cualquiera de los buques de guerra enemigos, y no tuvo lugar la salida en la noche de este día, a consecuencia de haberse pronunciado el escape de vapor por el tubo en mayor cantidad, no permitiendo por esta razón levantar el vapor necesario para salir.

En vista de lo acontecido hice examinar el referido tubo con el Primer Maquinista del monitor "Manco Cápac" y se determinó calafatearlo por segunda vez, habiendo sido hecho este primer trabajo en el Callao antes de mi mando y ensunchándolo, trabajo que se hizo a bordo del monitor, con cuya compostura hice otra salida el 3 de mayo con igual intención y deseo que tuve el 28 del mes anterior. En efecto zarpé del fondeadero a la hora que indica el parte.

***Parte.-** Señor coronel Jefe de la Plaza.*

Arica, 3 de mayo de 1880

Señor Coronel: Habiendo zarpado anoche a las 7 hs. 50´p.m. con la lancha torpedo "Alianza" de mi cargo, con el fin de perseguir y atacar al blindado chileno "Cochrane" con preferencia a cualquier otro buque de los enemigos; y por orden de US, que sólo en un caso de no poderme evadir de alguno de ellos, atacarlo por tener una retirada comprometida.

Tengo el sentimiento de manifestar a US que el tiempo que me ocupaba en buscar al enemigo, bajo diferentes rumbos, rondando desde el Norte al Sur, a una distancia de más de treinta millas afuera del puerto, ni se pudo distinguir a ningún buque y navegando con firmeza para descubrirlo, antes que el tiempo ordenado de persecución avanzase, para darme lugar a regresar al puerto, y no hacer visibles

nuestros trabajos. Eran las 10 hs. 50´p.m. cuando me dio aviso el fogonero de guardia que atizaba la hornilla que la caldera tenía un escape de vapor y que estaba saliendo agua de ella, que apagaba los fuegos; inmediatamente hice que los maquinistas reconocieran perfectamente, si la avería era de consideración e impedía continuar la expedición; contestándome ambos que era de peligro y que ellos no respondían por los resultados, si se continuaba en nuestro propósito; entonces de común acuerdo con los oficiales de dotación, resolvimos regresar al puerto, aproximándonos a la costa Sur este de nuestro rumbo, y como a la 1 h a.m. avistamos un vapor, que navegaba en nuestro paralelo y con una distancia más o menos de una milla; reconocido por nosotros, frente a la quebrada de Vitor, era el transporte chileno "Itata" que en ese día acompañaba al blindado; pero como nuestro objeto no era atacar un buque de tan pequeña entidad, y que más bien contribuiría este a descubrir nuestro plan, procuré variar de rumbo y dirigirme al puerto; así navegué hasta las 3 hs. 20´a.m. en que la avería notada en la caldera reventó por completo, produciendo el completo escape de vapor por la chimenea, quedando la lancha sin una libra de vapor y por consiguiente sin movimiento a más de ocho millas fuera del puerto.

Nos encontrábamos en esta posición difícil, buscando los medios de movilidad, cuando avistamos un pequeño bulto que demoraba al Este y con la duda de que si sería lancha enemiga o la del "Manco Cápac", cambiamos señales y felizmente resultó ser la lancha del monitor, que nos avistó de regreso y con segundas señales que nos hicimos, se aproximó a nosotros y nos dio renombre al fondeadero por estar la lancha completamente al garete, por la avería que acababa de acontecer [1256].

Desde las primeras horas después de haber fondeado se halla en reparación la avería de la lancha a cargo del Primer Maquinista del "Manco Cápac", por orden de su Comandante y los dos maquinistas de la dotación de la lancha, y espero que dentro de pocos días estará lista para volver a ejecutar otra expedición que nos de algún resultado favorable, si la Providencia nos protege.

Dios guarde a usted. - Manuel Fernández Dávila.

Por el parte anterior se comprende que la avería fue de gran consideración al extremo de quedar la lancha inutilizada para navegar, y deseando como era de mi deber averiguar, cual era el origen de tal resultado, se me informó por el Primer Maquinista de la dotación de la misma lancha, que ni era una avería nueva ni ocasionada por las diversas salidas del puerto en las noches, sino que había venido el citado tubo compuesto por él mismo en el puerto del Callao antes de mi mando, y haberse este malogrado y abierto en la primera expedición que se hizo para el puerto de Arica a principios de diciembre de 1879, cuando salieron las dos lanchas torpedos "Alianza" y "República", bajo de otro mando y en convoy con el transporte de guerra "Talismán" y que por sus averías regresaron al Callao [1257], *desde el puerto de Pisco, al extremo que a la lancha "Alianza" tuvieron que llevarla al fondeadero a remolque; de manera que con los trabajos de la expedición en Arica, no hubo más que volverse a abrir el referido tubo que sólo estaba compuesto de antemano.*

Con tan grave acontecimiento en la lancha hice Junta de Maquinistas entre el Primer Maquinista del monitor "Manco Cápac" con autorización de su Comandante y los dos

1256.- La lancha del *Manco Cápac* era la *Sorata*..
1257.- Se refiere a la frustrada navegación de ambas torpederas en noviembre de 1879.

maquinistas de la dotación de la expresada lancha, 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 solicitaba, 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 [1258]*; 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 del caso; quedando lista el 17 de mayo, que no se expedicionó en las noches consecutivas, por la mucha claridad de la luna y horizonte muy despejado, no obstante esta circunstancia, se tuvo una gran urgencia y necesidad en asuntos de servicio, de hacer una descubierta a la caleta del Morro de Sama el 24 de mayo, por orden venida de Tacna del General en Jefe del Primer Ejército del Sur, la cual se me comunicó por el Jefe de la Plaza, para observar si efectivamente según los informes que se tenían, si los enemigos chilenos hacían por aquella caleta algunos movimientos de desembarque, y aprovechase de esa situación para atacar a cualquiera de los buques enemigos que estuviesen desembarcando gente, comisión que desempeñé, según lo manifiesta el siguiente parte:*

Parte.- *Señor coronel Jefe de la Plaza.*

Arica, 24 de mayo de 1880.

Señor coronel. En cumplimiento a la orden que US me comunicó del señor General en Jefe Del Primer Ejercito del Sur para que hiciese una descubierta a la Caleta del Morro de Sama. En el acto preparé la Lancha de mis órdenes y zarpé 30' después de haber recibido la orden de US que eran las 9 hs. 15' p.m. y teniendo la Escuadra bloqueadora enemiga, por babor, hice mi rumbo a la Caleta ordenada, a la que llegué á las 2 hs. 20´ a.m. y después de haber recorrido toda la ensenada de la referida Caleta, no existía ningún buque enemigo. Inmediatamente emprendí mi viaje de regreso con rumbo opuesto; pero la mar gruesa del Sur y brisa, me retardó un poco el viaje, lo que ocasionó que a quince millas al Norte del puerto de Arica amaneció y con tiempo claro, avistamos a la Escuadra enemiga sobre el puerto, el blindado "Cochrane" por nuestra proa y la Corbeta "Magallanes" por la amura de estribor, a cuya vista, ordené preparar la Lancha como para defendernos y atacar a cualesquiera de los buques enemigos que me impidiera el paso. Eran las 6 hs. a.m. cuando nos avistaron por el Norte, los enemigos, y en el acto note se preparaban a atacarme, lo que hicieron pocos minutos después, arrojándonos ambos buques toda clase de proyectiles, procurando el blindado cortarme la proa con sus fuegos y la Corbeta a privarme, con sus fuegos a que tomase mi rumbo mas a tierra ó a la costa; pues la corbeta llegó a colocarse, por la aleta de babor de la Lancha, en cuyas circunstancias maniobré para atacar a la corbeta chilena; pero notando esta mis preparativos de ataque, abandonó en el acto el punto que había tomado, dándome

1258.- No fue una decisión propia, el 4 de mayo de 1880 el coronel Francisco Bolognesi ordenó al teniente Fernández Dávila que viaje a Tacna por tren con uno de sus maquinistas para que consiga el material necesario para la *"...compostura, conservación y buen servicio de la lancha de su mando.."*, notándose que existía en el héroe de Arica la premura por alistar la torpedera, llegando a advertir que *"...cualquiera demora, omisión o descuido que retarde el pronto arreglo de dicha embarcación serán de la exclusiva responsabilidad de usted para ante sus superiores y el país.....espero cumplirá usted debidamente esta orden y que en pocos días más tendrá expedita la embarcación mencionada, para que pueda operar a cuyo efecto debe u dejar sus órdenes al 2° en mando a los trabajos preparatorios que sea necesario hacer..."* (A. H. de M. Oficio del coronel Francisco Bolognesi al Comandante de la lancha *Alianza* del 4 de mayo de 1880).

lugar con su retirada a tomar un mejor rumbo; no obstante que no cesaba el nutrido fuego que nos hacían ambos buques como Usted lo ha presenciado hasta entrar al fondeadero a las 8 hs. 25' a.m. felizmente con pequeñas averías. Lo que pongo en conocimiento de Usted a fin de que se digne poner en la inteligencia del señor General en Jefe del Primer Ejército del Sur, todo lo ocurrido [1259].

Dios guarde a Usted. - Manuel Fernández Dávila.

Llegado el tiempo oportuno y favorable de las noches oscuras, preparé la lancha torpedo "Alianza" de mi cargo para llevarla á desempeñar el cargo a que estaba llamada a realizar en las aguas del puerto de Arica, con las buenas cualidades y pruebas del estado de la Lancha.

Zarpé el 1° de Junio como en las demás ocasiones con conocimiento del Jefe de la Plaza a las 7 hs. p.m. a buscar afuera del puerto á los buques enemigos, animado de un doble fervor de operar contra cualquiera de ellos, con la sed de la venganza, desde que yá sabíamos la perdida de nuestras fuerzas en Tacna y haciendo rumbo directo desde nuestra salida á la luz eléctrica que mostraba el blindado "Cochrane", cuando toda la Escuadra enemiga, desde la puesta del Sol se alistaba para ponerse en movimiento para afuera del puerto, abandonando el fondeadero que tenían durante el día al Norte del puerto, No fue posible avistarlos, ni conocer su rumbo, tan luego que desapareció su luz eléctrica, y ellos en movimiento, no tuve otro recurso de hacer diversos rumbos, rondando del Nor Oeste al Sur, puntos por donde siempre se ponían á la vista al amanecer; dejándose solo ver sus columnas de humo, por su distancia; y no pudiéndolas por desgracia avistarlos hasta las 2 hs. 20' a.m.; regresé al puerto con las horas que me eran necesarias para fondear, y no ser visto por el enemigo.

Pasé mi parte verbal al Jefe de la Plaza, de no haber podido encontrarlas en la noche del 1° por la resolución que tenia de volver á salir á la noche siguiente 2 de Junio. En efecto, zarpé del puerto a la misma hora que en la noche anterior, y con rumbo a la luz eléctrica, que ponían al dejar su fondeadero, pero tan luego que ésta desapareció, ordené mayor fuerza de máquina para andar, y gobernando del rumbo de mi salida tres cuartas más al Sur de donde se perdió la luz, ya por la práctica de verlos entrar al puerto en esos días, del Sur, casi cerrado; eran las 11 hs. 30' p.m. cuando notamos a la cuadra de nuestro costado de estribor un vapor que por su magnitud parecía ser el blindado chileno "Cochrane", a cuya vista, navegando nosotros al Sur, mandé gobernar para virar por redondo por el costado de babor y sobre tierra para tomar enseguida la popa del buque avistado, cuando en este movimiento, notamos otro vapor por la parte de tierra, que fue bien reconocido en el acto, por habernos aproximado bastante a él y era el transporte chileno "Limari" que acompañaba en ese día al blindado en el bloqueo; de donde resultó, asegurarnos que el primero avistado era el poderoso buque Chileno, al cual nos preparamos á atacarlo, y ordené al maquinista conservase la mayor cantidad posible de vapor para el momento del ataque, estabamos

---

1259.- Vicuña Mackenna se burló de este episodio diciendo: *"...El 25 de mayo parece que intentó salir a una "comisión importantísima", pero sorprendida por el "Cochrane" y la "Magallanes", que al principio la tomaron por un peñasco de la costa, hubo de regresar milagrosamente al puerto, hazaña que fue celebrada con grande alharaca, como si huir fuera vencer. He aquí un telegrama que da cuenta de este último triunfo naval de los desdichados peruanos:*

Arica mayo 25 de 1880.// 8 p.m.// Señor coronel Coloma // Tacna, o en el campamento.// En este momento Flores y Mora, expedicionarios de la "Alianza" brindan una copa por el muy benemérito general y por usted. Yo he esperado palabra de aliento para aquellos. No hay novedad. Los bloqueadores se retiraron una hora antes que de costumbre.- Bueno..." (Vicuña, *Historia de la Campaña de Tacna y Arica*, p. 1163).

yá colocados a su popa, mandé mayor fuerza de andar á la máquina, navegando sobre la estela del enemigo para no ser descubiertos, por la fosforescencia de las aguas y acortar la distancia al enemigo cuanto fuese posible, lo que conseguimos luego y calculada la distancia que creí conveniente di la voz de ***listo*** *para el ataque a los dos oficiales uno que manejaba la máquina eléctrica de cargar el botalón del torpedo y el otro que manejaba el timón; y á los maquinistas; mandé atacar á toda fuerza de máquina, estando yo en la escotilla de la máquina a proa, cuando veo, me sayan* [1260] *de popa el botalón armado el oficial encargado de la máquina del torpedo, al principio del ataque sin ninguna voz de mando mía como jefe, y como en tales circunstancias, no era posible retroceder; ni memos corregir ese trabajo de la lanzada del botalón á destiempo, con la velocidad que llevada la Lancha, no hubo otro recurso que continuar en el ataque pero no habíamos avanzado la mitad de la distancia al enemigo, cuando en una de las cabezadas de la lancha en su arrancada, con mar gruesa y viento del Sur. (a veinte millas afuera del puerto), faltó el botalón por el primer suncho de la abrazadera de proa, que lo sostenía, acontecimiento fatal, yá sea por desgracia nuestra como en todas nuestras operaciones con el enemigo; si bien se agrega también á esta circunstancia la falta de unidad en los procedimientos de muchos subordinados en todos nuestros encuentros militares con el enemigo; cuya conducta nos trajo siempre fracasos inesperados, desde el principio de la guerra, hasta su conclusión, todo atribuido á las vanas pretensiones y competencias entre las personas, con los puestos que ocupaban.*

En la posición difícil en que nos encontrábamos con la falta del botalón y casi yá sobre el enemigo, mandé en el acto dar atrás con igual fuerza de máquina, para salir del peligro, que nos amenazaba; tanto por haberse colocado el torpedo bajo nuestra quilla, cuanto por haber sido yá descubiertos por el blindado enemigo, por el ruido del botalón al trozarse en la distancia pequeña en que nos encontrábamos al blindado; y notamos al mismo tiempo que este viraba sobre nosotros; pero nuestro andar mayor que la de nuestro perseguidor, bien pronto lo perdimos de vista, retirándonos al puerto con nuestro fatal acontecimiento digno de lamentarse; pues al no haber tenido lugar este deplorable suceso, y aguantándose en el ataque el botalón pocos segundos mas; no se puede calcular cual habría sido la avería hecha al blindado "Cochrane"; pero si, se comprende que los resultados habían sido bien funestos para el enemigo y conformes á nuestro propósito.

De lo acontecido en la noche del 2 de junio de 1880 dé mi parte verbal al Jefe de la Plaza, reservándome el darlo por escrito con algún resultado favorable en los trabajos que emprendía, y que en la noche siguiente podía obtener volviendo á salir, después de cambiar el botalón roto.

Amaneció el día 3 de Junio cuando á la 1 hora (p.m.) se avistó al enemigo en tierra que venia de Tacna en el tren que llegaba á Chacalluta, caserío á tres leguas al Norte del puerto de Arica y por este motivo, varió de fondeadero mas al Norte del puerto, el Comandante del "Manco Cápac" en el mismo día, con la idea tal vez, de atacar al día siguiente al enemigo en su paso cerca al puerto.

El día 4 permaneció fondeado al Norte el monitor.

1260.- En el Anexo N° 4 (Torpedo de Botalón Mc Evoy), en la parte ***Torpedos de botalón para embarcaciones menores, a remo y a vapor***, se muestra cuáles eran las órdenes de mando para alistar y aplicar el torpedo de botalón en la Armada Argentina alrededor de 1884. Una de ellas era: *a zayar botalón!*.

El día 5 en la tarde volvió á tomar su fondeadero antiguo el monitor; no pudiendo la Lancha funcionar en ninguna de las noches del 3, 4 y 5, por estar al cuidado y protección del monitor "Manco Cápac" en sus diversos fondeaderos, que las circunstancias lo exigían, y que había tomado su Comandante, abandonando sus defensas.

Amaneció el día 6, eran las 12 horas 40' (p.m.) se notó á la Escuadra enemiga, compuesta del blindado "Cochrane" "Huáscar", "Covadonga", "Loa" y dos transportes ponerse en movimiento sobre el puerto; y a la 1 hora (p.m.) rompieron sus fuegos sobre el monitor "Manco Cápac", que se hallaba en movimiento, lo mismo que la lancha torpedo "Alianza" de mi cargo y sobre nuestras fortalezas; pasaron pocos minutos de empeñado el combate con los enemigos de mar, cuando principiaron también sus fuegos la artillería Chilena de tierra que la habían colocado al Norte Nor Este del puerto haciendo un fuego nutrido sobre nosotros de mar y fortalezas, para proteger el paso de sus tropas para tomar la cabecera Este del Morro de Arica, por donde los enemigos atacaron á nuestras fuerzas de tierra.

No transcurrió mucho tiempo en que nos encontrábamos encarnizado en un activo y vigoroso combate, cuando notamos incendiarse el "Cochrane" por haber recibido sobre cubierta uno de los proyectiles de la batería del Morro, el que lo obligó á salir fuera de combate [1261], *y dar por terminado el ataque por mar, por averías que el enemigo de mar recibió quedando siempre el fuego de sus baterías, y el monitor y lancha "Alianza" en acción de guerra. Anocheció con esos incidentes el día 6, cuando indiqué al Señor Comandante del monitor y al Jefe de la Plaza*[que] *salía con la lancha á perseguir al blindado, por creerlo componiéndose de su mal estado a causa de la avería recibida en el día.*

Zarpé del puerto a las 8 hs. p.m. teniendo ya cambiado el botalón roto de proa, por el de popa, y marqué á la puesta del sol, el rumbo a donde demoraba el blindado; por si acaso á prima noche perdía de vista su luz eléctrica, que tenia de costumbre, pero no la puso; por que era justo creer que estarían entretenidas en reparar sus averías; y no obstante mi precaución, tuve el sentimiento de navegar á diferentes rumbos, como de costumbre lo hacíamos al salir en busca de ellos, y no me fue posible encontrarlos hasta las 2 hs. 48' a.m. en que yo ordené regresar y gobernar sobre el puerto, fondeando a las 4 hs. 30' a.m. sin haber visto á ningún buque enemigo.

No se había hecho la limpieza, ni enfriado completamente la máquina de la lancha, cuando el Comandante del monitor me hizo llamar y me indicó tuviera la Lancha en movimiento; porque desde las 5 hs. 30' a.m., el oficial de guardia, le había dado parte, sentía varios tiros en tierra por la parte de las baterías del Este y era efectivamente así, pues a esta hora principiaron á atacar las fuerzas chilenas á nuestro Ejercito y Baterías; teniendo que experimentar horas después, la deplorable desgracia de nuestra pérdida, y una vez convencida de ello el Comandante del monitor "Manco Cápac" se puso en movimiento, abandonando su fondeadero y defensas, acompañado en convoy con la lancha torpedo "Alianza" de mi mando, nos dirijimos al Norte del puerto y

1261.- Las baterías del Morro de Arica demostraron su eficacia para rechazar un ataque de mar el 7 de junio de 1880. Vicuña Mackenna escribió al respecto: *"...no causaron daño visible en las baterías peruanas nuestros buques, y por el contrario la "Covadonga" recibió a flor de agua dos balazos de a 150 que la obligaron a dirigirse a Iquique a repararse, y el "Cochrane", además de muchos golpes en el blindaje, tuvo 28 bajas en su batería, porque un proyectil enemigo entró por un portalón, e incendió dos saquetes de pólvora, mató a siete bravos y dejó quemados tres veces ese número..."* (Vicuña, *Historia de la Campaña de Tacna y Arica*, p. 1130).

disparó el monitor dos tiros sobre las fuerzas enemigas de Tierra, que atacaban á las Baterías nuestras del Norte.

Después de algunas evoluciones del monitor su Comandante determinó abandonarlo por completo y mandó disponerlo de tal modo que, tan luego que él y su dotación estuviesen embarcados en todas sus embarcaciones menores, tardara pocos minutos en irse á pique como así aconteció, para que el enemigo no la tomase. Al disponer el monitor para su pérdida, su Comandante me manifestó su intensión con el monitor de su mando y me preguntó lo que pensaba hacer con la lancha de mis órdenes teniendo toda la Escuadra enemiga al frente y cerrando todo el puerto, á lo que le contesté: zarpo para el Callao, tan luego de ver el fin del monitor, y después de prestar todos mis auxilios a su dotación, como en efecto lo hice remolcando varias embarcaciones hasta los buques de guerra neutrales; que existían fondeados al Norte del puerto, y salvando la vida á dos oficiales compañeros que quedaron en el monitor hasta momentos antes de irse á pique, por no tener embarcaciones en que embarcarse, por estar todas llenas de gente; pues muy fácil y sin riesgo de ninguna clase, habría podido salir del puerto, sin haber tenido la desgracia de haber sido tomado prisionero con todos mis subordinados, si lo hago antes de irse a pique el "Manco Cápac"; por que en este tiempo, la distancia de los buques enemigos al puerto era favorable y se notaban aguantadas sobre el puerto y esto me habría favorecido para zarpar, evitando forzar la máquina para salir a su presencia próxima y dar lugar a la persecución en mi salida; pues tenía al blindado "Cochrane" por babor, formado un ángulo de cuarenta grados á proa con la eslora de la "Alianza" y el "Loa" á la amura cerrada del mismo costado, á una distancia de dos millas mas ó menos de nuestro punto, procurando estrecharnos el paso ambos buques con un fuego activo con todas armas, por esta circunstancia, mandé activar los fuegos y conservar su mayor andar de la Lancha para dominarlos en la persecución que me hacían, cuya medida observé con mayor fuerza en todas las puntas de tierra, donde los enemigos intentaban aconcharme para hacernos sus tiros mas certeros; pero nada menos de querer aproximarse á nosotros, para tomarnos, porque sin duda que algo les presagiaba o sentían en su interior de la resolución hecha y firme de continuar mi viaje, sin interrupción, a costa de cualquier sacrificio, por nuestra cara patria.

***Parte.-** Señor Comandante 2° Jefe de la Plaza del puerto de Arica por muerte del 1er. Jefe en el combate.*

Arica Junio 11 de 1880

Preso a bordo del "Itata". Señor coronel: A consecuencia de los acontecimientos desarrollados en la madrugada del día 7 del presente mes, en que el Ejercito Chileno atacó á nuestras fuerzas y baterías en este puerto, recibí orden del Señor Capitán de Fragata, Comandante del monitor "Manco Cápac" don José Sánchez Lagomarsino, me pusiera en movimiento con la lancha torpedo "Alianza" de mi cargo, la que estuvo lista á las 6 hs. a.m. desde cuya hora, me concreté al auxilio y protección del monitor.

Como por instantes sucesivos se fue notando nuestra pérdida en tierra y en vista de nuestra derrota por completo; a las 8 hs. 20' a.m. estando el monitor "Manco Cápac" en movimiento y fuera del fondeadero, noté que su Comandante, oficialidad y demás dotación; se embarcaban en sus embarcaciones menores, separándose del monitor, a

cuyo hecho, presté mis auxilios, remolcando algunos botes para sacarlos fuera del peligro del costado del monitor, y una vez abandonado este por su Comandante y toda su dotación por momentos se veía sumergirse, lo que aconteció a las 8 hs. 42' a.m.

En vista de la desaparición del monitor y sin esperanza de nada, resolví zarpar para el Callao como lo manifesté al señor Comandante del monitor "Manco Cápac", corriendo como es natural todas las emergencias de una peligrosa salida, por hacerla en presencia de la Escuadra Chilena y rompiendo la línea de ellos que cerraba el puerto, cuya salida hice a las 9 hs. a.m. con graves inconvenientes de reposición en la dotación de la Lancha, y con un fogonero más que solicité y se me facilitó de la dotación del monitor.

Desde este momento fuimos perseguidos y atacados vivamente por el blindado "Cochrane" y transporte de guerra "Loa" con toda clase de proyectiles que ellos poseen, el 1° hasta el paralelo del Morro de Sama, de donde regresó al puerto de Arica a las 12 hs. m. y continuó el segundo buque atacándonos hasta una milla al Sur del Cabo Picata, donde varamos y explosionamos con un torpedo la Lancha sobre rocas; por no poder 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 á los fogoneros que por varias veces salieron con sus vestidos evaporando.

En esta grave y difícil posición y con el enemigo que nos cortaba el rumbo, por haber disminuido de andar la lancha por su avería; distinguimos en estos momentos un humo por la proa nuestra, que se reconoció ser enemigo; y en junta que hice de oficiales, atendiendo además a las razones que me dieron los dos maquinistas sobre lo acontecido, me manifestaron la imposibilidad de poder continuar el viaje, por el incidente acerca de la caldera, acordamos y resolvimos unánimemente abandonar la Lancha, dejándola en el estado, como yá llevo dicho antes; y emprender nuestra marcha por tierra sobre Moquegua; a las 3 hs. 45' p.m. haciendo rumbo Oeste Nor Oeste de la playa para dominar la cima del cerro del cabo Picata, de donde notamos se hacia un desembarque para perseguirnos; lo que ocasionó redoblar nuestra marcha a pié esforzándonos en aquella tarde y toda la noche sobre aquella cadena de cerros, cargándonos al Nor Oeste hasta las 9 hs. 40' a.m. del día siguiente 8 que, llegamos a distinguir la línea férrea y telegráfica en la pampa de Salinas de Pacocha ó Moquegua, estabamos en la citada pampa yá en camino seguro y no eventual como el que habíamos hecho el día anterior y apresuramos nuestra marcha. Estabamos yá al finalizar la citada pampa de Salinas, sobre el lado de Moquegua, era la 1 hora 25' (p.m.) cuando notamos nos venían al encuentro en rumbo opuesto dos oficiales Chilenos montados y otro en seguida con fuerza de infantería armada que al paso y trote, luego nos dieron alcance ordenándonos rendición y pidiéndonos las armas que teníamos. Con tan desgraciado encuentro fuimos conducidos á un campamento de fuerzas chilenas, que se hallaban acantonados al término de la antes expresada pampa [1262].

1262.- En el Legajo Personal del aspirante Juan de Mora se lee lo siguiente: *"...En la misma lancha torpedo en su clase de Guardia Marina y a órdenes del teniente 2° don Manuel Fernández Dávila trataron, después de la toma de Arica, de salvarla y traerla al Callao, pero, perseguidos durante ocho horas, por los buques chilenos "Cochrane", "Covadonga" y "Loa" y falto de combustible; tuvieron que vararla en Punta Patí y hacerla volar el que suscribe por medio de un torpedo, a fin de que no fuera pesa del enemigo...".*

A las 4 horas 30' (p.m.) bajo de custodia, nos condujeron por el tren á Pacocha, menos el fogonero Aurelio Díaz que por orden del Jefe de aquella fuerza, quedó en el campamento del batallón Caupolicán que nos tomó, y embarcadas en el transporte chileno "Itata" fuimos transportados al fuerte de Arica, donde permanecimos abordo con la orden de pasar a Chilè prisioneros en unión de todos los prisioneros del combate de la Alianza en Tacna y con los pocas que quedaron del combate de Arica.

Lo que tengo el honor y pesar de poner en la inteligencia de Usted, para que por el conducto respectivo se digne Usted elevarlo al conocimiento del Supremo Gobierno para los fines consiguientes.

Dios guarde a Usted. Manuel Fernández Dávila.

La permanencia de la Lancha torpedo "Alianza" de mi mando en el puerto de Arica, ha sido de tal modo considerada y temida por nuestros adversarios, que antes de mi llegada al puerto de Arica, toda la Escuadra enemiga permanecía fondeada, la mayor parte de su tiempo (según informes) a corta distancia del fondeadero del puerto, procurando solo estar fuera de tiro de cañón del "Manco Cápac" y Baterías y sin luz eléctrica, no continuaron así, desde el día de mi llegada con la lancha "Alianza" en que momentos antes de la puesta del Sol yo se les veía activar su fuegos, y ponerse en movimiento con rumbo para afuera del puerto, con luz eléctrica que antes no la tenían y variante de rumbo en sus movimientos, que nos hacían avanzar las horas de persecución, para no ser encontrados, privándonos con tal conducta en hacerles con la Lancha una visita nocturna de sorpresa.

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.

Lima Agosto 15 de 1896.

Manuel Fernández Dávila..." [1263].

Nótese que el teniente Fernández Dávila dijo que él tomó la decisión de dejar el puerto de Arica, informándole al comandante Sánchez Lagomarsino su determinación de tratar de llegar al Callao. Pero el Comandante del *Manco Cápac* informó otra cosa en su parte:

"...Mientras tanto, ordené a los oficiales encargados de la lancha torpedo "Alianza" que aprovechando de su andar y poco blanco forzasen el bloqueo llegando a Mollendo o al Callao, si fuese posible, para aprovechar siquiera este importantísimo elemento..." [1264].

Tal vez por el parte del comandante Sánchez Lagomarsino el teniente Fernández Dávila debió pedir al entonces alférez de fragata Ramón Bueno, de la dotación del monitor *Manco Cápac*, que relate su versión de los últimos momentos en que la torpedera *Alianza* estuvo en

1263.- A. H. de M. Legajo Personal del capitán de fragata Manuel Fernández Dávila.
1264.- A. H. de M. Parte del Comandante del Monitor *Manco Cápac* al Jefe de la Plaza de Arica del 7 de junio de 1880.

Arica. La carta del teniente Fernández Dávila fue escrita desde su prisión en San Bernardo, casi tres meses después de su captura:

"...Señor Ramón Bueno

San Bernardo Agosto, 31 1880

Muy Señor mío y amigo:

Estimaré á US que al informarse de la presente comunicación, se digne a US contestarme al pié, narrando fielmente los sucesos y nombres de las personas de la dotación de la Lancha torpedo "Alianza" de mi cargo, que se negaron a salir de la Batería de Arica para el Norte, después de la sumersión del monitor "Manco Cápac" el día 7 de Junio del presente año, pues no obstante de pertenecer a Usted, a la dotación del citado Monitor, se encontró a Usted a bordo de la expresada Lancha en momentos , en que el deber me imponía pedir la opinión de los oficiales subalternos, que tenían a bordo de dotación para conocer sus resoluciones a ideas, respecto al caso en que nos encontrábamos en el indicado día 7 de nuestro desastre en Arica y con la Escuadra Chilena lista para impedirnos el paso, haciéndonos fuego, como así sucedió. Mi preguntas no fueron casi el objeto por cierto de hacerme resolver á zarpar del puerto por que ya había dado mis órdenes para la salida; sino con el fin de penetrar la intenciones de cada uno de mis subordinados y la prueba de esto es, de que a pesar de las negativas y observaciones que se me hicieron, por algunos de la dotación para no salir , Usted vió y notó la actitudes de que hice uso en aquel momento en la Lancha, en fuerza del deber y del derecho mando, que me asistía y así pude zarpar del mencionado puerto de Arica con rumbo al norte, sobre la Escuadra bloqueadora, que enseguida me persiguió.... " [1265].

La respuesta del alférez Bueno fue escrita más de un año después, pues la misiva de Fernández Dávila llegó con esa tardanza. En su carta, Bueno ratificó la versión del teniente Fernández Dávila y con su testimonio quita credibilidad al parte del comandante Sánchez Lagomarsino. Pero esta carta es también un destacado documento que brinda detalles sobre el comportamiento de la tripulación al enfrentarse a una decisión tan grave:

"...Señor Manuel Fernández Dávila

Ite, setiembre 13 de 1881.

Mi estimado amigo

Me he informado con detención de su apreciable que antecede, y cediendo a los deseos que me manifiesta usted en ella, voy a relatarle, invocando mis recuerdos, todo lo que presencié a bordo de la Portatorpedos "Alianza" de su mando, el memorable 7 de junio en el puerto de Arica.

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", con sus respectivos pabellones en la popa, hacían diversos

1265.- A. H. de M. Legajo Personal del capitán de fragata Manuel Fernández Dávila.

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 de 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.

Recuerdo, también, que a bordo de la "Alianza" se encontraban el teniente señor Taboada y el guardiamarina señor Barandearán, que querían compartir con usted y con los otros compañeros de los peligros de la situación..." [1266].

1266.- A. H. de M. Legajo Personal del capitán de fragata Manuel Fernández Dávila.



Alférez de fragata David Flores
Segundo Comandante de la torpedera *Alianza*.
(Archivo Histórico de Marina).



Plano del Teatro de las Operaciones **publicado en el periódico *La Patria* del 2 de junio de 1880**
La línea roja representa el probable curso de la torpedera *Alianza* el 7 de junio de 1880.

c) Torpedos y minas en el holocausto de Arica.

El minado del Morro de Arica fue una operación netamente del campo de la guerra terrestre, planeada y conducida por el Ingeniero del Estado Teodoro Elmore[1267] con la aprobación del heroico defensor de esa plaza, coronel Francisco Bolognesi. Pero esta operación tuvo una estrecha relación con la Primera Sección de Torpedos de Arica; según escribió en 1880 el ecuatoriano señor José Pérez, Jefe de las ambulancias peruanas de Arica, en su obra *Arica, datos para la historia por un testigo y actor*, Elmore presentó a Bolognesi un memorándum con el plan de minado pero el problema era construir y colocar las minas; José Pérez anotó sobre este inconveniente que:

> *"...era preciso inventar, por decir así, los elementos que para establecerlas se necesitan: pilas, alambres y fulminantes, todo faltaba ¿de dónde conseguirlo?, las primeras se obtuvieron de la sección de torpedistas los segundos se fabricaron con trozos de alambre de fierro sacados de fragmento de jarcia vieja enredada, soldados y envueltos en doble precinta de papel, especialmente preparado; y los terceros se obtuvieron de diferentes partes, pero en pequeño número..."* [1268].

Este plan de minado se confeccionó a principios del mes de mayo, el día 7 el coronel Bolognesi pidió por escrito al Jefe de la Sección de Torpedos, el alférez de batería Pedro Ureta, para que entregue al ingeniero Teodoro Elmore *"...todo el alambre aislado he inutilizado perteneciente a uno de los torpedos..."* [1269], así como los fulminantes eléctricos y fulminantes de mecha que tenía. El alférez Ureta debió informar al coronel Bolognesi que efectivamente uno de los cables de los torpedos Lay estaba en mal estado, pero que era posible su reparación, que tenía 12 fusibles eléctricos pero eran necesarios para *"...el arreglo y ensayo de los torpedos..."* [1270], y que no tenía los otros fulminantes. Nótese el uso del plural en la última cita, indicador de que en Arica, al menos hasta mediados de mayo, había más de un torpedo operativo.

Por esos días se quitó parte del material explosivo de la torpedera *Alianza*, dejándole lo más indispensable para cumplir su misión; el 12 de mayo el coronel Bolognesi ordenó al teniente Fernández Dávila entregar al Sr. Cárdenas, ayudante de Bolognesi, *"...cincuenta fulminantes eléctricos de los que tiene US pertenecientes a esa lancha....entregue US el fulminante o mejor dicho lo más que puede..."* [1271].

No sabemos que pasó con la Sección de Torpedos después del 8 de mayo. Con respecto a Ureta, el 30 de mayo intentó atacar a la caballería chilena en Chacalluta junto al ingeniero Elmore. El propio Elmore lo mencionó más tarde como su compañero: *"...Se designó para ayudarme al teniente de la sección de torpedistas don Pedro Ureta..."* [1272].

1267.- El otro Ingeniero del Estado del mismo apellido, Augusto Elmore, se encargó de los torpedos de Iquique en octubre de 1879 y en 1880 se le encomendó la colocación de la línea telegráfica del Sur. Regresó de Arica al Callao en la barca italiana *Fratelli Ferro* el 16 de enero de 1880 (Periódico *La Patria* del 16 de enero de 1880).

1268.- José Pérez, "Arica, datos para la historia por un testigo y actor", en *La Batalla de Arica*, de Gerardo Vargas (edición de 1980), p. 464.

1269.- A.H. de M. (Colección Ramírez Rivera). Proyecto de oficio del Jefe de la Sección de Torpedos de Arica al coronel Francisco Bolognesi, aparentemente del 8 de mayo de 1880.

1270.- Ibídem.

1271.- A. H. de M. Oficio del coronel Francisco Bolognesi al Comandante de la lancha *Alianza* del 12 de mayo de 1880.

1272.- Rubén Vargas Ugarte, *Historia General del Perú*, T. X, p. 348.

La oportunidad de atacar al enemigo se produjo el día 2 de junio, José Pérez describió así la comisión de estos dos personajes:

> *"...Al amanecer del 2 se observó si en realidad existía el enemigo, convencidos de lo cual, se constituyeron en el observatorio de minas el ingeniero y el teniente don Pedro Ureta, cuya conducta y resolución en ese trance le harán siempre honor.*
>
> *El observatorio era un simple matorral de caña hueca en donde estaba la batería a unos 500 metros de las minas. Preparada ésta se aguardó el momento oportuno. ¿Cuál sería el contento y la ansiedad de los operadores, cuando después de muchas vueltas y revueltas del enemigo observan que al fin escogían por bebedero el sitio de las minas?. Al desfilar pueden hacerse por primera vez cargo de que no era un piquete el presente sino la caballería entera: pero ¿qué importa? La resolución de morir estaba hecha desde que se había enviado las bestias al pueblo para no ser descubiertos antes de tiempo.*
>
> *- Es el grueso de la caballería, dice un operador al otro.*
> *- Mejor, le contestó éste.*
> *- Entonces: fuego y preparémonos para morir.*
>
> *Ignoramos por qué causa sólo hizo explosión una carga de cada serie: el hecho es que así y con todo, el estrépito, la tierra y las piedras que silbaban en el aire, introdujeron una confusión espantosa de que nadie daba cuenta. Los jinetes por una parte, los caballos por otra, todos corrían desaforadamente, creyendo que la tierra se los iba a tragar. Pasada la primera impresión, se repusieron y enviaron a buscar a los actores..."* [1273].

Según relató Elmore, cuando se dio cuenta de que tenía al frente a toda la caballería enemiga fue la fuerza moral de Ureta lo que lo hizo permanecer en el matorral para activar las minas. Sus minas eran *"...dos series de tres cajones de dinamita, enterrados en cascajo y tierra..."* [1274], que estallaron aparatosamente pero una serie no logró activarse. Poco después Elmore y Ureta fueron descubiertos en su escondite, el cual dijo Elmore que *"...fue acribillado a balazos para tomarnos, cayendo herido Ureta, con la rodilla destrozada y perdió la vida después..."* [1275]. Vicuña Mackenna transcribió el parte que el comandante chileno Vargas hizo sobre el momento de la captura del ingeniero Elmore y del teniente Ureta:

> *"...Media hora después me trajeron a dos jóvenes, un señor Elmore y otro Ureta. Elmore comprendió luego su situación y me dijo que era ingeniero, que él había colocado esos torpedos y sabía el lugar dónde estaban muchos más, por lo que desistí de fusilarlos. El joven Ureta se tomó herido de bala, pues al arrancar se le hizo fuego y se le traspasó una pierna..."* [1276].

1273.- José Pérez, Op. Cit., p. 467.
1274.- Rubén Vargas Ugarte, *Historia General del Perú*, T. X, p. 348.
1275.- Ibídem.
1276.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Tacna y Arica*, p. 1119.

Ureta murió en Lima meses después, tras una dolorosa agonía por el balazo que recibió en la pierna[1277].

Tras vencer en la batalla del Alto de la Alianza el 25 de mayo de 1880, los chilenos se dispusieron a tomar Arica que estaba guarnecida por no más de 1,900 hombres, entre ellos muchos marinos de la fragata *Independencia*. El día 5 de junio comenzó un feroz cañoneo sobre el Morro, desde los cerros Chacalluta y Azapa los chilenos dispararon con sus cañones Krupp y desde el mar hicieron lo propio los cañones de los buques enemigos, sin haber conseguido con ello daños de consideración. La mayoría de cañones del morro apuntaban al mar, pero los pocos que apuntaban a tierra silenciaron una batería y detuvieron al regimiento *Lautaro* que se había acercado peligrosamente.

El 7 de junio el Morro de Arica cayó a sangre y fuego, un ejército chileno de más de 7,000 hombres atacó por el lado que estaba menos defendido, la infantería enemiga subió valientemente la cuesta que lleva al morro y se enfrentó a los peruanos; sobrepasados por el número, la mayoría de defensores murió en su puesto de combate. El asalto al Morro se vio ensombrecido por la actitud del coronel Pedro Lagos, jefe chileno del asalto, quien arengó a su tropa para no dar cuartel a nadie, legándonos el triste recuerdo de una feroz matanza donde la mayoría de heridos fueron rematados a cuchilladas o culatazos, incluso aquellos que después de la batalla se refugiaron en la Iglesia fueron asesinados y sus cuerpos atravesados en los barrotes que rodeaban el lugar sagrado. Entre los pocos sobrevivientes del Morro de Arica se encontró al torpedista Bernardo Smith, quien fue remitido prisionero a San Bernardo[1278].

Durante el combate, o tal vez un día antes, cuando el cañoneo de mar y tierra anunciaba el asalto, los torpedos fueron fondeados para no caer en poder del enemigo. Según el teniente Bradford, cuatro torpedos Lay fueron hundidos en Arica[1279] y del torpedo Hubbe & Hardy escribió que *"...se comprende que fue hundido en Arica para prevenir su captura..."* [1280].

1277.- Vargas Hurtado, Op. Cit., p. 391.
1278.- A. M. RR.EE. Relación de prisioneros en Chile, fechada en San Bernardo el 4 de noviembre de 1880.
1279.- Bradford, *Notes on Movable Torpedos*, pp. 136-137.
1280.- Bradford, *Notes on the Spar Torpedo*, p. 150.

6.- *Alistamiento de las defensas del Callao entre junio y setiembre de 1880.*

a) La desfavorable situación estratégica de los aliados a mediados de 1880.

Los cuatro meses que transcurren entre junio y setiembre de 1880 se ven marcados por dos eventos de suma importancia en el desenvolvimiento de los acontecimientos militares. El período se inicia con la derrota de Tacna el 26 de mayo de 1880 y el holocausto de Arica el 7 de junio de ese año, con ambas derrotas desapareció el grueso del Ejército profesional del Perú. Cierra el período que analizamos el momento de la formación del Ejército Chileno de Operaciones (29 de setiembre de 1880), que viene a ser el preludio a la invasión de Lima.

Considerando que la caída de Arica y la destrucción del Ejército del Sur permitió a Chile culminar la captura de los ricos territorios salitreros de Bolivia y Perú y controlarlos económicamente en su provecho, también le significó ingresar a una nueva etapa de la guerra: consolidar políticamente la conquista militar del territorio Antofagasta y Tarapacá. Para conseguir su propósito Chile debía doblegar al Perú, necesitaba entonces prepararse para invadir Lima y forzar al gobierno peruano a suscribir la paz bajo sus términos.

Chile debía superar un nuevo escollo, la conquista militar del territorio era mal vista en el mundo y la presión internacional, sobre todo la de Estados Unidos, hizo que deba sentarse en la mesa de negociaciones a finales del mes de octubre. Pero la ventaja militar les favorecía y sus pretensiones territoriales significaban cercenar el territorio nacional a los países a los que calculadamente había declarado la guerra, por otro lado las exigencias económicas eran imposibles de satisfacer por los peruanos que tenían las arcas estatales en bancarrota. Semejantes propuestas fueron hechas para no ser aceptadas[1281] y en verdad la entrega de territorio no podía ser aceptadas por ningún hombre de honor por lo que el resultado de estas conversaciones fue un rotundo fracaso para Bolivia y Perú, pero un éxito para Chile que pudo continuar la guerra y obtener sus objetivos a la par que aseguraba su futuro destruyendo la industria peruana.

En este período de cuatro meses destacan los siguientes hechos:

a) Se mantuvo la ocupación militar de Tarapacá, el bloqueo de los puertos del Sur y el del Callao, con todas las implicancias económicas que ello significaba para el gobierno que necesitaba fondos para adquirir armamentos.

b) La toma de Arica (7 de junio de 1880) permitió que las unidades navales chilenas que bloqueaban ese puerto puedan destinarse a otras funciones y por ello, después de esa

1281.- Cuando Chile aceptó la mediación norteamericana el 7 de octubre hizo más intensa la campaña contra la paz y la presión periodística por retener los territorios salitreros. Una detallada exposición sobre este tema y las conferencias de paz pueden revisarse en el artículo *Las Conferencias de Lackawanna* de Percy Cayo Córdoba (publicado en *Revista Histórica* N° XXXII).

fecha, la cañonera *Magallanes*, la torpedera *Fresia* [1282] y el escampavía *Princesa Luisa* vinieron al Callao a engrosar la flota bloqueadora. Un poco más tarde se incorporó también el blindado *Cochrane* que primero fue a Valparaíso con los restos mortales del ministro Rafael Sotomayor.

c) Chile comenzó a preparar la expedición sobre Lima. En julio duplicó el número de hombres en armas del ejército de línea y aumento proporcionalmente su reserva en setiembre [1283].

d) A finales de agosto el gobierno de Chile autorizó al capitán de navío Patricio Lynch para realizar una expedición de merodeo en la costa peruana, la misma que se inició el 4 de setiembre, llevando a su paso el incendio y la destrucción de las propiedades particulares de los peruanos que se cruzaron en su camino. Aunque en Chile se le considera un gran héroe, para los peruanos su actuación al mando de la expedición de merodeo, junto a la administración de la zona ocupada después de la caída de Lima, hace de Lynch uno de los personajes más tristemente célebres por el saqueo de la propiedad privada y cultural, por sus abusos, saqueos y crímenes.

e) El Perú se preparó para resistir la invasión sobre Lima. Se intentó sanear la situación económica para comprar algo de armamento y se logró internar gran cantidad de fusiles y algunos cañones de campaña. En julio Piérola dispuso el servicio militar obligatorio y armó un ejército de reclutas para defender la capital.

En realidad la caída de Lima era sólo cosa de tiempo, pero se pensó que aún se podían lograr algunos golpes de mano para hacer desistir al enemigo en su intento de atacar la capital.

1282.- La *Fresia* era una torpedera de la empresa Yarrow, *"...lancha a vapor de dos chimeneas y rapidísimo andar, adquirida en Inglaterra, que venía a reemplazar a la perdida "Janequeo"...La "Fresia" era susceptible de recorrer hasta 21 millas en una hora, y había hecho la travesía desde Valparaíso por sí sola..."* (Vicuña, *Historia de la campaña de Lima 1880-1881*, p. 430).
1283.- Ekdahl, Op. Cit., T. III, p. 22.

b) La artillería del Callao entre junio y setiembre de 1880

El cañón Vavasseur de la batería "17 de Marzo".

La experiencia de los bombardeos de finales de mayo hicieron que el gobierno tome nuevas disposiciones sobre la ubicación de los cañones que defendían el Callao, una de ellas implicaba dejar sólo con dos cañones al torreón *Manco Cápac*. En efecto, el 6 de junio el Secretario de Guerra dirigió un oficio al comandante Villar donde le infomó que había ordenado al Prefecto del Callao que se desmonte un cañón Vavasseur del torreón *Manco Cápac* y que lo ponga a disposición del Comandante de la corbeta *Unión* para que *"....sea instalado en uno de los ángulos del muelle Dársena..."* [1284].

Consta en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* que pocos días antes de que se dicte la orden de colocar un cañón Vavasseur en la batería *17 de Marzo*, parte de su tripulación se encontró ocupada sacando los cañones de la fragata *Apurímac* [1285]. Lamentablemente no sabemos que cañones eran y a donde fueron remitidos. Recuérdese que a principios de octubre de 1879 esta fragata no estaba artillada pero, habiéndose ordenado colocarle cañones, el 2 de octubre el Mayor de Órdenes había recomendado instalar algunos Rodman de a 70[1286], por lo que creemos pudieron ser cañones de este calibre, los mismos que no conocemos donde fueron colocados más tarde.

Los trabajos para montar el cañón Vavasseur en el Muelle Dársena comenzaron poco después. En el siguiente cuadro, preparado en base a los asientos del Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, se puede observar cómo se envió personal a preparar la plataforma para el cañón en el muelle y cómo se le bajó del torreón *Manco Cápac*:

16 de junio *"...Trabajos: La gente se ocupó en llenar sacos con tierra para la batería y en alistar la plataforma para un Vavasseur que se va a montar..."* (p. 202)
18 de junio *"...Trabajos: La gente se ocupó en diversos trabajos: 30 hombres en la batería y el resto a bordo, se terminó de pintar el costado..."* (p. 203)
19 de junio *"...Trabajos: La gente se ocupó en preparar la plataforma de la batería 17 de Marzo..."* (p. 204)
20 de junio *"...Novedades: En la tarde se mandó 20 hombres al torreón Manco Cápac y en la mañana a las 5h se volvió a mandar el mismo número con el objeto de desmontar un cañón..."* (p. 204)
22 de junio *"...Trabajos: La gente ocupada en el torreón Manco Cápac y Batería 17 de Marzo..."* (p. 205).
23 de junio *"...Trabajos: La gente se ocupó en ensacar tierra, tarbejar* [sic] *la plataforma del cañón de 250 de la batería 17 de Marzo, en llevar el cañón y otros muchos... En la noche se mandó 25 hombres para ensacar tierra y 25 para conducir el cañón Vavasseur de 250..."* (p. 206).
24 de junio *"...Trabajos: La gente se ocupó en llenar sacos de tierra para la batería, en transportar un cañón del torreón Manco Cápac a la batería del buque y otros diversos trabajos..."* (p. 206).
30 de junio al 1° de julio *"...Se recibieron 50 espoletas para los cañones Vavasseur de 250, 110 yardas de franela blanca y 80 piezas de cinta..."* (p. 210).

Trabajos efectuados en la segunda quincena de junio por el personal de la corbeta *Unión* para montar el cañón Vavasseur en la batería *17 de Marzo*.
(A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*).

1284.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 186. Oficio del Subsecretario de Marina del 8 de junio de 1880.
1285.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* p. 196 (asientos de las guardias del 3 al 4 de junio y del 4 al 5 de junio).
1286.- A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 1615, pp. 618-619. Oficio del 2 de octubre de 1879.

Para la construcción de la plataforma del cañón se necesitaron más de 9,000 pies de pino Oregón y tres quintales de clavos [1287]. Los trabajos debieron terminar alrededor del 9 de julio, fecha en que el Comandante General pidió al Secretario de Marina se nombre una dotación fija de 8 artilleros y 16 marineros para manejar los cañones Vavasseur de a 250 y Rodman de a 125 de batería *17 de Marzo*. Este caso era especial pues el Comandante General pedía que se le deje organizar esta batería ya que la dotación de la *Unión* no podía entrenarse debidamente por tener otros trabajos en su buque. En respuesta a este requerimiento, el comandante Villar autorizó el 10 de julio que se tome gente de la fragata *Apurímac* para la batería *17 de Marzo*[1288]. El 20 de julio el Comandante General informó al Secretario de Marina que 24 grumetes de la *Apurímac* habían reemplazado al personal de la *Unión* y que se entrenaban en el uso del cañón[1289].

El cañón Vavasseur fue probado el 14 de julio, tal como se desprende de una noticia publicada en el periódico *La Patria* de esa fecha: *"...con el cañón últimamente montado en la batería "17 de marzo" de muelle Dársena, se han hecho hoy dos disparos con bala, a fin de conocer el alcance del proyectil..."* [1290].

Los cañones Parrot de a 100 libras de la corbeta "Unión".

En este período destacan los trabajos de la corbeta Unión relacionados con la artillería. Junto a los cañones de la batería *17 de Marzo*, el buque debió hacerse cargo de los cañones Voruz, Armstrong y Parrot que tenía a bordo. Pero esos no fueron los únicos cañones que la corbeta tuvo a su cargo. Un importante cambio en la artillería de la Unión se produjo a finales de julio de 1880. El 24 de julio el Comandante de la Unión pidió que su buque se quede sólo con 10 cañones Voruz y se monten 2 cañones Parrot de a 100 libras, con los que sumando a los cañones Parrot de a 30 libras instalados a principios de 1880 y los dos Armstrong de a 40, el buque quedaba *"...en el pie de guerra correspondiente..."* [1291].

El 26 de julio el Comandante General recomendó al Secretario de Marina embarcar cañones de grueso calibre en este buque y, tras las consultas con Piérola, el 29 de julio se le informó lo siguiente:

> *"...Habiéndose puesto en conocimiento de SE el Jefe supremo el oficio de US de fecha 26 del actual, relativo a la conveniencia que existe de llevar a cabo los trabajos preparatorios que se emprendieron en el mes de abril último a bordo de la corbeta de guerra "Unión" con el objeto de artillarla con cañones de grueso calibre, en la fecha SE ha aprobado en todas sus partes el proyecto que al efecto ha presentado el Comandante de dicho buque y que esta Secretaría dispone: que en el día y en el menor*

1287.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, pp. 210-211. Oficio del 2 de julio de 1880.

1288.- A. H. de M. (Baterías - 1880) Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 9 de julio de 1880 y nota del Secretario de Marina de la misma fecha.

1289.- A. H. de M. (Caja U5 - Sobre U45, Corbeta *Unión* 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 20 de julio de 1880.

1290.- Periódico *La Patria* del 14 de julio de 1880.

1291.- A. H. de M. (Caja U5 - Sobre U45, Corbeta *Unión* 1880). Oficio del Comandante de la corbeta *Unión* al Comandante General de Marina del 24 de julio de 1880. La idea no era nueva, cabe mencionar que el 11 de mayo de ese año el comandante Villar ordenó sacar dos cañones Parrot de a 100 libras del *Rímac* y ponerlos a disposición del Comandante de la *Unión* (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 161. Oficio del 11 de mayo de 1880).

tiempo posible se proceda a efectuar los trabajos que sean necesarios con el fin propuesto.

Con tal motivo se ha oficiado a la Secretaría de Fomento para que disponga, remitan al Callao y a disposición de US dos cañones de a 100 sistema Parrot, que actualmente se encuentran en la estación de Monserrate.." [1292].

Como parte de los preparativos para montar los Parrot de a 100 libras en la *Unión*, el 31 de julio se decidió sacar un cañón Voruz del buque, el mismo que se desembarcó junto a su cureña por medio de una lancha[1293]. Poco después, el 2 de agosto, el Secretario de Marina autorizó al Comandante General a colocar los Parrot en la *Unión* sobre correderas de fierro siempre y cuando esa operación no quite mucho tiempo [1294].

El domingo 15 de agosto los trabajos a bordo de la *Unión* estaban listos y se podía proceder a embarcar los cañones. Ese mismo día se desembarcó otro cañón Voruz y se anotó lo siguiente en el Diario de Bitácora de la corbeta:

"...Trabajos: Se embarcó dos cañones Parrot de a 100 con sus cureñas de fierro quedaron montadas en sus respectivas correderas. Para el servicio de los mismos se embarcó 72 bombas y 26 balas sólidas. Se desembarcó un cañón Voruz... " [1295].

Nótese que este era el segundo cañón Voruz de a 70 libras que se desembarcaba de la *Unión* entre el 31 de julio y el 15 de agosto, siendo evidentemente reemplazados por los dos Parrot de a 100 libras.

Los cañones Parrot quedaron listos recién el 12 de noviembre, fecha en que la *Unión* cambió de fondeadero para poder dispararlos y se hicieron las pruebas respectivas disparándose los cañones a las 05:00, dando parte más tarde el Comandante de la *Unión* que los nuevos cañones habían *"...trabajado con perfección y sin ocurrir novedad alguna..."*[1296] y luego la corbeta volvió a ocupar su lugar dentro del Dársena, pero con la proa al Norte apuntando a la salida del muelle.

Se concluye el montaje de las baterías "Tarapacá", "Piérola" y "Chacra Alta".

En nuestro último recuento de la artillería del Callao vimos que se estaban montando dos nuevas baterías en el lado Sur del puerto, conocidas como *Tarapacá* y *Zepita*, una más al Sur ubicada en la zona denominada Chacra Alta y, finalmente, otra al Norte junto a la batería *Pacocha*. En el período que ahora estudiaremos estas baterías se concluyeron.

La batería *Tarapacá* era la más próxima a quedar lista y para el 10 de junio se nombraron los oficiales que la dotarían[1297] pero es probable que aún a fines de ese mes no haya estado totalmente expedita pues el 24 de junio el Comandante General explicó al Secretario de

1292.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 232. Oficio del 29 de julio de 1880.
1293.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* p. 224.
1294.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 237. Oficio del 2 de agosto de 1880.
1295.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* p. 231.
1296.- A. H. de M. (Caja U5 Sobre U45 - Corbeta *Unión* 1880). Oficio del Comandante de la corbeta *Unión* al Mayor de Órdenes del 12 de noviembre de 1880.
1297.- A. H. de M. (Baterías - 1880). Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 10 de junio de 1880.

Marina que el comandante Duffo, Subjefe del Detall de esa batería, no podía moverse de su cargo porque la batería estaba aún en construcción [1298]. La batería debió quedar totalmente expedita el 12 de agosto, fecha en que Piérola hizo disparar uno de sus montajes [1299].

La batería de *Chacra Alta* quedó lista el 21 de junio, día en que el Secretario de Fomento escribió al Prefecto del Callao informándole que estaban listos los cañones de esa batería y pedía que los doten[1300]. Tres días más tarde, el 24 de junio, el Jefe de Estado Mayor de las Baterías del Callao elevó al Prefecto el primer pedido del Jefe de la *Batería de "Chacra Alta"* donde se incluía *"...una lista de los artículos que con más urgencia necesita para organizar la batería que se le ha encomendado..."* [1301].

Pero ese mismo día el ingeniero Pedro Mayo, del Regimiento de Ingenieros, escribió al Secretario de Fomento un oficio en los siguientes términos:

> *"...Desde que US se dignó confiar al Regimiento de mi mando, los trabajos de dos baterías en esta plaza, se realizan con la mayor actividad por nuestra parte, emprendiéndose a las seis de la mañana y terminando las faenas a las cinco de la tarde. A pesar de esto, no avanzan lo que era de esperar porque no se tienen los materiales necesarios. En la actualidad existe algo mas grave que debo poner en conocimiento de US a fin de salvar mi responsabilidad, los pernos que se fabrican en la factoría de Bellavista, con destino a la batería de "Chacra Alta", son de perniciosa calidad y se parten al más ligero esfuerzo para introducirlos, como probará a US la muestra que debe presentar a US el ayudante del cuerpo a quien comisiono para entregar a US esta comunicación..."* [1302].

En una nota a margen del oficio, el Secretario de Fomento dispuso lo siguiente: *"...Transcríbase a la Comandancia General de Marina, encargándole que las obras que se construyan en la Factoría de Bellavista con destino a las Baterías del Callao tengan toda la solidez necesaria, y que el material que en ella se emplee sea de la mejor calidad..."* [1303]. En efecto, el oficio se transcribió al Comandante General de la Marina y luego se pidieron las explicaciones del caso a la Factoría Naval; la respuesta que dio el Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista fue retransmitida al Secretario de Fomento el 28 de junio por el comandante Villar en los siguientes términos: *"...El Superintendente de la Factoría Naval ha dirigido a este despacho, con fecha de ayer el oficio que sigue: "Que no ha recibido orden alguna para los trabajos que se llevan a cabo en la nueva batería que se ha formado en Chacra Alta..."*.

1298.- A. H. de M. (Baterías - 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 24 de junio de 1880.

1299.- Periódico *La Patria* del 12 de agosto de 1879.

1300.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - 1880). Oficio del Secretario de Fomento al Prefecto del Callao del 21 de junio de 1880.

1301.- A. M. de T. C. Oficio del Jefe del Estado Mayor de las Baterías del Callao al Comandante General de Armas del Callao del 24 de junio de 1880 y nota del Prefecto y Comandante General de Armas del Callao del 25 de junio de 1880. El oficio fue elevado al Secretario de Fomento e incluía una solicitud por *"...doscientos estopines de fricción..."*, signo de que los cañones estaban operativos.

1302.- A. M. de T. C. Oficio del Jefe del Regimiento de Ingenieros al Secretario de Fomento del 24 de junio de 1880 y nota del 25 de junio de 1880 del Secretario de Fomento al Oficio del Jefe del Regimiento de Ingenieros..

1303.- A. M. de T. C. Nota del 25 de junio de 1880 del Secretario de Fomento al Oficio del Jefe del Regimiento de Ingenieros del día anterior.

Este oficio fue remitido inmediatamente al Comandante General de Marina y más tarde el Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista se encargó de comunicar que ese establecimiento nunca había fabricado pernos para la batería de Chacra Alta.

El 7 de julio la batería de *Chacra Alta* fue nombrada oficialmente como *Bolognesi* [1304] y el 14 de julio fue informado por el periódico *La Patria*: *"...A la batería de "Chacra Alta" se le ha puesto el nombre de "Bolognesi"..."* [1305]. Al día siguiente el mismo periódico informaba el bautizo de otra batería: *"...A la batería últimamente construida entre la torre de la "Merced" y el fuerte de a mil, se le ha dado el nombre de "Piérola"..."* [1306], refiriéndose a la batería *Zepita*.

El 29 de julio el periódico *La Patria* informó que *"...La batería "Bolognesi" hizo ayer ejercicio de fuego a bala..."* [1307], lo que certifica que la batería quedó operativa. Un día más tarde el mismo periódico dio la siguiente noticia *"...El coronel don Mariano Bolognesi, hermano de la ilustre víctima de Arica ha sido nombrado jefe de La batería "Bolognesi"* [1308].

La batería que se planificó construir a fines de abril gracias a la donación de un grupo de ciudadanos notables que se reunió en la batería *Pacocha* o *Rodman* no estaba lista aún el mes de julio, aunque el 7 de ese mes el propio Piérola la bautizó con el nombre de *Arica* y se le nombró como jefe al comandante Pedro Mas[1309]. Creemos que esta batería quedó operativa a mediados de octubre, cuando encontramos pedidos por franela y cinta de lana para hacer los saquetes para los dos cañones Rodman de a 500 que montaba[1310].

Traslado de cañones para la defensa de Lima.

Otro aspecto importante del período es que se comenzaron a llevar una serie de piezas de artillería del Callao a Lima para defender la capital de un esperado ataque enemigo. Con este fin el 14 de junio la Secretaría de Marina ordenó al Comandante General poner a disposición de la Secretaría de Fomento cuatro cañones Rodman de a 125 libras que estaban en el Arsenal junto a la lancha torpedera *República* [1311] que se pidió remitir a Lima para su reparación. Al día siguiente la Comandancia General de la Marina informaba que había arreglado todo para cumplir la orden[1312]. Los cañones se trasladaron a Lima cuatro días más tarde, pero entre el 15 y el 19 de junio hubo un cambio en los planes y en vez de los cañones Rodman de a 125 se llevaron tres Dahlgren de a 150 libras. El Comandante General escribió entonces la siguiente nota al Secretario de Fomento:

> *"...Conforme a lo que se digna VS comunicarme en su oficio de fecha 15 del corriente Nº 555 remito a disposición de VS por el Ferrocarril Trasandino la lancha a vapor "República", tres cañones Dahlgren de a 150 en lugar de los cuatro de a 125, cuyo cambio se hizo por indicación misma de VS y a mas todos los útiles y proyectiles*

1304.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - 1880). Oficio del Secretario de Guerra al Prefecto del Callao, del 7 de julio de 1880.
1305.- Periódico *La Patria* del 14 de julio de 1880.
1306.- Periódico *La Patria* del 15 de julio de 1880.
1307.- Periódico *La Patria* del 29 de julio de 1880.
1308.- Periódico *La Patria* del 30 de julio de 1880.
1309.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - 1880). Oficio del Secretario de Guerra al Prefecto del Callao, del 7 de julio de 1880.
1310.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 353. Informe del 19 de octubre de 1880.
1311.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 193. Oficio (a) del 14 de junio de 1880.
1312.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 318. Oficio del 15 de junio de 1880 al Secretario de Fomento.

pedidos por VS que constan de la relación que tengo el honor de adjuntarle. Debo hacer presente a V S que no le remito balas sólidas de 11 pulgadas porque no hay en este arsenal... " [1313].

El 22 de junio el Secretario de Fomento anotó lo siguiente al pie del oficio anterior *"...Remítase opinión de la relación adjunta del ingeniero del Estado don Augusto Elmore, para que compruebe su exactitud en vista de las especies a que se refiere...* " [1314]. Lo que da a entender que el ingeniero Augusto Elmore estaba encargado de su montaje en Lima. Elmore debió trabajar con ellos al menos hasta el 10 de julio, fecha en que el Secretario de Marina pidió al Comandante General entregar *"...al Ingeniero del Estado Augusto Elmore, algunas piezas y útiles que faltan a los cañones Dahlgren de a 150 que se pusieron a disposición de la Secretaría de Fomento y que deben existir en el Arsenal de ese puerto...* " [1315]. Poco después, el Subsecretario de Marina pidió al Comandante General que se ponga a disposición de Elmore *"...un cañón de a 500 sistema Dahlgren con su montaje respectivo...* " [1316], debiendo destinarse este cañón a algún punto de la ciudad de Lima aunque no nos consta que fuese remitido a la capital.

El 11 de agosto, se nombró una comisión para verificar los cañones que no tenían uso en el Callao y puedan ser llevados a las defensas de Lima[1317], trabajo que se encomendó a la Secretaría de Guerra en coordinación con la Secretaría de Fomento[1318].

Baterías Rodantes.

Con el nombre de *Baterías Rodantes* se conoce a los vagones de ferrocarril que fueron artillados en 1880 y que corrieron por el sector Sur de las defensas de Lima, logrando también participar en la defensa de Ancón el 5 de enero de 1881. Los trabajos para armar los vagones se encargaron al Ingeniero del Estado Teodoro Elmore y debieron finalizar a mediados de julio de 1880 pues el 16 de ese mes se nombro al teniente primero Pablo Aquilino Duffo para que *"...se encargue del cuidado de los cañones montados en los carros del Ferrocarril Trasandino en la estación de Monserrate mientras se les señala la dotación respectiva...* " [1319] y el 2 de agosto el Comandante General ordenó al Mayor de Órdenes que ponga a disposición del teniente Duffo el personal necesario para que *"...atiendan a la conservación de las baterías rodantes que están en la estación de Monserrate...* " [1320].

El 9 de agosto se nombró jefe de las Baterías Rodantes al capitán de fragata Leandro Mariátegui y como oficiales de dotación al teniente primero Narciso García, alférez de fragata Federico Matos y al guardiamarina Juan Francisco Andraca [1321].

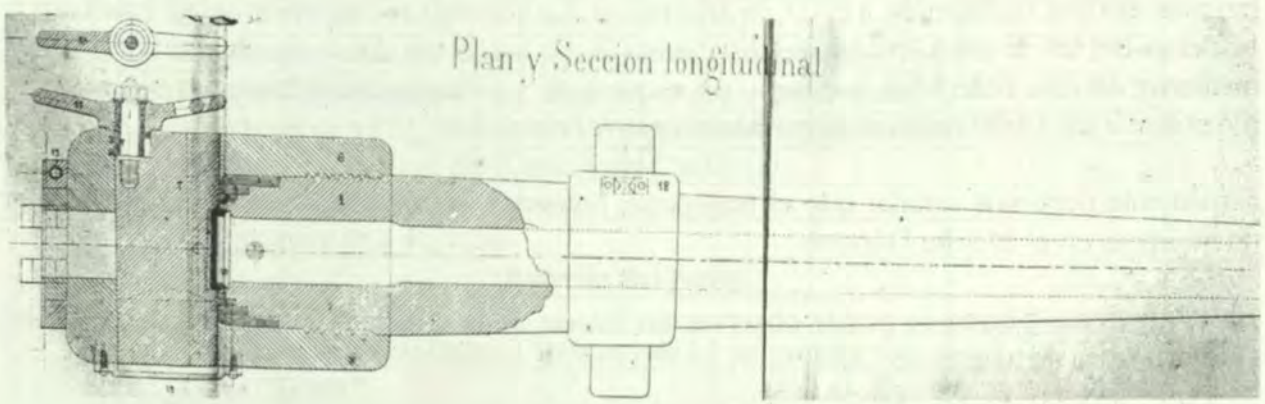
1313.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 222. Oficio al secretario de fomento del 19 de junio de 1880.
1314.- A. M. de T. C. Nota de Secretario de Fomento del 22 de junio de 1880 al Oficio del 19 de junio. El oficio de Marina incluyó una relación al detalle de las cosas que incluía el envío de cañones.
1315.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 218. Oficio del 10 de julio de 1880.
1316.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 225. Oficio del 19 de julio de 1880.
1317.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - 1990). Oficio del Prefecto del Callao al Secretario de Marina del 11 de agosto de 1880.
1318.- A. M. de T. C. Oficio del Secretario de Guerra al Secretario de Fomento del 15 de agosto de 1880 y nota del Secretario de Fomento 19 de agosto con todas las características de una Resolución Suprema pues es un nombramiento con Regístrese y Comuníquese.
1319.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 223. Oficio del 16 de julio de 1880.
1320.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 263. Oficio al Mayor de Órdenes del 2 de agosto de 1880.
1321.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 242. Oficio del 9 de agosto de 1880.

A finales de agosto debió terminarse el montaje de 6 cañones en el Ferrocarril Trasandino pues en esa fecha el comandante Mariátegui solicitó más marineros de dotación para poder atender al cuidado de las piezas de artillería[1322]. Con respecto a los cañones que montaba el tren, más de uno era de a 60 libras[1323]. Probablemente estos cañones de a 60 libras sean cuatro Parrot de ese calibre que fueron entregados el 19 de mayo al ingeniero Grieve junto a cuatro cañones de a 12 libras[1324].

Otros cañones en las baterías del Callao.

Antes de mostrar un estado de la artillería del Callao a fines de agosto de 1880 debemos hacer mención de algunos cañones que aparentemente fueron montados en la batería *Santa Rosa* y en la batería *2 de Mayo*. En fuerte *Santa Rosa* se montó un cañón Broadwell de a 18 libras, tal como se desprende de un oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 9 de julio, donde se informó que se dieron las órdenes al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista para que se *"...torneen cien bombas de a 18 pertenecientes al cañón Broadwell del fuerte de Santa Rosa..."* [1325].

Suponemos que cañón *Broadwell* era en realidad un cañón de avancarga modificado al sistema llamado Broadwell, que era de retrocarga. No sabemos la fecha exacta en que se realizó esta transformación pero la experiencia de este tipo de trabajos se tenía desde 1875, cuando en la Factoría Naval de Bellavista se transformó un cañón rayado de avancarga de a 12 libras a cargo del Superintendente de ese establecimiento, señor Soulsby. El cañón Broadwell era en efecto de retrocarga pero de cierre lateral y se calculó que la pieza de 12 libras podía tener un alcance algo mayor a los 3,000 metros [1326].



Cañón de a 12 libras de avancarga modificado según el sistema Broadwell en la Factoría Naval de Bellavista.
(*Memoria que presenta al Supremo Gobierno el General Inspector y Comandante General de Artillería*, 1875).

1322.- A. H. de M. (Baterías - 1880). Oficio del Jefe de las Baterías Rodantes al Comandante General de la Marina del 26 de agosto de 1880.
1323.- A. H. de M. (Baterías - 1880). Oficio del Comandante General de la Marina al Subsecretario de Marina del 31 de agosto de 1880.
1324.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 296. Oficio al Secretario de Fomento del 19 de mayo de 1880.
1325.- A. H. de M. (Factoría Naval - 1880) Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 9 de julio de 1880.
1326.- *Memoria que presenta al Supremo Gobierno el General Inspector y Comandante General de Artillería*, 1875, "Transformación de un cañón rayado de a 12 de cargar por la boca, al sistema "Broadwell" de cargar por la culata", pp. 53-56.

Por información periodística tenemos noticia de que a mediados de agosto se colocaron dos cañones pequeño calibre y de largo alcance en la batería *2 de Mayo*, estos cañones estuvieron supuestamente instalados en el Muelle Dársena. La noticia de su instalación fue publicada en el periódico *La Patria* del 13 de agosto:

> *"..dos cañones de pequeño calibre y gran alcance que estaban sin prestar ningún servicio en la Dársena, han sido trasladados a la Punta, en previsión de cualquiera exigencia y puestos allí expeditos para secundar los de a mil..."* [1327].

Podríamos no dar crédito a la información periodística si tenemos en consideración que los cañones de pequeño calibre que conocemos no tenían en realidad gran alcance, pero debemos recordar que en carta del señor Hamori a Nicolás del Piérola del 14 de mayo de 1880, justamente se mencionó que debía protegerse la batería *2 de Mayo* con artillería de a 12 libras de largo alcance, lo que de alguna manera confirmaría la existencia de un par de cañones de estas características.

En los periódicos y documentos oficiales también se pueden encontrar otros datos sobre la mayoría de las baterías que teníamos en el Callao, pero se trata de información rutinaria que aporta poco a nuestra investigación. En todo caso, estos papeles demuestran que las baterías tenían constante movimiento y demandaban una serie de materiales para su normal funcionamiento; sin embargo, la más esquiva de las baterías en cuanto a documentación es la *21 de Diciembre* de la cual no encontramos prácticamente nada escrito en el período. Por suerte hay dos excepciones del mes de julio que nos permiten confirmar que esta batería no fue desmantelada al menos en ese mes; el primer dato es un nombramiento del 2 de julio de 1880 por medio del cual el cirujano de primera Agustín Izarnotegui fue asignado a las baterías del Sur incluyendo a la *21 de Diciembre*. La segunda información sobre esta batería es del es del 29 de julio, cuando se dio cuenta de un accidente donde resultaron heridos tres artilleros de esta batería al quemarse un saquete de los destinados a hacer las salvas de la pieza que a las 18:00 debía disparar anunciando el ocaso [1328].

Finalmente debemos señalar que el transporte *Talismán* logró colocar un cañón Armstrong de 40 libras en el Muelle Dársena.

En la siguiente página se puede observar un estado de la artillería de defensa de costa del Callao a fines de agosto de 1880.

1327.- Periódico *La Patria* del 13 de agosto de 1880.
1328.- Periódico *La Patria* del 2 y del 29 de julio de 1880.

	Baterías del Sur.
1	***Batería "2 de Mayo" (antes "La Punta" o de a 1000").***
	1 Dahlgren y 1 Rodman de a 1000 libras; ¿2 cañones de largo alcance de 12 libras?.
2	***Batería "Santa Rosa".***
	2 Blackely de 11 pulgadas, 1 cañón de a 18 libras sistema Broadwell.
3	***Torre de "La Merced".***
	2 Armstrong de a 300 libras.
4	***Batería "Tarapacá".***
	1 Vavasseur de a 250 libras, 1 Rodman de a 500 libras.
5	***Batería "Piérola"*** (Antes batería *Zepita*).
	2 Rodman de a 500 libras.
6	***Batería "21 de Diciembre".***
	6 cañones de a 32 libras de ánima lisa.
7	***Batería "Bolognesi"*** (Antes batería *Chacra Alta*).
	¿? cañones de 15 pulgadas rayados.
	Baterías del Centro.
1	***Torreón "Manco Cápac".***
	2 Vavasseur de a 250 libras.
2	***Torreón "Independencia".***
	2 Blackely de 11 pulgadas.
	Baterías del Muelle Dársena.
1	***Batería "17 de Marzo"*** (A cargo de la *Unión*)
	1 Vavasseur de a 250 libras, 1 Rodman de a 125 libras.
2	***Batería "Elías Aguirre"*** (A cargo del *Oroya* y del *Limeña*)
	1 Rodman de a 125 libras, ¿otro de menor calibre por colocar?.
3	***Batería ¿?*** (¿A cargo del Rímac y del Chalaco?)
4	***Batería ¿?*** (A cargo del *Talismán*)
	1 Armstrong de a 40 libras.
	Baterías del Norte.
1	***Batería "Ayacucho".***
	1 Rodman de a 500 libras, 1 Blackely de 11 pulgadas.
2	***Torre "Junín".***
	2 Armstrong de a 300 libras.
3	***Batería "Pacocha"*** (Antes batería *del Norte*, *Rímac* y también *Rodman*).
	2 Rodman de a 500 libras (15 pulgadas).
4	***Batería "Arica"*** (En construcción).

Estado de la Artillería del Callao a finales de agosto de 1880.

c) Rondas y otras comisiones de las Fuerzas Sutiles.

Las rondas en el mes de junio.

Desde que se inició el bloqueo las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles se habían dedicado a rondar la bahía para evitar que las torpederas enemigas ataquen nuestros buques, a fondear torpedos fijos y a dar apoyo a las operaciones para reflotar la torpedera *Janequeo*. El mes de junio no fue diferente a los anteriores en este sentido. Aunque todos los buques participaban en las rondas dotando a las lanchas que tenían a cargo cada uno de ellos, sólo podemos buscar novedades en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, que es el único de los Diarios de nuestros buques que sobrevivió a la Guerra con Chile; allí encontramos las siguientes novedades relacionadas a las rondas:

2 de junio *"...Gente armada: se mandó gente armada de orden superior al transporte "Limeña" y lancha a vapor "Lima"..."* (p. 195).
7 de junio *"...Noche: por disposición de la Comandancia General se mandaron 8 hombres armados a la lancha "Callao" y 16 también armados a la lancha "Lima" con un guardiamarina. Todos regresaron a las 2:30 a.m..."* (p. 198).
12 de junio *"...Rondas: por estar el buque de servicio en el día se mandó un oficial con gente armada a la lanchita de observación y en la noche a las rondas de la entrada de la dársena y no ocurrió novedad..."* (p. 200).
17 de junio *"...Lancha "Lima": Se mandaron 25 hombres armados a tripular esta lancha la que salió a 9 p.m. y regresó a 3 1/2 a.m., volvió a salir a 4 1/2 de orden de la mayoría y estuvo de regreso a las 8 a.m...."* (p. 203).
26 de junio *"...se mandaron 25 hombres a la lancha "Lima" los que regresaron al amanecer..."* (p. 207).

Rondas de la lancha *Lima* en el mes de junio de 1880.
(A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*).

Se puede determinar la secuencia con que la corbeta *Unión* dotaba la lancha *Lima* para hacer rondas, exactamente cada 4 días. Nótese que después de la guardia del 17 la siguiente debió ser el día 22 de junio pero en el Diario de Bitácora no se consignó que se dotó a la *Lima* para hacer ronda esa noche; sucede que en esas noches la dotación de la corbeta estaba totalmente dedicada a bajar de torreón *Manco Cápac* el cañón Vavasseur que debía instalarse en el Muelle Dársena.

El traslado de los heridos de Tacna y Arica y reflotamiento del Pontón N° 2.

Una de las comisiones que llevaron a cabo las lanchas de las Fuerzas Sutiles se relaciona con el traslado de los heridos de las batallas de Tacna y Arica. El 18 de junio se advirtió a los comandantes de los buques que debiendo llegar el *Loa* con heridos de Tacna y Arica *"...se apresten todas las embarcaciones a vapor y las del ramo que sean de alguna capacidad a fin de trasladarlos a tierra.."* [1329]. Para traer los heridos, el transporte *Limeña* fue puesto a disposición de la Cruz Roja y el 22 de junio la lancha *Lima* fue desarmada, sacándosele *"...la ametralladora, rifles y proyectiles..."* [1330] para poder remolcar fuera del Dársena al *Limeña*. El maquinista Storace narró los hechos de la siguiente manera:

> *"Martes 22 de Junio. - Después de algunos días que estamos en reposo, recibimos orden de prender la máquina del "Lima" para ir a remolcar el transporte "Limeña",*

1329.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4, p. 262, Orden General del 18 de junio de 1880.
1330.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* p.205.

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..." [1331].

En efecto, ese día el *Loa* llegó al Callao trasladando heridos del Sur, tras desembarcarlos en las lanchas de las Fuerzas Sutiles este transporte se sumó a la fuerza bloqueadora. Esta labor se repitió el 29 de junio, cuando llegó al Callao otro transporte enemigo con heridos peruanos. Al respecto, en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* se anotó lo siguiente:

"...Transporte Chileno: entró al puerto un transporte enemigo enarbolando la bandera de la cruz roja en el palo trinquete, y conduciendo heridos, los que fueron desembarcados por nuestras lanchas a vapor, retirándose el transporte tan luego que terminó esta operación..." [1332].

Otra de las comisiones que cumplió la *Lima* fue la de reflotar el 28 de junio al Pontón N° 2, el mismo que fuera hundido junto al *Tumbes* en el bombardeo del 29 de mayo. El maquinista Storace describió este trabajo de la siguiente forma:

"...Lunes 28.- 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...." [1333].

El infructuoso esfuerzo entre junio y setiembre por reflotar la "Janequeo".

El reflotamiento de la torpedera chilena *Janequeo* tomó mucho interés en el gobierno y en Alto Mando Naval peruano, sobre todo después de los combates del 27 y 29 de mayo. Para lograr el reflotamiento de esta lancha, el 31 de ese mes la Secretaría de Marina envió un telegrama al Comandante General informándole que el *segundo piloto* Guillermo Checkley había sido designado para encargarse de reflotar la torpedera enemiga y se le ordenó darle todas las facilidades del caso[1334].

Por su parte, y con la debida autorización de Piérola, el 6 de junio el Comandante General contrató por 300 soles al buzo Leonardo Alvarez[1335] para reflotar la torpedera enemiga, incluso con la promesa de una gratificación por parte de la Secretaría de Marina si cumplía con éxito su comisión. Mientras tanto los trabajos continuaban, aparentemente por las tardes, como el 4 de junio cuando se anotó en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* lo siguiente: *"...En la tarde se mandaron 26 hombres armados a las lanchas que trabajan para sacar la chilena a pique..."* [1336], pero el 6 de junio el Comandante General pidió al Comisario de Marina que se le pague a Alvarez porque habían impedimentos ajenos a su

1331.- Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, p. 112.
1332.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p.209.
1333.- Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, p. 113.
1334.- Incluso el 2 de junio se le adelantó 100 soles por intermedio de la Comisaría de Marina (A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 200).
1335.- El 6 de junio se le adelantaron 50 soles. (A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 199).
1336.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 196.

voluntad que le impedían trabajar [1337]. Sin duda estos impedimentos eran las continuas incursiones del buque de guardia chileno que hacía fuego sobre nuestras lanchas para evitar que se acerquen a donde estaba hundida la *Janequeo* [1338].

Temiendo que los buzos peruanos logren reflotar su torpedera, el contralmirante Riveros ordenó volar el casco de la *Janequeo*. La operación estuvo muy bien planeada, se realizó en la noche del 8 de junio encargándose al *Huáscar* proteger a la *Guacolda* y a una embarcación a remos, las mismas que se acercaron sigilosamente al lugar donde estaba la *Janequeo* marcada por unas boyas. En su parte elevado al Ministro de Guerra y Marina, el contralmirante Riveros aseguró que la lancha estaba hundida a 6 ½ brazas y que fue necesario enviar un buzo con un torpedo eléctrico de 100 libras cuyos cables estaban conectados a una batería en la *Guacolda*. El buzo chileno trabajó entre las 01:00 y las 03:30 sin que fuera detectado, encontrando a la *Janequeo "...estrobada con cadenas y en estado de ser levantada y arrastrada hasta la playa..."* [1339].

Al día siguiente, 9 de junio, los peruanos fueron a trabajar en la *Janequeo* y buscaron las boyas infructuosamente pues la torpedera había volado. El periódico *La Patria* dio la noticia de la destrucción de la *Janequeo* ese mismo día:

> *"...La lancha a vapor que fue echada a pique por la "Independencia" el 25 del mes pasado y que hacen 15 se trabajaba a fin de ponerla a flote, ha sido volada anoche por un torpedo que nuestros enemigos aplicaron a la boya que designaba el lugar en que se hallaba. Hoy el encargado del trabajo lo mismo que la Comandancia General de Marina hace inútiles esfuerzos por encontrarla, a pesar de su seguridad de su pérdida completa..."* [1340].

Tres días demoraron en tratar de ubicar la lancha sin resultados hasta que el 12 de junio el Comandante General ordenó al Mayor de Órdenes que esa misma noche se de cumplimiento al siguiente plan: Para evitar que el enemigo vuelva a colocar una carga de dinamita en la torpedera hundida, la lancha a vapor más pequeña de las Fuerzas Sutiles se debía colocar a popa del Dique Flotante con el objeto de impedir que cualquier embarcación enemiga o sospechosa se acerque a la zona mientras que la *Tocopilla* debía ubicarse de forma tal que pueda apoyarla o defenderla en caso de ser atacada. Paralelamente, las lanchas *Urcos* y *Arno* debían colocarse de modo tal que la primera pueda distinguir la *Tocopilla* y la *Arno* a la otra lancha, quedando todas las embarcaciones ubicadas entre la costa y el área comprendida entre el *Atahualpa* y el Dique Flotante. El Comandante General también dispuso que a las 5 de la mañana el piloto Checkley debía de rastrear la lancha enemiga con dos botes de cuatro a cinco remos con los útiles que había solicitado con ese objeto; a esa misma hora la *Tocopilla*, *Arno* y *Urcos* debían estar listas a una distancia conveniente evitando ser vistas por el enemigo, para en caso de que éste se acerque, poder rescatar y defender a los operarios. Una vez que la *Janequeo* fuese ubicada, una embarcación debía colocarse sobre ella, sin posibilidad de moverse del lugar hasta ser relevada. Esta embarcación debía estar protegida a su vez por el resto de lanchas, y no debía moverse salvo

1337.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 206. Oficio al Comisario de Marina del 6 de junio de 1880.
1338.- Bulnes, Op. Cit., V. 2, p. 272.
1339.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 59. Parte del contralmirante Galvarino Riveros al Ministro de Guerra y Marina de Chile del 12 de junio de 1880.
1340.- Periódico *La Patria* del 9 de junio de 1880.

que fuese atacada por los buques enemigos. Bajo condiciones normales, sin el buque de guardia enemigo rondando por el lugar, el buzo comenzaría su trabajo *"...y procederá a pasar las sondas a la lancha sumergida y una vez lista esta operación el vaporcito "Lima" le dará remolque protegido por las embarcaciones expresadas..."* [1341].

El propio Piérola tomó especial interés en el asunto y el Comandante General no dudó en transmitir su preocupación para presionar por la exactitud en el cumplimiento de sus órdenes, el final del documento dirigido al Mayor de Órdenes que acabamos de citar en el párrafo anterior, incluyó el sentir del gobierno con respecto a esta lancha:

> *"...VS conoce el interés que el Supremo Jefe de Estado tiene en ver a flote la embarcación enemiga, operación que corresponde a este Departamento Marítimo en la que las autoridades que se hallan al frente de él deben hacer todos los esfuerzos posibles para secundar los deseos de SE el Jefe Supremo y en la que considero comprometido aún el honor de la Marina cuyo inmediato Jefe es VS...."* [1342].

Desde entonces se realizaron todo tipo de maniobras para poder sacar la *Janequeo*. El 14 de junio se contrató por orden de la Secretaría de Marina al señor Julio Cabello, que tenía el plan de colocar *"...una cubierta a una lancha de este Arsenal para extraer la lancha torpedo enemiga..."* [1343]. Otra oportunidad fue cuando Storace anotó en su diario personal de que entre el 23 y el 24 de junio la lancha *Lima* fue enviada *"...para hacer la prueba de remolcar la lancha torpedera chilena, pero resultó que se rompió la cadena con la cual se hacía firme..."* [1344]. Mientras tanto, Julio Cabello seguía trabajando en colocar la cubierta a una lancha del Arsenal para poder trabajar desde ella en la maniobra de sacar la *Janequeo*[1345] y el buzo Guillermo Checkley se mantenía ocupado tratando de colocar las cadenas para remolcarla[1346]. Otra anotación de Storace, esta vez del 26 de junio, nos revela la frustración que se sentía por no poder sacar la lancha enemiga: *"...Sábado 26.- Otra noche perdida a la pesca de la lancha torpedera enemiga hundida..."* [1347].

El 28 de junio el Comandante General ordenó al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista se construya un tubo de 12 metros de largo y 3 pulgadas de diámetro con el fin de usarlo junto a una bomba centrífuga en sacar la *Janequeo* [1348]. De ello se deduce 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 tubo. El encargado del trabajo fue el Superintendente de Máquinas tal como se desprende de un oficio del 29 de junio donde el Comandante General solicitaba que la Casa Proveedora entregue una serie de artículos con destino *"...a los trabajos que está encargado el Superintendente de Máquinas para extraer la lancha torpedo enemiga..."* [1349].

1341.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 209-210. Oficio al Mayo de Órdenes del 12 de junio de 1880.
1342.- Ibídem.
1343.- A. H. de M. (Departamento de Marina del Callao - 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 17 de junio de 1880.
1344.- Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, pp. 112-113.
1345.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 204. Oficio del 26 de junio de 1880.
1346.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 231. Oficio al Comisario de Marina del 26 de junio de 1880.
1347.- Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, p. 113.
1348.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 231-232. Oficio a la Factoría Naval de Bellavista del 28 de junio de 1880.
1349.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 232. Oficio al Comisario de Marina del 29 de junio de 1880.

En todo el mes de julio continuaron los trabajos para extraer del fondo del mar a la *Janequeo*. Guillermo Checkley y el Superintendente de Máquinas figuran en casi toda la documentación de este mes relacionada a la operación de rescate de la torpedera hundida. Pero también encontramos la participación del buzo Hilario Morales, quien tenía la distinción de ser sobreviviente del *Huáscar* pues estuvo embarcado en ese buque desde mayo de 1879 hasta el 8 de octubre de ese año, fecha en que cayó prisionero. El Comandante General reconoció la *"...ruda tarea..."* de Hilario Morales y que en esos momentos estaba *"...encargado de los trabajos que se ejecutan en la lancha "Janequeo" y bergantín "Saucy Jack" [1350] para ponerlos a flote..."* [1351].

Durante el mes de agosto se continuó la rutina de trabajo alrededor de la *Janequeo*, participaron los mismos actores que en el mes de julio y se realizaron los mismos trabajos: la corbeta *Unión* dotó de tripulación a las lanchas que protegían a los buzos[1352], se hicieron pedidos por diversos materiales y se elevaron órdenes de trabajo a la Factoría Naval de Bellavista para confeccionar piezas especiales[1353]. Incluso se contrató por 500 soles los servicios de un pontón viejo de propiedad del señor H. Wobbe para sacar la torpedera; aunque el dueño exigió 6,000 soles plata como garantía ante el caso de que su pontón fuese hundido por el enemigo no fue aceptada su petición, pero se hicieron mejoras al pontón colocándole un escobén, se le arregló el molinete así como el cabrestante, pero *"...al tratarse de levantar la Janequeo, encabuzaba bastante el pontón y por consiguiente penetraba el agua por las costuras altas que no estaban calafateadas..."* [1354]. El único fruto de tan extenso trabajo es que se logró extraer el cañón de la *Janequeo*, pieza de artillería que para el 6 de agosto estaba en reparación en la Factoría Naval de Bellavista y a la cual se intentó adaptar proyectiles pues tenía un estriado diferente a los de nuestros cañones[1355].

El 31 de agosto comenzó otro bombardeo sobre el Callao donde el *Angamos*, con su cañón de largo alcance, echó a pique al pontón *Tumbes* [1356]. El 1° de setiembre se produjo un nuevo bombardeo pero sin causar mayores daños, ese día el Comandante General informó al Secretario de Marina que aún no se podía reflotar el *Tumbes*, ni al *Sausy Jack* porque no había la suficiente cantidad de buzos para abarcar todos los trabajos, y los dos únicos que habían estaban ocupados en reflotar la torpedera *Janequeo*[1357].

El 3 de setiembre nuevamente el *Angamos* disparó su cañón de largo alcance sobre el Callao, logrando hundir a la lancha *Lima* que estaba al costado del transporte del *Oroya* [1358].

1350.- El *Saucy Jack* era un bergantín tomado como presa en 1879, fue hundido durante el bombardeo del 10 de mayo de 1880.

1351.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 305, Informe del 6 de julio de 1880.

1352.- El 7 de agosto el oficial de guardia de la corbeta *Unión* anotó lo siguiente en el Diario de Bitácora *"...Arno: se mandó al trabajo de sacar la "Janekeo" 8 hombres armados..."* (A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 227).

1353.- El 15 de agosto el Comandante General pidió a la Factoría Naval de Bellavista que *"...se construyan para la extracción de la lancha torpedo enemiga lo siguiente: dos varillas de fierro de 5 mt 79 cnt de largo y 1 1/2 de diámetro con roscas de 10 centímetros a los extremos y sus tuercas y anillos respectivos; dos varillas de tres metros 94 cnt de largo y 1 1/2 pulgada de diámetro con roscas de diez centímetros a los extremos, con sus anillos y tuercas correspondientes. Siendo las piezas antedichas de suma necesidad, le estimaré a Vuestra Señoría ordene se hagan con toda la prontitud que sea posible..."* (A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 213).

1354.- A. H. de M. Libro B1-b7, pp. 337-338. Informe del 23 de setiembre de 1880.

1355.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 264. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 6 de agosto de 1880.

1356.- A. H. de M. Libro Copiador G1- 20, pp. 259-260. Oficio al Comandante General del 31 de agosto de 1880.

1357.- A. H. de M. (Caja C14 Sobre C116 - Capitanía de Puerto del Callao 1880) Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 1° de setiembre de 1880.

1358.- A. H. de M. Libro Copiador G1- 20, pp. 261-262. Oficio al Comandante General del 3 de setiembre de 1880.

Con esta última embarcación a pique dentro de la Dársena imaginamos que había que tomar una decisión: seguir con la operación de reflotar la *Janequeo* o dedicarse a reflotar las embarcaciones hundidas en el Dársena. El 9 de setiembre se definió la disyuntiva, se abandonó definitivamente el trabajo en la *Janequeo* destinándose las dos lanchas que se prepararon para reflotarla a la formación una batería flotante mientras que los buzos se dedicaron a reflotar la lancha *Lima*.

Consta en el Legajo Personal del entonces alférez de fragata Manuel Villar[1359] que se desempeñó como *"...jefe de la lancha "Tocopilla" en los trabajos para sacar a flote a la lancha chilena "Janequeo"..."* [1360].

1359.- Manuel Villar (Tacna 1860 - Lima 1907). Hijo del contralmirante Manuel Villar. Alumno de la Escuela Naval en 1875, cuando la guerra estalló fue destinado a la *Independencia* con el grado de aspirante de marina y asistió al desastre de Punta Gruesa. Pasó al *Huáscar* y cayó prisionero en el Combate de Angamos. A su regreso de Chile fue destinado al *Oroya*. Tras la guerra prestó diversos servicios en la Armada, llegó a ser teniente segundo.

1360.- A. H. de M. Legajo Personal de Manuel Villar.

d) Problemas logísticos y de personal en las Fuerzas Sutiles.

Si bien es cierto que el mes de junio transcurrió con relativa tranquilidad en el Callao pues no se registraron enfrentamientos con el enemigo, es justamente en este mes cuando se presentaron una serie de inconvenientes logísticos y de personal en las lanchas de las Fuerzas Sutiles. Al comenzar el mes de junio la lancha *Arno* tuvo dos problemas, el primero era sencillo de solucionar pues se trató de una avería en el cepo del ancla que se mandó a reparar en la Factoría Naval de Bellavista[1361]. El primer maquinista de la embarcación, Emilio Balladares, elevó el siguiente parte al Comandante del transporte *Chalaco*, buque encargado de esta lancha, donde se explicaba el segundo problema relacionado a la hélice:

> *"...Lancha "Arno"*
>
> *Al Ancla Callao Junio 5 de 1880*
>
> *Pongo en conocimiento de VS que hace dos o tres días he notado el escaso andar de la lancha expresada, de la que soy el primer maquinista sin saber cual era el motivo; pues por repetidas veces he examinado la máquina y no he encontrado defecto que cause un lento andar, pero ayer a las 6^{h} a.m. me surgió la idea de que tal vez fuera consecuencia de que la mariposa estuviese entorpecida y procedía examinarla ... una de las aspas está partida y por consiguiente le queda sólo una que no puede impeler con la fuerza que reúnen dos.*
>
> *Haré presente a VS que esto no puede ser sino consecuencia directa de los repetidos tropiezos que ha tenido en las distintas comisiones que ha desempeñado a cargo de varios oficiales.*
>
> *Como esta lancha no tiene Comandante para por el órgano regular ponerlo en conocimiento de VS me he permitido hacerlo yo directamente para de ese modo estar exento de lo que sobre mi puede recaer...*
>
> *Emilio Balladares..."* [1362].

Como se desprende de la lectura de este oficio, el problema material era fácil de solucionar: la hélice se mandó fundir inmediatamente [1363], pero el maquinista del *Chalaco* puso sobre el tapete un problema aún más serio: era perjudicial la falta de un Comandante de la embarcación, la lancha había sufrido varios tropiezos (accidentes) y no había un oficial que responda por ella ni uno que se preocupe verdaderamente por su cuidado. Recordemos, por ejemplo, que a fines de abril esta lancha se había varado cerca de la torre de *la Merced*,

---

1361.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 198. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 2 de junio de 1880.

1362.- A. H. de M. Oficio del primer maquinista Emilio Balladares al Comandante del transporte *Chalaco* del 5 de junio de 1880.

1363.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 200. Oficio del 4 de junio de 1880 al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista. La fecha del oficio es anterior al oficio del maquinista del *Chalaco*, estimamos que la novedad fue informada verbalmente un día antes y por ello el Comandante General pudo tomar acción el día 4, en este oficio se anotó: *"...habiéndose roto la hélice de la lancha a vapor "Arno" sírvase VS ordenar se construya otra a la brevedad posible igual al modelo que debe existir en esa factoría..."*. El caso llegó hasta la Secretaría de Marina pues el oficio del maquinista Balladares fue elevado por el Comandante del *Chalaco* al Mayor de Órdenes, luego pasó al Comandante General quien a su vez informó del caso el 8 de junio al Secretario de Marina dando cuenta que había mandado hacer nueva hélice; todo lo cual fue aprobado por el Secretario el 9 de junio. (También en A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 189. Oficio del 9 de junio de 1880).

accidente que debió causar daños que a la larga terminaron por romper la hélice de la *Arno*, pero por el cual no se siguió investigación alguna.

El problema de la falta de una dotación estable afectaba incluso al correcto desempeño de los buques que tenían a su cargo las lanchas de las Fuerzas Sutiles. El 7 de junio el Comandante del transporte *Limeña* dio parte al Mayor de Órdenes del movimiento de oficiales de su buque:

> *"...con motivo de haber pasado por disposición suprema a otras colocaciones en la última semana dos oficiales de esta dotación, no quedan expeditos más que tres y como con este número no se puede atender el servicio de guardias del buque y al de la lancha "Urcos" que todos los días se dota con un oficial para lo cual tenía destinados dos tenientes a guardia y guardia...."* [1364].

Con sólo tres oficiales era imposible que el Comandante de la *Limeña* pueda disponer una guardia efectiva en su buque y a la vez dotar a la *Urcos* de un oficial para que la comande. Por ello el Comandante de la *Limeña* pidió se reemplace los oficiales que habían sido trasladados de su buque o se le exonere de tener en custodia a la *Urcos* [1365]. El informe fue elevado al Comandante General y el 10 de junio estaba en manos del Secretario de Marina, pero no encontramos una medida efectiva que diese solución al problema. La falta de oficiales no debe confundirse con falta de dotación de personal de la *Urcos* pues en junio era la única lancha que tenía dotación propia. Según las listas de revista la tripulación de esta lancha entre febrero y setiembre de 1880 estuvo compuesta por el siguiente personal:

	Febrero	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre
Patrón	José Cardoso	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
4º Maquinista	Juan Antonio Masay	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
Fogonero	James Jeffris	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
Fogonero				Miguel Suárez	Id.	Id.	Huertas
Marinero	Camilo Chauca	Id.	Id.	Juan Calvo	Felipe Salazar	Id.	López
Marinero	Andrés Avalos	Id.	Id.	Gregorio Bravo	Id.	Id.	Ruíz
Marinero	-	-	-	Simón Aguirre	Ignacio Sambrano	Vásquez	Id.
Marinero	-	-	-	-	-	Isidro Silva	-
Marinero	-	-	-	-	-	Pacheco	Id.
Marinero	-	-	-	-	-	Changanaqui	-

Lista de revista del personal de la lancha *Urcos* entre febrero y setiembre de 1880.
(A. H. de M. Libro Copiador N° B1-C11).

A través de los casos de la *Arno* y la *Urcos*, las mayores embarcaciones de las Fuerzas Sutiles, podemos ver que la falta de personal superior que las comande era la principal problemática que tenían y fácilmente se puede asumir que la lancha *Capitanía* y *Resguardo* les sucedía lo mismo. Sin embargo la lancha *Lima* tenía mejor suerte por estar bajo la custodia de la corbeta *Unión* que tenía más oficiales que los transportes. Por otro lado, la lancha *Callao* estaba muchas veces a órdenes de la Secretaría de Fomento que dotaba de algunos tripulantes (incluyendo al Comandante como en la noche del 24 de mayo) y cubría

1364.- A. H. de M. (Transporte *Limeña*-1880) Oficio del Comandante del Chalaco al Mayor de Órdenes del 7 de junio de 1880.
1365.- Ibídem.

los gastos de reparaciones tal como se puede apreciar en un oficio que el Comandante General envió al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista el 11 de junio donde se anotó: *"...necesitándose hacer algunas reparaciones en la lancha "Callao" sírvase VS ordenar se ejecuten en esa factoría los trabajos que indique el Superintendente de Máquinas, por todos los que se llevará una cuenta especial a cargo de la Secretaría de Fomento..."* [1366].

1366.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 209. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 11 de junio de 1880.

e) La organización final de las Fuerzas Sutiles.

En vista de los problemas de personal y de su incidencia en las operaciones donde estaban involucradas las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles era necesaria su reorganización. Con este fin se presentó al Jefe Supremo de la Nación la propuesta titulada *Ideas generales sobre la organización de las Fuerzas Sutiles* [1367], documento que pertenece a la copiosa correspondencia a Piérola que se guarda la Biblioteca Nacional. Lamentablemente la propuesta no está firmada ni tiene fecha, lo cual no indica que cuando llegó a manos de Piérola fuese una propuesta anónima, creemos más bien que debió ser hecha por algún marino del entorno del Dictador que no necesitó firmar el documento al momento de entregárselo al mandatario. Por la información que contiene, creemos que la propuesta debió escribirse entre mediados de julio y principios de agosto de 1880.

En la propuesta *Ideas generales sobre la organización de las Fuerzas Sutiles* aparecen 13 recomendaciones para que las lanchas puedan cumplir su objetivo y, aunque no fueron tomadas en cuenta en su conjunto, el sustento que hizo el proponente de cada una de ellas deja ver muchas cosas que no aparecen en otros documentos de la época y reflejan aspectos de organización y vida cotidiana de los miembros de las Fuerzas Sutiles. Además, las 13 recomendaciones son un excelente medio para ver cómo se llevó a cabo la reorganización de las Fuerzas Sutiles. A continuación analizaremos las principales recomendaciones y las acciones tomadas.

Primera recomendación

> 1. *Estas fuerzas las compondrán todas las embarcaciones a vapor de la propiedad del Estado. El jefe de todas ellas será un jefe joven o un oficial de reconocido valor y inteligencia organizadora al cual se le dejará la elección de los oficiales que serán los capitanes de las lanchas así como a estos las de sus segundos que serán guardias marinas, maquinistas y marinería que tripulan sus lanchas respectivas.*

Esta recomendación se sustentó de la siguiente manera:

> 1. *Es preferible que la fuerza sea mandada por un jefe joven o por un oficial, porque en éstos suele haber más resolución, más actividad, más saber y más conocimiento del modo de hacer actualmente la guerra. A demás de estas ventajas sobre un jefe que no es joven hay la importantísima de que siendo pequeña la distancia de su jerarquía militar a la de sus compañeros y amigos existe la confianza consiguiente para hacerse recíprocamente las observaciones en pro de su cometido.*
>
> *Conociéndose de cerca todos los oficiales de marina, estos son los mejores apreciadores de las aptitudes de cada uno sin tener esa necesidad de recurrir a informaciones, que las más veces engañan. Por igual razón los oficiales elegirán sus guardias marinas, maquinistas y marineros.*

1367.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 46) Manuscrito anónimo titulado: *Ideas generales sobre la organización de las Fuerzas Sutiles*, sin fecha. Véase el Anexo N° 7.

Como se recordará, el capitán de navío Ricardo Cavenecia había sido nombrado Jefe de las Fuerzas Sutiles el 21 de abril y como Segundo Jefe el teniente Gaspar Ureta [1368]; pero no conocemos que el comandante Cavenecia haya ejercido su comando toda vez que no hay documento alguno que posteriormente lo mencione al mando de las Fuerzas Sutiles, incluso en su legajo personal aparece que entre abril y octubre de 1880 se desempeñó en otro cargo: *"...En 7 de abril de 1880 se le nombró Juez Fiscal permanente del Departamento Marítimo del Callao, cargo que desempeñó hasta el 16 de enero de 1881..."* [1369]. El 12 de julio de 1880 el propio Piérola nombró un nuevo jefe de las Fuerzas Sutiles, nombramiento que fue transmitido por el Secretario de Marina en los siguientes términos: *"...En la fecha se ha servido SE el Jefe Supremo expedir la resolución siguiente....nombrando Comandante de las Fuerzas Sutiles al capitán de fragata don Patricio Iriarte.."* [1370]. El nombramiento, firmado por el Secretario de Marina, tuvo como sustento: a) tripular convenientemente las embarcaciones, b) que un jefe las inspeccione constantemente y, c) que se mantengan expeditas en todo momento.

También se propuso que el nuevo Comandante de las Fuerzas Sutiles pueda nombrar a los comandantes de las lanchas a vapor de su Fuerza, pero no nos consta que tal potestad fuese delegada al comandante Iriarte. El nombramiento de Comandantes y de oficiales de dotación demoró unos cuantos días más y creemos que la decisión se tomó no sólo por la falta de oficiales en algunos buques, sino también por que se producían demoras en cubrir las guardias y alistar las lanchas, ocasionando problemas operacionales. Desde el 7 de julio el Mayor de Órdenes informó a los buques que el Comandante General había dispuesto que *"...los Jefes de día y ronda deben venir a tomar órdenes a las 6 ^{h} p.m. ..."* [1371]; pero algunos días más tarde, el 19 de julio, encontramos una Orden General que refleja que la disposición anterior no se podía ejecutar a cabalidad:

> *"...Así mismo se ordena que las embarcaciones de ronda estén listas a las 6 ^{h}. p.m. cuando los oficiales de ellas vengan a la Mayoría a recibir instrucciones pues en más de una vez no han podido zarpar a la hora precisa..."* [1372].

Diez días más tarde se nombraron dotaciones para las lanchas más grandes. La primera en tener un Comandante fue la lancha *Lima* cuando el 16 de julio la Secretaría de Marina ordenó lo siguiente:

> *"...que se considere en el presupuesto como dotación de la lancha "Lima" un teniente primero, un alférez de fragata, un guardiamarina, un segundo maquinista, un cuarto maquinista, un ayudante de máquina, un segundo guardián, un cocinero de equipajes,*

1368.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 149. Oficio al Mayor de Órdenes del 21 de abril de 1880.
1369.- A. H. de M. Legajo Personal del capitán de navío Ricardo Cavenecia.
1370.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 219. Oficio del 12 de julio de 1880. Según el Legajo Personal de Patricio Iriarte que se guarda en el Archivo Naval, nació. Guardiamarina en 1852, se graduó de alférez en 1856. Antes de la Guerra con Chile sirvió en los siguientes buques *Amazonas, Ucayali, Apurímac, Iquique, Huaraz* (sic), *Loa, Colón, Independencia* y *Sachaca*. Participó activamente en el Combate Naval del Callao del 2 de mayo de 1866 como Comandante el vapor *Colón*, sirvió un año y 8 meses en Loreto y llegó a ser Segundo Comandante de la fragata *Independencia*, Capitán de Puerto de Huacho y otros puestos más en tierra de menor importancia. En 1879 perteneció a la Junta de Reconocimiento del Callao y en 1880 se le designó Jefe de las Fuerzas Sutiles, cargo que ocupó por 6 meses y 4 días. Tras la Guerra con Chile fue capitán de Puerto de Paita por dos años y 3 meses.
1371.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4, p. 270. Orden General del 7 de julio de 1880.
1372.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4, p. 274. Orden General del 19 de julio de 1880.

dos timoneles, cuatro marineros, cuatro grumetes, un cabo de fogoneros y dos carboneros... " [1373].

Según el Legajo Personal del alférez de fragata Benjamín de la Haza, el 31 de julio fue nombrado Comisario de las Fuerzas Sutiles y Segundo Comandante de la lancha *Lima* [1374]. Pero en realidad fue el 29 de julio cuando se produjo el nombramiento pues con esta fecha se dirigió el Secretario de Marina al Comandante General informándole que se había nombrado Comandante de la lancha *Lima* al teniente primero Gaspar Ureta, y como oficiales de dotación al alférez de fragata Benjamín de la Haza y al guardiamarina Adalberto Nalvarte, a los que se les dio de baja de sus respectivos buques [1375]. En esos días también se dotó de tripulación permanente a la *Lima*. El 3 de agosto el maquinista Storace se refirió con nostalgia a este hecho al anotar en su diario que:

> *"...Yo retorné a bordo de la corbeta "Unión", por motivo de haberse decretado por la Superioridad el independizar la lancha "Lima" de nuestro buque, poniéndole una nueva tripulación..."* [1376].

Aunque no encontramos aún la orden que independizaba a la *Lima* de la corbeta *Unión*, encontramos un interesante oficio del Director de la Escuela Naval que certifica la información que proporcionó el maquinista Storace. El 3 de agosto el Comandante General ordenó al comandante José Marquina, Director de la Escuela Naval, que disponga de alojamiento a los oficiales y las dotaciones de las Fuerzas Sutiles y el 7 de agosto el Director de la Escuela Naval informó al Comandante General lo siguiente:

> *"...He dado cumplimiento a la disposición de usted señor de fecha 3 del presente mes Mº 98 por la que se ordena que el Jefe y Oficiales de las Fuerzas Sutiles fijen su residencia en el Pontón "Marañón", proporcionándoseles los útiles necesarios para su permanencia a bordo. En consecuencia se ha puesto a disposición de dicho Jefe a más de la Cámara, embarcaciones, útiles de mesa, cocina y cama..."* [1377].

Para aumentar el número de personal de las Fuerzas Sutiles, el 18 de agosto de 1880 se trasladaron de la fragata *Apurímac* al *Marañón* para ponerse a órdenes del comandante Iriarte *"...al primer guardián José Chavez, 4 marineros y 36 grumetes, debiendo dichos individuos pasar revista de comisario en aquella Fragata y sacar sus raciones a bordo del "Marañón"...* [1378].

Con respecto a las otras lanchas, el 31 de julio se nombró Comandante de la lancha *Arno* al teniente segundo Ramón Sánchez Carrión [1379], con lo cual a este oficial se le separó de la corbeta *Unión* siendo destinado en su reemplazo el alférez de fragata Alberto Vargas del

---

1373.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 223. Oficio del 16 de julio de 1880.
1374.- A. H. de M. Expediente personal de Benjamín de la Haza.
1375.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 232. Oficio del 29 de julio de 1880. El nombramiento también aparece en A. H. de M. Libro Copiador A3-4, p. 278.
1376.- Aunque en el libro de J. J. Elías no aparece la fecha, hemos verificado el diario original de Storace y allí aparece la fecha 3 de agosto para esta transcripción.
1377.- A. H. de M. (Escuela Naval - 1880). Oficio del Director de la Escuela Naval al Comandante General de Marina del 7 de agosto de 1880.
1378.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 280. Oficio al Comisario de Marina del 18 de agosto de 1880.
1379.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 235. Oficio del 31 de julio de 1880.

Rímac [1380]. Al resto de lanchas no se les nombró Comandante, pero para aumentar el número de oficiales que dotaban las embarcaciones más pequeñas de las Fuerzas Sutiles se trasladó el 20 de julio al alférez de fragata Daniel Ribera[1381] a la corbeta *Unión*, donde fue nombrado *oficial de ronda*.

Segunda recomendación

La segunda recomendación que aparece en el documento *Ideas generales sobre la organización de las Fuerzas Sutiles* dice lo siguiente:

> 2. *El comandante de la fuerza recibirá personalmente si es posible o por escrito órdenes de la Secretaría o Sub-Secretaría de Marina.*

El sustento de esta recomendación se relaciona con acelerar el trámite administrativo:

> 2. *El objeto de que las órdenes de la Secretaría del Ramo sean directas, es el de evitar las demoras que tienen lugar al pasar sucesivamente de una oficina a otras en donde se comentan y observan las órdenes perjudicando la brevedad del alistamiento que el caso pueda requerir.*
>
> *Siempre que sea posible el Sub-Secretario, antes de emitir una orden deberá consultar en la materia al comandante de la fuerza por si lo que se va a dictar está en armonía con el elemento en estado, circunstancias para un momento dado y que sólo puede apreciar el comandante.*

Esta recomendación no fue tomada en cuenta pues los informes del comandante Iriarte, los pedidos de materiales y las reparaciones que se realizaban en las lanchas fueron tramitados siguiendo los mismos canales que anteriormente seguía toda la documentación.

Tercera recomendación

La tercera recomendación que aparece en el documento *Ideas generales sobre la organización de las Fuerzas Sutiles* dice lo siguiente:

> 3. *Los capitanes de lanchas presididos por el comandante acordarán lo conveniente para disponer el armamento de cada lancha.*

1380.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4, p. 279.

1381.- Daniel Solano Ribera Navarrete (Lima 1859-Lima 1920). Alumno de la Escuela Naval en 1874, se embarcó en el *Huáscar* en marzo de 1879 hasta el 6 de octubre de 1879 cuando se le ordenó conducir la presa *Coquimbo* al Callao (capturada por Grau en la caleta de Sarco). Al perderse el *Huáscar* pasó al *Oroya* y el 20 de julio de 1880 a la *Unión*. En 1883 fue Ayudante de Órdenes del general Iglesias y combatió a las tropas de Cáceres tomando Trujillo el 10 de octubre de 1884. Tras la guerra civil se le embarcó en el transporte *Perú* y después pasó como Capitán de Puerto de Chala. Después de ocupar varios puestos en tierra, en 1894 fue Oficial y Profesor de la Escuela Naval a bordo del pontón *Perú* y en 1895 se le nombró Segundo Comandante del crucero *Lima* donde llegó a ser Comandante el año 1900. El mismo año pasó como Comandante del *Constitución* y en 1901 se le nombró Comandante del *Santa Rosa*. Posteriormente ocupó altos puestos en la Institución, llegando a ser Jefe Auxiliar de la Dirección de Marina (1903-1907), Director de Marina (1907-1909), Comandante principal de las Milicias Navales, Mayor de Órdenes de la Escuadra, Capitán de Puerto del Callao (1907-1910), Mayor de Órdenes de la División Naval a bordo del crucero *Almirante Grau* (1910-1912), Vocal del Consejo Superior de Marina (1912-1913), Mayor de Órdenes de la escuadra a bordo del crucero *Almirante Grau* (1913), Jefe de Estado Mayor General de Marina (1914-1915) y Vocal del Consejo Superior de Marina (1917). En su larga y fructífera carrera naval llegó a obtener el grado de capitán de navío.

El sustento de esta recomendación es el más detallado del documento y da muchas luces sobre las condiciones militares de las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles:

3. *Conocedor cada oficial de las condiciones marineras y militares de la lancha que se le ha encomendado es el que estima mejor sus necesidades y por consiguiente será el que mejor pueda arreglarla pudiendo armarla para ofender y para defenderse. Como nuestras embarcaciones a vapor son desiguales en dimensiones, ligereza, etc. sus máquinas más o menos altas, costados más o menos fuertes, no todas pueden llevar las mismas defensas, una podrá llevar tan sólo una plancha de fierro vertical o proa fija o movible, otra podrá llevarla convexa a proa, otra dos, otra planchas angulares de proa a popa, otra al costado de su máquina, aquella podrá llevar exteriormente sacos de arena colgados a la manera de las lanchas rusas en el cambio, etc. Lo mismo sucede para ponerlas en estado de ofender, lanchas hay que no deben llevar un cañón, en cambio otras pueden llevar más de uno. Lo que si deben llevar todas son pequeños torpedos de botalón, y no se comprende que siendo tan sencillos de construir como de colocar, hasta el presente no se hayan puesto en las lanchas.*

   Teniendo una lancha su tripulación propia, cada tripulante tendrá cuidado de hacer lo posible para que nada falte, ninguno será indispensable, pues su falta en tal puesto será relevada por cualquiera de los otros que también es conocedor de lo que tiene entre manos. De no tener tripulación propia cada una de las lanchas, éstas se han visto ya en momentos muy duros, como la de huir del enemigo cuando de otro modo se hubieran evitado esa vergüenza. Pueden citarse algunos: por la mala calidad de los rifles Remington calibre 50, reventaron a los pocos tiros los que condujo la lancha Independencia; se atoró la ametralladora no descargando si no media cacerina, a los 5 tiros saltaron los cáncamos a donde se aseguran los bragueros del cañón quedando inútil por el momento para hacer fuego. Con otras lanchas ha sucedido algo parecido, los bragueros eran tan largos y tan ligeras las cureñas que su retroceso ha inutilizado por algunos días a sus cabos cañones, otras han tenido sus cajas de municiones atornilladas. Es muy cierto (pues es la ordenanza) que cada oficial debe conocer el estado del armamento, para desempeñar una comisión. Pero, ¿podrá hacer esa apreciación cuando es de noche, se le conmina de que salga inmediatamente y que todo esté listo? ¡Cuando no sabe que clase de hombres tiene la lancha! Los maquinistas son embarcados poco más o menos del mismo modo, muchas veces ha parado de moverse repentinamente la máquina en una posición crítica sin que el maquinista haya atinado por más de una hora en encontrar la causa de esa descomposición!

   Cuando el marinero no conoce bien a su oficial está desconfiado, fíjase a la defensa que puede proporcionarle tal o cual parte de la embarcación, abandona el puesto a donde debe obrar y si está cerca de tierra o buque se tira a la agua y si no sabe nadar se esconde bajo una bancada; perdiéndose de su cooperación, sin que el oficial preocupado con el movimiento del enemigo y del gobierno pueda fijarse en esa circunstancia. Debe agregarse al hablar de los cañones que montan actualmente las lanchas, que sus cureñas son muy pequeñas por lo que hacen sufrir las embarcaciones en sus amarras por su gran retroceso, las bombas tienen malísimas espoletas y tanto que aquellas revientan casi a la boca de los cañones, que no tienen tablas de puntería, sin lo cual no hay tiro bueno posible. Todo esto puede remediarlo

un oficial contraído sin recurrir más que a sus conocimientos profesionales, siempre que pueda exclusivamente ocuparse del elemento que se le encomiende.

La primera parte del sustento del proponente anónimo se relaciona con una curiosa forma de proteger las lanchas con planchas de fierro y sacos de arena. Esta idea fue planteada por el comandante Iriarte a principios de agosto en otro documento. Cuando el comandante Iriarte tomó el cargo de las Fuerzas Sutiles inspeccionó todas las embarcaciones y, estando embarcado en el *Marañón*, el 6 de agosto elevó al Mayor de Órdenes un interesantísmo oficio donde dio cuenta de la situación de las lanchas de su cargo, mencionando tanto el estado de sus dotaciones como el del armamento embarcado, casco y materiales. Para conocer con precisión cuál era la situación de las lanchas de las Fuerzas Sutiles en estos días transcribimos el documento del comandante Iriarte íntegramente:

"...Habiéndome hecho cargo de las embarcaciones que forman las fuerzas sutiles y que son compuestas de los vapores "Lima", "Arno", "Tocopilla", "Urcos", y las dos de la Capitanía y Resguardo; cumplo con el deber de hacer presente a V S el estado de cada una, sea ya por el que se encuentra el casco, maquinaria y armamento, como por la dotación que corresponde a cada una considerándola en el servicio que prestan adecuadamente, como el que pueden prestar en el caso de la presente campaña, a fin de que US se digne recabar las autorizaciones convenientes para que dichas fuerzas en conjunto o aisladamente, puedan estar expeditas para el desempeño de cualquier servicio.

Vapor "Lima"
Dotación: Tiene un Comandante, teniente 1º, un Alférez de Fragata, un Guardiamarina, un 2º guardián, dos timoneles, cuatro marineros, cuatro grumetes, un 2º maquinista, un practicante de máquinas, un cabo de fogonero, dos fogoneros, dos carboneros y un cocinero de equipaje.
Casco: necesita una amurada [1382] *de dos pies de altura para resguardo de la gente, sea de madera o planchas de fierro, como también hacer dos pañoles para la pólvora y bombas.*
Máquina: En perfecto estado de servicio.
Armamento: Un cañón retrocarga de a 12 que actualmente se le está cambiando de montaje, uno de a 12 rayado, un obús y una ametralladora que se ha trasladado a la "Unión", con la cantidad de pólvora y municiones que aún no ha sido posible inventariar.

"Arno"
Dotación: Un Comandante Teniente 2º, un 2º Guardián, dos marineros, un grumete, un 3er maquinista, un practicante de máquinas, dos fogoneros, dos carboneros y un cocinero.
Casco: Necesita como el anterior, las mismas obras de amurada y pañoles.
Máquinas: necesita limpiarse.
Armamento: El mismo puntualizado en el "Lima".

1382.- El término naval *amurada* es definido por la Real Academia de la Lengua como *"...Cada uno de los costados del buque por la parte interior..."*.

"Tocopilla"
Dotación: La que proporciona el vapor "Oroya" a cuyo cargo está.
Casco y máquina: En perfecto estado de servicio.
Armamento: Una ametralladora, con sus municiones respectivas y un cañón de a 12.

"Resguardo" y "Capitanía"
Dotación: La que les señala el Comandante y Capitán de Puerto, respectivamente, pero carecen de un comandante.
Casco y máquina: En perfecto estado de servicio.
Armamento: Una ametralladora.

Por este cuadro vendrá VS en conocimiento que los vapores "Lima" y "Arno", de iguales dimensiones, armamento, andar próximamente difieren en su dotación; lo que se hace tanto más notable, cuanto que destinado el "Arno" a hacer rondas nocturnas diariamente, hay irregularidad en este servicio como también podría resultar en cualquiera otro de guerra.

Dotar pues; a estas embarcaciones con el mismo número de tripulantes, de Comandante a grumete, se conseguiría que siempre estuvieren listas para cualquier comisión, aparte de que la "Urcos" también podría ser empleada en la misma comisión sin aumentar su presupuesto sino con un oficial y un guardiamarina o aspirante.

La "Tocopilla" como está a cargo del "Oroya" y este buque se atiende con prontitud a su servicio, sólo haré presente a VS, que para ejercicios u otras faenas de consideración, que ejecutan en combinación, con el resto de embarcaciones que forman las fuerzas sutiles, será muy conveniente nombrarle un oficial como su Comandante.

En cuanto a las lanchas del "Resguardo" y "Capitanía", como sus dotaciones son permanentes y pertenecen a esas oficinas, sólo es necesario como en la "Tocopilla" que se les nombre sus respectivos Comandantes.

Arregladas las dotaciones de Comandante a grumete, como dejo indicada, y establecidos en el "Marañón" las tripulaciones del "Lima". "Arno" y "Urcos" , y los Comandantes de todas las demás lanchas, el servicio se arreglaría a todas las exigencias de actualidad..." [1383].

Por medio de este oficio el comandante Iriarte dio a entender que la *Lima* y la *Arno* necesitaban una amurada, pero no especificó medidas ni formuló los pedidos respectivos para hacer el trabajo. Un mes más tarde se inició la gestión para la construcción de la amurada en las lanchas; el 14 de setiembre el Comandante General elevó un pedido del jefe de las Fuerzas Sutiles al Secretario de Marina para que la Factoría Naval le entregue:

1383.- A. H. de M. (Fuerzas Sutiles - 1880). Oficio del Jefe de las Fuerzas Sutiles a la Mayoría de Órdenes del 6 de agosto de 1880. El Mayor de Órdenes elevó este documento al Comandante General el 9 de agosto. El 10 de agosto el Comandante General pasó el legajo al Subsecretario de Marina para que a su vez se lo envíe al Secretario de Marina. Como se observará, el trámite administrativo era tedioso y largo.

"...quinientos pies fierro angular de 2 pulgadas, novecientos sesenta pies fierro en plancha de 1/8 y setenta y ocho candeleros fierro según modelo, todo con destino a la formación de amurada y Santa Bárbara para las lanchas "Lima" y "Arno"..." [1384].

Sin embargo, el comandante Villar no creyó conveniente esta medida y anotó con su propia mano en este documento lo siguiente: *"...no es conveniente la formación de amuradas altas con planchas de fierro que quitarían el andar a las embarcaciones y no serían de gran protección a sus tripulantes..."* [1385]. El 20 de setiembre el Subsecretario de Marina envió un oficio al Comandante General en los siguientes términos:

"...no siendo conveniente la formación de amuradas altas con planchas de fierro en las embarcaciones menores que harían disminuir el andar sin servir de gran protección a sus tripulantes, ha sido archivado en este despacho, el pedido que ha formulado el Comandante de las Fuerzas Sutiles por diversos artículos para ejecutar dicha obra en las lanchas "Lima" y "Arno"...." [1386].

Otra consideración importante que hizo el proponente fue la de dotar de torpedos de botalón a las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles, asegurando su fácil construcción y colocación abordo, haciendo notar su sorpresa por no haberse dado esa medida hasta la fecha. En efecto, en el oficio del comandante Iriarte no figura como armamento de las embarcaciones un sólo torpedo de botalón; pero no es tan cierta la opinión del proponente de que colocar torpedos de botalón era empresa sencilla, como ya hemos visto, la medida de colocar torpedos de botalón a las lanchas fue dispuesta por el Comandante General el 21 de abril[1387] pero estimamos que esta propuesta, como la orden del 21 de abril, no se cumplieron por no ser aparente la colocación de torpedos de botalón en lanchas a vapor que no tenían velocidad, protección para el personal, blindaje que resista una explosión submarina próxima y otras condiciones necesarias para aproximarse a una lancha o buque enemigo y aplicar con éxito los torpedos de botalón.

De todos modos, el 2 de setiembre el comandante Villar pidió a la Secretaría de Fomento doce torpedos de botalón *"...de una libra de carga para embarcaciones menores con sus respectivas astas..."*[1388] y el Subsecretario de Marina informó en la misma fecha al Comandante General que había hecho ese pedido pero que *"...los torpedos de percusión con capacidad para cuatro o cinco libras de dinamita que igualmente se solicitan no existen según lo ha informado a este despacho el Subsecretario de Obras Públicas, por cuyo motivo no se ha dado la orden correspondiente..."* [1389]. Esta información nos pone en un problema pues se menciona la existencia de torpedos de botalón de una libra de los que no se tiene mayor noticia.

El estado del armamento menor y de la artillería también fue motivo de preocupación del proponente, incluso mencionó que en el combate de la madrugada del 25 de mayo entre las

1384.- A. H. de M. (Fuerzas Sutiles -1880). Oficio del Comandante General al secretario de Marina del 14 de setiembre de 1880.
1385.- A. H. de M. (Fuerzas Sutiles - 1880). Nota del Secretario de Marina al oficio del Comandante General del 14 de setiembre de 1880.
1386.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 282. Oficio del 20 de setiembre de 1880.
1387.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 150. Oficio al Mayor de Órdenes del 21 de abril de 1880.
1388.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 374. Oficio del 2 de setiembre de 1880 al Secretario de Fomento.
1389.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 267. Oficio (d) del 2 de setiembre de 1880.

lanchas *Independencia* y *Janequeo* los rifles Remington calibre 50 de nuestra embarcación reventaron a los pocos tiros, confirmando así la versión extraoficial que publicó el periódico *La Patria* el 26 de mayo donde se anotó que la mayor cantidad de los rifles se habían inutilizado en la refriega. También dio cuenta que el problema con el cañón de la *Independencia*, que se salió de su cureña, se había repetido en otras embarcaciones. La propuesta era que cada Comandante de las embarcaciones haga su propio pedido de armamento y se preocupe de su mantenimiento, resaltando que una dotación fija de oficiales contribuiría al mejor alistamiento del armamento y de la moral del personal. Sin embargo, tampoco encontramos que los comandantes de las lanchas hayan hecho pedidos de armamento en todo el año 1880. Pero la Comandancia General se preocupó en dotar de nuevo armamento a las embarcaciones mayores, como cuando el 8 de julio el comandante Villar elevó un oficio al Secretario de Guerra pidiendo lo siguiente:

> *"...dos obuses de a 8 con cincuenta tarros de metralla cada uno y veinticinco proyectiles sólidos, con el fin de ser colocados en embarcaciones; haciendo presente a US que teniendo urgente necesidad de estos elementos, la remisión de ellos se haga en el menor tiempo posible..."* [1390].

El uso de los obuses en las embarcaciones queda confirmado con el oficio del comandante Iriarte del 6 de agosto donde dio cuenta que la *Lima* y la *Urcos* tenían un obús cada una (no sabemos su forma ni modelo). En ese oficio también se señaló cuál era el armamento que tenían todas las lanchas y queda demostrado que la *Lima* y la *Arno* fueron las que mejor artilladas estaban el día en que Iriarte presentó su informe, ya que junto a los obuses, estas embarcaciones también montaban una ametralladora, dos cañones de a 12 libras, uno de ellos de retrocarga y el otro de avancarga. Llama la atención que el comandante Iriarte no se haya referido en su inventario a los cañones Clay, piezas de bronce del calibre de a 9 libras que supuestamente llevaban algunas de nuestras lanchas.

El mismo día que Iriarte escribió su informe el cañón Whitworth de la corbeta *Unión* fue desmontado y remitido con todos sus útiles a la lancha *Urcos*[1391] y permaneció en esta lancha al menos hasta mediados de setiembre, pues el 4 de ese mes la corbeta le entregó 20 balas y 12 bombas[1392].

Todo parece indicar que en agosto se trató de solucionar el problema de la deficiente instalación en los cañones en las lanchas. El 12 de agosto la Factoría Naval de Bellavista hizo un pedido a la Casa Proveedora por materiales *"...para el servicio de los cañones de las Fuerzas Sutiles..."* [1393] y el 19 de agosto el Comandante General de la Marina elevó al Subsecretario de Marina un *"...pedido extraordinario formulado por el Interventor de Arsenales por diversos artículos que son necesarios para confeccionar los barqueros y*

1390.- A. H. de M. (Secretaría de Marina - 1880) Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 8 de julio de 1880. También está en A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 333. Oficio del 8 de julio de 1880 al Secretario de Guerra, aunque aquí no se indica el calibre del mortero. El mismo día la Secretaría de Marina informó al Comandante General que se había solicitado los obuses al Secretario de Guerra (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 215. Oficio (b) del 8 de julio de 1880).

1391.- A.H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* p. 226.

1392.- A.H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* p. 243.

1393.- A.H. de M. Libro Copiador N° F4-A6, p. 57. Pedido del 12 de agosto de 1880.

palanquines correspondientes a fin de dejar expedita la artillería con que deben estar armadas las lanchas a vapor que componen las fuerzas sutiles... " [1394].

Incluso sospechamos que hubo otros cañones más al servicio de las lanchas de las Fuerzas Sutiles. Uno de ellos sería un cañón Preston de a 9 libras, del que tenemos noticia porque el 8 de agosto el Comandante General envió un oficio al Comandante General de Artillería donde le informaba que remitía *"...una bomba Blakely para cañones Preston de a 9 para que US se sirva mandarme 100 de esa clase con sus respectivas espoletas..."* [1395]. El segundo cañón sería uno de bronce de a 12 libras, del que tenemos noticia a través de un oficio de fines de agosto, cuando el Comandante General de la Marina pidió a la Factoría Naval de Bellavista que se le remita un cañón de bronce de a 12 libras; el tenor del documento es interesante pues muestra que en las lanchas se embarcaron más de un cañón de estas características:

> *"...Sírvase US disponer, que si se encuentra en estado servible, se remita a este Arsenal un cañoncito de bronce del calibre de á 12 que existe en la Factoría, porque su montaje está en el Arsenal y es exacto en todo á otro cañoncito que debe montarse en las lanchas á vapor. Como esos cañoncitos no tienen proyectiles para su servicio, estimaré de US se digne ordenar la construcción de cien tarros de metralla..."* [1396].

El Comandante General también trató el tema de las ametralladoras, cuya estabilidad era deficiente en las lanchas de las Fuerzas Sutiles, elevando un informe al Secretario de Marina el 4 de agosto recomendándole que *"...estando destinadas las ametralladoras para usarse en las lanchas a vapor, es preferible el montaje en trípode al de ruedas..."* [1397].

En cuanto al armamento menor, ya habíamos explicado anteriormente que el 11 de agosto la corbeta *Unión* pidió 6 rifles Rampard para embarcarlos en las lanchas de las Fuerzas Sutiles toda vez que eran capaces de pasar gruesos blindajes.

En esta tercera propuesta su anónimo autor también hizo ver que en más de una oportunidad las maquinas de las lanchas tenían problemas y terminaban parando las embarcaciones, aduciendo que era una falla producida por el desconocimiento de los maquinistas del material que operaban. No opinaba así el Superintendente de Máquinas, quien dijo que por el contrario, los oficiales que comandaban las lanchas no permitían a los maquinistas que abran las puertas de las hornillas, lo que podía causar un incendio. Esto motivó al Comandante General a pasar una disposición por escrito al Mayor de Órdenes el 17 de julio reglamentando las atribuciones de los oficiales de ronda:

> *"...haga saber a los Oficiales que salgan de ronda que el mando que tienen sobre los maquinistas es solamente para ordenar los movimientos de las embarcaciones, para no impedir las operaciones que tengan necesidad de hacer los maquinistas en la parte profesional, pues estos son los directamente responsables de cualquier accidente que*

1394.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 19 de agosto de 1880.

1395.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 266. Oficio al Comandante General de Artillería *del* 8 de agosto de 1880

1396.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 291. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 30 de agosto de 1880.

1397.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 317. Informe del 4 de agosto de 1880.

ocurran en las calderas y siendo coactados por los oficiales eludirán las faltas que cometan por negligencia, en las máquinas que están a su cuidado... " [1398].

Para controlar a los maquinistas que tripulaban las Fuerzas Sutiles se decidió incorporar a dicha Fuerza a un maquinista antiguo con experiencia, por ello el 21 de agosto el Comandante General comunicó al Mayor de Ordenes que *"...con fecha de hoy ha dispuesto esta Comandancia General que el primer ingeniero Tomás Wilkins que se encontraba agregado al departamento pase a prestar sus servicios en las Fuerzas Sutiles, cuyo personal se halla establecido a bordo del pontón Marañón...* " [1399].

Cuarta recomendación.

La cuarta recomendación que aparece en el documento *Ideas generales sobre la organización de las Fuerzas Sutiles* dice lo siguiente:

> *4. Por el momento no se ocuparán a las lanchas (salvo en lo indispensable), hasta que el jefe de todas ellas no haya manifestado, que la flotilla está lista para las comisiones del servicio.*

No consta que esta recomendación haya tenido lugar.

Quinta recomendación

La quinta recomendación que aparece en el documento *Ideas generales sobre la organización de las Fuerzas Sutiles* dice lo siguiente:

> *5. Se pondrán todos los torpedos a disposición del comandante.*

El sustento de esta recomendación es interesante pues habla de un nuevo torpedo, el torpedo *francés* que no hemos encontrado en los documentos revisados:

> *Comprendiendo la importancia de los torpedos, todas las marinas, inclusive la enemiga, tienen en su seno un ramo especial que se ocupa de la práctica de ellos. Este ramo, sabemos todos, es compuesto de oficiales de marina que lo solicitan y a quienes se les asigna un sueldo superior, los cuales no tienen otra tarea según se ha dicho que el de estudiarlos.*
>
> *Los marinos del Perú (en lo que no tienen ellos culpa alguna) no tienen más conocimientos de torpedos que los que pueden dar las publicaciones e ilustraciones de los periódicos extranjeros, que, como órganos de publicidad son pobres en detalles, en atención probablemente a que sus autores están interesados en guardar sus secretos. Tenemos torpedos Harvey, Lait, Francés y Mc Evoyd que puestos a disposición de los capitanes de las lanchas los estudiarán para comprenderlos, lo que será pronto porque por lo regular sus instrucciones son sencillas y estarán en disposición de aplicarlos muy pronto. Estos mismos oficiales podrán embarcarse en cualquier buque, con sus respectivos torpedos cuando se ordene salir un buque....* "

1398.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4, p. 273. Orden General del 17 de julio de 1880.
1399.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 285. Oficio al Mayor de Órdenes del de agosto de 1880.

El sustento de la propuesta no estaba muy alejada de la realidad, en el Perú no se había dado la preocupación por dar instrucción de torpedos antes del inicio de la guerra. Pero parece que el proponente desconocía que si habían oficiales que se habían preparado en el uso de torpedos Lay, Harvey y Herreshoff.

El resto de recomendaciones no dejan de tener interés, pero se refieren a asuntos administrativos que no revisten mayor importancia. La propuesta completa puede revisarse en el Anexo N° 7.

f) Torpedos y torpedistas en junio de 1880.

Como se recordará, en el mes de enero la mayoría de torpedos (Lay, Harvey, Herreshoff, etc.) pasaron a guardarse a bordo del pontón *Marañón* y el 14 de abril se decidió sacarlos de allí para ponerlos en manos de la Secretaría de Fomento ante el peligro de que por efectos del bombardeo estallen accidentalmente. Mientras los torpedos estuvieron a cargo de la Sección de Torpedos en Chucuito parece que se les hacía un mantenimiento adecuado, pero no conocemos que suerte corrieron cuando se les agrupó a bordo el *Marañón*. Lo cierto es que después de un mes y medio de estar en poder de la Secretaría de Fomento se tuvo que disponer que un Ingeniero del Estado se haga cargo de ellos; para ello, el 1° de junio se dictó la siguiente Resolución:

> *"...Siendo conveniente que un ingeniero del Estado se haga cargo de las reparaciones y conservación en perfecto estado de los torpedos Mac Evoy´s y Harvey; nómbrase con tal objeto al ingeniero del Estado don Pedro F. Remy, el que cuidará y tendrá expeditos los mencionados aparatos. Regístrese y Comuníquese..."* [1400].

Pasada la conmoción por el combate del 25 de mayo continuaron las operaciones destinadas al minado del puerto, estas se pueden rastrear siguiendo la rutina de la lancha *Callao* que, como hemos comentado anteriormente, fue la embarcación asignada a la Secretaría de Fomento para fondear los torpedos fijos que fabricaban los Ingenieros del Estado. El Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* es muy útil para ver algunos de los movimientos de las lanchas en comisiones *especiales* o comisiones de la Comandancia General, estas comisiones no tienen nada que ver con las funciones normales de la lancha de ronda pues los Oficiales de Guardia se preocuparon muy bien en distinguir ambas situaciones claramente, tampoco creemos que se trate de operaciones relacionadas con el reflotamiento de la *Janequeo* pues normalmente ellas se hicieron en el día ya que se necesitaba luz solar para que trabajen los buzos.

En la siguiente página mostramos las anotaciones que se hicieron en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* y que creemos se relacionan con el sembrado de torpedos fijos que se hicieron entre fines de mayo y mediados de junio:

1400.- A. M. de T. C. Resolución de la Secretaría de Fomento del 1° de junio de 1880. Pedro Félix Remy Goncer (Lima 1856-¿? 1897) Ingresó a la Escuela Especial de Construcciones Civiles y de Minas en 1876. Antes de que se le otorgue su título profesional el Ingeniero de Habich informó el 21 de enero de 1880 al Secretario de Fomento que Remy había alcanzado la más altas notas en la sección de Minas y recomendó que se le nombre Ingeniero del Estado, como *"...recompensa al estudio y aprovechamiento..."*. Por medio una Resolución Suprema fechada el 28 de enero, el Secretario de Fomento nombró *Ingeniero Civil del Estado* a Pedro F. Remy. (A. M. de T. C. Legajo 791 *Cuerpo de Ingenieros - 1880*. Oficio del Jefe del Cuerpo de Ingenieros al Secretario de Fomento del 21 de enero de 1880 y nota con proyecto de Resolución Suprema de nombramiento del 28 de enero de 1880). El flamante ingeniero de minas asistió al bombardeo del 22 de abril de 1880 en la batería *Rodman* del norte. (Periódico *La Patria* del 26 de abril de 1880). El 2 de enero de 1881 Piérola creó la *Compañía Volante de Minas* y nombró al *sargento mayor* Pedro F. Remy como Jefe de la recién formada compañía, con ese cargo estuvo en la línea de batalla el 13 de enero de 1881. (B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 46). Documento (a) *Cuadro de Personal de los Jefes de que se componía el Ejército del Perú el día 13 de enero de 1881*. Documento (b) Decreto de la *Secretaría de SE el Jefe Supremo en Campaña*: Organización de la Compañía Volante de Minas del 2 de enero de 1881).

Nota del Oficial de Guardia en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*
(27 al 28 mayo) *Trabajos: ..Fueron 20 hombres a cargo de un oficial al amanecer a desempeñar una importante comisión. Comisión: Fue un oficial y 10 hombres armados a la lancha "Lima", y 12 hombres también armados en otra lancha a vapor. Llevaron 17 tachuelas, 8 sables y 12 rifles.* (p. 191).
(28 al 29/ mayo) *La noche pasó sin novedad, observándose la vigilancia de costumbre. La gente de la batería durmió en su puesto y se mandaron 10 hombres armados a la lancha "Lima" a órdenes de la Comandancia General* (p. 192).
(29 al 30/ mayo) *"Callao" y "Lima": A los vaporcitos de estos nombres se mandan de orden superior 10 hombres armados para cada uno.* (p. 193).
(7 al 8/ junio) *Noche: Por disposición de la Comandancia General se mandaron 8 hombres armados a la lancha "Callao" y 16 también armados a la lancha "Lima" con un guardiamarina. Todos regresaron a las 2:30 a.m.* (p. 198).
(9 al 10 de junio) *Comisión: Se mandó la gente armada para tripular la lancha "Lima" y "Callao".* (pág. 198).
(10 al 11 de junio) *Noche: Pasó sin novedad. A 4h a.m. se mandaron 16 bombas armadas a la lancha "Lima", para desempeñar una comisión y estuvieron de regreso a 7h a.m.* (p. 199).

Probable rutina de fondeo de torpedos fijos a cargo de la corbeta *Unión*.

(A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*).

Hemos visto cómo los Vicuña Mackenna afirmó que no habían marinos peruanos dispuestos a seguir estudios sobre torpedos, pero su opinión quedó descalificada cuando demostramos que en 1879 varios oficiales aprendieron su uso. En 1880 sucedió lo mismo pues Piérola se preocupó en crear un *Cuerpo de Torpedistas* y ordenó su formación a través de la Secretaría de Fomento. El 7 de junio el ingeniero Echegaray comunicó directamente al Comandante General de Marina la orden de Piérola y pidió que organice dicho cuerpo *"...para poder aprovechar con éxito los elementos que hay listos para ese sistema de defensa..."* [1401]. Una semana más tarde se tuvo lista la relación de oficiales que voluntariamente se habían inscrito para aprender el uso de los torpedos pero para asignarle un Jefe el Comandante General recomendó al Secretario de Fomento que se dirija al Secretario de Marina[1402].

Clases	Nombres	Buques
Teniente 2 graduado	Juan M. Ontaneda	Unión
Alférez de Fragata	Carlos L Rodríguez [1403]	Unión
Alférez de Fragata	José de la Quintana	Rímac
Alférez de Fragata	Carlos B. Tizón	Rímac
Guardia Marina	Fernando Bieytes	Rímac
Guardia Marina	Arturo Canseco	Rímac
Guardia Marina	Clemente Alcalá	Oroya
Guardia Marina	Adalberto Nalvarte	Unión
Aspirante	Maximiliano Reyes [1404]	Unión
Aspirante	Arturo Ezeta	Oroya
Aspirante	Belisario Villar	Oroya
Aspirante	Ernesto Mora	Oroya
Aspirante	Isaac Barandiarán	Oroya
Aspirante	Nicanor Goicochea	Talismán

Relación de oficiales voluntarios para formar el Cuerpo de Torpedistas.

1401.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 211. Oficio al Secretario de Fomento del 14 de junio de 1880.

1402.- Ibídem.

1403.- Carlos R. Rodríguez: (Lima 1845-Huaylas 1894). Guardiamarina en abril de 1870. En 1874 fue a Londres como dotación de la *Pilcomayo*; en 1875 pasó a la *Chanchamayo* y en 1876 al *Manco Cápac*. En 1877 fue a la Escuela Naval como profesor de Geometría y Trigonometría hasta que estalló la guerra. Tripuló el *Atahualpa* hasta llegar a Arica y luego pasó a la *Unión*, estuvo en la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880, fue jefe de la batería *17 de Marzo* y estuvo en la batería del cerro San Cristóbal en 1881. Participó *"...En todas las acciones y comisiones que desempeñaron las lanchitas a vapor peruanas contra la Escuadra Chilena bloqueadora del Callao, ya comandando alguna de ellas o a cargo de la artillería que ellas tenían..."*. Lamentablemente murió en el *Combate de Huaylas* el 2 de octubre de 1894.

1404.- En diciembre de 1879 se embarcó como aspirante en los buques de la Escuadra, el 1° de abril de 1880 pasó a la corbeta *Unión* (A. H. de M. Libro Copiador C2-72, p. 24).

Posteriormente el Comandante General escribió al Secretario de Fomento informándole que *"...los tenientes segundos José F. Urrutia y Alfredo de la Haza de los transportes "Chalaco" y "Rímac" han manifestado sus deseos de inscribirse en el cuerpo de marinos torpedistas..."* [1405].

Mientras tanto, el capitán Manuel del Campo seguía trabajando en la Factoría de Guía para la Secretaría de Fomento en la fabricación de torpedos. Uno de los raros documentos que mencionan directamente esos trabajos es un oficio del 12 de junio dirigido al Secretario de Fomento y rubricado por el propio Manuel del Campo, por él nos enteramos que en esa factoría había una salón especialmente dedicado a los torpedos y que su custodia corría a cargo de la Gendarmería, la misma que dejaba mucho que desear:

> *"...Pongo en conocimiento de VS que los distintos oficiales de la Gendarmería que han mandado de guarnición al salón Torpedos, en la factoría de Guía, tienen por costumbre abandonar su guardia a pesar de que en distintas ocasiones he puesto la indicada falta en conocimiento de los Jefes, no ha sido corregida..."* [1406].

Quien también registra cierta actividad en este período es el coronel Harris. El Secretario de Marina ordenó al Comandante General que envíe un hombre del Arsenal Naval a trabajar con Harris el 5 de junio y el 23 de ese mes se le informó lo siguiente:

> *"...cumpliendo con la superior disposición de VS de fecha 5 del corriente se puso a órdenes de don Josías Harris un individuo de este Arsenal el día 13 y hoy en la tarde se ha presentado manifestándome que había permanecido diez días en la isla de San Lorenzo al servicio de Mr. Harris, quien le dijo que podía regresar a su destino, por lo cual supone que haya quedado sin efecto la realización del plan que aquel se proponía..."* [1407].

¿Sería el fondeo de torpedos fijos en las aguas frente a la isla San Lorenzo el plan al que se refería el Comandante General en el documento que citamos anteriormente?. No lo sabemos, pero es probable que el proyecto de Harris haya fracasado.

Cuando Vicuña Mackenna escribió en su libro *La Campaña de Lima* el capítulo referido al hundimiento del *Loa* hizo un breve recuento de las actividades de los torpedistas peruanos y dijo que:

> *"...Existía en el Callao una numerosa "División de Torpedistas" de diversas nacionalidades y a cargo del relamido ministro de fomento Echegaray. Habían los últimos sembrado la bahía de todo genero de máquinas infernales, sin que ninguna de ellas causara el menor mal a los bloqueadores y ni siquiera a los neutrales que en ello,*

1405.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 228. Oficio del Comandante General al Secretario de Fomento del 23 de junio de 1880.

1406.- A. M. de T. C. Oficio de Manuel E. del Campo al Secretario de Fomento del 12 de junio de 1880. Al margen hay una nota del Secretario de Fomento (ingeniero Echegaray) del 14 de junio de 1880 que dice: *"...Transcríbase al Secretario de gobierno, llamándolo en atención sobre la falta que se denuncia para que dicte las providencias convenientes, expresando que la guardia debe ponerse a órdenes del capitán oficiante..."*. Nótese que a Manuel del Campo se le asigna el grado de *capitán*.

1407.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 23 de junio de 1880.

por su proximidad, corrían mayor riesgo, si bien tenían éstos una zona fijada para su estadía y aún para sus conflictos.

Esto no obstante, eran aquellos aparatos tan mal construidos que habiendo entrado al fondeadero en uno de los primeros días de junio la corbeta de guerra italiana "Archimides", pasó a llevarse con su quilla una red de torpedos, ninguno de los cuales hizo explosión..." [1408].

De ser cierta la versión de Vicuña Mackenna, que a principios de junio algunos torpedos fijos fueron arrastrados por el buque de guerra italiano, la línea de defensa de torpedos puesta a fines de mayo no funcionó.

1408.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Lima 1880-1881*, p. 432.

g) Nuevas defensas del Muelle Dársena.

Línea de defensa de perchas y lanchas en el Muelle Dársena.

A mediados de julio de 1880 el Secretario de Marina ordenó al Comandante General colocar una línea de defensa de perchas que evite la aproximación de lanchas al muelle Dársena. Esta línea defensiva debió ser similar a la que usó el comandante Villavisencio para resguardar la corbeta *Unión* en abril de 1880 y que hizo fracasar a la *Guacolda* en su ataque torpedista: una serie de maderos unidos por gruesas cadenas. El Comandante General debió estudiar el caso y el 20 de julio escribió al Secretario de Marina diciéndole que:

> *"...En cumplimiento a las ordenes verbales que tengo recibidas de VS se ha tratado de formar con perchas una defensa en la boca del Dársena para resguardar a nuestros buques y con este objeto deben emplearse también las vergas y masteleros de las presas....es parecer de esta Comandancia que si VS lo encuentra conveniente se ponga en una línea paralela al muro Oeste del muelle Dársena a distancia de 200 metros una defensa formada de todas las lanchas existentes en este puerto, entre las cuales hay treinta y dos aparentes de las que pertenecen a aquella empresa..."* [1409].

Aunque en el documento que revisamos aparece una nota de fecha 26 de julio aprobando lo solicitado con la firma del comandante Villar[1410], el Comandante General no perdió tiempo en comenzar los trabajos para conseguir el material y desde el 21 de julio había dispuesto que se proceda a recolectar todas las maderas y cadenas de la Escuadra, ordenando al Mayor de Órdenes lo siguiente:

> *"...Debiéndose procederse en el día a formar una baliza con perchas gruesas o lanchas en todo el largo y paralelo del muro Oeste del Muelle Dársena a distancia de 200 metros para lo que se necesitan algunas brazas de cadena y anclas y teniendo conocimiento que los vapores "Oroya" y "Chalaco" tienen algunas brazas de cadena que no le son necesarias en la actualidad, dispondrá US que se desembarquen para emplazarlas en el objeto indicado; así mismo se informará US si los demás transportes y buques de guerra tienen estos artículos que puedan servir para el trabajo mencionado especificando el número de brazas de cadena, mena y peso de las anclas que cada buque entregue. Con este motivo al Director de las Escuelas Naval y Preparatoria digo en la fecha que ponga a disposición de US todas las perchas depositadas en el "Marañón" que fueron de las lanchas torpedos y las cadenas y anclas que pueda tener sin uso inmediato, para que US emplee estos materiales en formar la mencionada baliza, pudiendo US también emplear las anclas de sombrilla y las cadenas correspondientes a estas que se hallan depositadas en el pontón N° 2.*
>
> *US no ignora la importancia de estos trabajos y la seguridad que con su inmediato comienzo se reporta, por lo que me abstengo de recomendar las actividades para su pronta conclusión..."* [1411].

1409.- A. H. de M. (Caja C14 - Sobre C114, Capitanía de Puerto del Callao). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 20 de julio de 1880.

1410.- A. H. de M. (Caja C14 - Sobre C114, Capitanía de Puerto del Callao). Nota del Secretario de Marina del 26 de julio al Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 20 de julio de 1880.

1411.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 251-252. Oficio al Mayor de Órdenes del 21 de julio de 1880.

Nótese que en el oficio recién citado hay un párrafo que refleja la preocupación del Comandante General por este asunto, señal de que el trabajo revestía la mayor importancia. Incluso el comandante García llegó a repartir órdenes específicas para acelerar la recolección del material, así por ejemplo pidió al Director de la Escuela Naval que ponga a disposición de la Mayoría de Órdenes lo siguiente:

> *"...la madera depositada en el "Marañón" perteneciente a las lanchas torpedos, como así mismo las anclas y cadenas que tenga US a bordo de ese buque o en el "Meteoro" que no sean necesarias para la seguridad de esos buques, con el objeto de emplearlas en la colocación de algunas balizas para la defensa de la Escuadra, sirviéndose decirme el peso de las anclas y el número de brazas de cadena que puede U entregar y su mena..."* [1412].

También el 21 de julio se encargó al capitán de navío Lino de la Barrera, Comandante del transporte *Chalaco*, la responsabilidad de realizar el proyecto para lo cual el Comandante General le escribió el siguiente oficio:

> *"...Sr. capitán de navío don Lino de la Barrera, Comandante del transporte "Chalaco".*
>
> *Siendo de suma importancia formar una defensa que impida la realización de cualquier proyecto del enemigo sobre la Dársena y buques de la Escuadra que se encuentran en ella, esta Comandancia teniendo en consideración el patriotismo, inteligencia, actividad y celo que distinguen a US, le ha nombrado para que proceda a la colocación de dicha defensa en una línea paralela al Muro Oeste del Muelle Dársena y a 200 metros de distancia de él, para cuyo trabajo se pone a disposición de US todos los elementos con que cuenta este Arsenal y los buques de la Escuadra, con cuyo objeto se han impartido a sus comandantes las órdenes respectivas..."* [1413].

Un día más tarde el Comandante General pidió al gerente del Muelle Dársena todas las lanchas de la empresa: *"...Teniendo necesidad de utilizar en servicio del Estado las lanchas pertenecientes al Muelle Dársena, se dignará U ponerlas a disposición de esta Comandancia General con el objeto indicado..."* [1414]. Inmediatamente el Comandante General ordenó al comandante Lino de la Barrera que tome las lanchas: *"...Para los trabajos de defensa del Muelle Dársena que están bajo la dirección de US puede tomar las lanchas que necesite de las pertenecientes a esa empresa..."* [1415]. No sólo fueron las lanchas del Muelle Dársena las que se tomaron para hacer la línea de defensa, también se pidieron 10 de la Casa Grace [1416].

Con las cadenas y maderas proporcionadas por los buques, los mástiles de las presas y las lanchas de la compañía del Muelle Dársena y de la Casa Grace, el comandante Lino de la Barrera comenzó a armar la línea de defensa del Muelle Dársena. Para facilitar su tarea, el 27 de julio el Comandante General ordenó que desde el día siguiente todos los comandantes de los buques de la Armada debían enviar una lancha tripulada a ponerse a órdenes del

---

1412.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 252. Oficio al Director de las Escuelas Naval y Preparatoria del 21 de julio de 1880.
1413.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 252. Oficio al Comandante del *Chalaco* del 21 de julio de 1880.
1414.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 253. Oficio al Gerente del Muelle Dársena del 22 de julio de 1880.
1415.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 253. Oficio al Comandante del *Chalaco* 22 de julio de 1880.
1416.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 257. Oficio a la Casa Grace del 28 de julio de 1880.

Chalaco no pudiendo retirarse sin autorización del Comandante de ese buque[1417]. En el Diario de la Corbeta *Unión* hay varias novedades anotadas refiriéndose al apoyo que se prestaba al *Chalaco* y son interesantes para ver la rutina de trabajo que se siguió. En el siguiente cuadro se pueden observar como participó el personal de la *Unión* entre el 20 de julio y el 1° de agosto.

Nota del Oficial de Guardia en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*
(20 al 21 julio) *Mañana: Se baldeó y mandó por la provisión. Se mandó a la fragata "Adelaida Rojas" 13 hombres y el contramaestre a desarbolarla.* (p. 220)
(22 al 23/ julio) *Lancha: Se remolcó una y se puso a disposición del "Chalaco"* (p. 221)
(23 al 24/ julio) *Trabajos: La gente se ocupó en guindar el mastelero de velacho, poner el tangón de estribor y desarbolar la barca "Anita".* (p. 221)
(24 al 25/ julio) *Trabajos: La gente se ocupó en pasar las maniobras del mastelero de velacho, pintar las amuradas y otros marineros, 10 se mandaron a la barca "Anita" para desarbolarla. 1ª Falúa: Esta embarcación tripulada por 13 hombres se mandó a órdenes del señor comandante del "Chalaco".* (p. 221)
(25 al 26/ julio) *Mañana: Se hizo el baldeo de cubierta y sollado. Se mandó la 1ª falúa a recoger más cadenas del "Pachitea" y ponerse a las órdenes del señor comandante del "Chalaco"* (pág. 222)
(29 al 30/ julio) *Practicada la limpieza de artillería y metales, se enviaron cuatro hombres al pontón "Emilia" y una falúa con 13 hombres y un guardiamarina a órdenes del transporte de guerra "Chalaco".* (p. 223)
(31/ julio al 1/ agosto) *Comisión: Fue a la "Emilia" 4 hombres y al "Chalaco" una falúa con 13 hombres* (p. 224)
(11 al 12/ agosto) *Trabajos: La gente se ocupó en echar adentro la verga mayor y traer dos correderas de fierro para cañones Parrot, también se mandó al "Chalaco" una falúa tripulada y otros diversos trabajos* (p. 229)

Trabajos en apoyo a la instalación de la línea de defensa del Muelle Dársena efectuados por el personal de la corbeta *Unión*.
(A. H. de M., Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*).

Todo parece indicar que ya el 27 de julio habían varias lanchas colocadas en la línea de defensa pues ese día el Comandante General ordenó que:

> *"...el buque de guardia se encargue de hacer achicar el agua de las lanchas fondeadas en la línea que se está formando fuera del Dársena, pues haciéndose diariamente esa faena se impedirá que ellas puedan sumergirse..."* [1418].

Los trabajos debieron terminarse alrededor del 19 de agosto, fecha en que el Comandante General ordenó al Comisario de Marina lo siguiente:

> *"...Estando el Comandante del transporte "Chalaco" encargado de la vigilancia y conservación de la defensa del Muelle Dársena dispondrá V S que la tripulación de dicho buque quede exenta del servicio de rondas, sin que esa disposición comprenda a los oficiales, guardiamarinas ni aspirantes..."* [1419].

Sin embargo, parece ser que a principios de octubre esta orden fue cambiada por otra, volviéndose a lo que estaba dispuesto el 27 de julio pues desde entonces el buque de guardia realizó los trabajos de mantenimiento que, como hemos visto, básicamente se relacionaban con achicar las lanchas que formaban la línea de defensa para evitar que se hundan. Esta nueva orden queda certificada con los asientos de los oficiales de guardia de la corbeta *Unión* entre octubre de 1880 y enero de 1881:

1417.- A. H. de M. (Ordenes Generales - 1880). Orden General de la Armada del 27 de agosto de 1880.
1418.- Ibídem.
1419.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 281. Oficio al Comisario de Marina del 19 de agosto de 1880.

Nota del Oficial de Guardia en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*
(4 al 5/ octubre) *Trabajos: La gente se ocupó en la policía general, en achicar las lanchas de la palizada y en los ejercicios doctrinales.* (p. 262).
(5 al 6/ noviembre) *Por estar la corbeta de guardia se envió el salvavida con su dotación a cargo de un guardiamarina a achicar las lanchas que forman la palizada de defensa.* (p. 9-final).
(29 al 30/ noviembre) *La gente se ocupó en diferentes trabajos marineros. Se mandaron achicar lanchas de defensa.* (p. 19-final).
(31/diciembre 1880 al 1/ enero 1881) *Trabajos: Se ocupó la gente en varios trabajos marineros y en componer el parapeto. Se mandaron achicar las lanchas de defensa.* (p. 37 - final).

Trabajos de mantenimiento de la línea de defensa del Muelle Dársena efectuados por el personal de la corbeta *Unión*.
(A. H. de M., Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*).

La línea de torpedos fijos del Muelle Dársena.

A principios de agosto el gobierno decidió colocar una segunda línea de defensa al Muelle Dársena, esta vez compuesta de torpedos. El 2 de agosto el Comandante General escribió al Secretario de Marina diciéndole que el Secretario de Fomento le había manifestado verbalmente el día anterior que *"...se va a situar una línea de torpedos en el fondeadero de este puerto que circundando la Dársena a distancia de ochocientos a mil doscientos metros cierre el paso a las embarcaciones menores e impida la aproximación de las mayores..."*[1420]. En esta oportunidad el Comandante General manifestó su preocupación dado que las embarcaciones menores de los buques neutrales venían a hacer víveres por el Dársena y si se colocaban los torpedos sólo lo podrían hacer por el muelle de fleteros, por sotavento del dique flotante. Aunque era mejor según opinión de Comandante General de la Marina prohibir su ingreso pues *"...se evitaría que oficiales de la Escuadra enemiga viniesen en botes de aquellos buques a observar la posición de nuestras baterías como se cree lo han verificado..."* [1421].

En respuesta a este Oficio, el Secretario de Marina respondió lo siguiente:

> *"...En contestación al oficio de US de hoy dando cuenta de la línea de torpedos que se va a fondear cerca del muelle dársena la que cerrará el paso a las embarcaciones menores digo a US que las consideraciones de mayor o menor comodidad que pudieran tener los botes de los buques neutrales no deben detener a US para proceder conforme a las atribuciones de la Comandancia General de Marina a la que también está encomendada la vigilancia de la bahía, especialmente en el tiempo de guerra, y por tanto debe US proceder con arreglo a ellas, determinando los lugares más aparentes para el desembarque de los neutrales sin que estorben las operaciones de guerra.*
>
> *Conviene también que US manifieste a los comandantes de los buques de guerra neutrales que estando el Callao bloqueado, casi sin habitantes y la capital en estado de Asamblea, no es prudente concedan permiso a sus tripulaciones..."* [1422].

1420.- A. H. de M. (Caja C14 - Sobre C114, Capitanía de Puerto del Callao). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 2 de agosto de 1880.
1421.- Ibídem.
1422.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 239. Oficio del 2 de agosto de 1880.

La comunicación entre el Comandante General y el Secretario de Marina demuestra claramente la intención fondear torpedos fijos en las cercanías del Dársena y, en virtud a ello, las restricciones que habían para el desembarque de personal y abastecimiento de los buques por el puerto del Callao.

No queda muy claro quien fue el encargado de hacer el trabajo de minado, pero todo indica que la Secretaría de Fomento comisionó nuevamente al ingeniero Eugenio Rurange para que dirija los trabajos. El centro de operaciones fue la barca *Anita* y la lancha encargada de fondear los torpedos fue la *Callao*. Por lo menos desde el 17 de julio nueve hombres y un ingeniero estaban trabajando con torpedos en la lancha *Anita*, tal como lo demuestra un oficio del Comandante General al Comisario de Marina, donde le dice: *"...Habiendo manifestado el ingeniero encargado de los torpedos que para los trabajos que se verifican en la "Anita" necesita de un marinero más, se servirá US ordenar que desde la fecha se libren diez raciones de Armada diarias para ese buque en lugar de las nueve que se han estado entregando..."* [1423].

El 3 de agosto la Factoría Naval de Bellavista hizo un pedido por diversos materiales a la Casa Proveedora para *"...el servicio de la lancha "Callao" y torpedos con cargo a la Secretaría de Fomento..."* [1424], donde se incluyó pintura, alquitrán, sebo, cabos y otros materiales diversos que indican, sin duda, que se estaban construyendo los torpedos.

Las operaciones debieron comenzar alrededor del 4 de agosto, fecha en que el Comandante General ordenó al Comisario de Marina que entregue tres raciones más a la *"...comisión que funciona en la barca "Anita"..."* [1425] porque habían sido comisionados a trabajar allí un marinero y los guardiamarinas Pedro Carreño y Lizardo E. García. Creemos que la presencia de los guardiamarinas se relaciona con el uso de la lancha *Callao* ya que debieron ser los llamados a servirla como dotación.

Incluso en la segunda quincena de agosto la Secretaría de Fomento debió continuar con el trabajo pues encontramos ciertos cambios de colocación de guardiamarinas: *"...con fecha 19 se ha dispuesto que el guardiamarina Adalberto Nalvarte se ponga a disposición de la Secretaría de Fomento reemplazándolo en la lancha "Lima" el de igual clase don Abel Raygada* [1426]..." [1427]. Nalvarte permaneció hasta setiembre a órdenes de la Secretaría de Fomento embarcado en la lancha *Callao* [1428].

1423.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 248. Oficio al Comisario de Marina del 17 de julio de 1880.

1424.- A.H. de M. Libro Copiador N° F4-A6, p. 56. Pedido del 3 de agosto de 1880.

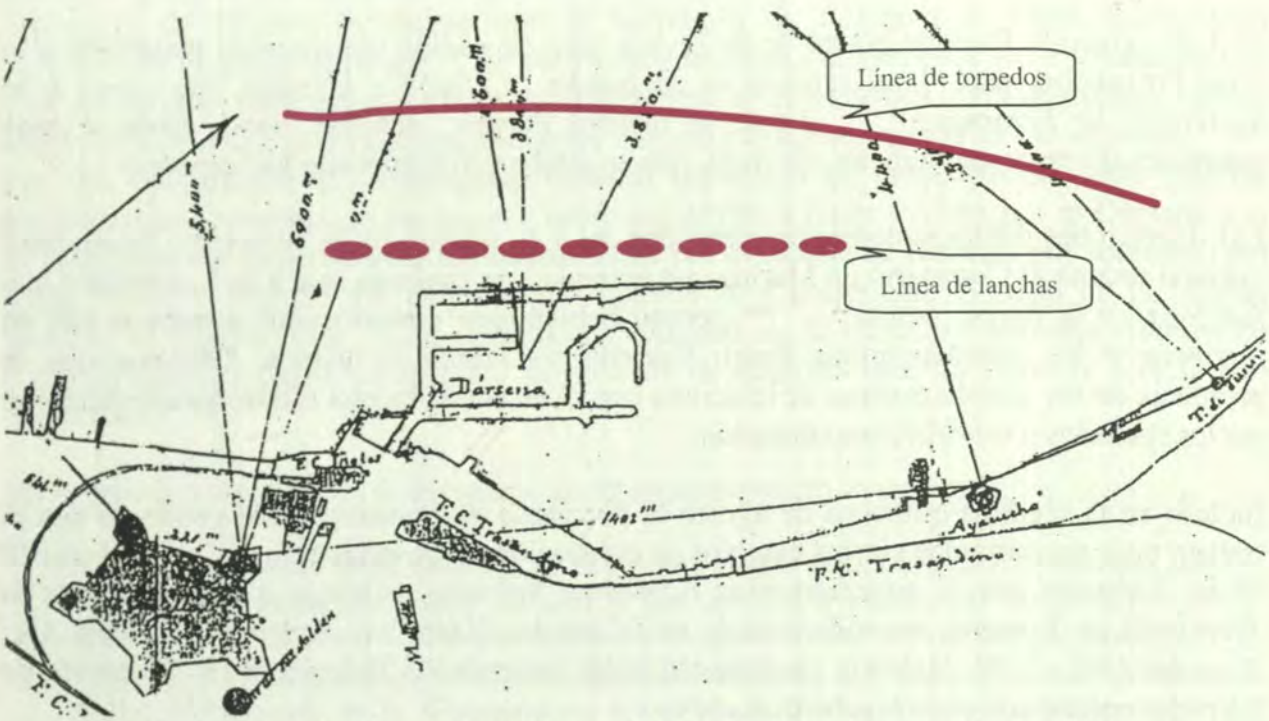
1425.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 263. Oficio al Comisario de Marina *del* 4 de agosto de 1880.

1426.- Julio Abel Raygada, (Callao 1861-¿?1923). Se embarcó de aspirante en el *Limeña* en abril de 1879 y llegó a ser guardiamarina en noviembre. Participó en *"...el bombardeo de 1° de setiembre a bordo de la lancha "Lima", el combate en las aguas del Callao el 3 de setiembre de 1880 entre la lancha "Lima" a cuya dotación pertenecía y los buques enemigos "O'Higgins" y "Angamos"...".* Además se menciona en su Legajo Personal que participó en *"...el combate de 2 de setiembre a bordo de la lancha "Urcos" contra el transporte "Angamos"..."*, pero esta información está equivocada ya que ese día no hubo ningún combate. Su Legajo también indica que participó en *"...Los bombardeos de 3 de noviembre y 9 de diciembre de 1880 a bordo del "Atahualpa"...".* Otra incongruencia de su Legajo es que se dice que estuvo en la *Lima* entre setiembre y octubre de 1880, pero en ese tiempo estaba hundida, pudiendo referirse a que participó en los trabajos de reflotamiento. Más factible es lo que dice otra parte de su legajo, anotándose que estuvo *"...de octubre de 1880 a enero de 1881 en la Comandancia de las Fuerzas Sutiles...".* Raygada pidió testigos para sus declaraciones anotadas en su Legajo Personal y el capitán de fragata Morales anotó que *"...le constan los servicios prestados por el recurrente a bordo de la lancha "Lima", en la fecha que indica, pues dicha lancha estuvo durante algunos días al cuidado del transporte "Oroya" en el que era Segundo Comandante. Así mismo recuerda que habiendo quedado inutilizada la lancha por una bomba que la perforó y echó a pique fue enviado el guardiamarina Raygada al campamento de San Juan..."*; el capitán de navío Ramón Freyre dijo: *"...el capitán de navío que*

El vínculo del ingeniero Eugenio Rurange con la Comisión de fondear torpedos en las cercanías del Dársena se descubre cuando el Comandante General se dirigió al Subsecretario de Marina solicitándole aprobar un pedido del Interventor de Arsenales por artículos,

> *"...solicitados por don Eugenio Rurange para el servicio de la lancha "Callao" y Sección de Torpedos que funciona en la barca "Anita". Como antes de ahora tengo recibidas órdenes para facilitar al Sr. Rurange, lo que necesite para la defensa de la bahía, no he tenido inconveniente en hacer tramitar el pedido..."* [1429].

Por lo que hasta ahora hemos expuesto, todo parece indicar que los torpedos fijos se sembraron en las cercanías del Muelle Dársena en agosto de 1880. De esta manera se completaron las dos líneas de defensa que impedían la aproximación de lanchas torpederas enemigas a los buques peruanos fondeados en el Callao, el siguiente diagrama puede dar una idea de cómo se colocaron las dos líneas de defensa protegiendo al Muelle Dársena:



Probable ubicación de las defensas del Muelle Dársena – agosto de 1880.

---

suscribe le consta que ...sirvió en la clase de guardiamarina en la lancha "Lima", perteneciente a las Fuerzas Sutiles a donde fue trasbordado del vapor "Rímac" de cuyo buque fue Segundo Comandante el que suscribe, por los meses de noviembre y diciembre inclusive del año 1880, habiendo pasado con fecha 1° de enero de 1881 a ordenes del señor Comandante en Jefe del Primer Cuerpo del Ejército...". Raygada luchó en San Juan y Miraflores al mando de una sección de ametralladoras, donde fue herido. Tras las batallas pasó a servir a órdenes del contralmirante Montero conformando el batallón *Marina*, luego pasó a Arequipa cuando Montero fue Presidente y cuando el almirante debió dejar el mando lo acompañó a Bolivia. Luego de la guerra estuvo a favor del general Cáceres y fue Delegado de la Prefectura de Moquegua, después trabajó en la Legación de Perú en Chile (1886), fue Oficial 1° de la Prefectura de Loreto (1886), Ayudante e la Capitanía de Iquitos (1887 - 1890), Capitán de Puerto de Iquitos (1890 - 1894). Fue también Prefecto de Cajamarca y del Bajo Amazonas. Murió en 1923 a la edad de 70 años con el grado de teniente primero.

1427.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4 , p. 287. Orden General del 21 de agosto de 1880.

1428.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 305. Oficio al Comisario de Marina del 11 de setiembre de 1880.

1429.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 13 de agosto de 1880. El pedido fue autorizado al día siguiente por el comandante Leopoldo Sánchez (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 249. Oficio del 14 de agosto de 1880).

h) Protección del monitor *Atahualpa* con torpedos de botalón.

A principios de agosto la Comandancia General de la Marina decidió colocar torpedos de botalón en la cubierta del monitor *Atahualpa* para protegerlo contra el ataque de lanchas torpederas, estos botalones debían sobresalir del monitor por las bandas. Como los torpedos estaban a cargo de la Secretaría de Fomento, el 26 de julio el Comandante General solicitó al Secretario de Marina que se eleve un oficio al Secretario de Hacienda solicitándole la entrega de los torpedos y botalones necesarios para colocarlos en el *Atahualpa*. En virtud a ello, el 2 de agosto el comandante Villar solicitó al Secretario de Fomento que se remitan:

> *"...a disposición del Comandante General de Marina 6 torpedos con su carga respectiva para usarlos con sus botalones, como defensa del monitor "Atahualpa", como así mismo dos botalones de fierro..."* [1430].

El mismo día el Secretario de Marina informó al Comandante General que se había formulado el pedido al ingeniero Echegaray [1431]. Poco después, el 6 de agosto, el Comandante General ordenó al Mayor de Órdenes que un oficial y doce hombres del *Atahualpa* se embarquen en el tren de las 11:00 del día siguiente para *"...para traer de la Escuela de Artes y Oficios seis torpedos y dos botalones que serán entregados por el capitán Campos..."* [1432]. El mismo día el Comandante General ofició al Jefe del Ferrocarril Trasandino para *"...que se proporcione el día de mañana en la Estación de Viterbo un carro para traer a este puerto seis torpedos pequeños y dos botalones..."* [1433].

Los trabajos para instalar los botalones comenzaron el 10 de agosto, fecha en la que el Comandante General ordenó al Mayor de Órdenes que se instalen en el *Atahualpa* en los lugares marcados *"...las piezas de fierro que se remiten para los botalones de que van a ser colocados unos torpedos para el monitor "Atahualpa"...* [1434].

Dos días más tarde se pidieron más torpedos, pero esta vez el Comandante General se dirigió directamente al Secretario de Fomento en los siguientes términos:

> *"...teniendo necesidad de dos torpedos Mac Evois y 14 de botalón sistema Harvey para las embarcaciones a vapor y buques de la Armada, agradeceré a VS se sirva impartir las ordenes convenientes para que dichos torpedos sean remitidos a disposición de esta Comandancia General..."* [1435].

Esta es la primera oportunidad donde se pedían torpedos Mc Evoy para los buques de la Armada, pero lo que llama la atención es el pedido de 14 torpedos de botalón del sistema Harvey, armamento que no tenemos registrado en nuestros inventarios y que nunca habíamos leído en un documento anterior.

1430.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 354. Oficio del 2 de agosto de 1880 al Secretario de Fomento.
1431.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 238. Oficio del 2 de agosto de 1880.
1432.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 264. Oficio al Mayor de Órdenes del 6 de agosto de 1880. Es probable que se trate de un error y el apellido sea *del Campo*.
1433.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 265. Oficio al Jefe del Ferrocarril Trasandino del 6 de agosto de 1880.
1434.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 270. Oficio al Mayor de Órdenes del 10 de agosto de 1880.
1435.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 273

Debemos recordar que la Secretaría de Fomento tenía a su cargo los torpedos Mc Evoy y Harvey, y que estos habían sido entregados al Ingeniero del Estado Pedro Félix Remy el 1° de junio. Todo parece indicar que el Secretario de Fomento pidió a Remy los torpedos que se le habían confiado y el 16 de agosto este ingeniero escribió al Secretario de Fomento informándole que había terminado con la reparación de los torpedos:

> *"...con fecha 1° de junio del presente año tuvo a bien US encargarme de la reparación y conservación de los torpedos Harvey y Mac-Evoy´s; hoy me cabe la honra de participar a US que he terminado la primera parte de mi comisión y que los dichos torpedos quedan listos a la disposición de US para cuando juzgue conveniente emplearlos. Al mismo tiempo acompaño la cuenta de gastos que en ella se han hecho...."* [1436].

Los materiales comprados por Remy para arreglar los torpedos fueron los siguientes:

Establecimiento Comercial	Concepto	S/.
¿?	Brea	1
Bazar de la Penitenciaría	2 depósitos para aceite	2.8
León Gauret (útiles para pintores)	26 litros pintura ploma preparada	52
León Gauret (útiles para pintores)	1 galón de alquitrán	1
Gutmann y Cía.	6 docenas de papel de lija	6
Gutmann y Cía.	1/2 docena de brochitas de cerda	2
Enrique Humphreys y Cía.	1 martillo y 1 cabo	6.9
Ferretería Francesa Adro. Boursot y Cía..	4 aceiteras de lata	4.8
Ferretería Francesa Adro. Boursot y Cía..	1 mazo piolilla	3.2
Evaristo Barrios (Herramientas)	3/4 de libra de jebe en plancha	19.5
Eduardo Knauer y Pfaff (Almacenes de Efectos)	10 v. Tocuyo	90
A. Ledent y Ca. (Ferretería Americana y Francesa)	6 docenas de papel de lija	9
A. Ledent y Ca. (Ferretería Americana y Francesa)	1 cacerola	4
A. Ledent y Ca. (Ferretería Americana y Francesa)	1/2 l Goma Laca	3
Mercaderías por Mayor y Menor de José del Carmen García y Cía..	18 V. tocuyo	80
Ottenheim Hermanos (Mercería, útiles de escritorio, camisas, medias)	3 pinceles	2.6
Botica Francesa	2 varas tubo de jebe	6
Botica Francesa	2 frascos barniz de oro para pilas	12
Botica Francesa	5 libras clorhidrato de amoniaco en polvo	12.5
Botica Francesa	5 libras peróxido de manganeso en frasco	10
Botica Francesa	Bencina	2.8
Botica Francesa	Aceite de Linaza	2.5
Botica Francesa	10 lt ácido sulfúrico	15
Botica Francesa	10 lt ácido nítrico	40
Botica Francesa	10 lt ácido muriático	20
Almacén A. Lasarte y Cía..	1 alicate de corte	5
Almacén A. Lasarte y Cía..	1 alicate de corte de 3 3/4	4
Almacén A. Lasarte y Cía..	1 alicate de boca y punta	9
	Total	426.6

Relación de material comprado para arreglar torpedos Mc Evoy y Harvey en junio de 1880.
(Fuente: A. M. de T. C. (Legajo 791 *Ingenieros – 1880*). Oficio de Pedro Remy al Secretario de Fomento del 16 de agosto de 1880).

1436.- A. M. de T. C. Oficio del Ingeniero Remy al Secretario de Fomento del 16 de agosto de 1880. Hay una nota a continuación del oficio: *"...Lima, Agosto 18 de 1880. // Pase al Jefe de la Sección de Contabilidad para su examen y revisión. Alayza..."*.

Según las cuentas que presentó Remy, en la reparación de los torpedos se gastó 1,340 soles. De acuerdo a la información que se puede extraer de los papeles contables que anexó Remy a su oficio, encontramos que para arreglar los torpedos se trabajó incluso los días domingo. Los operarios que estuvieron a sus órdenes fueron: A. Lange (1er Mecánico, 10 soles diarios por 43 días y 4 domingos), P. Anker (2do Mecánico, 4 soles diarios por 42 días y 4 domingos), E. Kramer (Ayudante, 3 soles diarios por 40 días y 4 domingos), C. Mondragón (Ayudante, 3 soles diarios por 43 días y 4 domingos).

El 20 de agosto el Comandante General pidió al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista *"...se construyan a la brevedad posible las piezas de fierro mandadas hacer por el constructor naval para los botalones de torpedos que van a colocarse en la cubierta del monitor Atahualpa..."* [1437], dato que claramente indica que hasta esa fecha no se habían colocado estos torpedos en el monitor. Todo parece indicar que hasta principios de setiembre no se podían poner aún los botalones y torpedos en el *Atahualpa* pues el 2 de ese mes el Secretario de Marina pidió al Secretario de Fomento se entreguen dos torpedos de botalón Mc Evoy a la Comandancia General de Marina [1438].

No tenemos más información sobre este tema, pero por lo sencillo que debió ser la ejecución de los trabajos estimamos que a principios de setiembre todo estaba listo.

1437.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 283. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 20 de agosto de 1880.

1438.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 374. Oficio del 2 de setiembre de 1880 al Secretario de Fomento.

i) Los torpedos de John Ericsson en el Perú

John Ericsson, sus inventos y su primer contacto con el Perú.

John Ericsson fue uno de los diseñadores navales más importantes del siglo XIX y uno de los inventores más prolijos de su tiempo. Nació en el seno de una familia acomodada el año 1803 en la provincia de Vermland, Suecia, y murió en los Estados Unidos en 1889, poco antes de cumplir 86 años. En Suecia estudió matemáticas y ciencias; a los 17 años se incorporó al Ejército encargándose de trabajos topográficos. En 1826 se trasladó a Londres donde desarrolló muchos proyectos entre los que destacaron compresoras de aire, nuevos tipos de calderas, condensadores de vapor para máquinas navales, salas de máquinas para buques de guerra bajo la línea de flotación; además, diseñó y construyó locomotoras, máquinas de vapor supercalentado, etc.

Entre finales de 1861 y 1862 construyó en sólo 100 días un innovador tipo de buque para los norteamericanos durante la Guerra Civil estadounidense, el *Monitor*. Este buque incorporó una serie de ideas de Ericsson: bajo bordo para evitar ser un blanco fácil, una torre giratoria para la artillería, propulsión a vapor con hélice y, finalmente, el buque fue construido en acero dejando de lado la madera. Este buque combatió al famoso blindado confederado *Merrimac*. Pero el más renombrado invento de Ericsson fue, sin duda, la hélice, que sigue siendo el elemento principal para propulsar los buques.

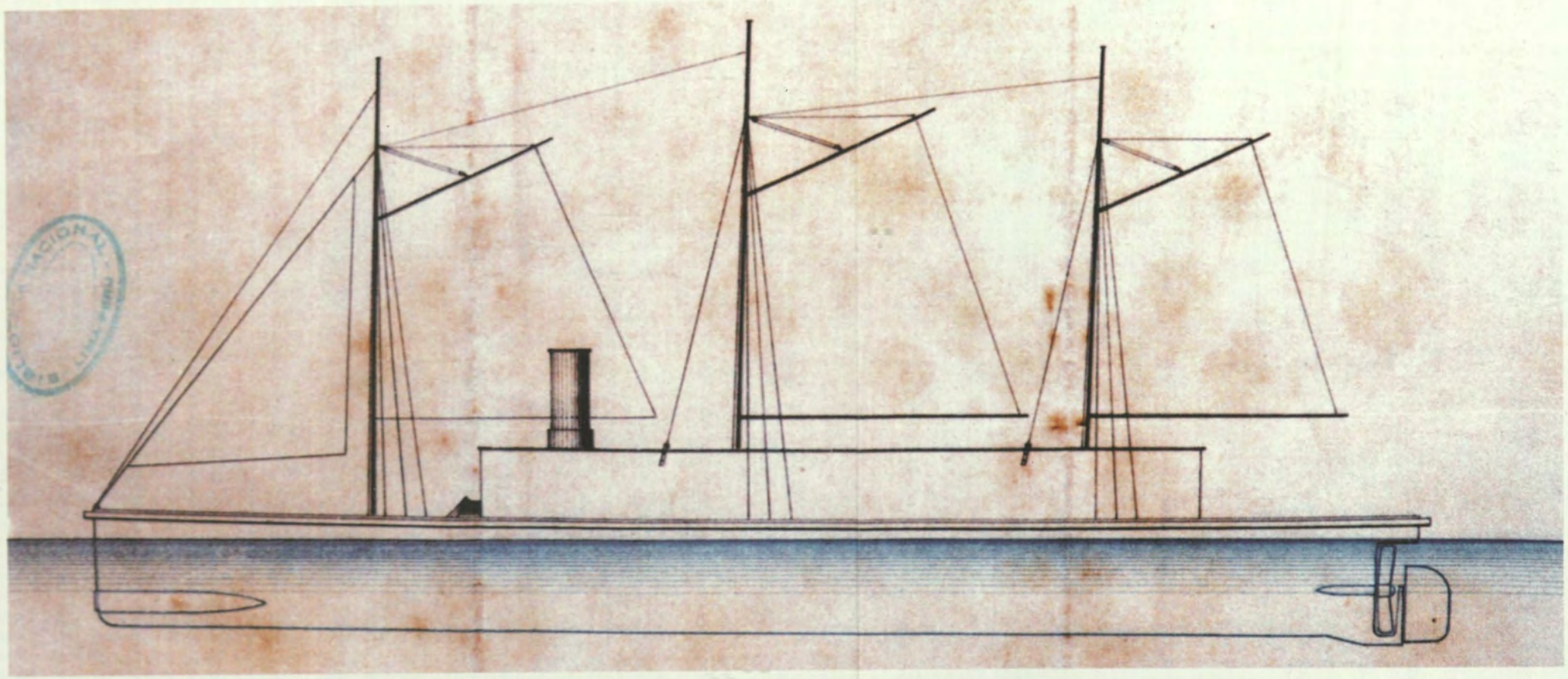
John Ericsson tuvo su primer contacto con los marinos peruanos en 1862, cuando se le pidió en mayo de ese año una cotización por la construcción de dos buques de guerra del tipo *Monitor*, ofreciéndonos el célebre inventor hacerlos similares a los seis que en ese momento construía para el gobierno de los Estados Unidos, conservándose en el Archivo Naval del Perú un plano de una sección de estos buques[1439].

Hay otros inventos poco conocidos de Ericsson. Cómo hemos dicho en otras oportunidades, en la década de 1870 las torpederas habían irrumpido en el espacio de la guerra naval y muchos países invertían en adquirirlas y no pocos astilleros trabajaban en innovar los diseños así como en perfeccionar las calderas y máquinas a vapor para hacerlas más veloces; mientras que otras empresas competían por hacer torpedos rápidos y versátiles. Ericsson también participó en esta carrera en las postrimerías de su dilatada vida.

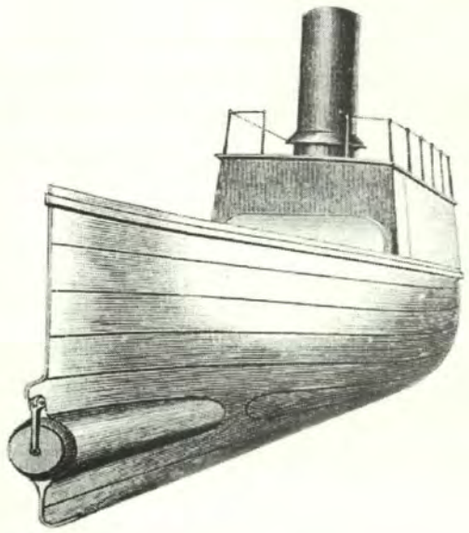
El "Destroyer" y el "Cañón Torpedo" de Ericsson.

El *Tubo Lanzatorpedo* y el *Destroyer* fueron dos de los inventos de Ericsson de la década de 1870 que consideraron adquirir los peruanos durante la Guerra con Chile. El Tubo Lanzatorpedo o Cañón Torpedo de Ericsson era un invento singular, se trataba en realidad de un cañón submarino de retrocarga (puesto bajo la línea de flotación) que disparaba un proyectil (llamado también torpedo). El Tubo Lanzatorpedo podía ser usado de dos maneras, la primera y más sencilla era suspenderlo por medio de cadenas desde los costados

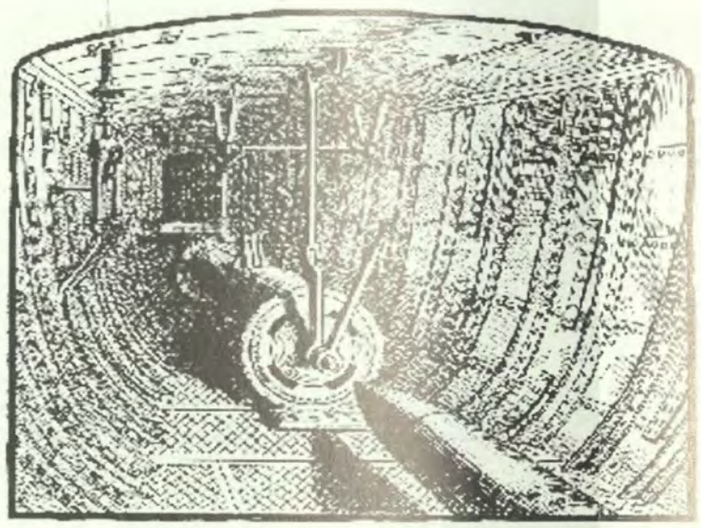
1439.- A. H. de M. (Comisión de Construcción en U.S.A. - Comandancia General de Marina 1862). Carta de John Ericsson del 29 de mayo de 1862.



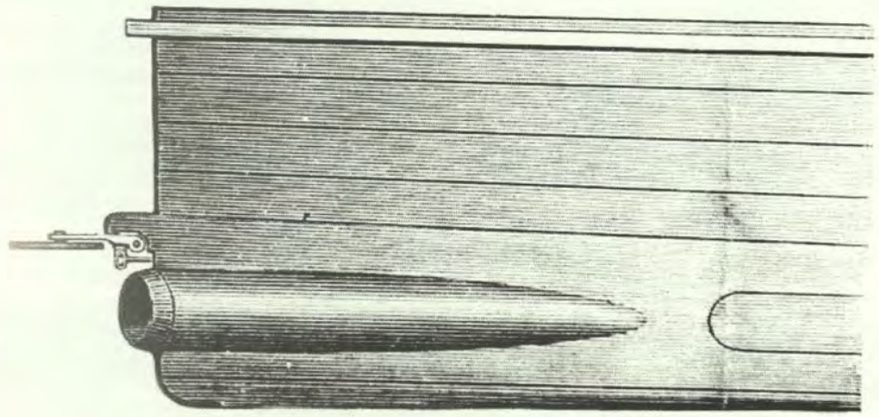
Plano del *Destroyer* confeccionado por John Ericsson.
(B. N. P. - Archivo Piérola).



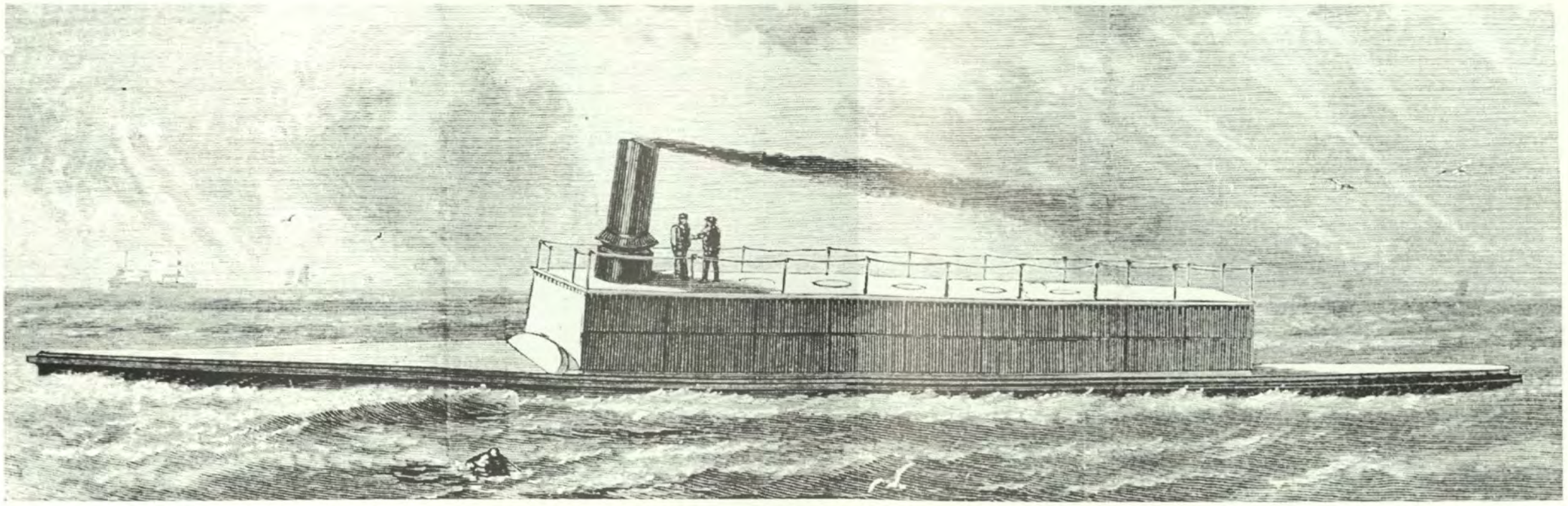
Vista del *Destroyer*.
(B. N. P. - Archivo Piérola).



Vista del tubo lanzatorpedo y proyectil.
(*Scribner's Monthly*-marzo 1881, p.689).



Vista de proa del *Destroyer*.
(B. N. P. Archivo Piérola).



El *Destroyer* de Ericsson.
(B. N. P. Archivo Piérola).

de los buques; la segunda, más compleja, era colocar el cañón en un buque de diseño especial, hecho también por Ericsson, al que bautizó con el nombre de *Destroyer*.

Aunque había literatura especializada donde se hablaba de los torpedos de Ericsson desde principios de la década de 1870, podemos decir que desde fines de agosto de 1879 se conocía públicamente en el Perú de la existencia de estos artefactos pues la prensa (específicamente el periódico oficial *El Peruano*) publicó un interesante artículo donde se describió al *Destroyer* y su cañón torpedo, aunque se creía que estaba accionado por aire comprimido[1440].

En realidad el gobierno peruano tomó conocimiento oficial del *Destroyer* desde junio de 1879. Como explicamos al tratar la compra de los torpedos Lay y las torpederas Herreshoff, el coronel Enrique Lara, nuestro comisionado en los Estados Unidos para verificar la compra de estos elementos de guerra, además de verificar las torpederas y los torpedos logró entrevistarse con John Ericsson para ver la posibilidad de adquirir su famoso *Destroyer*. Queda confirmada esta versión por el tenor de un oficio que escribió el Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina el 10 de julio de 1879:

> *"...Soy de opinión que hoy mismo se intente por medio de la autorización respectiva la adquisición del "Destróyer" de Erikson de que habla Lara. Si se tiene en cuenta el papel que Erikson representó en la guerra de Estados Unidos, creo que su "Destróyer" debe ser muy importante..."* [1441].

La versión de este oficio estaba vigente un año más tarde y ello se confirma también a través del tenor de una carta por medio de la cual, en una fecha no precisada de 1880, alguien del entorno cercano de Piérola le recomendó artillar con cañones Krupp a la corbeta *Unión* en vez de los cañones Voruz de avancarga y luego tocó el tema del *Destroyer* de Ericsson, ratificando la entrevista del coronel Lara con el ingeniero sueco al decir que:

> *"... Siempre he considerado de gran utilidad y posible aplicación las lanchas torpedos y recuerdo que cuando hablábamos de ellas, Usted creyó más perfectas las que aquí tenemos que las de Ereckson; sin embargo esta lancha es del tamaño del "Talismán", pero muy baja, tiene una proa que resiste proyectiles de gran peso, tiene gran rapidez y puede manejar sola en todos los mares. No tiene necesidad de acercarse para lanzar su proyectil, que puede romper la crinitina que se usa para defensa. El Coronel Lara, que conferenció con Ereckson, y la visitó, puede dar detalles minuciosos acerca de ella"* [1442].

El *Destroyer* de Ericsson no fue comprado por el Perú en 1879 ni por Piérola en 1880, incluso creemos que en 1879 no se realizaron las negociaciones para adquirirlo de acuerdo a lo que propuso el Ministro de Hacienda en julio de ese año. Probablemente la compra del *Destroyer* se frustró por la intervención del gobierno norteamericano, tal como lo afirmó el investigador J. Grant cuando dijo que el envío de una tercera lancha Herreshoff fue aparentemente bloqueado: *"...por el gobierno norteamericano así como lo fue la propuesta peruana de adquirir el buque de defensa de puerto "Destroyer" de Ericsson..."* [1443].

1440.- *Los Botes Torpedos* en sección "Inserciones" del periódico *El Peruano* del 25 de agosto de 1879. Véase el Anexo N° 3.
1441.- Carlos Paz Soldán, Op. Cit, pp. 32-35.
1442.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 40). Propuesta anónima, sin fecha.
1443.- J. A. Grant, *The Herreshoff Spar Torpedo Boats of 1878 - 1880*, p. 254.

Pero en febrero de 1880 se produjeron nuevas conversaciones para adquirir los inventos de Ericsson a través de Guillermo Bogardus, comisionado por Piérola para comprar armamento en los Estados Unidos. En el Archivo Piérola se guarda una carta enviada el 9 de febrero desde Nueva York por Ericsson a Bogardus y que luego fue entregada a Piérola, allí el ingeniero sueco presentó su *"...nuevo sistema de ataque torpedista..."* [1444] que consistía en el Tubo Lanzatorpedo y su proyectil o torpedo, como lo llamaba Ericsson. Los precios presentados eran de $ 5,500 por 1 tubo lanzatorpedo con su torpedo y $ 1,800 por cada torpedo adicional. El tiempo de construcción dependía de la magnitud de la orden de compra, dándose el ejemplo donde por construir 4 tubos lanzatorpedos con sus respectivos torpedos se requería entre 2 a 3 meses, pero luego los tiempos de entrega se reducían.

En su comunicación con Bogardus, Ericsson fue cuidadoso en desdeñar los torpedos construidos por Lay, señalando para ello lo desventajoso que era para Rusia su reciente adquisición de torpedos; creemos que en realidad Ericsson quería hacer referencia a los torpedos de ese sistema que había comprado el Perú el año anterior y que, a su criterio, eran inútiles y excesivamente caros. La polémica Lay-Ericsson no era una novedad, el comandante Bradford señaló que en los primeros años de la década de 1870 hubo una discusión periodística entre John Ericsson y el ingeniero John Lay relacionada, por supuesto, con las ventajas de cada uno de sus torpedos [1445], discusión que se mantenía en 1880 pues en un párrafo de la carta de Ericsson a Bogardus del 9 de febrero se lee:

> *"...Le ruego que consigne para información de su gobierno que los rusos pagaron $15,000 por el prácticamente inútil torpedo Lay, que, como usted está prevenido, se destruye totalmente por la explosión durante el ataque, mientras que mi tubo lanzatorpedo permanece sin daño y puede ser empleado en cualquier otro número de ataques. Sólo mi torpedo tiene un costo de 1/8 del costo del torpedo Lay, que se destruye en el ataque..."* [1446].

Bradford señaló que el principal defecto que encontró Ericsson en el torpedo de Lay fue que navegaba en superficie y que por ello sería destruido por una lluvia de pequeños proyectiles antes de que pueda hacer contacto con el blanco al que se dirigía. También decía Ericsson que la carga explosiva del torpedo Lay no era capaz de destruir un blindado grande.

Junto a la carta que acabamos de hacer mención, en el Archivo Piérola se encuentra un documento anónimo donde, bajo el título de *Ericsson's Inventions* (Inventos de Ericsson), se explica la propuesta económica que el autor del documento había conseguido después de negociar con el fabricante. Aquí se presentó, además de la descripción de precios, los tiempos de fabricación, algunas características y los planos descriptivos del tubo lanzatorpedo y el *Destroyer*. En este documento, aparentemente posterior a la carta del 9 de febrero, se mencionó a los fabricantes (Ericsson), a Guillermo Bogardus y a Charles Flint, (negociante de armas al servicio de la Casa Grace) por lo que nos da la impresión que ninguno de ellos es su autor. Como en otro documento encontramos a los agentes de la Casa Grace interviniendo en el asunto de los torpedos de Ericsson, creemos que la negociación

1444.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 42).

1445.- R. B. Bradford, *Notes on Movable Torpedoes*, pp. 67-84. Ericsson fabricó en 1870 un torpedo propulsado por aire comprimido alimentado a través de una tubería flexible (tipo manguera) y con capacidad de poderlo dirigir a varias direcciones, posteriormente desarrolló un nuevo modelo y, al parecer, abandonó esta idea en 1877.

1446.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 42). Carta de John Ericsson a Guillermo Bogardus del 9 de febrero de 1880.

con el ingeniero sueco y el documento del que hablamos en esta oportunidad, fueron hechos por William Grace, dueño de la Casa Grace.

En estos papeles se anotó lo siguiente sobre los tubos lanzatorpedos:

> *"...Tubos Lanzatorpedos con aditamentos para colocarlos en las bandas de un buque, con seis torpedos, seis pistones, baterías para descargar pólvora en el tubo, de hecho todo completo y listo para ser usado como en el dibujo adjunto puede ser procurado en los términos siguientes:*
>
> - *Cuatro (4) tubos con extras, como lo anterior, enviado a un buque en Nueva York, cuarenta mil dólares ($ 40,000) en efectivo. El despacho será de dos tubos dentro de los 30 días y los dos remanentes dentro de los 60 días de recibida la orden.*
> - *Ocho (8) tubos pueden ser contratados por setenticinco mil dólares ($ 75,000), todos para ser despachados dentro de 75 días después de recibida la orden. Los fabricantes se comprometen a construir doce tubos por cien mil dólares ($100,000), todos para ser despachados dentro de noventa (90) días de recibida la orden.*
>
> *Los tubos lanzatorpedos están garantizados por los constructores para llevar 200 libras de dinamita, para descargar en concusión, para dar a un blanco de 10 pies cuadrados a una distancia de 300 pies; de a cuerdo a pruebas que se harán en Nueva York antes del embarque, si lo desea el comprador. Los costos de la prueba serán cubiertos por el comprador en caso de ser exitoso y serán cubiertos por el contratista en caso de no ser exitoso..."* [1447].

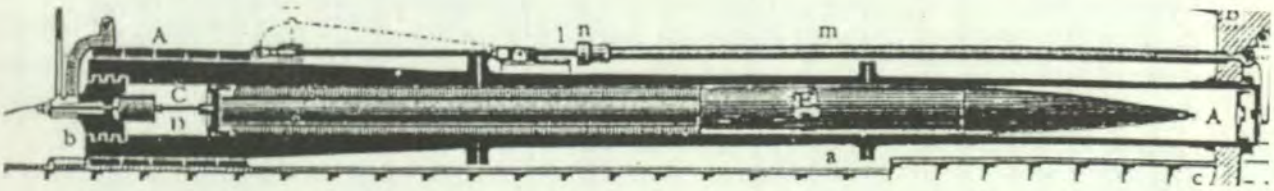
Sobre el *Destroyer*, en el documento se especificó lo siguiente:

> *Destroyer. Para una descripción general, se hace referencia al extracto del "Scribner's Magazine".*
>
> *El "Destroyer" original está en el puerto de Nueva York en el cual fue examinado por el señor Bogardus y el señor Flint lo enviará junto con nuevos tubos lanzatorpedos apropiados para pólvora, con aprovisionado de carbón y listo para hacerse a la mar por ochenta mil dólares ($80,000). Este buque puede llevar carbón para cinco (5) días y se garantiza que alcance 14 nudos por hora en la milla medida, y es un excelente navegante.*
>
> *Los fabricantes más tarde convinieron en construir uno (1) o dos (2), o tres (3) "Destroyers" similares al anteriormente referido, excepto que tendrán 18 pies de manga en vez de 12 y garantizaran que corran a un promedio de 14 nudos por hora probado en la milla medida, y de llevar suficiente carbón como para navegar por veinte (20) días a un promedio de 9 millas por hora.*
>
> *El precio* [por el buque] *en son de mar, aprovisionado para un mes, será de cien mil dólares ($100,000) cada uno. Se despachará en tres (3) meses desde la fecha del primer pago del contrato.*

1447.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 42). Documento anónimo y sin fecha titulado *Ericsson's Inventions.*

Los fabricantes garantizan que conseguirán sacar los buques fuera de los Estados Unidos..." [1448].

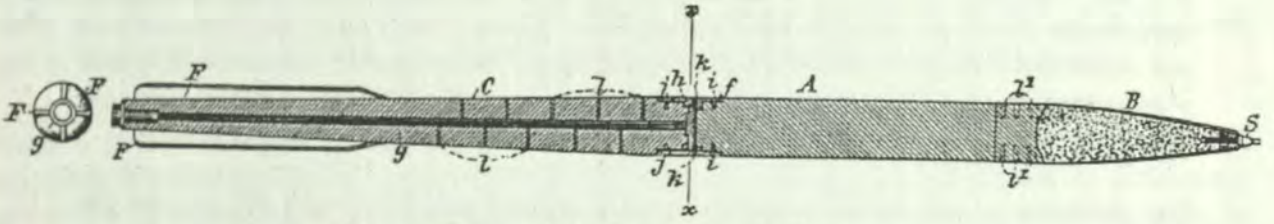
En su obra *Notes on Movable Torpedoes* escrita en 1882, el meticuloso comandante Bradford describió los torpedos automóviles de Ericsson guiados y propulsados por aire comprimido y dijo que eran un arma sin probabilidades de éxito[1449], pero no se ocupó del tubo lanzatorpedos de Ericsson, probablemente por haberlo considerado como un cañón submarino y al torpedo que de allí salía como un proyectil de artillería. Tres años más tarde, en 1885, justo un año antes de la muerte de Ericsson, el teniente de la marina norteamericana William H. Jaques publicó un pequeño libro titulado *Ericsson's Destroyer and Submarine Gun* donde se discutió la posibilidad de aplicar los dos inventos de Ericsson en la guerra naval y las ventajas de la sistema de artillería submarina. A través de esta publicación podemos verificar que, en efecto, el invento de Ericsson era un verdadero cañón submarino y, en esencia, el cañón instalado en el *Destroyer* debió variar muy poco del que se suspendía por medio de cadenas en las bandas de los buques. El siguiente diagrama muestra cómo se componía el tubo lanzatorpedo de Ericsson:



Tubo lanzatorpedo y proyectil torpedo subacuático de Ericsson.
(*Ericsson's Destroyer and Submarine Gun*, p. 2).

"A": Tubo lanzatorpedo de ánima lisa, *"C"* y *"D"*: pistón y carga impulsora, *"E"*: proyectil.

El proyectil, al cual el teniente Jaques denominó *Proyectil torpedo subacuático*, estaba construido en su mayor parte de madera y era capaz de llevar 200 libras de dinamita:

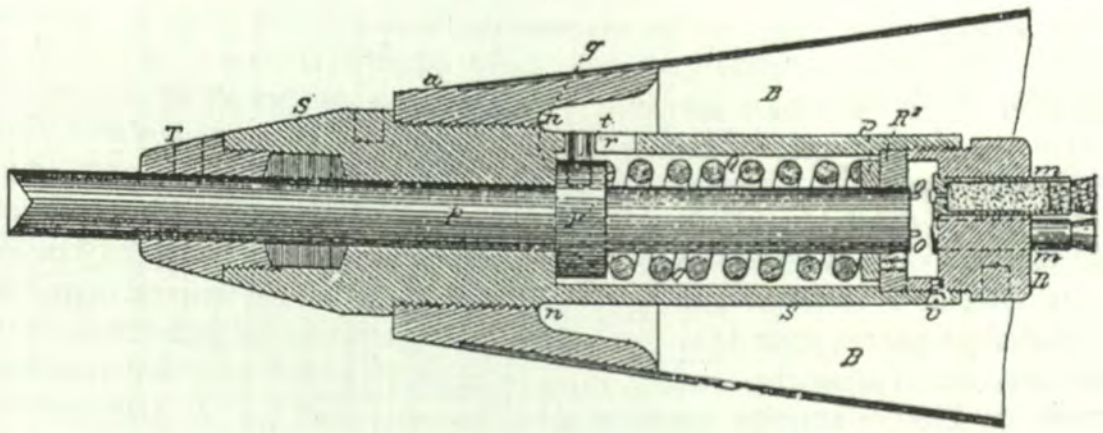


Proyectil torpedo subacuático de Ericsson.
(*Ericsson's Destroyer and Submarine Gun*, p. 33).

"A" es la parte central del proyectil, de madera sólida que se une a la parte de proa *"B"* por medio de los tornillos *"l^1 - l^1"*. La parte cónica de proa del proyectil es *"B"*, contiene la carga explosiva y el aparato percutor *"S"*. La sección *"C"* es la parte cónica de popa del proyectil, de madera sólida con un eje de hierro *"g"* asegurado por 10 pernos *"l-l"* y cuatro aletas *"F-F"*, está unida a la parte cilíndrica central por una banda de hierro *"f"* y los tornillos *"i-i"* y *"j-j"*.

1448.- Ibídem.
1449.- R. B. Bradford, *Notes on Movable Torpedoes*, p. 67

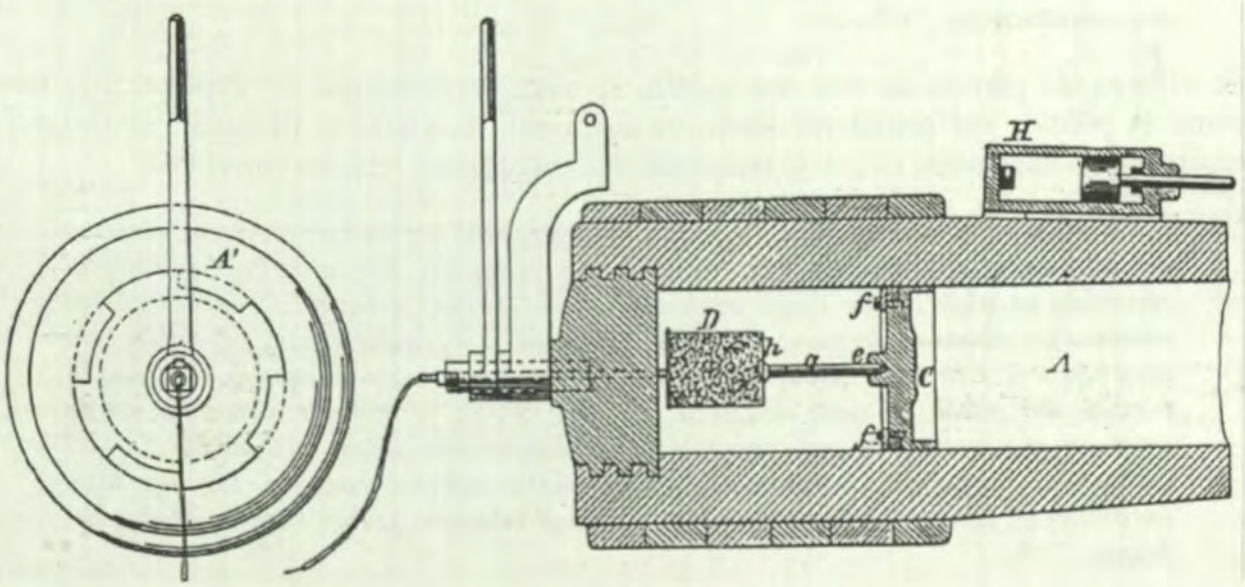
El aparato de percusión tenía la siguiente forma:



Aparato de percusión del proyectil torpedo subacuático de Ericsson.
(*Ericsson's Destroyer and Submarine Gun*, p. 29).

"B": Cilindro contenedor de la Carga explosiva. *"S"*: Alojamiento que contiene todas las partes del aparato de percusión, está atornillado en *"n"* a la cabeza *"a"* del cilindro que contiene la carga explosiva. *"P"* es el vástago que activa los fulminantes *"mm"*.

La parte posterior del tubo lanzatorpedo se comportaba como la recamara de un cañón de retrocarga:



Parte posterior del tubo lanzatorpedo de Ericsson.
(*Ericsson's Detroyer and Submarine Gun*, p. 25).

"C": Pistón de metal que se ajusta al envase metálico *f*. Está ajustado para trabajar en el ánima lisa del arma *"A"* como trabaja un pistón en un cilindro. El pistón contiene el alojamiento *"e"* en su parte posterior donde se aloja el vástago *"g"* que está unido a la cápsula cilíndrica *"D"* que contiene pólvora. La cápsula *"D"* es cilíndrica y está hecha de hojalata.

El "Cañón Torpedo" de Ericsson en el Perú.

¿Logró adquirir el Perú alguno de los inventos de Ericsson?. Las evidencias que hemos encontrado apuntan a confirmar que sí se logró adquirir al menos un par de tubos lanzatorpedos. El primer lugar donde se menciona esta compra es en un documento anónimo que se guarda en el Archivo Piérola y tiene por título *Memorandum by J. Ericsson* (probablemente escrito por Ericsson pues tiene la misma letra que aparece en la carta que dirigió a Bogardus del 9 de enero de 1880). Aunque el documento tiene fecha 9 de febrero de 1880, dudamos que sea verdadera pues no está escrita con la misma tinta sino con lápiz y la letra es diferente al resto del texto, creemos que la fecha fue puesta posteriormente por alguien que creyó que era parte de la carta de Ericsson a Bogardus del 9 de febrero de 1880. A nuestro entender el *Memorandum by J. Ericsson* del Archivo Piérola es muy posterior al 9 de febrero de 1880 y también posterior a las negociaciones que se plasmaron en el documento *Ericsson's Inventions* al que hemos hecho referencia anteriormente. En el párrafo inicial del documento *Memorandum by J. Ericsson* aparece la primera evidencia de que el Perú adquirió el invento de Ericsson:

> *"...Habiendo sido expelido nuestro torpedo solamente desde tubos suspendidos bajo el fondo de lanchones, quedó por averiguarse como actuaría en la práctica cuando sean expelidos desde tubos colocados en los costados de los buques. Consecuentemente, una serie de experimentos se han llevado a cabo desde que el aparato torpedo fue embarcado al Perú, en orden de averiguar si el pistón propulsor podría ser colocado permanentemente al torpedo, como un medio para prevenir la pérdida de dicho pistón en cada descarga..."* [1450].

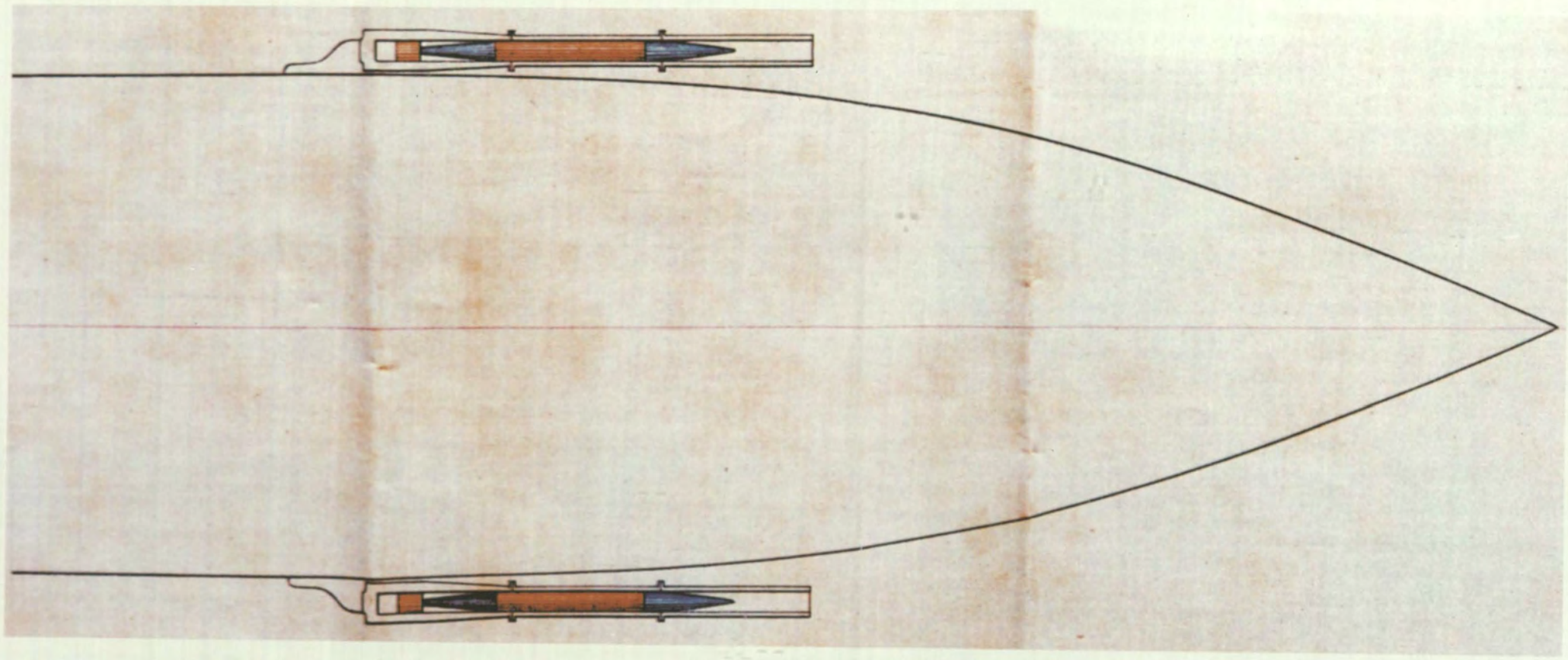
En el segundo párrafo de este documento, su autor confirmó que los experimentos para evitar la pérdida del pistón resultaron un éxito pero con ello se disminuía la distancia recorrida. Lo interesante es que se mencionó nuevamente una relación con el Perú:

> *"...El experimento con el pistón así ajustado a probado ser un éxito perfecto, el curso del torpedo es más preciso que con un pistón separado. Sin embargo, la distancia recorrida es algo menor como consecuencia del pesado arrastre producido por la terminación plana de la parte posterior del torpedo, inevitable cuando el pistón está ajustado a él. Este inconveniente que debemos presentar en esta instancia, así como la pérdida del pistón en cada descarga, se traducirá en la imposibilidad absoluta de conducir el experimento indispensable para proporcionar a los oficiales navales del Gobierno Peruano una oportunidad para informarles sobre el manejo de los torpedos y encontrar en forma práctica su acción cuando el tubo esta puesto en los costados del buque..."* [1451].

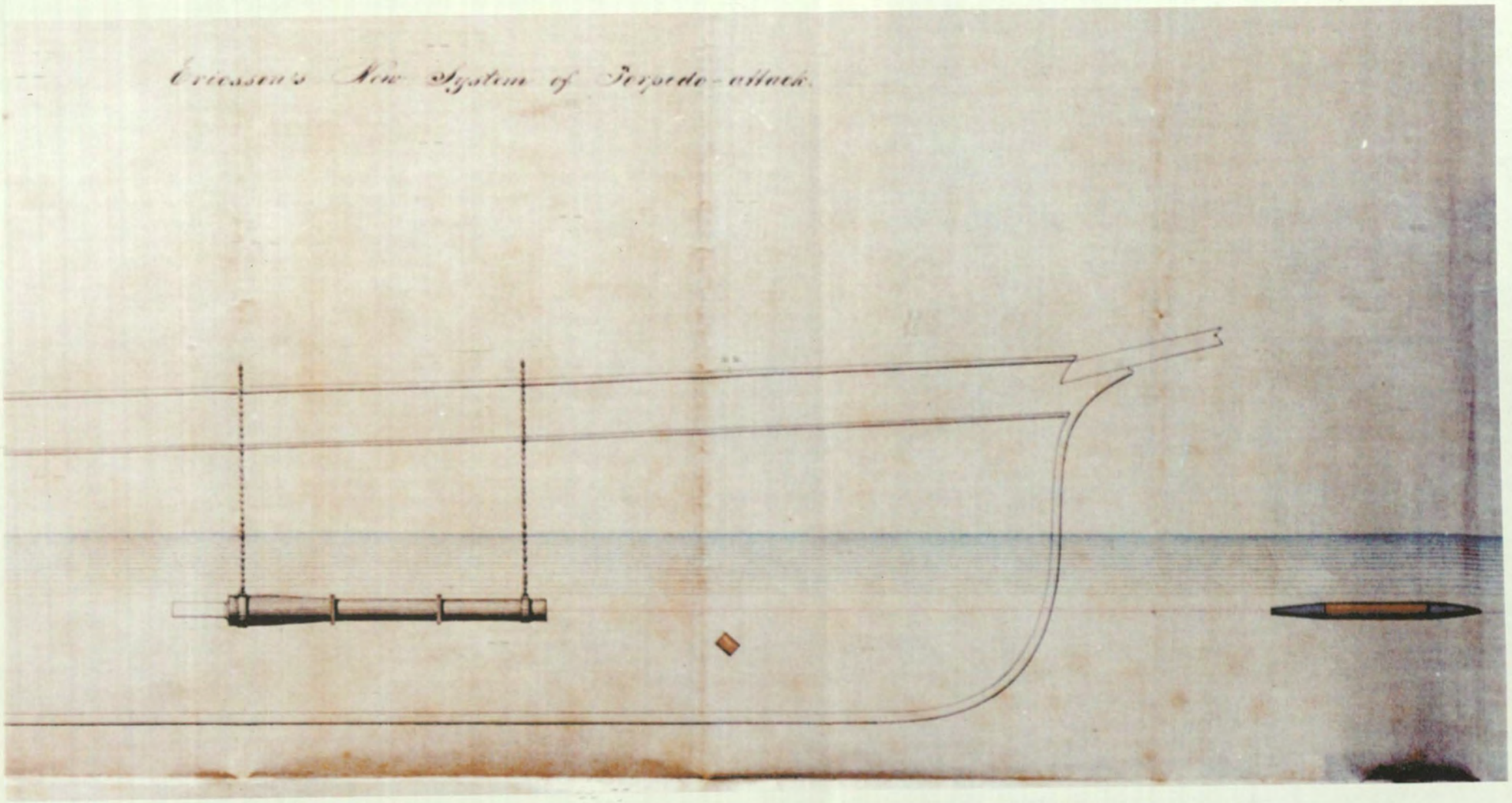
El documento tiene otros párrafos que tratan aspectos técnicos del torpedo, pero resulta más interesante la siguiente parte, donde se habló de las instrucciones que se habían dado a un experto para que arme un modelo a escala para el Alto Mando Naval peruano y para que haga ciertos arreglos al material que ya estaba en el Perú:

> *"...Con referencia al experto que ha sido seleccionado para hacerse cargo de la maquinaria del torpedo, debe tomarse en cuenta que se le ha instruido que apenas*

1450.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 42). *Memorándum by Ericsson*, sin fecha ni firma.
1451.- Ibídem.



Plano de Tubos Lanzatorpedos confeccionados por John Ericsson.
(B. N. P. - Archivo Piérola).



Plano del Tubo Lanzatorpedos confeccionado por John Ericsson.
(B. N. P. - Archivo Piérola).

arribe, ponga juntos los modelos de buques en la manera mostrada en el dibujo N° 1 que se acompaña, con el objeto de dar a las autoridades navales una clara idea de la naturaleza del sistema. Este trabajo será fácilmente llevado a cabo en un sólo día. La siguiente cosa para hacer es taladrar una de los pistones de hierro fundido como se muestra en la figura 1 dibujo N° 2... " [1452].

Lamentablemente los dibujos a los que se hace referencia en el documento que estamos citando no se han encontrado, pero queda claro que se estaba hablando de la llegada de un experto que debía realizar una serie de trabajos y pruebas en un tubo lanzatorpedo y en un proyectil que había en el Perú. Ericsson finalizó el *Memorandum* diciendo:

"...Debe mencionarse que mi sistema llama al empleo de la dinamita para atacar grandes buques blindados, pero rápidamente desharán de los buques que posee el enemigo del Perú por medio de una carga de 200 libras de una poderosa pólvora de cañón común, cuando se haga impacto en la línea de agua.

Queda aún por exponer que mientras que dos tubos lanzatorpedos (un tubo en babor así como otro en estribor) pueden ser adoptados apropiadamente por naciones que posean un abundante suministro de tubos, sería un error fatal en la presente instancia el aplicar todo el aparato agresor a un solo buque en vez de duplicar la opción contra el enemigo colocando dos embarcaciones de ataque.. " [1453].

Al pie de la última página del documento que acabamos de citar hay una nota similar a las que hacía Piérola a otros papeles que recibía y que es usual encontrar en su correspondencia. Esta nota dice *"...William Petterson nombre del experto que ha venido..."* [1454]. En efecto, el 9 de agosto de 1880 se firmó en Nueva York un contrato entre William Petterson y W. R. Grace por medio del cual Petterson debía:

"...proceder por el vapor que zarpa el diez del presente mes al istmo de Panamá y luego con toda prontitud al Perú, donde la segunda parte [Petterson] *conviene y acepta en poner y en adaptar a los buques peruanos que serán designados para tal propósito los tubos torpedo* [lanzatorpedo] *construido bajo los planos y patentes de John Ericsson y embarcados al Perú. Y la dicha parte segunda* [Petterson] *conviene y acepta en instruir a los oficiales del Gobierno Peruano en el uso y manejo de los dichos tubos torpedos..."* [1455]

La llegada de Petterson al Perú se produjo el 26 de agosto de 1880, fecha en que también llegó a Chimbote nuestro diligente Cónsul en Panamá, el coronel Federico Larrañaga, con un transporte cargado de armas. Desde este puerto Larrañaga escribió a Piérola una carta dando cuenta de la llegada del armamento que se había traído de Panamá y le informó que *"...También ha llegado el experto Petterson para arreglar los torpedos, le he facilitado el viaje en el Lakawanna, es un hombre serio y lleno de fe en su empresa..."* [1456]. El buque en que llegó Larrañaga a Chimbote fue el *Pizarro*, comandado por un intrépido capitán

1452.- Ibídem.
1453.- Ibídem.
1454.- Ibídem.
1455.- B. N. P. (Archivo Piérola). Copia de contrato firmado entre W. Grace y William Peterson en Nueva York el 9 de agosto de 1880. Grace se comprometía en pagar a Petterson 10 dólares diarios desde que salía de Nueva York hasta su regreso.
1456.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 28). Carta del coronel Federico Larrañaga al Jefe Supremo del 26 de agosto de 1880.

norteamericano apellidado Petrie; incluso el historiador Vicuña Mackenna refiere que este individuo *"...condujo también armas, cañones y aún dos torpedos Lay para el Perú, desembarcándolos en Chancay, dentro de barriles que tenían la marca de "mantequilla" u otro engaño..."* [1457]. Es probable que Vicuña Mackenna haya confundido los tubos lanzatorpedos con torpedos Lay que el Perú no compró en 1880.

La primera noticia pública de la adquisición de torpedos fabricados por Ericsson para el Perú apareció en el periódico norteamericano *The Times* de Nueva York y una traducción del mismo fue remitida por el coronel Federico Larrañaga al Perú y recibida por Piérola el 5 de octubre de 1880[1458]. La traducción que remitió Larrañaga decía lo siguiente:

> *"...Durante las últimas semanas han circulado rumores referentes a una notable máquina que, para destinarla a la guerra marítima, ha inventado el capitán John Ericsson, célebre matemático e inventor. En presencia de ella, resulta que es prácticamente inútil el blindaje con que se protege a los buques de guerra. Según la descripción que se hace de la mencionada máquina, es una monstruosa pieza de artillería, de 40 pies de largo y calibre extraordinario, construida en varias secciones para facilitar el embarque, y que arroja un enorme torpedo conductor de una destructora carga de dinamita. Después se ha dicho que varios de estos instrumentos fueron enviados a Colón, a fines de junio o a principios de julio, para el uso de la Armada Peruana en la guerra actual con Chile. Interpelado el inventor acerca de este hecho, rehusó lo mismo ratificarlo que negarlo..."* [1459].

Una segunda carta de Larrañaga, curiosamente fechada el 5 de octubre, (el mismo día en que Piérola recibía la traducción del artículo del periódico *The Times*), también incluyó un artículo del periódico panameño *Star* donde se daba noticia de las adquisiciones peruanas de un invento de Ericsson:

> *"...junto a esta carta le envío un artículo que apareció en el "Star" del sábado en inglés, referente al invento de Ericsson. Esta publicación me sorprendió, y juzgando que no es conveniente que se divulgue su contenido en las actuales circunstancias, he suplicado a Boyd, y él ha accedido gustoso que no se reproduzca en la edición que va para el Sur, Centro América, Estados Unidos, etc. El artículo se inclina a creer que el Perú ha adquirido máquinas de las inventadas por Ericsson y yo juzgo prudente que nada se diga a cerca de eso. Ya verá U por la descripción que se hace que la máquina es tremenda, formidable, seguro estoy que le inspirará gran confianza..."* [1460].

Finalmente diremos que dos autores extranjeros contemporáneos a la Guerra con Chile afirmaron que el Perú logró tener los torpedos de Ericsson. El primero en hablar de ellos fue el comandante norteamericano Bradford, quien en 1882 escribió en su obra *History of Torpedo Warfare* un capítulo dedicado a la Guerra con Chile bajo el título *Torpedoes in the South American War of 1879-80*, donde dijo que el Perú logró conseguir *"...varios proyectiles submarinos de Ericsson..."* [1461]. El segundo caso es de 1884, cuando el bien

1457.- Vicuña, *Historia de la campaña de Lima 1880-1881*, p. 403.
1458.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 42). Propuesta anónima, sin fecha. La fecha 5 de octubre fue puesta posteriormente y puede tratarse de la fecha en que fue recibida en el despacho de Piérola.
1459.- B. N. P. (Archivo Piérola). Carta del coronel Federico Larrañaga al Jefe Supremo, sin fecha.
1460.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 21). Carta del coronel Federico Larrañaga al Jefe Supremo del 5 de octubre de 1880.
1461.- R. B. Bradford, *History of torpedo warfare*, p. 87

informado historiador británico Clements Markham escribió que el Perú logró tener el *"...torpedo de cañón Erickson..."* [1462].

No hemos encontrado un documento que atestigüe en que lugar se hicieron los trabajos que Petersson vino a hacer al Perú, así como tampoco hemos podido determinar a que buque se le colocaron los dos cañones torpedo de Ericsson.

1462.- Markham, Op. Cit., p. 197.

7.- *Operaciones encubiertas, combates y bombardeos entre julio y setiembre de 1880.*

a) El hundimiento del *Loa* el 3 de julio de 1880.

En 1880 un grupo de torpedistas fue dirigido por el capitán de fragata Leopoldo Sánchez obedeciendo órdenes directas de Piérola. Resulta no menos que curioso este manejo paralelo las actividades torpedistas pues la Secretaría de Fomento también las realizaba por separado, aunque con algún grado de coordinación con la Armada. El hundimiento del transporte chileno *Loa* y la goleta *Covadonga* están relacionados con las actividades del comandante Sánchez y del ingeniero Manuel Cuadros Viñas[1463], con quien Piérola debió contactarse a mediados de marzo de 1880 con el fin de preparar un torpedo, dejando al comandante Sánchez que coordine los detalles de la operación. Vicuña Mackenna, definió muy bien la independencia de estos torpedistas de la Secretaría de Fomento:

> *"...El joven Cuadros, que preparó los torpedos del "Loa" y de la "Covadonga", no pertenecía a la división cosmopolita del ministro Echegaray, sino a una sección de voluntarios que trabajaban bajo la hábil dirección del subsecretario de marina don Leopoldo Sánchez, joven de distinguidos antecedentes, y a la que pertenecían el capitán Cortinez, el teniente de marina Oyague y otros entusiastas..."* [1464].

Ya vimos cómo a finales de marzo el Comandante General había pedido al Director de la Escuela Naval que dejase examinar a Cuadros los torpedos Harvey embarcados en el *Marañón*; esto debió ser para que tenga perfecto conocimiento de los mecanismos existentes para activar la carga explosiva. Para cuando la flota enemiga se presentó en el Callao, Cuadros debió estar terminando su torpedo y a mediados de abril éste fue trasladado a Ancón. Pero hubo un lamentable accidente: el 24 de abril, el mismo día en que murió el coronel Pedro Ruíz Gallo en el Callao, otra explosión en Ancón acabó con la vida del alférez de fragata Manuel Gil Cárdenas y cuatro marineros, quienes estaban en ese puerto para desempeñar *"...una importante comisión de carácter reservado que le había sido confiada de orden superior..."* [1465]. Esta *importante comisión* fue el tratar de operar el bote torpedo preparado por el señor Manuel Cuadros. La explosión debió ser de consideración pues la noticia no pudo ser ocultada a la prensa pero, a diferencia del caso del coronel Pedro Ruiz Gallo, la censura se encargó de eliminar cualquier mención a los torpedos; en el periódico *La Patria* se anotó lo siguiente:

1463.- Vicuña Mackenna anotó sobre Cuadros lo siguiente: *"...Los peruanos no se daban, en efecto, por vencido en sus ardides, y para ello contaban con el ingenio y perseverancia de un joven químico e ingeniero de minas que había sido educado en un laboratorio europeo y tenía gran experiencia y habilidad para el manejo de mixtos. Créese que este entendido manipulador fuese el ya nombrado químico Cuadros, hijo único de un caballero arequipeño de su mismo nombre a quien conocimos en 1860 ya muy anciano..."* (Vicuña, *Historia de la campaña de Lima 1880 - 1881*, p. 434).

1464.- Vicuña, *Historia de La Campaña de Lima 1880-1881*, pp. 434-435.

1465.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 312. Informe del 25 de julio de 1880. Este informe contenía el expediente de montepío de la viuda de Gil Cárdenas, doña Virginia Rinjold. Hay muy poca información de Manuel Gil Cárdenas en el Archivo Naval, según el informe que citamos él murió tras 13 años de servicios. Estudió en la Escuela Naval de Paita, fue guardiamarina en 1866 y ascendió a alférez en abril de ese año. Combatió en el Combate Naval de Abtao en la corbeta *Unión*.

"...!Zambomba! y estalló la pólvora. No sé en que asuntos de dinamita andaban en una fábrica de Ancón que voló por los aires la fábrica y las casas del derredor, dejando un espantoso espectáculo para todos los curiosos que desde ayer han ido al puertecito a observar los escombros..." [1466].

Lejos de amilanarse con el desastre del 24 de abril, el comandante Leopoldo Sánchez insistió en el asunto, buscó a Cuadros y le hizo saber que seguía interesado en su trabajo. Cuadros aceptó hacer un segundo torpedo y comenzó a fabricarlo. Este segundo aparato estuvo listo a principios de junio y sin pérdida de tiempo se dispuso aplicarlo sobre algún buque enemigo con el siguiente plan: el torpedo se colocaría en un bote repleto de víveres y su carga se activaría al retirarse uno de los sacos de alimentos. El torpedo debía ser llevado al Norte, armado en la caleta de la punta *Doña Pancha* [1467], cerca de Ancón, y debía ser conducido navegando al Callao por el alférez de fragata graduado Carlos Bondy[1468]; quien debía navegar junto a otra embarcación para que pueda dejar el torpedo al ser detectado por el buque de guardia enemigo. El día 11 de junio fue elegido para iniciar la operación torpedista. Vicuña Mackenna, que dijo haber conseguido el libro copiador de telegramas de Palacio, transcribió un telegrama firmado por Piérola al Jefe de las tropas que resguardaban esa zona para evitar que ataquen la lancha que llevaba a los torpedistas:

"...Palacio, junio 11 de 1880. Señor comandante de fuerzas estacionadas en Infantas: Prevenga U inmediatamente a las fuerzas que guarnecen la costa de Bocanegra o Marquez que si alguna embarcación menor llega por allí no la hostilicen en manera alguna. Piérola..." [1469].

En efecto, en la madrugada del 11 de junio salieron de Lima en un tren rumbo al Norte el capitán de fragata Leopoldo Sánchez, el alférez de fragata Carlos Bondy, el guardiamarina Luis Olivera[1470], el inventor del torpedo Manuel Cuadros, el mecánico Juan Bianchi y el carpintero José Chumpitasi; más tarde se unió al grupo el ingeniero Daniel Desmaison. Pero dejemos al propio Manuel Cuadros narrar como se trató de implementar el plan en un documento que elevó al Subsecretario de Marina el 17 de junio:

"...El 11 del presente hice embarcar el aparato torpedo y la carga en el tren extraordinario que VS hizo poner y fuimos con él todas las personas encargadas de realizar el proyecto, acompañando por VS y después de llegar a Infantas [1471], *en cuya hacienda se nos proporcionó por el señor Julio Tenaud, con marcado entusiasmo todas las facilidades para la traslación de la carga hasta la caleta elegida por el alférez Bondy nombrado para conducir al Callao, la embarcación portadora del aparato. Constituidos con VS en la mencionada Caleta, no encontramos esa embarcación, y sólo*

1466.- Periódico *La Patria* del 26 de abril de 1880.

1467.- Punta Pancha: *"...Punta pocas millas al S. del Morro de los Mulatos que cierra la bahía de Ancón. Está dominada por un cerro que tiene 1,125 pies de altura. Su posición es en 11° 15´de latitud S. De Punta Pancha se desprende un islote blanco. De él se saca algún huano..."* (Stiglich, V. 2, p. 778).

1468.- Carlos Bondy Tellería (Lima 1853-Lima 1925). En 1866 recibió su despacho de guardiamarina en Francia, en 1869 pasó a la *Independencia* y luego al *Chalaco* y finalmente al *Atahualpa*. En 1870 se le dio de baja pero se reincorporó como alférez graduado en 1879. En 1914 ascendió a teniente primero y pasó al retiro pero en 1916 se le ascendió a Capitán de Corbeta.

1469.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Lima 1880-1881*, p. 435.

1470.- Luis Olivera. El 13 de mayo de 1879 era alumno de la Escuela Preparatoria y el Comandante del *Talismán* pidió se le nombre como aspirante de marina (A. H. de M. Libro Copiador C2-44, nota 932, p. 352. Oficio del 13 de mayo de 1879). Estuvo embarcado en el *Talismán* durante 1879 y el 1° de enero de 1880 pasó al *Apurímac* y el 7 del mismo mes al transporte *Oroya*.

1471.- Infantas: *"...Hacienda de caña, Provincia de Lima, Distrito de Carabaillo. Habitantes 316. Valle de Carabaillo bajo. Está cerca de la estación Infantas de ferrocarril y dista 13 ½ kms. de Lima.."* (Stiglich, Op. Cit., V. 2, p. 559).

el botecito, que le había remolcado, diciéndonos sus tripulantes que por equivocación la habían llevado más al Norte donde se hallaba fondeada, y ofrecieron conducirla por la noche al lugar indicado.

Al siguiente día, no los encontramos allí, pues se habían ido al Callao en el bote pequeño. De este acontecimiento di aviso a VS para que tomase las medidas convenientes para buscar a dichos individuos a quienes en efecto se encontró y que se hizo regresar en la noche del 14. El 15 me constituí nuevamente en la caleta, en la cual estaba ya la embarcación y una vez varada se procedió a prepararla para recibir el aparato. En esta difícil operación mi acompañante el ingeniero don Daniel Desmaison, que a pesar de hallarse enfermo, se prestó a ayudarme a cargar el aparato, el mecánico de la Factoría Naval don Juan Bianchi y el carpintero José Chumpitasi.

El 16 después de vencer grandes dificultades ocasionadas por la especialisima 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 que 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 N° 75 acantonado en Marquez, el bote fue destrozado por una ola, salvando a nado los marineros Arca y Morales que los tripulaban y no se pudo hacer nada.

En mi opinión señor Subsecretario, es absolutamente imposible llevar a cabo una operación delicada por ese punto, por lo cual suplico a VS se sirva indicarme otro lugar más adecuado para hacer trasladar a el la carga y el aparato y personas en nuestra propósito..." [1472].



Manuel Cuadros Viñas
(Archivo Histórico de Marina).

1472.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 40). Oficio del señor Manuel Cuadros al Subsecretario de Marina del 17 de junio de 1880.

Como se ha podido apreciar, nuevos nombres se van agregando a la lista de personas que colaboraban en el trabajo torpedista: encontramos un hacendado, el señor Tenaud, que ayudó a nuestros hombres en el traslado del torpedo, al ingeniero Daniel Desmaison que ayudó a Cuadros pese a estar enfermo. Incluso el carpintero Chumpitasi y el mecánico Bianchi tienen mérito al acompañar a manipular el torpedo y armarlo, con el riesgo que ello podía significar. Tampoco se puede dejar de resaltar que los matriculados Arca y Morales corrieron riesgo de ahogarse; probablemente ambos eran pescadores y por ende eximios nadadores por lo que no dejaron que las olas les arranquen la vida cuando zozobró la embarcación que tripulaban.

Pese al esfuerzo de varios días y al riesgo que se corrió, la tentativa de llevar la lancha desde la caleta del Norte fracasó rotundamente. Creemos que esto pudo indisponer a Cuadros con el alférez Bondy, pues este último había escogido el lugar desde donde debía zarpar. Nótese que fue Cuadros quien se dirigió al comandante Sánchez pidiendo un cambio de lugar de partida y no el alférez Bondy, encargado de la parte operativa del plan.

Es probable que un segundo intento de zarpar desde la caleta cercana a la punta *Doña Pancha* se haya llevado a cabo. En el informe que el Subsecretario de Marina presentó al comandante Villar por el hundimiento del *Loa*, señaló que la carga explosiva quedó en la estación de Infantas hasta el 2 de julio, por lo que entre el 17 de junio y el 2 de julio se pudo intentar esa operación[1473]. Un informe del Comandante General al Secretario de Marina del 10 de julio de 1880 podría probar esta teoría, allí se dio parte que el 26 de junio el alférez Bondy tomó un bote del Callao para una comisión del servicio, pero se perdió durante una braveza *"...en una de las caletas del Norte próxima a este puerto..."* [1474], por lo que se tuvo que pagar 200 soles en billetes al propietario. Coincidentemente, el 26 de junio de Comandante General pidió al Jefe de la Estación del Ferrocarril Central Trasandino que *"...se entregue al Interventor de arsenales un carro para conducir a la capital artículos militares..."* [1475]; se podría pensar que este último dato no guarda relación con el tema, pero si se quería llevar por tren algo del Callao al Norte, como un bote por ejemplo, debía de ir vía Lima, que era el punto donde estaba la bifurcación de los rieles.

Abandonada definitivamente la operación con su punto de salida en alguna caleta del Norte, el comandante Sánchez decidió modificar su plan: la lancha torpedo tenía ahora que zarpar del Callao y burlar el bloqueo sin ser visto, debiendo regresar poco después del Norte, simulando ser una lancha de víveres que se dirigía hacia el Callao, dejándose descubrir intencionalmente por el enemigo para que se lance en su persecución, la capture y se produzca la explosión del torpedo.

De acuerdo a este nuevo plan, el 2 de julio se recogieron los explosivos de la estación de Infantas y se llevaron al Callao. La carga explosiva se colocó en la presa *Adelaida Rojas* y se preparó el torpedo tomándose todas las medidas de seguridad posibles, operación que duró hasta las 18:00 y en las que intervinieron Manuel Cuadros, el ingeniero Desmaison, el operario de la Factoría Naval de Bellavista Joaquín Sotelo y el carpintero José Chumpitasi.

1473.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 39). Oficio del Subsecretario de Marina al Secretario de Marina del 4 de julio de 1880. Véase el Anexo N° 8.

1474.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p.304. Informe del 10 de julio de 1880.

1475.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 228. Oficio al Jefe del Ferrocarril Trasandino 26 de junio de 1880.

Cuadros relató en su informe presentado al Subsecretario de Marina que esta operación no fue sencilla:

> *"...Después de revisar algunos tropiezos imprevistos, procedía a cargar el aparato, efectuándose dicha operación al costado de la barca "Adelaida Rojas" cuyos tripulantes y armamento fueron previamente trasbordados a un pontón, para ponerlos a cubierto, caso de un siniestro; con el mismo fin ordené se mantuvieran distantes las embarcaciones que contenían el cargamento, pues el mal estado de la dinamita hacía peligrosísima la operación; felizmente a las 6 ^{has} p.m. todo quedó enteramente terminado y entregué la balandra completamente lista a las personas designadas..."* [1476].

Estando todo listo se esperó la noche para que el alférez Bondy pueda zarpar amparado por la oscuridad, a las 22:00 salió la balandra cargada de víveres y el torpedo, remolcada por un bote y comandada por el alférez Bondy, llevando como auxiliar al teniente Juan Quintana, antiguo Segundo Jefe de la Estación de Vigías de la isla San Lorenzo, y a los matriculados Morales y Arca que tripulaban el bote. La comisión de los torpedistas resultó un éxito pues concluyó con el hundimiento del transporte *Loa*. El siguiente es el Parte del alférez Bondy al Subsecretario de Marina sobre los pormenores del ataque al buque chileno:

> *"...El día 2 de los corrientes recibí de US orden de zarpar del puerto del Callao a cargo de una embarcación a la vela y con instrucciones de forzar el bloqueo al amanecer del día 3 manteniéndome a la vista de la escuadra chilena, con el propósito de que el buque de guardia capturase la embarcación que se me había confiado.*
>
> *Estando al Oeste del puerto y a 5 millas de los buques extranjeros fondeados en la bahía, me faltó completamente la brisa a las 3 ^{hs} a.m., por cuya circunstancia tomé a remolque la lancha con la pequeña embarcación de que disponía y resolví fondearla, pues estaba expuesto a ser cortado por cualquiera embarcación enemiga, y no contando sino con tres hombres, y separado de la costa por una distancia de 7 a 8 millas era imprudente continuar alargando la distancia en esa dirección. De acuerdo, pues, con la opinión unánime de los que tripulaban la lancha, nos dirigimos a tierra a las 9 ^{hs} 50 ^{m} a.m. a tomar órdenes.*
>
> *US teniendo en consideración todo lo sucedido, me ordenó dirigirme nuevamente a la lancha apartando 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 mi 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.*

1476.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 39). Oficio del señor Manuel Cuadros al Subsecretario de Marina del 4 de julio de 1880.

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... " [1477].





Carlos Bondy Tellería.
(Archivo Histórico de Marina).

El Parte del alférez Bondy quita muchas dudas referentes a la forma en que se llevó a cabo la operación torpedista que hundió al *Loa*. Pero hay más detalles, el comandante Sánchez, encargado de la operación, describió de la siguiente manera los sucesos finales:

"...El 3 amaneció el horizonte nublado por el Norte y sólo a las 10 h a.m. vino a despejarse, y entonces fui con el señor Cuadros al torreón de vigías del Arsenal y pudimos avistar con el telescopio instalado allí una balandra a la vela destacándose al Norte por entre los islotes Pescadores y fuera de los buques neutrales, era la que habíamos despachado. Toda la Escuadra bloqueadora permanecía en su fondeadero del cabezo de San Lorenzo. 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.

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

1477.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 39). Oficio del alférez Carlos Bondy al Subsecretario de Marina del 4 de julio de 1880.

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 al "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.

El éxito más feliz había coronado la perseverancia y los esfuerzos de cerca de tres meses, el señor Cuadros, a quien algunos miraban con recelo desde el siniestro de Ancón, había obtenido un triunfo con su invento, y me es grato consignar en este oficio que la confianza que SE ha tenido en el éxito desde que conoció el aparato ha contribuido en mucho a la realización del acontecimiento de ayer...." [1478].



Capitán de fragata Leopoldo Sánchez Calderón.
(Archivo Histórico de Marina).

1478.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 39). Oficio del Subsecretario de Marina al Secretario de Marina del 4 de julio de 1880.

Según sostienen los chilenos, desde mediados de junio tenían conocimiento de que se preparaba una operación ofensiva sobre alguno de sus buques. Uno de los espías del Presidente de Chile en el Perú le había informado que en el Callao se construía un torpedo para ser usado en Ancón contra la cañonera *O'Higgins*, informe que fue transmitido por telégrafo a Iquique y cuyo tenor fue el siguiente:

> *"...En Ancón preparando el joven Manuel Cuadros un segundo torpedo a pesar de haber tenido un fin desgraciado el primero. He oído decir que el torpedo es de esta manera: se compone de una lancha de vela, carga con comestibles y carneros, y al quitar el último bulto hay un resorte para reventar el torpedo..."* [1479].

Hay que recalcar que el servicio de inteligencia de Chile funcionó a la perfección, debiendo ser su fuente de información del más alto nivel pues estas operaciones las conocían muy pocas personas. Pero, pese a que la alerta se pasó con la debida anticipación, el Comandante del *Loa*, Juan Guillermo Peña, incumplió la orden y tomó la infeliz decisión de apoderarse de la lancha junto a su apetitoso cargamento, sin imaginarse lo que sucedería.

Veamos ahora algunas versiones de la época. El corresponsal peruano del periódico *La Estrella de Panamá* describió de la siguiente manera los hechos:

> *"...Desde que la escuadra enemiga está en las costas del Perú, ha podido notarse que los oficiales y toda la tripulación en general, son muy adictos a las frutas y legumbres, y de que no se cuidaban mucho de distinguir los botes de los buques mercantes que hacen el mercado y los botes de los peruanos que vienen de tierra. Con este motivo un oficial que se había fijado en esta circunstancia, maduró al fin un proyecto del cual se propuso sacar alguna ventaja. Dicho proyecto lo realizó así: consiguió una lancha a propósito para su objeto, en el fondo de la cual colocó un torpedo, y sobre él hizo construir un piso falso, bastante cerca al fondo de la lancha, el cual apoyó sobre resortes. Luego cargó la lancha con un escogido surtido de camotes, yucas, chirimoyas, granadillas, gallinas, pavos, legumbres de todas clases, etc., etc., y remolcándola a fuera en dirección a la escuadra enemiga, antes de amanecer, la soltó de su cuenta, cuando ya lo juzgó en buen lugar.*
>
> *Todo el día flotó esa lancha por su cuenta, pero los chilenos no la pudieron ver hasta eso de las 5 p.m., hora en que se pensó por los peruanos mandar un bote en su busca para evitar que cayese en manos de los neutrales.*
>
> *El "Loa" estaba de guardia, y al notar que venía un bote de tierra hacia los buques neutrales, notó también la presencia de la lancha y en el acto se dirigió a ella. El bote de tierra al ver esto, se regresó con precipitación. El "Loa" mandó dos botes en busca de su presa, los cuales la condujeron a su costado e inmediatamente principiaron a descargarla. A medida que se sacaba la carga el peso disminuía, el falso piso se alzaba y los resortes en que se apoyaba, que estaban en conexión con el torpedo, iban quedando en libertad para producir bien pronto su explosión.*
>
> *Repentinamente ésta tuvo lugar, y los efectos fueron desastrosos. Las 300 libras de dinamita hicieron casi levantar al "Loa" de sobre las aguas. Los que de tierra*

1479.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 259. Nota del contralmirante Galvarino Riveros al Comandante de la corbeta *O'Higgins* del 22 de junio de 1880.

espiaban con ansiedad las operaciones del "Loa", dicen que el resultado fue terrible. Todas las casas del Callao se estremecieron y los buques todos temblaron como si hubiese ocurrido algún sacudimiento natural en el mar. El buque volado apareció primero envuelto en una gran masa de fuego, que poco a poco se convirtió en densa columna de espeso humo, y vióse después al "Loa" claramente como si nada le hubiera sucedido, pero de pronto su popa comenzó a hundirse con prisa y el buque todo se precipitó en el fondo del mar, desapareciendo para siempre..." [1480].

Esta versión indica que la acción fue una iniciativa personal de un oficial naval peruano y que el mecanismo del torpedo era totalmente mecánico. Pero a este relato le faltan una serie de datos pues no menciona los nombres de los principales actores del episodio que tratamos de describir. Otra versión, tal vez más verídica que la anterior y sin la censura que probablemente recayó sobre los artículos periodísticos de la época, es la del maquinista Pedro Storace, quien anotó en su diario personal, el mismo día de los sucesos, que el torpedo fue activado eléctricamente una vez que los chilenos sacaron los víveres de la lancha. La versión completa de Storace es la siguiente:

"...El día 3, de cara al puerto como a siete millas, a las 5 p.m. el transporte chileno "Loa" apresó una balandra aparentemente sólo cargada de víveres; pero que en efecto no era sino una trampa puesta por los peruanos. La cual era llena de dinamita ***con conexión eléctrica a los sacos de víveres****, puestos en cubierta de modo que levantando uno de aquellos sacos, daba fuego a la dinamita. Todo fue preparado en la noche anterior, se dejó a la dicha barca anclada a la indicada 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" viendo al bote remolcar la barca, 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 detonación, 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..."* [1481].

Como se puede apreciar, Storace afirmó que cuando el *Loa* tomó la lancha torpedo esperó ver como la remolcarían a la nave almirante, lo que se parece mucho a la versión del

1480.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 259. Nota del contralmirante Galvarino Riveros al Comandante d la corbeta *O'Higgins* del 22 de junio de 1880.

1481.- Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, pp. 113-114. Las letras en negrita son nuestras.

Subsecretario de Marina y que puede ser el reflejo del sentimiento de todos los marinos peruanos que esperaban animosos el resultado. Pero la carga estalló antes de que eso suceda.

La declaración del maquinista Storace confirma que los marinos que estaban en el Dársena sabían perfectamente lo que acontecía en la bahía horas antes de que se hunda el *Loa*.

En cuanto a nuestros historiadores, el ilustre Mariano Felipe Paz Soldán escribió que fue Manuel Cuadros quien preparó el torpedo en la lancha, sin mencionar la participación del alférez Carlos Bondy[1482]. Rosendo Melo mencionó sucintamente el hundimiento del *Loa* sin dar noticia de los personajes que participaron en la operación[1483]. Fue el comandante Manuel I. Vegas quien nos dejó una mejor descripción de los sucesos del 3 de julio:

> *"...El segundo torpedo brulote o mina que preparó Cuadros fue confiado al alférez de fragata Carlos Bondy y fue colocado en el fondo de una balandra que viniendo del N. simularía querer romper el bloqueo. Sacó Bondy esta embarcación ya preparada y bien cargada de víveres atrayentes y de varias clases, saliendo del Callao en la noche y acompañado de dos marineros paiteños. Poco rato después, y ya cerca de la línea de buques de guerra neutrales, divisó un torpedero enemigo; pero felizmente éste no los vio.*
>
> *Regresó al amanecer y estuvo hasta cerca de las 6 de la tarde del día 3 de julio haciendo toda clase de maniobras y fingiendo que escapaba hasta que logró llamar la atención del crucero "Loa" y de dos torpederos que rondaban como a dos millas de distancia, y cuando estuvo seguro de que el crucero arrumbó a la balandra y se venía a todo andar, se embarcó con su gente en un pequeño bote y dejó el brulote con velas sueltas..."* [1484].

Diez años después, en 1890, el hundimiento del *Loa* y de la *Covadonga*, segunda víctima de los torpedistas peruanos, suscitaron una polémica que se puede revisar en varios artículos publicados en los periódicos *El Comercio* y *El Sol;* la polémica básicamente se centró en la ayuda que Manuel Cuadros recibió del mecánico Constantino Negreiros[1485] y otros personajes para preparar los torpedos que echaron a pique a los buques chilenos. Según el periódico *El Sol* dirigido por Carlos Paz Soldán, el alférez Gil Cárdenas, (que murió trágicamente el 24 de abril de 1880), el mecánico Constantino Negreiros, que había fallecido por esos días (1890) y otras personas que ayudaron a Cuadros, no habían recibido reconocimiento alguno por su trabajo ni el gobierno había dispuesto una ayuda pecuniaria a sus hijos y viudas. Para respaldar su versión, Paz Soldán realizó una interesante entrevista al alférez Bondy, quien reveló algunos detalles desconocidos en aquel entonces que corroboraban la tesis de Paz Soldán. Cuando la entrevista a Bondy se publicó en el periódico *El Sol* el 21 de mayo de 1890, luego reproducida parcialmente en *El Comercio* del 30 de ese mes, los peruanos pudieron conocer directamente la versión de la persona que se encargó de la operación que hundió al *Loa*, allí Bondy declaró que si bien la idea del torpedo fue de Cuadros, otros personajes participaron en la operación:

1482.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. 2, p. 225.
1483.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, pp. 402-403.
1484.- Vegas, Op. Cit., p. 268.
1485.- Constantino Negreiros (Lima 1850-Lima 1890). Mecánico de profesión, casó en la Iglesia de Santa Ana en febrero de 1872 con Eloisa Pitot con quien tuvo tres hijos.

"...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 1° 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..." [1486].

Bondy también declaró que pese a la amistad que había entre Cuadros y Negreiros[1487], hubo desavenencias entre ambos personajes que no es del caso recordar en este libro, pero fueron graves acusaciones que atentaban contra la honra de Cuadros. En aquel entonces no se encontraba Manuel Cuadros en el Perú, pero sus amigos y parientes lo defendieron y la polémica continuó en los periódicos, no faltó un articulista anónimo que llamó *demente* al alférez Bondy y que pidió revisar los periódicos de finales de 1880, donde aseguró que había una entrevista a Negreiros donde había confesado no haber participado en la confección de los torpedos y dio todo el crédito a Cuadros; incluso el suegro de Cuadros, don Julio A. Pflucker, escribió el 31 de mayo al periódico *El Comercio* acusando a Bondy y a Paz Soldán de escribir *groseras calumnias* [1488]. Lejos de quedar en silencio, Bondy envió el 2 de junio una carta a Carlos Paz Soldán donde defendió su posición y anotó otras novedades que nos interesan sobre el torpedo que hundió al *Loa*:

"...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..." [1489].

Carlos Paz Soldán también respondió a los ataques y fundamentó su versión de que Cuadros no actuó sólo, develando la existencia de una *Sección de Torpedos* que estuvo al mando de un coronel de apellido Campos y dijo que fue allí donde se arreglaban los inventos de Cuadros, asegurando que otras personas se encargaron de cargar las *maquinas infernales*, otros de aplicar los torpedos y, por ende, con toda justicia a ellos también les correspondía parte del mérito y reconocimiento nacional. Es probable que Paz Soldán equivocó la forma de escribir el verdadero nombre del jefe de la Sección de Torpedos, quien sabemos fue el entonces capitán Manuel Ezequiel del Campo y que alcanzó el grado de coronel en noviembre de 1885.

1486.- Periódico *El Comercio* del 30 de mayo de 1890. Creemos que hay un error en la transcripción de la fecha 1° de junio de 1879, debió referirse al 1° de julio de 1880.

1487.- Cuadros era padrino de uno de los hijos de Negreiros nacido en 1874 (A. H. de M. Legajo Personal de Constantino Negreiros, partida de bautizo de Constantino Negreiros Pitot).

1488.- Periódico *El Sol* del 7 de junio de 1890. Artículo *La Cuestión torpedo del "Loa"* por Carlos Paz Soldán. Transcripción de una carta de Julio A. Pflucker al periódico *El Comercio* del 31 de mayo de 1890.

1489.- Periódico *El Sol* del 7 de junio de 1890. Artículo *La Cuestión torpedo del "Loa"* por Carlos Paz Soldán. Carta de Carlos Bondy a Carlos Paz Soldán del 2 de junio de 1890.

La declaración que hizo Negreiros supuestamente a fines de 1880 atribuyendo todo el trabajo de los torpedos a Cuadros fue otro de los puntos que rebatió Paz Soldán; dijo que esa declaración, que sugirió revisar el articulista anónimo de *El Comercio*, no fue escrita a finales de 1880, sino que apareció el año 1881, en el tiempo de la ocupación chilena de Lima y donde el haber confesado su participación en el hundimiento de los buques chilenos hubiese significado a Negreiros ser el centro de la venganza del enemigo. Paz Soldán dijo además que Cuadros no vivió en Lima durante la ocupación pues, por su holgada situación económica, tuvo oportunidad de retirarse con su familia de la capital, lo que le evitó el problema que tuvo Negreiros en Lima[1490].

Pero es justo decir que Cuadros era bien conocido por los chilenos desde antes de ocupar la capital pues ya sabían de sus actividades torpedistas y, cuando ocuparon la ciudad, pusieron precio a su cabeza. Su viuda, en una carta dirigida al Presidente de la República el 7 de agosto de 1920, escribió que durante la guerra perdieron muchas propiedades y, además:

> *"...vino a sumarse el período de obligado ostracismo originado por la valiosa oferta que el vencedor hiciera por la cabeza de mi esposo "vivo o muerto" y que originó una dolorosa peregrinación sostenida a costa de mil sacrificios pecuniarios..."* [1491].

Fuera de lo anecdótico que pueda resultar la polémica entre las personas que hemos mencionado, que reflejan más bien los problemas humanos que desató la ocupación de Lima en 1881, con las declaraciones de esta polémica quedó la duda sobre la participación del ingeniero Desmaison y del mecánico Constantino Negreiros en la fabricación y mejoras del torpedo, cuya autoría intelectual, que nunca fue discutida, correspondió a Manuel Cuadros. Para ese entonces la correspondencia de Nicolás de Piérola no era de conocimiento público como lo es hoy y los partes del torpedista Cuadros, del alférez Bondy y del Subsecretario de Marina no habían sido publicados ni estaban en poder de la Marina. Hoy podemos decir que no consta en la documentación oficial de la época la participación de Constantino Negreiros en los sucesos que condujeron al hundimiento del *Loa*, lo cual no quiere decir que este destacado mecánico no pueda haber participado en el taller de Cuadros como ayudante.

El único documento que menciona a Constantino Negreiros antes del hundimiento del *Loa* es un oficio del 11 de febrero por medio del cual el Secretario de Marina informó al Secretario de Guerra que se había ordenado al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista que se entregue a Negreiros y a un señor de apellido Erica *"...el material que necesiten y las facilidades o auxilios que sean necesarios para el trabajo reservado que se les ha encomendado por ese despacho..."* [1492]. Este oficio no es sólo lejano al momento que estudiamos, si no que está claramente indicado que el trabajo estaba siendo conducido por la Secretaría de Guerra y no la de Marina.

Pero en 1890 Constantino Negreiros no necesitaba defensa, sólo había que cumplir lo que ya se había resuelto anteriormente. La Asamblea Nacional Constituyente que se estableció en 1884, al amparo del gobierno del general Iglesias, dictó una ley el 1° de mayo de 1885, la

---

1490.- Periódico *El Sol* del 7 de junio de 1890. Artículo *La Cuestión torpedo del "Loa"* por Carlos Paz Soldán.

1491.- A. H. de M. Legajo Personal de Manuel Cuadros. Carta de María Pflücker de Cuadros al Presidente de la República del 7 de agosto de 1920.

1492.- A. H. de M. (Secretaría de Marina - 1880). Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 11 de febrero de 1880.

misma que refrendó el hacendado cajamarquino el 30 de ese mes; allí se declaró como actos heroicos al Combate de Angamos y a las batallas de Tarapacá y Arica, nombrando beneméritos de la patria con grado heroico a quienes participaron en estos hechos de armas[1493] así como merecedores a una medalla de honor a los vencedores de Tarapacá y a *"...los expedicionarios que en buques o embarcaciones menores de la escuadra de la República, obtuvieron ventajas de consideración sobre puertos artillados o naves de guerra chilenas o sobre las fuerzas enemigas bloqueadoras de nuestros puertos..."* [1494]. Un día después de haber dictado la ley la Asamblea Constituyente emitió la siguiente resolución:

> *"...La Asamblea Nacional Constituyente, apreciando en justicia la acción practicada por los ciudadanos que, durante la guerra con Chile, prepararon torpedos e hicieron eficazmente uso de ellos, ha declarado beneméritos de la patria y dignos del premio designado en la segunda parte del artículo tercero de la ley general de la materia, sancionada el día de ayer, al coronel don Ezequiel del Campo, a los tenientes de Marina don Carlos Bondy y don Decio Oyague, y a los distinguidos ciudadanos don Constantino Negreiros y don Enrique Guzmán y Valle..."* [1495].

El Estado no abandonó a la familia de Negreiros, la Cámara de Diputados reconoció su participación en la fabricación de torpedos en 1899 y se dio una pensión a sus hijos. Su Legajo Personal está en el Archivo Naval y encontramos que al menos hasta 1921 generaba pensión a sus descendientes. En cuanto a Carlos Bondy, el 26 de agosto de 1880 el Secretario de Marina remitió al Comandante General su despacho de teniente segundo en mérito al hundimiento del *Loa* [1496], pero tras la guerra no se reconoció su ascenso. Recién en 1914, cuando aún ostentaba el grado de alférez de fragata, se le otorgó el de teniente primero con antigüedad al 3 de julio de 1880, cuatro años más tarde se le concedió el retiro con el grado de capitán de corbeta [1497].

Envanecidos por las victorias militares, cualquier derrota era impensable para muchos chilenos, por ello el hundimiento del *Loa* causó pesar en Chile y sirvió a ciertos intelectuales y hombres del gobierno para inculcar un profundo odio por el Perú y pedir venganza sobre los poblados indefensos de la costa. Fue ésta una de las características de la guerra, el cultivo al odio para con los peruanos que se vio reflejado en documentos oficiales, periódicos, manifestaciones públicas y actitudes en el campo de batalla que no tienen otra explicación que un profundo desprecio. Se inculcó no sólo un odio racial donde el menosprecio abarcó a todos los peruanos sino también encontramos odio por nuestro modo de vida y costumbres que fueron consideradas relajadas, incluso no faltó quien escribió un libro considerando que la sociedad peruana era impía y la chilena, por el contrario, merecedora de la Gracia de Dios [1498]. Fue, en fin, un odio que hasta hoy cuesta comprender su verdadero origen, en realidad la historia de ambos pueblos, los lazos familiares y los contactos financieros tendían a unirlos más que a separarlos. Con la excusa del *Loa* los principales periódicos chilenos se esforzaron en pedir se cometan los más violentos

1493.- Casi todas las disposiciones legales del gobierno de Iglesias fueron desconocidas cuando Cáceres lo depuso en diciembre de 1885. La legislación mantiene hasta la actualidad el absurdo histórico de no declarar héroes a los tripulantes del *Huáscar*.
1494.- A. H. de M. Legajo Personal de Constantino Negreiros. Ley del 30 de mayo de 1885 (gobierno del general Iglesias).
1495.- A. H. de M. Legajo Personal de Constantino Negreiros. Resolución de la Asamblea Nacional Constituyente del 2 de mayo de 1885 elevada al Presidente provisional de la República y rubricada por Iglesias el 29 de mayo de 1885.
1496.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 264. Oficio del 26 de agosto de 1880.
1497.- A. H. de M. Legajos Personales de Constantino Negreiros y de Carlos Bondy.
1498.- Léase el increíble libro *Chile en la Guerra del Pacífico*, escrita por el padre Benedicto Spila de Subiaco.

atropellos, ejecutar la destrucción sistemática de los poblados indefensos y ahogar en sangre el atrevimiento de hundir un buque chileno. En el periódico *El Ferrocarril* de Santiago del 12 de julio se escribió: *"...Nuestra escuadra debe arrasar sin piedad cuanto esté al alcance de sus cañones, mientras nuestro ejército lleva la desolación y espanto al corazón de sus principales poblaciones..."* [1499]; en otro periódico se podía leer: *"...es necesario que nuestra escuadra obre; es necesario que, por lo menos, Chorrillos, que es la mansión de los deleites de los habitantes de Lima, sea reducido a cenizas..."* [1500].

Sin duda tan duros editoriales fueron causados por el uso del torpedo, arma que los chilenos consideraron innoble en nuestras manos pero, ¿no la habían planeado usar ellos sobre los buques peruanos surtos en el Callao en mayo de 1879, contra el *Huáscar* creyéndolo fondeado en Arica a principios de octubre de 1879, y contra la *Unión* en abril de 1880?. El célebre médico José Casimiro Ulloa se encargó de rebatir todos los falaces argumentos que esgrimían los intelectuales de Chile para justificar los actos de venganza y escribió refiriéndose a ellos: *"...los medios de hostilidad más lícitos son delitos de lesa humanidad cuando son empleados por nosotros. Los actos de una brutal barbarie, más cobardes y condenados por el mundo civilizado, son grandes hazañas, acciones heroicas cuando las practican soldados chilenos..."* [1501]. La prensa peruana tampoco se quedó atrás en frases peyorativas, se acusó al *Loa* de haber causado *"...infames y cobardes represalias..."* [1502] al destruir las caletas de Huanillos, Pabellón de Pica y Lomas por lo que su hundimiento era un justo castigo. No faltaron los versos y letrillas, una de las cuales decía [1503]:

"...Por fin tuvimos un día,
Después de tanta amargura
Que ha sido para este pueblo,
De júbilo y de fortuna.
De pronto, hendiendo los aires,
Terrible trueno retumba,
Que deja a toda la gente
De pasmo y asombro muda.
¿Qué ha sido aquel estampido?
¿Qué significa esa bulla?
¿Qué causa tanto alboroto?
Unos y otros se preguntan.
¿En estos tiempos de duelo,
Porque feliz coyuntura,
Suceden plácemes tantos
A nuestras penas profundas?
Es, lectores, que al chileno
Autor de esta guerra injusta,
Le han dado un golpe de mano
Que inmensos bienes augura.
El mejor de sus transportes
Con doscientos de su chusma,
En nuestro puerto que asedian
Han encontrado su tumba.
Y de la misma manera
Se irán hundiendo una a una
Todas las naves chilenas,
Si no apelan a la fuga..."

Un día después de la victoria sobre el *Loa* la opinión pública se ocupó de otra noticia más dolorosa: llegó el transporte *Limeña* trayendo los restos mortales de Bolognesi, More, los cadáveres de otros heroicos defensores de Arica, 120 heridos y algunas familias del lugar.

1499.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, pp. 348-349. Editorial del periódico *El Ferrocarril* de Santiago del 12 de julio de 1880.
1500.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, pp. 349-350. Editorial del periódico *El Mercurio* de Valparaíso del 10 de julio de 1880.
1501.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, pp. 348-349. Editorial de un periódico de Lima del 31 de julio de 1880.
1502.- Periódico *La Patria* del 5 de julio de 1880.
1503.- Ibídem.

b) El plan de destruir el casco hundido del *Loa* y el encuentro del 10 de julio de 1880.

Al hundirse el *Loa* llevó al fondo del mar un cargamento precioso para los chilenos, este buque había traído a los buques bloqueadores víveres, municiones y cuatro poderosos cañones de retrocarga de gran alcance. Según el teniente Leoncio Señoret, Segundo Comandante del *Loa*, su buque se hundió en aproximadamente *"...17 brazas de agua, como a dos millas de tierra y las extremidades de sus palos son aún visibles fuera de la superficie..."* [1504]. Un buzo chileno confirmó la versión del teniente Señoret e indicó que el agujero que dejó la explosión del torpedo tenía entre 12 y 14 pies de largo por dos de ancho. En la recopilación documental de Ahumada se transcribió un telegrama peruano fechado el 5 de julio donde también se dio noticia sobre el estado en que quedó el *Loa*:

> *"...5 de Julio de 1880 // El Loa se fue a pique, según lo se ha podido calcular, en 12 brazas de agua, o sean 72 pies // Tiene afuera como dos brazas de masteleros // Es casi imposible que se pueda sacar su artillería, por ser demasiada la profundidad en que se halla, no siendo posible a ningún buzo poder funcionar...."* [1505].

Los chilenos comenzaron a trabajar en el *Loa* para rescatar los cañones de largo alcance el 4 de julio[1506], trabajos que fueron inmediatamente detectados por los peruanos que tenían perfecto conocimiento de la existencia de los cañones de largo alcance y gran cantidad de munición en las bodegas de ese transporte. El *Amazonas*, el *Huáscar* y la torpedera *Fresia* fueron observados desde tierra y se determinó que intentaban sacar la artillería de largo alcance que estaba hundida[1507]. Para evitar que el enemigo consiga su propósito se presentó a Piérola un interesante plan para destruir el casco del *Loa* el mismo que transcribimos en su totalidad:

> *"...Para conseguir la inmediata destrucción del casco sumergido del "Loa" colocando sobre su cubierta o debajo sus costados 4 torpedos con dinamita.*
>
> *Esa operación debe practicarse mañana en las primeras horas de la noche. Para conseguir el objeto propuesto es necesario que lleve una protección suficiente para asegurar el buen éxito y esa protección sólo puede dársela una escuadrilla que pueda hacer frente al enemigo y no darle glorias baratas.*
>
> *Al efecto puede formarse la escuadrilla siguiente que puede armarse en el día de mañana:*

"Arno"	*2 cañones*	*1 ametralladora*	*30 hombres*
"Lima"	*2 "*	*1 "*	*30 "*
"Urcos"	*1 "*	*1 "*	*20 "*
"Oroya"	*1 "*	*1 "*	*10 "*
"Resguardo"	*1 "*	*1 "*	*10 "*
"Capitanía"	*- "*	*1 "*	*10 ".*
Total	*7 cañones*	*6 ametralladoras*	*110 hombres*

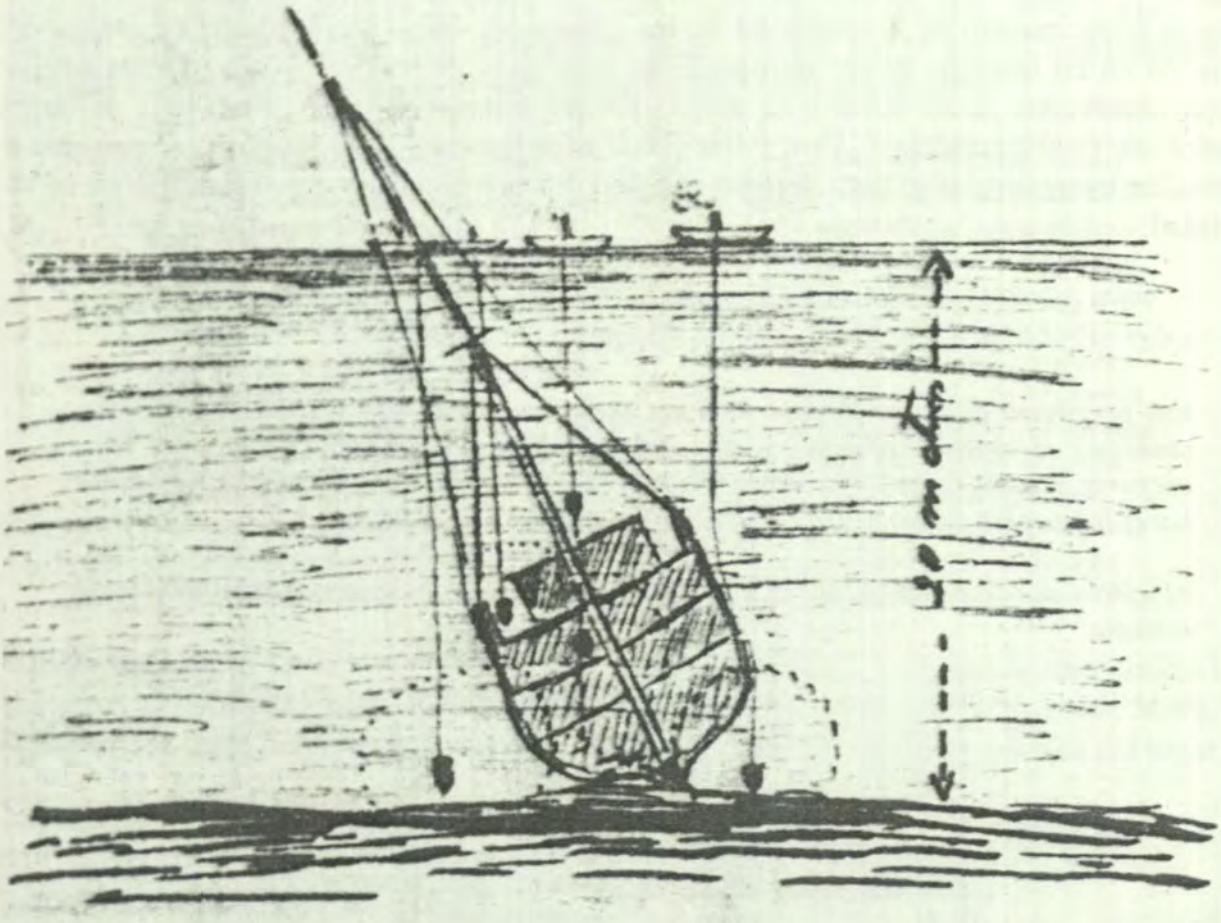
1504.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, pp. 291-292. parte del Segundo Comandante del *Loa* del 4 de julio de 1880.
1505.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 290. parte del contralmirante Riveros al Ministro de Marina de Chile del 6 de julio de 1880.
1506.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 290. Telegrama remitido a Lima por el coronel Neto el 5 de julio de 1880.
1507.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 290. Telegramas del 6, 7, 8 y 9 de julio de 1880.

El plan de operaciones es sencillísmo, sale la escuadrilla en formación acordada y al rumbo destinado de antemano. Si no hay estorbo hasta llegar al buque sumergido se sitúa formando una media luna al Sur, cubriendo del Sur-Oeste al Nor-Oeste como a 500 metros del buque, mientras que la lancha "Callao" reconoce el sitio aparente y coloca convenientemente sus torpedos, después de cuya operación y de prenderse las mechas, lanza un cohete a cuya señal se retirará la escuadrilla guardando siempre la formación concebida para estar siempre lista a repeler cualquiera agresión de las lanchas enemigas.

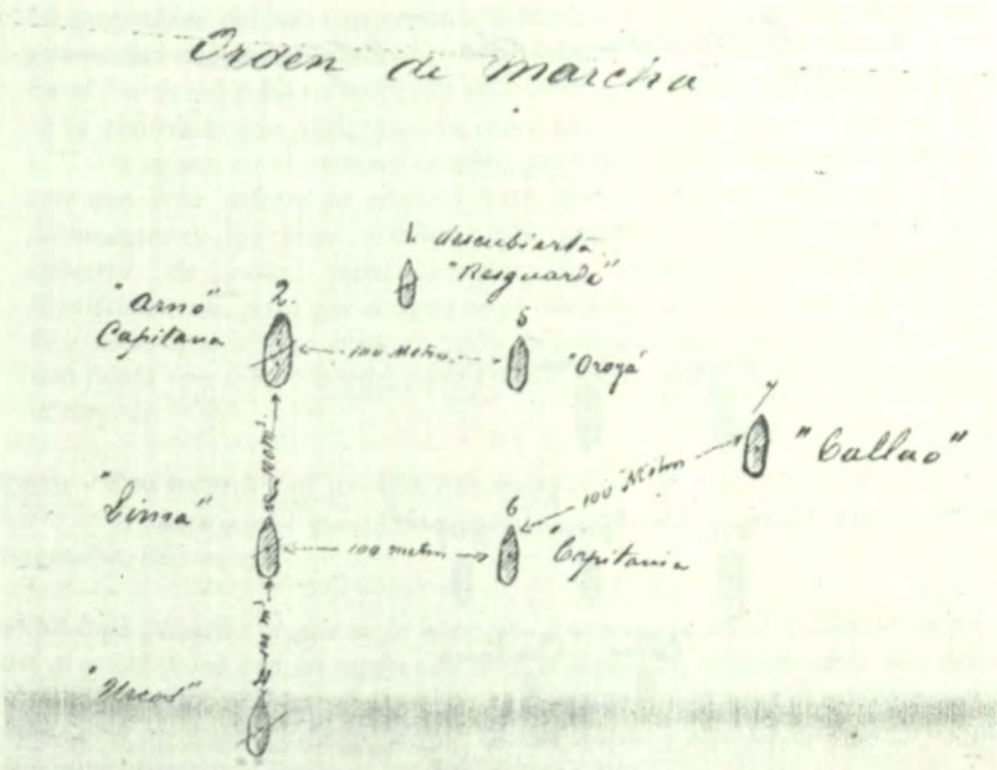
La operación puede durar de 3 a 4 horas en todo.

La escuadrilla debe salir cuando muy tarde a las 7 p.m. y cada embarcación con comandantes resueltos y de antecedentes conocidos. El comandante en jefe debe ser un jefe de alta graduación para que no haya pretexto alguno para no obedecer tanto las instrucciones como las órdenes que las circunstancias obliguen a impartir.

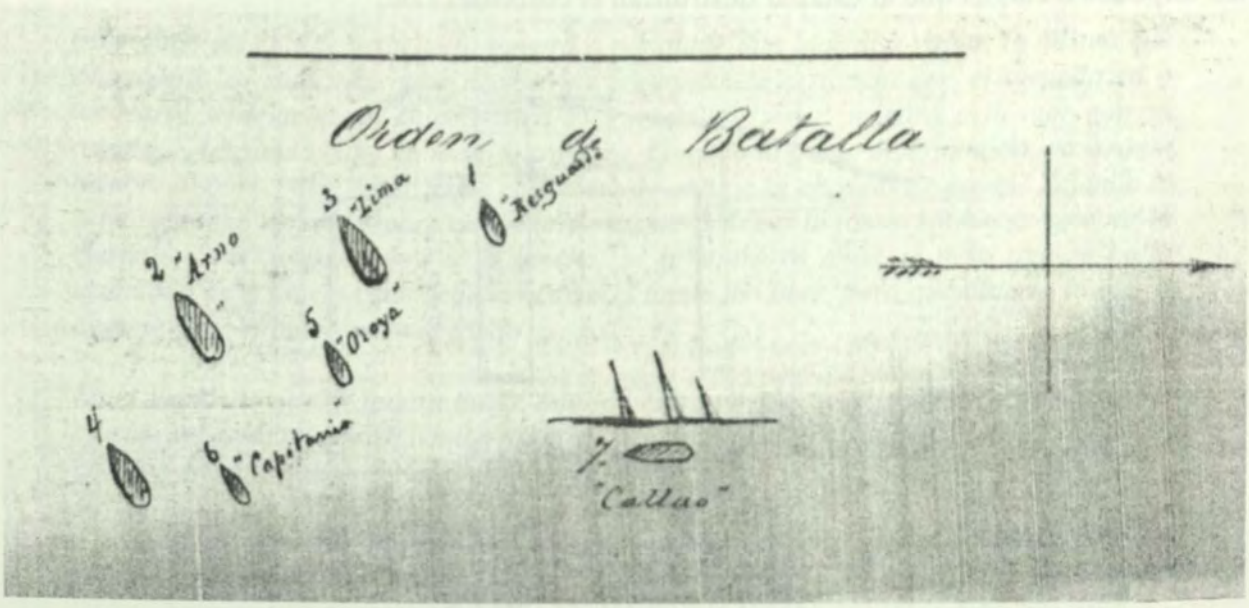
Antes de salir y en junta de jefes deben acordarse, el orden de marcha, rumbo, orden de batalla y orden de retirada.



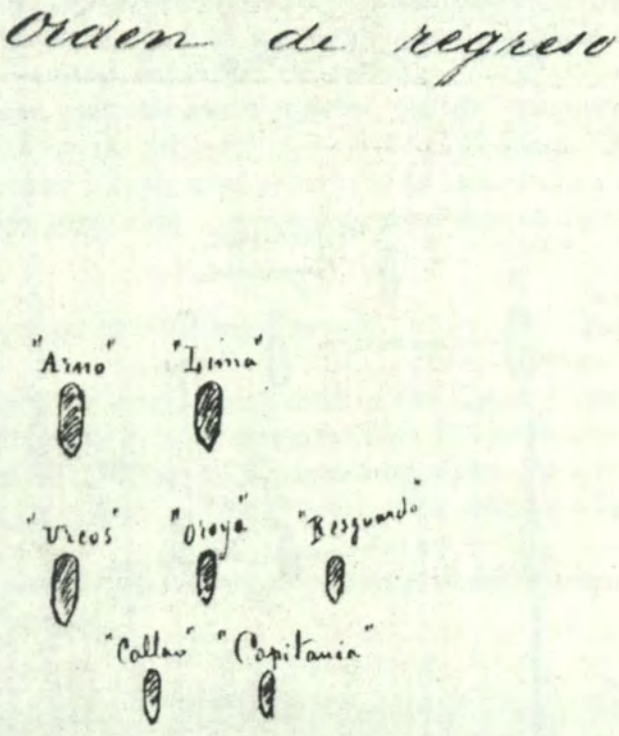
Dibujo del casco hundido del transporte *Loa* y la posición que debían ocupar las Fuerzas Sutiles para fondear los torpedos para terminar de destruirlo.
(B. N. P. Archivo Piérola - Caja 49).



Orden de Marcha de las Fuerzas Sutiles para destruir el casco hundido del transporte *Loa*.
(B. N. P. Archivo Piérola - Caja 49).

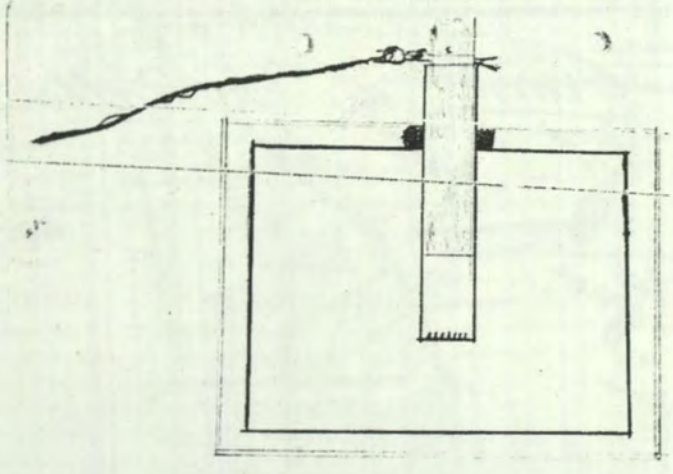


Orden de Batalla que debían adoptar las Fuerzas Sutiles en caso de encontrarse con fuerzas enemigas al tratar de destruir el casco hundido del transporte *Loa*.
(B. N. P. Archivo Piérola - Caja 49).



Orden de Regreso de las Fuerzas Sutiles.
(B. N. P. Archivo Piérola - Caja 49).

El plan incluyó un apéndice donde se indicaba la forma en que debía construirse y colocarse los torpedos o cargas que al estallar destruirían el casco del *Loa*:



Torpedo para destruir el casco del *Loa*.
(B. N. P. Archivo Piérola - Caja 49).

Torpedo fondeado cargado con 5 a 10 quintales de pólvora de cañón o de rifle

1 *El cuadro de lápiz representa una caja de madera cualquiera pero fuerte.*
2 *El cuadro de tinta otro cajón de lata de calamina o de fierro.*
3 *El tubo con tinta roja, representa un tubo de fierro, unido a los cajones con la tuerca o tornillo también roja.*

4 *La extremidad del tubo va cerrada a tornillo por una plancha de fierro, guarnecida de [¿?] en la que se colocan fulminantes corrientes de rifle.*

5 *En el hueco del tubo va colocado un cilindro de fierro en la posición que se ve amarrado con lápiz; este va construido por una chaveta abierta de [¿?] con su asa en el extremo opuesto, para afianzar la cuerda o alambre con que debe safarse la chaveta para que el cilindro caiga sobre los fulminantes y los haga estallar. Esta parte superior del cilindro va cubierta de cebo, para obstruir la comunicación, cerrándola herméticamente, para que el agua no pueda penetrar.*

6 *El espacio que se nota entre el cajón de lata y el de madera, se llena con una funda con sebo o aceite, para formar un lacre que hace impermeable al torpedo.*

Advertencia – Este torpedo tan sencillo y de económica construcción se puede fondear en el mar o en el punto que se quiera de una bahía, con toda seguridad y del modo más fácil imaginable, helo aquí:

Se toma un bote pequeño al que se le hace una perforación en la quilla de un pie de diámetro, y se calafatea con un tapón con brea o alquitrán, adhiriendole una driza o cordel fuerte, para poder quitar el tapón en el momento preciso, en el extremo opuesto del cordel, está un trozo de fierro de 25 o más libras - esto es que tenga el peso necesario para arrancar el tapón al ser arrojado al agua.

En el bote así preparado se embarca y acomoda el cajón torpedo convenientemente y se sobrecarga el bote con piedras o fierros que se puedan colocar hasta sobre el mismo torpedo, pero dejando libre el manejo de la cuerda de escape de la chaveta.

Preparado así el bote torpedo lo tomará a remolque una lancha a vapor, la misma que embarcará los rollos de cabo necesarios según sea la distancia que el torpedo va a fondearse, y dejando un chicote bien asegurado en tierra, se hará a la mar con su remolque, lanzando cabo en toda su travesía. Llegado al punto determinado, pasará un hombre al bote, para hacer firme el chicote de cabo a la chaveta de escape dejando el suficiente seno al cable, para que el torpedo pueda llegar al fondo sin hacer escapar la chaveta – vuelto el hombre a la lancha, se arrojará al agua el peso que se halla amarrado en el chicote que debe arrastrar el tapón del bote, para que abierta la vía de agua se llene el bote y vaya al fondo.

En el momento que se quiera hacer estallar este torpedo, se vira en un cabrestante el chicote del cabo que quedó en tierra para que arranque la chaveta de escape, y caiga el cilindro martillo sobre los fulminantes del tubo.

Este torpedo se puede preparar en 48 horas para fondearlo sobre el "Loa", y hacer volar a sus compañeros que lo desaguan..." [1508].

Tenemos sobrados indicios para pensar que el proyecto que hemos presentado se intentó llevar a cabo. En primer lugar, para que el plan se pueda realizar había que precisar exactamente el sitio donde estaba hundido el *Loa*, (latitud, longitud o buenas marcaciones a

1508.- B.N. P. (Archivo Piérola - Caja N°49). Proyecto anónimo titulado *Para conseguir la inmediata destrucción del casco sumergido del "Loa" colocando sobre su cubierta o debajo sus costados 4 torpedos con dinamita*, sin fecha.

puntos conspicuos de la costa con sus respectivas distancias), de tal manera que las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles lleguen de noche sin perder tiempo tratando de buscar el buque hundido. Para solucionar este problema el 8 de julio el Comandante General escribió al Comandante del *Atahualpa* en los siguientes términos:

> *"...Esta Comandancia General teniendo en consideración el interés, contracción y celo que caracterizan a VS ha tenido a bien nombrarlo para que bajo su dirección se sitúe en el plano de este puerto el lugar en que se halla a pique el vapor chileno "Loa" debiendo servirle como ayudantes para ese trabajo el teniente segundo Gervasio Santillana y el alférez de fragata Enrique Gamero, recomendando a VS que se emplee el método más exacto para determinar con precisión ese punto y que esto se efectúe sin dilación por ser de interés general..."* [1509].

El mismo día el Comandante General ordenó al Mayor de Órdenes que el teniente Santillana y el alférez Gamero se pongan a disposición del capitán de navío Raygada para *"...situar con precisión en el plano de este puerto el lugar en que está a pique el vapor transporte chileno "Loa"..."* [1510].

En segundo lugar había que preparar los torpedos que se usarían para volar el casco del *Loa*. No hemos encontrado un pedido por la construcción de los torpedos que menciona la propuesta, lo que no quiere decir que no se fabricaran. Coincidentemente, el 9 de julio la Factoría Naval hizo el siguiente pedido a la Casa Proveedora:

> *"...Se necesita que la casa proveedora proporcione para el uso de unos torpedos lo siguiente: 4 cuadernales de patente herrados de 6 pulgadas, 35 brazas de cabo Manila de 2 ¼ pulgadas-42 libras, 270 pies guía de gutapercha para dinamita...."* [1511].

Estos mismos materiales se mencionaron en un oficio gestionado diez días más tarde, el 14 de julio, cuando el Comandante General se dirigió al Secretario de Marina para que:

> *"...se sirva recabar el libramiento respectivo del adjunto pedido extraordinario formulado por el Interventor de Arsenales por cuatro cuadernales de patente, 35 brazas cabo Manila de 2 ¼ pulgadas y 270 pies guía de gutapercha para dinamita, cuyos artículos se necesitaron para que las lanchas a vapor estuvieran provistas de ellas para la comisión que de orden superior debía desempeñar el teniente segundo don Fermín Diez Canseco..."* [1512].

Con el contenido de estos dos documentos queda claro que entre el 4 de julio y el 14 de julio se decidió llevar a cabo una operación a cargo del teniente segundo Fermín Diez Canseco y que se frustró durante su ejecución, en ella participaron varias lanchas a vapor de las Fuerzas Sutiles y debieron estar provistas de ciertos artefactos explosivos que en su momento los llamaron *torpedos*. Pero, ¿sería el objetivo de esta operación el destruir el

---

1509.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 239. Oficio al Comandante del *Atahualpa* del 8 de julio de 1880.
1510.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 240. Oficio al Mayor de Órdenes del 8 de julio de 1880.
1511.- A. H. de M. Libro Copiador F4-A6., p. 55. Oficio del 9 de julio de 1880.
1512.- A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 14 de julio de 1880. El libramiento fue entregado al día siguiente por el secretario de Marina (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, pp. 222-223. Oficio del 15 de julio de 1880).

casco del *Loa*?. Lamentablemente ninguno de los documentos indican cual fue el objetivo de la operación, pero tal vez el pedido de materiales nos de una idea de ello, nos llama la atención que este pedido contemple 270 pies de guía de gutapercha para dinamita, esta guía era impermeable y permitía activar la dinamita bajo el agua (probablemente con electricidad, para lo que se necesitaba un cable o guía aislado); los cuatro cuadernales de patente pudieron servir para manipular cuatro paquetes de explosivo o torpedos de dinamita, los mismos que se podían sostener desde la superficie con las 35 brazas de cabo de Manila de 2 ¼ pulgadas de mena.

¿Se intentó volar el casco del *Loa* en algún momento?. Hemos visto que el 4 de julio se hizo acopio del material especial para construir los torpedos que debían usarse en las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles al mando del teniente Diez Canseco y que el 8 de julio se pidió al Comandante del monitor *Atahualpa* que determine la posición exacta del *Loa*. Teniendo en consideración que cortar la guía de dinamita y aislar algunas cargas de este explosivo de manera de tener unos cuatro torpedos con suficiente guía para hacerlos estallar desde la superficie no es una operación difícil y, que el determinar la posición del *Loa* tampoco era un trabajo complicado pues podía hacerse en unas cuantas horas, una tarde a lo más; para el día 9 de julio las Fuerzas Sutiles pudieron estar listas para expedicionar sobre el casco hundido del *Loa*. Coincidentemente encontramos que en la tarde del 9 de julio zarparon del Muelle Dársena todas las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles, el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* anotó la siguiente novedad:

> *"...En la tarde se mandaron 25 hombres armados a la lancha "Lima" la cual expedicionó un convoy con todas las lanchas de los buques regresando a las 7h a.m. sin novedad después de un tiroteo de cañón con las chilenas..."* [1513].

Confirma la novedad que consignó el oficial de Guardia de la *Unión* una noticia que proporcionó el periódico *la Patria* del 10 de julio:

> *"...Hoy en la madrugada hubo un pequeño encuentro entre nuestras lanchas de ronda y dos enemigas, las cuales emprendieron la fuga apenas había empezado el fuego de fusilería y cañón por nuestra parte..."* [1514].

Hubo, pues, una expedición de todas las lanchas a vapor, es decir todas las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles, a una comisión que no conocemos cuál fue su cometido pero que dados los antecedentes que hemos descrito, es muy posible que su objetivo haya sido tratar de volar el casco hundido del *Loa* entre la noche del 9 y la madrugada del 10 de julio. La expedición terminó en un enfrentamiento con el enemigo, tal como lo anotó el Oficial de Guardia de la *Unión* y por ello probablemente se frustró su cometido con lo que los chilenos quedaron advertidos desde entonces de nuestras intenciones haciendo inútiles nuevos intentos de operar de la misma manera y continuaron con más ímpetu sus trabajos para recuperar la carga de las bodegas del *Loa* desde el 12 de julio[1515]. Lamentablemente este episodio no fue recogido por los historiadores peruanos o chilenos y no conocemos más testimonios de la época que hagan referencia a este hecho.

1513.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 214.
1514.- Periódico *La Patria* del 10 de julio de 1880.
1515.- Periódico *La Patria* del 5 de julio de 1880.

c) El torpedista Williams Nash y la Sección de Torpedos en julio de 1880.

El hundimiento del *Loa* confirmó a los marinos peruanos la efectividad del torpedo como arma ofensiva y todo parece indicar que se puso mayor énfasis en el perfeccionamiento del sembrado de minas, en la construcción de nuevos artefactos explosivos capaces de hundir más buques enemigos y en contratar expertos en el ataque con torpedos. Uno de estos expertos fue el norteamericano Williams John Nash. La figura de Williams Nash aún no ha sido completamente estudiada y poco sabemos de su participación en actividades militares. Tenemos noticias de él desde febrero de 1880, cuando Piérola comisionó a su antiguo adepto Guillermo Billinghurst a explorar una ruta segura para traer armamento de la Argentina pasando por territorio boliviano. Constan en algunos documentos transcritos por el historiador chileno Vicuña Mackenna que Nash y sus ayudantes acompañaron a Billinghurst al lago Titicaca, allí Nash y Billinghurst se dedicaron en el mes de febrero a realizar mediciones y sondajes del lago[1516].

El plan de pasar armas por el Titicaca resultó infructuoso y Nash debió viajar a Lima en marzo o abril de 1880. La primera referencia a Nash en el Callao es del 8 de julio, cuando el Subsecretario de Marina elevó al Comandante General el siguiente oficio:

> *"...El dador de este don Guillermo Juan Nash tiene una comisión a su cargo importante del Supremo Gobierno por cuyo motivo pondrá US a su disposición la lancha "República" y "Lima", los tripulantes necesarios y que dicho señor indique a US, así como todos los útiles necesarios para el servicio de la maquinaria, como es carbón, aceite, etc. y le facilitará US todos los auxilios y demás artículos que le pidiése..."* [1517].

Nótese que el oficio fue remitido por el Subsecretario de Marina y que se habla de una *comisión importante*, pero lo que destaca es que se puso a disposición de Nash una torpedera y una de las lanchas a vapor más grandes de las Fuerzas Sutiles. Estos son indicios de que se preparaba una nueva tentativa torpedista a cargo de Nash y que se había encomendado al comandante Sánchez coordinar la operación. El 15 de julio Williams Nash fue contratado por el gobierno, interviniendo esta vez el Secretario de Fomento. El tenor del documento no deja dudas sobre el propósito de este individuo:

> *"...República Peruana*
> *Oficina de Documentos Reservados*
> *Sección de Fomento*
>
> *Lima 15 de julio de 1880*
>
> *Entre los infrascritos, por una parte el capitán Guillermo Juan Nash, natural de los EE.UU. de Norte América, y por la otra el Supremo Gobierno del Perú, representado por Su Señoría el Secretario de Estado en el despacho de Fomento don Mariano Echegaray, hemos celebrado un contrato contenido en los siguientes artículos:*

1516.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Lima 1880-1881*, "Comunicaciones del coronel Billinhurst al Dictador Piérola sobre sus operaciones de exploración del lago Titicaca y del río desaguadero para expulsar a los chilenos de Tarapacá, en enero y febrero de 1880", pp. 181-187

1517.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 214. Oficio (a) del 8 de julio de 1880.

1. *Yo Guillermo J. Nash me obligo a armar y dirigir la sección de Torpedos marítimos para destruir uno o más buques de la armada chilena que bloquea actualmente el puerto del Callao; debiendo dirigir de preferencia el ataque al buque almirante como objetivo principal, sin perjuicio de hacerlo también a los demás buques de dicha armada ya sean de guerra o transportes.*
2. *El capitán Nash se obliga a dirigir personalmente todas las operaciones, para cuyo efecto deberá embarcarse ya sea en las lanchas, botes o buques que se están alistando con tal objeto.*
3. *El Supremo Gobierno pondrá a disposición de Nash los elementos de que dispone y que sean necesarios para dar cima a la empresa y así mismo facilitar a la fuerza armada que debe guarnecer las embarcaciones; siendo de cuenta y cargo particular del capitán Nash el pago a los hombres especiales en la materia por contratarse.*
4. *El Supremo Gobierno del Perú pagara al Capitán Nash, por cada buque que destruya totalmente, sea echándolo a pique o volándolo, el precio siguiente:*
   Por el "Blanco" cien mil libras esterlinas (LE 100,000) en oro o en buenas letras sobre Londres a 90 días vista.
   El mismo precio por el blindado "Cochrane".
   Por el "Huáscar" treinta mil libras = 30,000 LE
   Id. "O'Higgins" veinte mil id. = 20,000 LE
   Id. "Angamos" veinte mil id. = 20,000 LE
   Id. "Amazonas" veinte mil id. = 20,000 LE
   Id. "Pilcomayo" veinte mil id. = 20,000 LE
5. *La suma a que sea acreedor el Capitán Nash, le será pagada cuarenta por ciento 40% a las 24 horas y el resto a doce y veinticuatro meses, en documentos garantizados, de toda calidad que puedan ser descontados en la plaza de Lima al interés corriente.*
6. *Este contrato tendrá fuerza por el término de treinta días, pudiendo ser renovado este plazo de común acuerdo entre los contratantes.*
   En constancia de lo cual firmamos el presente por duplicado en Lima, julio quince de mil ochocientos ochenta..." [1518].

La propuesta de Nash fue tomada en serio pues incluso el gobierno logró coordinar con la Casa Grace los pormenores del depósito de 40,000 libras para Nash en caso logre hundir algún buque enemigo[1519]. Es probable que Nash haya intentado una aproximación al enemigo entre el 15 de julio y el 1° de agosto, fecha en que el Comandante General envió el siguiente oficio al Comisario de Marina:

> *"...Teniendo orden de SE el Jefe Supremo de la República, para proporcionar al capitán Nash todo lo que necesite para el desempeño de una comisión de que está encargado, se servirá US abonar las adjuntas cuentas presentadas por dicho capitán y que ascienden a la suma de setenta y cinco soles quince centavos, cuyo gasto será aprobado en su oportunidad..."* [1520].

Al no encontrar otra referencia posterior sobre el capitán Williams Nash, estimamos que su actividad torpedista en el Perú fracasó.

1518.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 38). Oficina de Documentos Reservados, Sección de Fomento. Contrato entre el Secretario de Fomento y Guillermo Nash del 15 de julio de 1880.

1519.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 38). Oficina de Documentos Reservados, Sección de Marina. Carta a la Casa Grace & Brothers del 21 de julio de 1880.

1520.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 260. Oficio al Comisario de Marina del 1° de agosto de 1880. El asiento está tarjado y tiene la siguiente nota: *No corre la anterior.*

d) Disparos sobre la isla San Lorenzo por la batería *2 de Mayo* en agosto de 1880.

A raíz del hundimiento del *Loa* los chilenos tomaron una serie de medidas para evitar un ataque de nuestros torpedistas. El 4 de julio el contralmirante Riveros ordenó una nueva disposición del fondeadero que debían ocupar el *Abtao* y la *Magallanes* en la isla San Lorenzo, orientándolos convenientemente para proteger a los blindados, estableciendo además lanchas de ronda para evitar la presencia extraños en la isla San Lorenzo[1521].

Alrededor del 10 de julio de 1880 el contralmirante Riveros tuvo noticia de que los peruanos preparaban un ataque de torpedos contra el *Blanco Encalada* y dispuso colocar una guardia permanente de 30 soldados en la isla San Lorenzo[1522], además ordenó hacer estudios para colocar cañones de largo alcance en la isla con capacidad de ofender el Callao, llegando a solicitar el 26 de julio que de Valparaíso se envíen un par de piezas de artillería de estas características[1523]. Riveros insistió en la idea de colocar estos cañones en su comunicación con el Ministro de Guerra y Marina el 13 de agosto de 1880[1524]. Sin embargo, este proyecto no tuvo lugar y los chilenos desistieron en su empresa.

En agosto el casco de las torpedera chilena *Guacolda* debía carenarse y se tuvo la necesidad de vararla en la isla San Lorenzo para efectuar el trabajo. Riveros debió tomar la decisión de construir un varadero para recibir a la *Guacolda* a principios de agosto pues los trabajos en la isla San Lorenzo se notaron desde los primeros días de ese mes, suponiendo los peruanos que los chilenos trataban de levantar fortificaciones en la costa. El 7 de agosto, el mismo día que el capitán de navío Luis Germán Astete se hizo cargo de la Prefectura del Callao y también de las baterías de la plaza, la batería *2 de Mayo* disparó 6 tiros sobre la isla para evitar que se continúen los trabajos[1525] pero creemos que estos tiros no llegaron a alcanzar su lejano objetivo.

El Dictador tuvo noticia de que los trabajos en la isla San Lorenzo estaban destinados a recibir una torpedera enemiga el 11 de agosto a través de una nota pasada por el coronel Josias Harris quien le informó lo siguiente:

> *"...Actualmente alistan los chilenos la varadura de la Isla de San Lorenzo para efectuar la limpieza de los fondos de sus botes torpedos. Creo que puedo destruir el uno u el otro de esos botes importantes. No pido ni pago por adelantado ni el apoyo del Gobierno, pero confío que si mis esperanzas tengan buen éxito recibiré los honores y recompensas que tan importante servicio merece. Necesito 48 horas para hacer mis preparaciones, de modo que puedo llevar mi idea a cabo en el acto que pongan su lancha en la varadera. Por tanto, ruego que SE me concederá audiencia por unos minutos en que puedo explicar mi idea..."* [1526].

1521.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 62. Orden del día dada a bordo del *Blanco Encalada* el 4 de julio de 1880.
1522.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, pp. 63-64. Oficio del Comandante General de la Escuadra de Chile al Ministro de Guerra y Marina del 11 de julio de 1880.
1523.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, pp. 64-65. Oficio del Comandante General de la Escuadra de Chile al Ministro de Guerra y Marina del 26 de julio de 1880.
1524.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 67. Oficio del Comandante General de la Escuadra de Chile al Ministro de Guerra y Marina del 13 de agosto de 1880.
1525.- Periódico *La Patria* del 7 de agosto de 1880.
1526.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 28). Carta de Josías Harris a Nicolás de Piérola del 11 de agosto de 1880.

No conocemos que trató de hacer Harris contra las torpederas chilenas, pero de hecho el mismo 11 de agosto Piérola se presentó al Callao para verificar los tiros que hizo ese día la batería *2 de Mayo* sobre la isla San Lorenzo[1527]. Al día siguiente, 12 de agosto, Piérola verificó el alcance de la artillería de la batería *Tarapacá* y ordenó disparar un tiro del cañón Rodman de 500 libras sobre la isla[1528]. Incluso el tema se llevó a la prensa, seguramente con la idea de que sea leído por los chilenos, así encontramos que el periódico *La Patria* del 13 de agosto publicó un editorial diciendo de que al enemigo le convenía abandonar la idea de construir una batería en la isla San Lorenzo pues quedaría dominada por *"...10 de nuestros cañones de grueso calibre.."* [1529] y, además, dio la siguiente noticia: *"...de la batería "2 de mayo" se hicieron hoy dos disparos sobre la isla, con uno de los cañones de a 12 de largo alcance..."* [1530].

El comandante Manuel I. Vegas escribió que los días 10 y 15 de agosto los chilenos bombardearon el Callao pero no tuvieron resultados positivos[1531], pero esta es otra versión que no podemos comprobar pues no encontramos datos históricos que sustenten el bombardeo chileno en esas fechas, aunque debemos señalar que el periódico *La Patria* dio noticias de que el 9 y el 10 de agosto que el *Blanco Encalada* estuvo haciendo ejercicios de tiro en esos días, pero no contra el Callao[1532].

1527.- Periódico *La Patria* del 11 de agosto de 1880.
1528.- Periódico *La Patria* del 13 de agosto de 1880.
1529.- Ibídem.
1530.- Ibídem.
1531.- Vegas, Op. Cit., p. 269.
1532.- Periódico *La Patria* de los días 9 y 10 de agosto de 1880.

e) El encuentro de lanchas del 22 de agosto de 1880.

Un encuentro armado de tres de nuestras lanchas (*Arno*, *Urcos* y *Capitanía*) contra un buque y dos torpederas enemigas sucedió a las 21:40 del 22 de agosto de 1880. El siguiente es el parte del combate que elevó al Jefe de las Fuerzas Sutiles el teniente primero Francisco León, Jefe Ronda de esa noche:

> *"...el oficial que suscribe da parte a US de que a las 9^{h} 40^{m} p.m. poco más o menos, estando rondando por la parte Sur de la bahía y al virar para dirigirme al Norte para continuar la ronda y ver si las demás lanchas vigilaban, noté, a larga distancia de donde me encontraba, un centelleo como de luces artificiales, que por lo muy nublado que estaba el horizonte no pude ver el objeto u objetos que lo producían. Sin embargo comprendí que serían las lanchas enemigas, y con tal motivo di la señal de alarma, oyendo en esos momentos el estampido de un cañonazo.*
>
> *Con tal motivo, me replegué sobre las demás lanchas, cuando la "Arno" hizo su primer disparo con el cañón de retrocarga, y al acercarme a dichas lanchas les ordené que estuvieran siempre listas para cualquier ataque, quedando la mía en observación.*
>
> *La lancha que yo comandaba era la de la "Capitanía", que estaba armada con una ametralladora de dos cañones y tripulada por cuatro marineros. Lo que tengo el honor de comunicar a US en cumplimiento de mi deber..."* [1533].

El parte del teniente León no dice mucho y da la impresión de que llegó tarde al lugar del encuentro armado. En todo caso, su versión sirve para tener una idea de cuanto personal dotaba la lancha *Capitanía* y el armamento que llevaba. El teniente León anotó que la lancha tenía por tripulantes a cuatro marineros, los que debieron ser el maquinista, fogonero, patrón y uno más que debió ocuparse de la ametralladora, una Gardner de 2 cañones.

Por su parte, el comandante Iriarte ahondó en la investigación de lo sucedido e informó a su vez al Mayor de Órdenes lo siguiente:

> *"...A las 10 p.m. próximamente el alférez Rodríguez que montaba la "Urcos" destinado a recorrer la línea de ronda en su centro y fuera de las lanchas de defensa del Dársena, creyó distinguir al estar por el Norte una embarcación pequeña, pero por la distancia que lo separaba y no poder reconocerla bien, continuó su ronda hasta terminar la línea de defensa donde encontró al "Arno" que venía de recorrer la parte Sur.*
>
> *El alférez Rodríguez se aproximó al "Arno" para comunicar al teniente Sánchez Carrión lo que ocurría cuando distinguió perfectamente una lancha a vapor que lo perseguía, a la vez que vio el fogonazo y oyó la detonación de un cañonazo hecho por uno de los buques enemigos. Ambas embarcaciones se replegaron en la embocadura del muelle Dársena tomando el "Arno" la parte interior, y como la primera era perseguida por las lanchas enemigas que se hacían señales con luces de centelleo, hizo uso del cañón de retrocarga, consiguiendo así que dichas embarcaciones se retiraran pasando al parecer por la línea de torpedos y dejando que replegadas las tres*

1533.- A. H. de M. (Caja A23 - Sobre A207). Oficio del Jefe de Ronda del 22 de agosto al Jefe de las Fuerzas Sutiles del 23 de agosto de 1880.

embarcaciones de ronda, guardasen la entrada del muelle dársena de cualquier ataque enemigo.

Al cañonazo hecho por el "Arno" el enemigo hizo dos más, después de lo que, dichas embarcaciones y como dos horas después siguieron continuando su servicio sin ocurrir otra novedad. Este es en resumen el parte original que acompaño del Jefe de Ronda teniente primero Francisco León, lo mismo que me comunicó verbalmente el teniente Sánchez Carrión y el Alférez Rodríguez, lo que en cumplimiento de mi deber pongo de su conocimiento..." [1534].

Nótese que el comandante Iriarte y el teniente León señalaron que la *Arno* fue la primera lancha que abrió fuego contra el enemigo usando un cañón de retrocarga, el mismo que debió ser de a 12 libras, como lo aseguró el Jefe de las Fuerzas Sutiles en su oficio del 6 de agosto de 1880[1535].

La otra lancha que participó en el encuentro fue la *Urcos* cuyo Comandante fue el alférez Carlos Rodríguez. El Oficial de Guardia de la *Unión* escribió en el Diario de Bitácora lo siguiente:

"...en la noche se mandó al Alférez de Fragata don Carlos Rodríguez, Guardiamarina don Oliveiro Saenz y 5 hombres armados a órdenes del Sr. Jefe de las fuerzas sutiles. A las 9 h 45 pasó por alto un tiro a bala del enemigo y poco después fue seguido de otros varios, inmediatamente se le contestó con los cañones de la Dársena..." [1536].

Desde el Muelle Dársena se hizo fuego contra el enemigo. El Comandante del *Talismán*, teniente Manuel Carrasco, elevó el siguiente parte narrando su participación en el combate:

"...A las 9 hs 40 m p.m. de ayer, un buque enemigo disparó sobre la población un tiro de cañón, repitiendo lo mismo momentos después. Cubierta nuestra batería y distinguiendo el humo del enemigo se le contestó con tres tiros, después de los cuales no podían apercibirse más. Se mandó descansar a la gente.

A las 7 hs a.m. de hoy el "Tolten" se aproximo al muro Oeste del Dársena, al alcance de las Baterías, por lo cual se le hizo tres tiros a bala y uno con bomba...." [1537].

Impuesto de todas los partes, el Comandante General los elevó el 24 de agosto al Secretario de Marina con el siguiente informe:

"...Por los partes adjuntos se impondrá VS que a las 10 h aproximadamente del 22 del actual uno de los buques enemigos disparó tres cañonazos contra nuestras lanchas de ronda "Capitanía", "Urcos" y "Arno", cayendo en al población dos de los proyectiles.

Las lanchas enemigas persiguieron al "Arno" y este les hizo fuego con su cañón de retrocarga, consiguiendo así que dichas embarcaciones se retiraran atravesando al

---

1534.- A. H. de M. (Caja A23 - Sobre A207). Oficio del Jefe de las Fuerzas Sutiles al Mayor del Órdenes del 23 de agosto de 1880.
1535.- Ver nota N° 1376.
1536.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta Unión p. 235).
1537.- A. H. de M. (Caja A23 - Sobre A207). Oficio del Comandante del *Talismán* al Mayor de Órdenes del 23 de agosto de 1880.

parecer por la línea de torpedos. Nuestras lanchas se replegaron entonces guardando la entrada de la Dársena de cualquiera ataque del enemigo.

De las baterías de la Dársena se contestó al fuego del enemigo con seis disparos de la del "Talismán" y dos de la "Lima". Como a la mañana siguiente se aproximara el transporte enemigo "Tolten", se le hicieron igualmente algunos disparos por las baterías de la plaza..." [1538].

Este encuentro, menor por cierto, sucedió cerca al Muelle Dársena pero no causó bajas por ninguno de los dos lados. Los partes que hemos transcrito son inéditos y no estuvieron sujetos a ningún tipo de censura, quedando claro que en esta oportunidad el único propósito de nuestras lanchas era el de rondar la parte exterior de la línea de defensa de lanchas del Dársena y que en esas circunstancias se encontraron con el buque de guardia chileno y las lanchas enemigas. Resulta interesante verificar que las líneas de defensa ya estaban terminadas y el comandante Iriarte llegó a señalar que probablemente las lanchas enemigas pasaron por la línea de torpedos, pero lamentablemente ninguna los accionó.

Los principales historiadores chilenos no mencionan este encuentro. Por nuestra parte Rosendo Melo escribió que en la noche del 22 de agosto se oyeron 6 disparos de cañón de uno de los blindados sobre nuestras lanchas *"...que esa noche llegaron al fondeadero que los chilenos ocupaban en la isla durante el día, y cumplida su comisión regresaron al puerto. La comisión había dejado a pique, en el aludido fondeadero, un brulote que a hora determinada debía explosionar, mediante un aparato de relojería..."* [1539].

Melo continúa su relato diciendo que la alarma de esta noche llamó la atención de los chilenos lo que los hizo tomar una serie de precauciones al día siguiente. El 23 de agosto, según Melo, encontraron el brulote mal hundido y a las 09:00 éste hizo explosión.

El comandante Vegas sostiene lo mismo que Melo, ampliando su comentario sobre los hechos diciendo que quien fabricó el brulote fue don Enrique Guzmán y Valle, asignando al alférez de fragata Benjamín de la Haza el comando de la operación.

Ambos historiadores confunden los hechos. El 22 de agosto no se produjo ninguna expedición sobre la isla San Lorenzo, no se dejó ningún brulote y el alférez Benjamín de la Haza no se embarcó en ninguna de las lanchas de las Fuerzas Sutiles en esa oportunidad. La expedición que ambos autores describieron como que sucedió el 22 de abril sucedió en realidad el mes siguiente y bajo otras circunstancias.

1538.- A. H. de M. (Caja A23 - Sobre A207). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 24 de agosto de 1880.
1539.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 404.

f) Los bombardeos del Callao del 30 y 31 de agosto y del 1° y 3 de setiembre de 1880.

El historiador chileno Gonzalo Bulnes señaló en su obra *Guerra del Pacífico* que en el mes de agosto el contralmirante Riveros decidió bombardear la corbeta *Unión* para evitar que burle el bloqueo pues *"...sabía que intentaba hacerlo..."*[1540], cosa que había deducido en virtud a que desde sus buques se notaban los aprestos que hacía nuestra corbeta para zarpar. Además, según sigue narrando Bulnes, *"...el Almirante sufría con los comentarios de la prensa de Valparaíso y Santiago, que lo acusaban de inacción y quería desmentirlos..."* [1541]. En efecto, el contralmirante Riveros en una carta del 5 de setiembre dirigida a Eusebio Lillo, recalcó que bombardeó el Callao fue para vengar el hundimiento del *Loa* así como evitar que la *Unión* deje el Callao y callar a la prensa chilena que lo acosaba[1542].

Los chilenos esperaban mucho del cañón de largo alcance con que vino de Europa el crucero *Angamos* y este fue el principal elemento usado para bombardear el Callao, que se vio ofendido durante cuatro días con ese cañón. Según Bulnes, durante los dos primeros días del bombardeo nuestro Alto Mando permaneció impasible ante el ataque y recién en los dos últimos días nuestras lanchas entraron en acción:

> *"...*[las lanchas peruanas estaban] *armadas de cañones de bastante potencia, las cuales dispararon contra el agresor acercándosele, y los tiros de éste eran ineficaces contra esas pequeñas embarcaciones colocadas a 3,000 metros o más porque el blanco que presentaban era casi imperceptible. Los disparos del "Angamos" fueron de una precisión admirable dirigidos casi todos por el teniente 1° don Carlos E. Moraga. Como consecuencia de estos bombardeos, la "Unión" recibió un proyectil que le hizo bastante daño y fue echado a pique un pontón que servía de depósito de torpedos..."* [1543].

Con respecto a los objetivos logrados, Riveros resaltó el haber echado a pique una lancha a vapor y aseguró haber hecho un impacto en la *Unión* que le causó daños en la máquina[1544].

Hay una confusión con respecto a las fechas en que se produjeron los bombardeos sobre el Callao. En el parte del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina, transcrito por Pascual Ahumada, aparece que sucedieron los días 30 y 31 de agosto así como el 2 y el 4 de setiembre [1545]. Bulnes anotó que el bombardeo fue el 30 y 31 de agosto así como el 1° y el 3 de setiembre [1546]. Como veremos a continuación hay dos posibilidades, o Ahumada transcribió mal el parte del contralmirante Riveros o éste último equivocó su informe pues los bombardeos sucedieron de acuerdo a lo que escribió Bulnes, el 30 y 31 de agosto así como el 1° y el 3 de setiembre.

1540.- Bulnes, Op. Cit., V. II, p. 276.
1541.- Ibídem.
1542.- Ibídem.
1543.- Ibídem.
1544.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 68. Oficio del Comandante General de la Escuadra de Chile al Ministro de Guerra y Marina del 5 de setiembre de 1880.
1545.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 68. Oficio del Comandante General de la Escuadra de Chile al Ministro de Guerra y Marina del 5 de setiembre de 1880.
1546.- Bulnes, Op. Cit., V. II, p. 276.

Esta confusión en las fechas hizo caer en un error al historiador chileno Fuenzalida, quien escribió en su obra *La Armada de Chile* que el 2 de setiembre el *Angamos* disparó trece granadas sobre el Callao, pero que se notaron fallas en las estrías del famoso cañón de 8 pulgadas de largo alcance. No hemos podido comprobar esta versión pues sobre el Callao no cayó un solo tiro el 2 de setiembre.

Toda vez que los partes oficiales peruanos no han sido transcritos hasta la fecha y permanecen inéditos, en esta oportunidad los copiamos para que la descripción de los bombardeos y combates se haga a través de los testimonios de quienes tuvieron la responsabilidad de la defensa del Callao.

Efectos del bombardeo del 30 de agosto.

El primer bombardeo se produjo el 30 de agosto, pero no encontramos información sobre este hecho en el Libro Copiador de la Capitanía de Puerto del Callao, donde se anotaron los bombardeos sobre el puerto; tampoco encontramos noticias del bombardeo en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* porque ese día no se anotó nada en dicho libro. El único parte que conocemos es el que dirigió el Comandante del transporte *Talismán* al Mayor de Órdenes donde anotó lo siguiente:

> *"...De 10 ^{h} a 11 ^{h} de esta mañana el transporte enemigo "Angamos" hizo seis disparos de cañón a bala en la dirección del Dársena, dos de los cuales quedaron cortos, tres cayeron entre los Pontones del Estado sin causar daño alguno y el último en la población.*
>
> *A las 10 ^{h} 30 ^{m} habiendo acortado el buque enemigo la distancia mandé hacerle fuego con el cañón de la batería del buque de mi mando. Se hicieron tres disparos con bomba descargada, habiendo reventado dos de ellas al salir de la boca del cañón. Esta última circunstancia es debido a que careciendo de proyectiles sólidos, se hace uso de bombas descargadas, que aunque las he hecho rellenar de plomo no resisten el máximo de la carga, destrozándose a los pocos segundos de haber salido como dejo indicado.*
>
> *En tal virtud se hace indispensable se manden construir a la Factoría de Bellavista proyectiles sólidos con los cuales se podría ofender al enemigo siempre que se colocara a igual distancia que esta mañana..."* [1547].

Los hechos señalan que los tiros del *Talismán* no lograron ofender al *Angamos* con su cañón Armstrong de 40 libras puesto sobre el Muelle Dársena porque no tenía proyectiles sólidos sino bombas rellenas con plomo que se deshacían al salir de la boca del cañón[1548], como también que el *Angamos* no logró causar daño alguno ese día. Según el parte del Comandante del crucero *Angamos* efectivamente hizo 6 tiros sobre el Dársena pero no pudo continuar por haberse cerrado la neblina[1549].

1547.- A. H. de M. (Caja C14 - Sobre C116, Capitanía de Puerto del Callao 1880). Oficio del Comandante del *Talismán* al Mayor de Órdenes del 30 de agosto de 1880.

1548.- A. H. de M. (Caja C14 - Sobre C116, Capitanía de Puerto del Callao 1880). Anexo al oficio del Comandante del *Talismán* al Mayor de Órdenes del 30 de agosto de 1880 aparece una nota del Mayor de Órdenes pidiendo proyectiles para cañones Armstrong de 40 libras.

1549.- Ahumada. Op. Cit., T. 3, p. 423. parte del Comandante del crucero *Angamos* del 5 de setiembre de 1880.

Efectos del bombardeo del 31 de agosto.

El Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* anotó lo siguiente en el Diario de Bitácora el 31 de agosto:

> *"...Momentos después a la 1 ^{h} p.m. el transporte enemigo "Angamos", entrando en la bahía y aguantándose a una distancia variable de 6,000 metros rompió los fuegos concentrándolos casi exclusivamente a esta corbeta que no fue tocada por ningún proyectil, pues si bien las punterías fueron correctas quedaron aquellos por exceso o defecto; sólo se recibió a bordo fragmentos de un proyectil que estalló contra el perfil interior del muro frente a la popa del "Rímac" y cuyos efectos a bordo fueron insignificantes. A 3 ^{h} 40 ^{m} p.m. suspendió los fuegos después de haber lanzado 25 proyectiles más o menos. La dotación se distribuyó cubriendo la batería "17 de Marzo" y a bordo para la coliza de popa y atender a cualquier accidente. La noche transcurrió sin novedad dotándose una de las embarcaciones de ronda con un oficial, un guardiamarina y seis hombres armados..."* [1550].

Según esta anotación del Oficial de Guardia de la *Unión* el bombardeo no causó daño alguno al buque y tampoco a los buques que estaban el Muelle Dársena. Pero otros tiros del *Angamos* cayeron en la población.

El capitán de navío Luis Germán Astete, recientemente nombrado Prefecto del Callao, escribió una carta a Piérola dándole parte de lo sucedido en el primer día de bombardeo y donde podemos notar 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. La misiva del comandante Astete a Piérola fue la siguiente:

> *"...A la 1 p.m., poco más o menos, el "Angamos" rompió sus fuegos contra el Dársena y buques allí surtos. Los disparos han sido 25 en el orden que indica el adjunto suelto del "Porvenir", el mismo que he ordenado retirar por contener datos muy seguros para el enemigo respecto al alcance de sus piezas. Los daños causados han sido en la parte Norte de la población, casas N° 29, 306 y 242 calle de la "Constitución" y una bomba que estalló en la casa N° 13 calle "Montevideo", tres mas calle "Manco Cápac", una interior del castillo "del Sol" otra en los baños transandinos, otra en los rieles del Trasandino. Un herido levemente, de piedra. En la calle "Monteagudo" un proyectil ha destrozado las casas 89 y 91 y parte del corralón 93..."* [1551].

El periódico *Porvenir* que fue retirado de circulación informaba lo siguiente:

> *Desde la mañana de hoy el "Angamos" cruzaba frente al puerto. A la una de la tarde menos cinco minutos se colocó a una distancia de 7,500 metros desde donde hizo su primer disparo en dirección a la Dársena. El proyectil cayó por la entrada del Dársena sin ocasionar daño alguno. El "Angamos" continuó fuego, con pequeños intervalos de tiempo en el orden siguiente:*

1550.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 240.
1551.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 28). Carta del Prefecto del Callao a Nicolás de Piérola del 31 de agosto de 1880.

2° A la 1 en punto cayó delante de la Dársena como a 500 metros de distancia
3° A la 1 y 5 casi con el mismo resultado
4° A la 1 y 10 cerca de la defensa de la Dársena
5° A la 1 y 14 cerca del pontón "Pachitea"
6° A la 1 y 17, en el Dársena sin ocasionar daño alguno
7° A la 1 y 20 cayó en el agua en el interior de la Dársena
8° A la 1 y 23 cayó junto al "Tumbes"
9° A la 1 y 28, reventó contra uno de los muros de la Dársena sin ocasionar daño alguno
10° A la 1 y 33 al agua en el interior del muelle
11° A la 1 y 37 cayó en la población
12° A la 1 y 40 lo mismo que lo anterior, cayó en la calle Monteagudo
13° A la 1 y 46 al agua delante de los baños de la Oroya echó un bote a pique
14° A la 1 y 50 cayó en el antiguo cuartel conocido como el "Castillo del Sol"
15° A la 1 y 55 cayó junto a la presa "Anita"
16° A las 2 y 2 cayó en la calle de la Constitución..." [1552].

Pero el parte más preciso es el que elevó el Capitán de Puerto del Callao al Comandante General de la Marina, que transcribimos íntegramente a continuación:

"...A las doce y media p.m. de hoy se desprendió el "Angamos" del convoy de los demás buques chilenos que en número de ocho se encuentran en el cabezo de la Isla San Lorenzo, e hizo rumbo a la bahía, y estando a la distancia de tierra como a 8,000 metros rompió sus fuegos a la una menos cinco minutos con dirección todos al Muelle Dársena y en $1^{h}5^{m}$ hizo 16 tiros de los cuales unos fueron cortos, otros cayeron en distintos puntos del Dársena y por último otros en algunas partes de la población a inmediaciones de la playa por la misma dirección del Dársena y a las distancias siguientes. El primero corto. El segundo ídem, el tercero ídem, el cuarto ídem, quinto entre el "Pachitea" y la "Unión". Sexto por la popa del "Apurímac". Séptimo entre el Dársena pero al agua. Octavo en el "Tumbes" a pique. Noveno entre el carbón del Dársena, Décimo corto, Once pasó hasta las Chacaritas. Doce reventó en la población. Trece en los baños de la Oroya. Catorce en el Castillo del Sol. Quince al costado de la "Anita". Dieciséis en el Castillo del Sol.

Desde las dos y tres minutos de la tarde cesó el fuego de este buque y quedó aguantado a la misma distancia hasta las dos y media en que el blindado "Blanco Encalada" principió ha hacerle señales a este, con cuyo motivo se le ha visto moverse muy lentamente y volverse a aguantar casi en el mismo lugar en donde a las dos y tres cuartos volvió a romper los fuegos hasta las tres y cuarenta minutos p.m. en que cesaron los fuegos. A esta hora el "Blanco" le hizo señales al "Angamos" las que contestó e inmediatamente siguió al Sur. En esta segunda vez los tiros han sido los siguientes: 1° "Angamos" cayó en el castillo del Sol, 2° ídem, 3° cerca de la plaza de la Beneficencia, 4° en el Castillo del Sol, 5° baños de la Oroya, 6° en el muelle de madera, cerca de la popa del "Rímac", 7° al agua, 8° ídem, en el Dársena, 9° fuera de las lanchas.

1552.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 28). Periódico *Porvenir* del 31 de agosto de 1880 anexo a la carta del Prefecto del Callao a Nicolás de Piérola del 31 de agosto de 1880.

De las baterías de tierra y muelle Dársena se han hecho los siguientes tiros: en la primera vez 6 la Dársena y 1 la batería "Ayacucho" y en la 2ª 3 la Dársena y 2 "Ayacucho", todos cortos.

En el tren de la Oroya que salió de Lima a las 2 de la tarde y que llegó a la Estación de Guadalupe a las tres y media apió para venir a embarcarse un oficial (Alférez de Fragata) de la corbeta de guerra Inglesa "Thetis" y al atravesar por la calle del castillo del Sol cayó un proyectil en ese lugar y con los fragmentos que levantó hirió a este en la cabeza..." [1553].

Como se puede apreciar, el parte del Capitán de Puerto al Comandante General fue más preciso que el del comandante Astete a Piérola, pues en el parte elevado al Jefe Supremo no se le informó de la pérdida del *Tumbes* ni de la avería del *Apurímac*. También señaló el comandante Palacios que desde nuestras baterías ubicadas en el Dársena y desde la batería *Ayacucho* se disparó contra el *Angamos*, pero todos los tiros quedaron cortos. El bombardeo del día 31 de agosto sí causó daños pues echó a pique al viejo vapor *Tumbes* que, convertido en pontón, estaba anclado dentro del Dársena. Según las fuentes chilenas a bordo de este buque se encontraban los torpedos de la Marina, pero de acuerdo a nuestra información no habían torpedos a bordo de este buque. Como ya mencionamos, otro de los tiros cayó en la popa del *Apurímac* pero no le causo mayores daños. El resto de tiros no afectó a las defensas del Callao y ninguno dio a la *Unión*.

Según el Comandante del *Angamos* se dispararon 25 tiros pero con una lectura diferente de los resultados pues anotó que sus tiros fueron hechos *"...con excelentes punterías..."* [1554].

El bombardeo y combate del 1° de setiembre de 1880.

El bombardeo del *Angamos* se realizaba impunemente por cuanto nuestros cañones no tenían el alcance suficiente como para ofender al enemigo. Por otro lado, la corbeta *Unión* no podía zarpar a contestar los fuegos del *Angamos* pues hubiese sido fácil presa de ese buque y de los blindados chilenos que justamente esperaban que haga eso para cumplir con su principal objetivo. Para alcanzar a dañar al *Angamos* se contaba sólo con las lanchas de las Fuerzas Sutiles que, por su reducido tamaño, no podían ser fácilmente cañoneadas por los bloqueadores. Por ello el 1° de setiembre el Comandante General dispuso que *"...en caso de que el transporte chileno "Angamos", vuelva á disparar contra esta plaza, salgan las lanchas "Lima" y "Arno" y se pongan á la distancia conveniente para alejar al enemigo é impedir que sus fuegos ofendan á la población y buques que están en la Dársena..."* [1555].

Ese mismo día se produjo otro bombardeo, el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* lo describió de la siguiente manera:

"...A 10 h 30 m el transporte enemigo "Angamos" aguantándose a una distancia de 6,000 a 6,500 metros principió sus fuegos haciéndolos sobre la corbeta, la cual fue

---

1553.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, pp. 259-260. Oficio al Comandante General del 31 de agosto de 1880.
1554.- Ahumada, Op. Cit. , T. 3, p. 423. parte del Comandante del crucero *Angamos* del 5 de setiembre de 1880.
1555.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 292. Oficio al Mayor de Órdenes del 1° de setiembre de 1880.

tocada por dos proyectiles uno en el trancanil de babor hacia popa del cañón Nº 14 y otro perforando la caja de hierro de la chimenea haciendo explosión en la cubierta, rompiendo siete rumbos y parte de la amurada de babor, penetrando un casco en la caldera de ese lado. A 12^{h} cesaron los fuegos habiendo hecho el "Angamos" 20 tiros y las baterías del Dársena y de La Punta 15. A 4 ^{h} 30 ^{m} volvió el mismo transporte y continuó haciendo fuego sobre la corbeta hasta las 5 ^{h} 15 ^{m} que habiendo salido las lancha de agua "Urcos" a 2500 metros puso al "Angamos" en fuga vergonzosa. Las lanchas "Lima" y "Arno" salieron a última hora..." [1556].

El maquinista Storace dejó en su diario un interesante relato del bombardeo, importándonos sobre todo su relato de los daños que sufrió la *Unión* en sus máquinas:

"... 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 éste se puso en retirada, y así cesa el bombardeo del día..." [1557].

El Capitán de Puerto elevó al Comandante General el siguiente parte:

"...Hoy a las 10 ^{h} 18 ^{m} a.m. se principió a mover el transporte chileno "Angamos" del grupo de los demás, con rumbo al mismo punto en donde se colocó en la bahía el día de ayer. Un cuarto de hora antes de la once rompió sus fuegos teniendo por objetivo la corbeta "Unión".

Desde las once menos cuarto hasta la una menos cuarto y habiendo cesado los fuegos de doce a doce y media ha hecho 19 tiros en el orden siguiente. 1 corto, 2 frente al Castillo del Sol en el agua, 3 ídem, 4 al agua por la popa del "Marañón", 5 calle de la constitución, 6 por el aromito en la playa, 7 al costado del "Pachitea", 8 en la popa de la "Unión", 9 entre la "Unión" y el "Pachitea", 10 por la proa de la "Anita", 11 por la popa de la "Unión", 12 por el aromito al agua, 13 por la popa de la "Unión". 14 al costado de la "Apurímac", 15 al costado de la "Anita". A las 12 terminó aguantándose en su mismo lugar. A las 12 y 25 m hizo otro tiro corto. 17 entre el "Pachitea" y la "Unión", 18 al costado "Rímac", 19 cayó dentro de la "Unión", parece haber destrozado la caja de vapor de la cocina sin haber daños personales.

De las baterías de tierra y Dársena se hicieron los siguientes tiros, en el primer intervalo la Dársena hizo 8. Los de a 1,000 tres y la batería "Ayacucho" 1, en el segundo La Punta hizo 3 y la Dársena 1, todos cortos..." [1558].

1556.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, pp. 240-241.
1557.- Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, pp. 119-20.
1558.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 261. Oficio al Comandante General del 1 de setiembre de 1880.

Según los documentos que hemos transcrito, un tiro del *Angamos* efectivamente dañó una de las caldera de la corbeta *Unión* dejándola fuera de servicio, el otro tiro que alcanzó a nuestro buque causó daños pero no de consideración. Para evitar que otro proyectil caiga sobre nuestro buque, al día siguiente la *Unión* cambió de fondeadero dentro de la rada. Con respecto al proyectil que impactó en la caldera de la *Unión*, la documentación que encontramos referida a su reparación nos da a entender que no significó mayor problema para los operarios de la Factoría Naval de Bellavista.

En el informe que presentó el Comandante del *Angamos*, anotó que hizo 19 disparos desde las 10:40 hasta las 12:40 logrando echar a pique al pontón *Callao* donde había un depósito de torpedos y averiando a la *Unión* donde se notó gran fuga de vapor. Por la tarde continuó su bombardeo disparando 13 tiros más, pero con menor eficiencia pues se usaron proyectiles construidos en Chile[1559].

Resulta interesante señalar que Luis Lynch, Comandante del *Angamos*, mencionó en su parte que los últimos cuatro tiros los hizo con dos cañones de pequeño calibre sobre una lancha que salió del Dársena pero debió suspender el fuego por no poder acertarle desde esa distancia[1560]. La lancha a la que se refirió el comandante Lynch es la *Urcos* que, como bien señalaron el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* y el maquinista *Storace*, salió a enfrentar al *Angamos*. Lamentablemente no conocemos el parte peruano de este encuentro. Sólo tenemos información periodística de lo sucedido y, al igual que sospechamos que el parte del Comandante del *Angamos* no incluyó intencionalmente el encuentro con la *Urcos* y que ese debe ser el probable motivo por el que se suspendió sus fuegos, también sospechamos que la nota periodística lleva una carga emotiva y de censura que distorsiona la realidad. El corresponsal Leonidas Cárdenas del periódico *El Nacional* describió el combate de la siguiente manera:

> *"...No marcaba todavía el reloj del Dársena las 4 y 50 minutos, cuando de improviso las miradas de todos los espectadores se dirigieron hacia la desembocadura del muelle. Atrajo la atención general la lanchita de ronda "Urcos" que con su cubierta atestada de gente hacía rumbo primero en dirección a los neutrales y virando en seguida con proa al Sur, se adelantó a toda máquina sobre el cobarde enemigo que no cesaba de dispararle sus cañones amparado por la distancia.*
>
> *La "Urcos" que era vitoreada por el pueblo que se hallaba aglomerado en las avenidas del muelle, seguía tranquila y con la mayor intrepidez su derrotero hasta acortar la distancia que le separaba del "Angamos".*
>
> *Logrado su objeto le hizo un disparo con su pequeño cañón a las 16 ^{h} 55 ^{m} trabándose desde aquí un verdadero combate entre la lanchita y el transporte enemigo. Aquella proseguía sus fuegos y la distancia iba estrechándose más y más; hasta tal extremo que el comandante del "Angamos" se convenció que tenía que vérselas con oficiales de honor decididos y resueltos. En este concepto, el enemigo a las 17 ^{h} 08 ^{m} p.m. dejó de hacer fuego y emprendió la fuga vergonzosamente yendo a refugiarse al grueso de la escuadra estacionada en el cabezo de la isla.....a las 5 p. m. notando la escuadra*

1559.- Ahumada, Op. Cit. , T. 3, p. 423. parte del Comandante del crucero *Angamos* del 5 de setiembre de 1880.
1560.- Ibídem.

enemiga que también salían a su encuentro las lanchitas "Lima", "Urcos" y "Capitanía", se les infundió sin duda que el objeto principal era desalojarlos de sus posiciones, y fue entonces que avivaron los fuegos de sus hornillas para poner pies en polvorosa.

Comprendiendo ya los jefes de las enunciadas lanchas que era infructuoso continuar la persecución del "Angamos", resolvieron regresar a su fondeadero..." [1561].

Como resultado de la acción, el 2 de setiembre el teniente segundo Santiago Torrico fue felicitado por el Jefe Supremo a través del siguiente oficio que elevó el Subsecretario de Marina al Comandante General:

"...SE el Jefe Supremo está complacido por el valeroso comportamiento del teniente segundo don Santiago Torrico, que al mando de la lancha "Urcos" avanzó ayer tarde al centro de la bahía e hizo fuego sobre el "Angamos" que bombardeaba a gran distancia la población y ha dispuesto se consigne en la Orden General del día el aprecio que ha merecido del gobierno dicho oficial..." [1562].

La felicitación fue transmitida a toda la Marina a través de la Orden General del 2 de setiembre[1563]. Momentos más tarde un telegrama dirigido desde Lima a la Comandancia General ordenaba que el teniente Torrico sea nombrado Comandante de la lancha *Lima* trasladando al teniente Ureta a la fragata *Apurímac*[1564]. La felicitación a Torrico y su nombramiento como Comandante de la *Lima* debió ser hecho después de un proceso de investigación de los sucesos y nos lleva a confirmar que su encuentro con el *Angamos* fue el verdadero motivo por el cual este buque chileno cesó sus fuegos por lo que consideramos que el teniente Torrico cumplió con éxito la misión que se le encomendó.

El bombardeo y combate del 3 de setiembre de 1880.

El siguiente bombardeo sobre el Callao fue el 3 de setiembre. El Comandante del *Angamos* indicó en su parte que tras el quinto tiro de su cañón de largo alcance salieron cuatro lanchas peruanas *"...armadas de uno y dos cañones pequeños de alcance que abrieron sus fuegos sobre nosotros..."* [1565]. A raíz del ataque de nuestras lanchas, Lynch informó que procuró mantenerse a distancia de ellas hasta que la *O'Higgins* intervino y pudo entonces hacer 6 tiros más sobre el Dársena[1566].

Por nuestra parte podemos recoger varios partes. El Capitán de Puerto informó al Comandante General de la Marina lo siguiente:

"...a las 11 menos 5 a.m. principió a moverse de su fondeadero el transporte chileno "Angamos" y estuvo en el punto fijado en los días anteriores a las 11 y 12 m, y a las 11 ¼ rompió sus fuegos sobre el Dársena.

1561.- Periódico *El Nacional* del 2 de setiembre de 1880.
1562.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 266. Oficio (b) del 2 de setiembre de 1880.
1563.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4 p. 290, Orden General del 2 de setiembre de 1880.
1564.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 266. Oficio (c) del 2 de setiembre de 1880.
1565.- Ahumada, Op. Cit. , T. 3, p. 423. parte del Comandante del crucero *Angamos* del 5 de setiembre de 1880.
1566.- Ibídem.

La "O'Higgins" vino sobre el fondeadero, también a inmediaciones del "Angamos" en auxilio de este a consecuencia que nuestras lanchas "Urcos", "Lima" [1567] y "Arno" que salieron a combatir con el "Angamos" a las 11 h 37 m a.m. y le hacían fuego, lo que originó aumentase el "Angamos" su distancia retirándose hacia afuera.

Los primeros 6 tiros de la "Angamos" fueron dirigidos al Dársena y de ellos uno ocasionó daños, aunque pequeños a la "Apurímac", y los otros cayeron al agua. Los siguientes tiros del "Angamos", que fueron 19, como los de la "O'Higgins" que fueron 37 los hicieron sobre nuestras lanchas.

Nuestras lanchas hicieron también en dirección a estos los tiros siguientes: la "Lima" 30, la "Urcos" 12 y la "Arno" 25.

El total de los tiros enemigos, aumentándose 2 más que a última hora hizo el "Angamos" a consecuencia de la retirada de nuestras lanchas y de la aproximación nuevamente del "Angamos", de los cuales el último hizo su avería a la lancha "Lima" y algo a la "Oroya", son los siguientes: 37 "O'Higgins", y 27 "Angamos".

El "Angamos" se retiró con proa al Sur, a su fondeadero a las 4 h 11 m p.m. y la "O'Higgins" saliendo un poco más afuera se a aguantado en donde permanece hasta este momento, 5 p.m. de la tarde..." [1568].

Otra fuente para verificar el resultado del combate son las noticias periodísticas. En este caso el periódico *El Nacional* publicó el mismo 3 de setiembre una interesante versión de los hechos:

"...Hoy hemos tenido variaciones sobre el mismo tema. Nuestra escuadra se ha batido con dos poderosos buques de la escuadra chilena. ¿Pero cómo a sido eso? Espere usted que yo le contaré en abreviatura. Es el caso que a las once y trece minutos empezó el "Angamos" a bombardear el Dársena con su formidable cañón. Hizo cinco tiros con intervalos de cinco a seis minutos. Momentos después salía del Dársena una flotilla de tres lanchas, al mando del capitán de corbeta don Patricio Iriarte, jefe de las fuerzas sutiles.

Por Dios, que el comandante Iriarte ha sostenido con honor su insignia. Este iba en el "Lima", cuyo jefe es el teniente 2° don Santiago Torrico. El "Arno", iba al mando de nuestro bizarro amigo y compañero de toda la campaña a bordo del "Unión", teniente 2° don Ramón Sánchez Carrión. La "Urcos" al mando del el teniente don Juan F. Otoya. Entonces empezó el combate de las tres lanchas con el "Angamos". Le contestaban tiro por tiro. Nos hacían el efecto de pequeños "Huáscares", por el bizarría con que luchaban. Eran tres granos de arena sobre el mar. Nuestro corazón estaba allí, con su tripulación siguiendo las pericias de esa lancha desigual. Pero el "Angamos" no estuvo solo en el combate. El "Chacabuco " vino en su auxilio, haciendo fuego sobre las lanchas. De tierra se hizo fuego sobre los buques enemigos. El "Blanco" hizo cuatro tiros sobre la batería de a mil, retirándose enseguida.

1567.- Según el Legajo Personal del teniente segundo Santiago Torrico fue Comandante de la lancha *Lima* en el combate del 3 de setiembre de 1880 contra los buques chilenos *O'Higgins*, y *Angamos*. Quien también estuvo presente fue el guardiamarina Abel Raygada.

1568.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, pp. 261-262. Oficio al Comandante General de la Marina del 3 de setiembre de 1880.

El combate de nuestras lanchas dura todavía para gloria nuestra y vergüenza del enemigo. ¿Que dirán los neutrales? De fijo que a cada tiro de los chilenos soltaran la riza y silbaran dúo y fuerte. La "Chacabuco" empezó a hacer fuego a las 12 y 6 minutos. El "Tolten", está de guardia. Los demás buques en el cabezo, pero están en movimiento... de babor a estribor. Muy afuera. Nuestra flotilla de fuerzas sutiles se ha lucido. Cada lanchita me hacía el efecto de un pigmeo con una alma de gigante...

...Los tiros hechos por el enemigo son los siguientes contados con reloj en mano:

Angamos	*Chacabuco*
11 h. 13 m	*12h. 6m.2s*
11 – 18 –	*12 – 30 –*
11 – 23 –	*12 – 50–*
11 – 28 –	*12 – 53 –*
11 – 36 –	*12 – 45 –*
11 – 40 –	*12 – 58 –*
11 – 45 –	*1 – 27 –*
11 – 49 –	*1 – 31 –*
12 – 2 –	*1 – 34 –10s.*
12 – 13 –10s.	*1 – 35 –*
12 – 32 –	*1 – 37 –*
13 – 47 –	*1 – 50 –*
1 – 18 –	*1 – 51 –*
1– 26-	*1–55-*
1– 30 -	*1–58-*
1– 35 -	*2–00-*
1– 40 -	
1– 50 -	
1– 55 -	
1– 59 –20s.	

A la hora que cierro esta carta, tres de la tarde, la "Chacabuco" y el "Angamos" permanecen en el promedio de la Bahía. Las lanchas siguen toreándolos van y vienen, con su penacho blanco de humo, aguardando que les hagan fuego. La lancha de "Capitanía" lleva y trae órdenes. Hasta ahora ningún proyectil les ha caído. Bien por la flotilla de fuerzas sutiles..." [1569].

El mismo día de los sucesos ya mencionados, el Comandante General de la Marina logró elevar a Piérola un oficio donde con su puño y letra le dio a conocer el resultado del combate entre nuestras lanchas y los buques chilenos. El documento es interesante por varios motivos, en él se nota la premura del Comandante General en hacer llegar de primera mano las nuevas al Jefe Supremo: no hay separación de párrafos, abunda en abreviaturas para concluir rápido la misiva y su letra es poco clara en comparación con otros documentos que escribió; estos detalles delatan su apuro. El oficio tiene la virtud de ser conciso y relata con precisión la forma en que se hundió la lancha *Lima*; pero también muestra el nivel de censura que había en la transmisión de información, por él nos damos cuenta que ciertas

1569.- Periódico *El Nacional* del 3 de setiembre de 1880.

noticias no podían ser trasmitidas ni siquiera por telégrafo. El tenor del oficio es el siguiente:

"..Con el conocimiento de que VE no desea que por telégrafo se le comunique las averías que sufran nuestros buques o embarcaciones menores, tengo la honra de dirigirle esta para comunicarle el resultado del combate entre nuestras Fuerzas Sutiles y el enemigo y es como sigue, "Lima", "Arno" y "Urcos" rompieron sus fuegos sobre el "Angamos" después de tres tiros de este y lo hicieron aumentar la distancia a que estaba de la Dársena hasta que sus proyectiles no alcanzaban a tierra, y los dirigía a dichas embarcaciones sin resultado alguno. Dos horas después la "O'Higgins" vino y tomando la posición que antes tenía el "Angamos" se contrajo a hacer fuego a las lanchas ayudado también por éste que graduaba su distancia a dicha Dársena hasta que quedado al Sur del sitio anterior la "O'Higgins" al Norte, punto por el que se hallaban las tres mencionadas lanchas, dirigía sus proyectiles a tierra y el otro a las Fuerzas Sutiles, un proyectil de este buque penetró el costado de la "Lima" a tres pulgadas bajo la línea de agua, lo que la obligó a retirase tumbada sobre babor y llegó al costado del "Oroya", en donde se le estaba preparando la artillería para sacarla, en este trabajo preparativo 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. 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 más 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 ..." [1570].

Se puede observar que el bombardeo tuvo tres fases. La primera sucedió entre las 11:15 y las 11:37, cuando el *Angamos* pudo bombardear el Dársena sin oposición como en los días anteriores. Pero, siendo notados sus movimientos, las lanchas de las Fuerzas Sutiles salieron a combatirlo. La segunda fase comenzó cuando la *Urcos*, *Arno* y *Lima* dispararon sobre el *Angamos*, que debió cambiar de posición disparando sobre nuestras lanchas. Ante el acoso de las lanchas peruanas se inició la tercera fase, donde intervino la cañonera *O'Higgins* a favor del *Angamos*. Durante el combate la *Lima* recibió un impacto del *Angamos* lo que la obligó a retirarse y, habiéndose logrado el objetivo de interrumpir el bombardeo alejando a los buques enemigos, el resto de las lanchas peruanas regresaron al Dársena. Cuando las lanchas se encontraban en sus fondeaderos regresó el *Angamos* e hizo dos disparos más sobre los buques peruanos. En esta última fase del bombardeo, donde sólo se disparó dos tiros contra el Dársena, el capitán de corbeta Carlos Moraga, que disparaba el cañón del *Angamos* logró acertarle a la lancha *Lima*, a la que en esos momentos se trataba de varar para repararla.

1570.- B. N. P. (Archivo Piérola). Oficio del Comandante General al Jefe Supremo de la República del 3 de setiembre de 1880. Las abreviaturas del documento han sido desarrolladas para facilitar su lectura.

No se puede dar completo crédito a la noticia del periódico *El Nacional*, pero debe ser cierta la información que el propio Comandante de las Fuerzas Sutiles se embarcó en la lancha *Lima* para concurrir al combate.

Por otro lado, el periodista anotó que el *Blanco Encalada* hizo cuatro tiros sobre la batería *2 de Mayo* lo que también anotó el maquinista Storace en su diario personal junto a una interesante versión del combate:

> *"...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, éste último es el Cuarto Maquinista Sifuentes..."* [1571].

Efectivamente, según el contralmirante Riveros el *Blanco Encalada* disparó cuatro veces sobre la batería *2 de Mayo* pero el resultado del bombardeo con sus nuevos cañones dejó mucho que desear por la mala calidad de los proyectiles usados[1572].

Storace, que había trabajado en poner a punto a la lancha *Lima* debió conocer muy bien lo que le sucedió a esa embarcación y la noticia de que sufrió un impacto durante el combate corrobora lo que anunció el Comandante General a Piérola y se reafirma con lo anotado en el Legajo Personal del entonces guardiamarina Benjamín de la Haza, donde se lee:

> *"...se halló presente a todos los bombardeos que hizo la Escuadra bloqueadora y tomó parte de casi todas las acciones que comprometían las lanchas no sólo con las torpederas enemigas, sino con la Escuadra. El día 3 de setiembre para defender el puerto de los tiros del "Angamos" y la "O'Higgins", salió en la "Lima", a órdenes del teniente 2° Santiago Torrico y acompañado de las lanchas "Arno" y "Urcos", comprometieron combate con la Escuadra enemiga, habiendo recibido una bomba de 150 en la línea de agua, refugió al costado del transporte "Oroya", amarrado al muro interior del Dársena y allí recibió un segundo proyectil que la echó a pique..."* [1573].

La *Lima* se fue a pique en menos de 5 minutos y no dio tiempo a la tripulación de salvar su nave, aunque trataron infructuosamente de llevarla a la playa[1574]. La pérdida de la *Lima* fue un duro golpe a las Fuerzas Sutiles pues se trataba de una buena embarcación, capaz de llevar un par de cañones y una ametralladora. En este lamentable incidente perdió la vida el teniente del Ejército don Juan Quintana, este valiente oficial de nuestro Ejército fue Segundo Jefe de la Estación de Vigías de la isla San Lorenzo hasta que esa dependencia fue

---

1571.- Elías, *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Storace*, p. 120.

1572.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 68. Oficio del Comandante General de la Escuadra de Chile al Ministro de Guerra y Marina del 5 de setiembre de 1880.

1573.- A. H. de M. Legajo Personal de Benjamín de la Haza.

1574.- A. H. de M. (Caja 23 - Sobre 238). Oficio del Comandante de la lancha *Lima* al Jefe de las Fuerzas Sutiles del 4 de setiembre de 1880.

desactivada, más tarde participó en actividades torpedistas siendo uno de los que participaron en el hundimiento del *Loa*. Al sorprenderle la muerte era Jefe de la Estación de Vigías del Arsenal. Su desaparición la informó el Comandante General al Subsecretario de Marina en los siguientes términos:

> "...[Quintana] *fue comisionado el día 3 del presente para que prestara sus servicios como auxiliar a bordo de la lancha "Lima" cuando salió de su fondeadero a batir al transporte "Angamos" en cuya acción, como en otras ocasiones observó el Teniente Quintana un digno comportamiento; pero infortunadamente cuando la lancha "Lima" fue echada a pique al costado del "Oroya" por un proyectil del "Amazonas", desapareció de entre los demás náufragos arrastrado seguramente al fondo por el fuerte remolino que la "Lima" hizo al sumergirse..."* [1575].

El cuerpo de Quintana salió a flote el 10 de setiembre en las inmediaciones del transporte *Limeña* y el Comandante General pidió inmediatamente al Director de Beneficiencia que se separe un nicho perpetuo en el cementerio Baquíjano al *Jefe de Vigías de este Arsenal* [1576]. Ese mismo día, la Marina se encargó de enterrar al valiente Quintana con los honores de su clase militar [1577].

En el bombardeo también perdió la vida el cabo fogonero Aniceto Arias de la dotación de la torpedera *República*[1578].

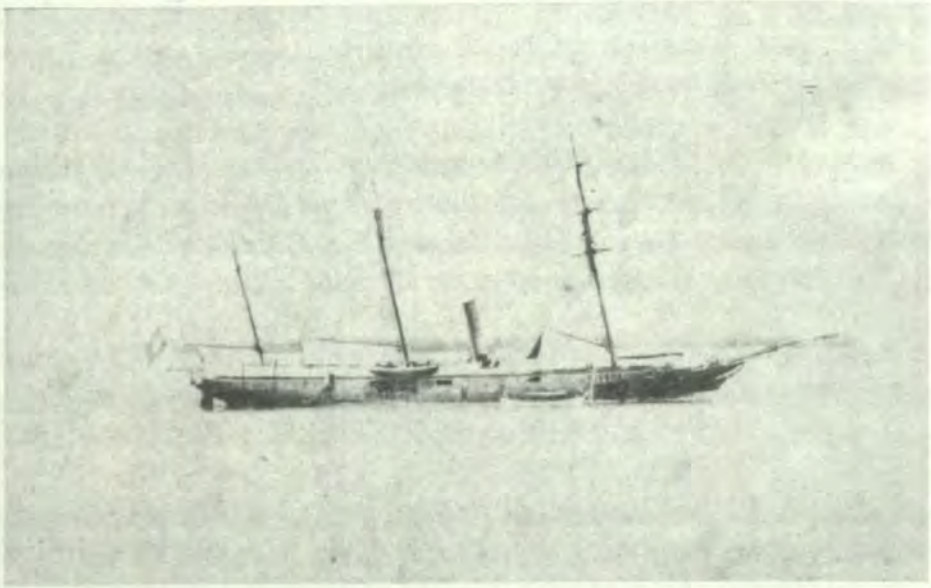
Las versiones chilenas de los combates del 1° y del 3 de setiembre apuntan a señalar que la intervención del *O'Higgins* hizo retroceder a las lanchas peruanas, Ekdahl, por ejemplo, en una síntesis de los hechos, señaló que cuando nuestras lanchas trataron de atacar al *Angamos*, la cañonera *O'Higgins* y la torpedera *Fresia* intervinieron obligándolas a regresar al puerto[1579]. Pero nuestra opinión es contraria a esta visión de los combates; para nosotros objetivo del *Angamos* se vio parcialmente frustrado por la presencia de nuestras cañoneras que, aunque no lograron hundirlo, hicieron que retroceda y suspenda sus fuegos.

Tras el combate del 3 de setiembre los chilenos suspendieron temporalmente los bombardeos sobre el Callao.

1575.- A. H. de M. (Departamento de Marina Callao - 1880). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 7 de setiembre de 1880.
1576.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 305. Oficio al Director de Beneficencia del Callao del 10 de setiembre de 1880.
1577.- A. H. de M. (Departamento de Marina Callao - 1880). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 11 de setiembre de 1880.
1578.- Libro Copiador B1-b48, p. 296. Oficio al Comisario de Marina del 4 de setiembre de 1880.
1579.- Ekdahl, Op. Cit., T II., pp. 445-446.

g) El hundimiento de la *Covadonga* el 13 de setiembre de 1880.

El 13 de setiembre de 1880 un nuevo artefacto explosivo preparado por nuestros torpedistas se encargó de echar a pique a la goleta chilena *Covadonga.* Este era un buque de especial significado histórico para Chile pues había sido capturada ingeniosamente el 26 de noviembre de 1865 por el entonces capitán de fragata Juan Williams Rebolledo en el combate naval de Papudo[1580] y había logrado escapar de la *Independencia* en Iquique causando que nuestra fragata encalle durante su persecución.



Goleta *Covadonga.*
(Archivo Histórico de Marina).

El 13 de setiembre de 1880 la *Covadonga* estaba dedicada a bombardear el indefenso puerto de Chancay. El Segundo Comandante de la *Covadonga*, teniente primero Enrique Gutiérrez, anotó en el parte que elevó al contralmirante Riveros que su buque había llegado a Chancay con el objeto de destruir un puente ferroviario[1581], pero al no divisarlo, el capitán de corbeta Pablo de Ferrari, Comandante de la *Covadonga*, decidió entonces echar a pique una lancha y un bote que estaban anclados a unos 300 metros del muelle[1582]. Según los telegramas que dirigieron las autoridades de Chancay al Prefecto, a 10:10 la *Covadonga* disparó cuatro tiros sobre el muelle y hasta las 15:40 había disparado 22 tiros, logrado hundir una lancha de propiedad de la Casa Grace; pero, errando la mayoría de sus disparos, estos vinieron a caer sobre la población o al agua sin causar mayores daños y sin poder hundir la otra lancha [1583].

1580.- A finales de 1865 Chile y Perú se encontraban en guerra contra España, cuya Escuadra era superior a la de los americanos. En noviembre de 1865 la *Covadonga* bloqueaba el puerto de Coquimbo y Williams Rebolledo, que estaba al mando de la corbeta chilena *Esmeralda*, decidió atacar al buque español. Cuando Williams encontró a la *Covadonga* cambió su pabellón por el de un país neutral, estratagema que engañó a los españoles que confundieron a la *Esmeralda* con un buque de guerra británico y permitió a los chilenos acercarse a tiro e rifle. Al estar cerca, Williams izó pabellón de Chile y rompió inmediatamente sus fuegos sobre los españoles que rápidamente fueron reducidos y la *Covadonga* capturada.

1581.- Las órdenes del ataque a Chancay, firmadas por el contralmirante Riveros, fueron transcritas en la obra de Pascual Ahumada Moreno. Los partes, juicios, editoriales de periódicos y otros documentos de la época relacionados a este tema también se pueden encontrar en la obra de Ahumada.

1582.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 434. parte del Segundo Comandante de la *Covadonga* al contralmirante Riveros del 14 de setiembre de 1880.

1583.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 433. Telegramas peruanos del 13 de setiembre de 1880 .

De acuerdo a la versión del teniente Gutiérrez, al no poder echar a pique al pequeño bote, el comandante de Ferrari decidió enviar al chinchorro de su buque para que lo destruya pero, como no se notaba nada extraño en el bote, suspendió la orden de echarlo a pique y dispuso que sea izado a bordo. Gutiérrez dijo que trató de revisar la pequeña embarcación antes de izarla a bordo pero el Comandante desestimó la recomendación y alrededor de las 15:15 se procedió a levantarla del agua. En esos momentos estalló el artefacto explosivo hundiéndose la *Covadonga* rápidamente[1584].

El comandante de Ferrari fue víctima de su decisión que respondía a la ambición de tomar una lujosa embarcación de recreo, contravino las órdenes expresas de sus superiores que prohibían este tipo de prácticas y la desobediencia le costó la vida.

Del desastre lograron salvarse 29 personas en el único bote que quedó de la infortunada *Covadonga*, 12 de los cuales eran oficiales y el resto marineros[1585]. De los 109 hombres que tripulaban el buque enemigo 48 fueron hechos prisioneros y 32 murieron[1586].

El torpedo y los torpedistas.

Cuando vimos el hundimiento del *Loa* pusimos sobre el tapete una polémica periodística que sucedió en 1890 en torno a identificar quien o quienes fueron los que construyeron el torpedo que hundió ese transporte y cual fue el grado de participación de estas personas. En esa misma polémica también se señaló que una versión decía que en el hundimiento de la *Covadonga* no participó Manuel Cuadros. Carlos Paz Soldán escribió en esa oportunidad lo siguiente:

> *"...En cuanto al torpedo que destruyó a la "Covadonga" ese sí fue ideado y preparado por el señor Constantino Negreiros, que pertenecía a la Sección de Torpedos, y quien hizo uso eficaz de él, fue el otro oficial de marina señor don Decio Oyague en la bahía de Chancay..."* [1587].

Carlos Paz Soldán citó a su padre, el historiador Mariano Felipe Paz Soldán, como autoridad en el tema para dar veracidad a su versión pues el reconocido historiador sólo nombró a Constantino Negreiros como autor del torpedo que echó a pique a la Covadonga[1588].

Sin embargo, una carta escrita por Piérola a Manuel Cuadros desde Tarma el 28 de noviembre de 1881 confirma la fundamental participación de este torpedista en la acción contra el *Loa* y la *Covadonga*. Debemos notar que esta carta está fechada el mismo día que Piérola tomó la decisión de dejar el mando político que aún le restaba en Ayacucho; ya antes los Jefes de los Ejércitos del Norte y del Sur habían desconocido su autoridad y sólo Cáceres, con el Ejército del Centro, se mantuvo con Piérola hasta que el 28 de noviembre el caudillo arequipeño tuvo que dimitir ante el héroe de la Breña que también desconoció su

---

1584.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 434. parte del Segundo Comandante de la *Covadonga* al contralmirante Riveros del 14 de setiembre de 1880.
1585.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 432. Telegrama al Presidente de Chile recibido en Santiago el 17 de setiembre de 1880.
1586.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 917.
1587.- Periódico *El Sol* del 7 de junio de 1890.
1588.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. 2, p. 255.

mandato. Esta carta es, para nosotros, un testimonio fidedigno de la percepción del defenestrado caudillo sobre la actuación de Cuadros y de la estima que le tenía. El tenor del documento es el siguiente:

"...Tarma, Noviembre 26 de 1881.

Señor Manuel J. Cuadros
Presente

Mi buen amigo:

Entre los actos oficiales de carácter reservado de mi gobierno, existe un supremo decreto dictatorial acordando a Ud. la cruz del mérito militar de primera clase (la única que haya sido otorgada) y reservándolo para más holgada situación el correspondiente premio pecuniario, como autor único y ejecutor principal que es Ud. de la destrucción completa de las naves de guerra enemigas "Loa" y "Covadonga".

Dicho acto oficial se ha mantenido en reserva y no ha podido serlo siquiera comunicado en razón de hallarse Ud. fugitivo con su familia e ignorar el gobierno el paradero de Ud. Tampoco puede serlo ahora transcrito por no estar aquí el archivo de documentos reservados pero habiendo encontrado a Ud. y teniendo que abandonar el país, no quiero hacerlo sin dejar a Ud. constancia de aquel hecho muy merecido por el patriotismo y personales dotes de Ud.

Crea Ud. que en medio de las decepciones y amarguras de todo orden que me rodean como peruano en las actuales circunstancias consuélame llevar conmigo recuerdo como el del patriota caballero y amigo a quien escribo estas líneas al poner el pie al estribo.

Suyo afectísimo

Nicolás de Piérola..." [1589].

Nuestros historiadores navales, Rosendo Melo y el comandante Manuel I. Vegas, escribieron que el 13 de setiembre se produjo en el Callao un combate naval entre las lanchas *Urcos, Arno* y *Capitanía* contra el *Angamos* que logró disparar 19 tiros contra la población, en ese mismo momento volaba en Chancay la *Covadonga* [1590]; participando en la operación torpedista el alférez de fragata Decio Oyague y un electricista de apellido del Campo; según Melo y Vegas, el alférez Oyague y del Campo llevaron el torpedo del Callao a Lima y de aquí a Chancay por ferrocarril[1591].

Lamentablemente ambos autores no señalan sus fuentes para hacer sus afirmaciones y no podemos verificar el supuesto combate del 13 de setiembre, que más bien parece ser una confusión con el combate que sucedió el 3 de ese mismo mes. Además, como ya hemos

---

1589.- A. H. de M. Legajo Personal de Manuel Cuadros. La firma de la carta fue legalizada con fecha 4 de setiembre de 1885 por el escribano público José del Cármen Sánchez y sirvió como una de las pruebas para que en 1899 el gobierno del Presidente López de Romaña entregue la pensión a la viuda y los descendientes de Cuadros.
1590.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 404. Vegas, Op. Cit., p. 270.
1591.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 404..

señalado, del Campo no era electricista sino capitán del Ejército y Decio Oyague[1592] no era alférez de fragata sino teniente segundo. Todo parece señalar que fue Melo quien dio la versión equivocada y que el comandante Vegas escribió esta parte de su obra la *Historia de la Marina de Guerra del Perú* copiando a Melo sin verificar las fuentes.



Teniente segundo Decio Oyague Neyra.
(Archivo Histórico de Marina).

A diferencia del caso del hundimiento del *Loa,* no hemos podido encontrar el parte que pudo haber escrito el teniente segundo Decio Oyague después de hundir la *Covadonga* por lo que la reconstrucción de los hechos la trataremos de hacer a través de los escasísimos y dispersos datos que hemos podido encontrar.

Es cierta la participación de Constantino Negreiros en la construcción del torpedo que hundió a la *Covadonga*, por cierto que no fue gratuito el reconocimiento que le hizo en 1885 la Asamblea Nacional Constituyente de 1885 al concederle una medalla de honor por su participación en el hundimiento de ese buque [1593] y que su familia haya cobrado una pensión a través de la Marina por este acontecimiento. Desde el 12 de julio encontramos que hay documentos que muestran que Negreiros estaba trabajando para la Secretaría de Fomento y que la Secretaría de Marina había autorizado que trabaje en la Factoría Naval de Bellavista en unas *"...obras reservadas que tiene a su cargo..."* [1594]. Ya sabemos a lo que se referían en aquel entonces cuando se mencionaba *obras reservadas*, más aún, la participación de la

1592.- Decio Oyague Neyra (San Pedro, Pacasmayo 1842 – Callao 1882). Guardiamarina en 1865, ascendió a alférez de fragata en 1866. Hizo la campaña contra la escuadra española a bordo de la fragata *Amazonas* y asistió al Combate Naval de Abtao. También sirvió en el vapor *Chalaco*, luego en la *Independencia* y en la *Unión*. Estuvo embarcado en el *Chalaco* desde abril de 1879 hasta enero de 1881.

1593.- (A. H. de M. Legajo Personal de Constantino Negreiros). Resolución de la Asamblea Nacional Constituyente del 2 de mayo de 1885 elevada al Presidente provisional de la República y rubricada por Iglesias el 29 de mayo de 1885.

1594.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 337. Oficio al Secretario de Fomento del 12 de julio de 1880.

Secretaría de Fomento nos hace pensar inmediatamente en la intervención de la Sección de Torpedos en donde trabajaba, como Jefe, el capitán Manuel Ezequiel del Campo.

Pero también Manuel Cuadros estuvo activo un mes antes del ataque a la Covadonga, el 3 de agosto el Secretario de Marina pidió al Secretario de Fomento que se atienda a Cuadros de urgencia:

> *"...existiendo urgente necesidad de procurar al señor Manuel Cuadros una cantidad de dinamita para ciertos trabajos reservados que le están encomendados, tengo la honra de dirigirme a US a fin de que se sirva ordenar que por su despacho se pongan a disposición del mencionado señor Cuadros 500 kilos de la pólvora indicada..."* [1595].

Estimamos que en el momento en que el Secretario de Marina hizo el pedido de dinamita ésta no estaba disponible pues el 7 de agosto debió insistir en los siguientes términos:

> *"...en contestación al estimable oficio de US fecha de ayer, tengo la honra de manifestarle que siendo de suma urgencia los trabajos reservados que le están encomendados al señor Cuadros y teniendo necesidad de proveerle de la dinamita suficiente para que pueda llevar a cabo las obras que actualmente tiene principiados, me dirijo a US para que se sirva disponer por quien corresponda, se le entreguen al referido Sr. Cuadros, por lo menos 350 kilos de esa pólvora. La diferencia que existe entre la fuerza de la dinamita N° 1 y la de N° 3, frustraría los trabajos que de orden de SE el Jefe Supremo tiene a su cargo..."* [1596].

La cantidad de pólvora requerida por Cuadros, 350 kilos, nos da pie a pensar que fue la cantidad de explosivos que utilizó para armar su torpedo que más tarde haría volar a la *Covadonga.*

Dados los antecedentes del teniente del Ejército don Juan Quintana en el hundimiento del *Loa*, todo parece indicar que él fue nombrado para encargarse de colocar el torpedo a la *Covadonga* tal como se desprende de un oficio que el 3 de setiembre elevó el Subsecretario de Marina al Comandante General de la Marina donde dijo: *"...Disponga US que la Comisaría de Marina entregue inmediatamente al alférez de fragata don Juan Quintana la cantidad de veinte libras esterlinas para que atienda a los gastos de la comisión que se le ha confiado..."* [1597]. No hemos encontrado en el Archivo Naval un oficial de Marina llamado Juan Quintana por lo que creemos que se trató de un error del comandante Sánchez el asignar el grado de *alférez de fragata* a Juan Quintana, que en realidad era teniente del Ejército. Pero lo que no podía saber el Subsecretario de Marina era que el mismo día que encargaba al Comandante General de la Marina la entrega del dinero a Quintana, éste moría a bordo de la lancha *Lima* a causa de un impacto del *Angamos* por lo que había que buscar a otra persona que se encargue de la comisión torpedista.

La persona elegida para colocar el torpedo de Cuadros y Negreiros en Chancay fue el teniente segundo Decio Oyague. Decisión que nos llama la atención pues Decio Oyague se

---

1595.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 355. Oficio al Secretario de Fomento del 3 de agosto de 1880.
1596.- A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. 358. Oficio al Secretario de Fomento del 7 de agosto de 1880.
1597.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 268. Oficio del 3 de setiembre de 1880.

encontraba sufriendo una severa dolencia que le obligaba constantemente a pedir licencia para medicinarse. En efecto, en febrero de 1880 el teniente Oyague pidió permiso para viajar a la sierra por dos meses y los cirujanos que lo revisaron recomendaron al Comandante General que se acceda a su petición [1598]. Oyague estaba con tuberculosis.

El 28 de agosto se nombró a Oyague como Ayudante de la Capitanía de Puerto de Paita, seguramente con la idea de que cambie de clima y ayudarlo de esa manera a recuperar su salud [1599], por este motivo el 2 de setiembre se ordenó al Comisario de Marina entregarle 20 libras esterlinas para que se traslade a Paita[1600]. Pero el teniente Oyague no logró viajar a Paita, tras la muerte de Quintana el 3 de setiembre, debió reunirse con el Subsecretario de Marina recibiendo el encargo de colocar el torpedo en Chancay y volar el primer buque enemigo que encontrase en ese puerto. El 4 de setiembre el Subsecretario de Marina ordenó al Comandante General de Marina lo siguiente:

> *"...disponga US que las veinte libras esterlinas que por oficio de ayer comunique a US se debían abonarse por la Comisaría de Marina al oficial Quintana, para gastos de una comisión se entreguen al teniente segundo graduado don Decio Oyague en lugar de aquel..."* [1601].

Así el teniente Decio Oyague dejó de lado su bienestar personal por servir a su patria.

El acucioso investigador Rómulo Rubatto publicó un telegrama dirigido al Subsecretario de Marina el 9 de setiembre donde el capitán Pedro Suárez, sobrino del héroe de Tarapacá don Belisario Suárez, dio cuenta de la llegada de Oyague a Ancón en esa fecha[1602]. Si se traza un paralelo entre el operativo montado para hundir el *Loa* con el que estamos narrando bien puede interpretarse que el parte telegráfico que Suárez elevó al Subsecretario de Marina evidencia un grado de control sobre la operación, es un signo evidente de seguimiento y supervisión de una orden impartida y también es la evidencia de que en realidad era el capitán de fragata Sánchez el cerebro que planificó el ataque. Este parte confirma lo que aparece en su Legajo Personal:

> *"...Organizó las expediciones que dieron por resultado el hundimiento del "Loa" y la "Covadonga", habiendo contribuido a poner en ejecución las ingeniosas invenciones del patriota don Manuel A. Cuadros a quien ayudó en compañía del malogrado ingeniero Desmaison a cargar el torpedo que echó a pique el "Loa"..."* [1603].

Mariano Felipe Paz Soldán señaló que el bote que recogió la *Covadonga* contenía la carga explosiva ingeniosamente camuflada por Constantino Negreiros, pero no los escondió bajo víveres frescos como cuando se hundió el *Loa*, esta vez se había puesto la carga en la propia estructura de *"...un bonito bote de paseo, muy bien pintado..."* [1604]. Por otro lado, según

---

1598.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7 p. 256. Informe del 24 de febrero de 1880.
1599.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 261. Oficio del 28 de agosto de 1880.
1600.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 265. Oficio (a) al Comisario de Marina del 2 de setiembre de 1880. También en A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 262. Oficio del 2 de setiembre de 1880.
1601.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, pp. 269-270. Oficio del 4 de setiembre de 1880.
1602.- Rómulo Rubatto Suárez, *La Covadonga, símbolo y trofeo*, pp. 185-186.
1603.- A. H. de M. Legajo Personal de capitán de navío Leopoldo Sánchez Calderón.
1604.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. II, p. 255.

Rosendo Melo, el teniente segundo Decio Oyague viajó con el torpedo del Callao a Ancón en tren y por la misma vía llegó hasta Ancón, de allí fue en un bote a remo acompañado por el *electricista* del Campo. Este autor también señaló que la carga explosiva se activó de la siguiente manera:

> *"...Al tesar los aparejos se produjo cavernosa la explosión, causada por una ravisa de alambre unida por un extremo al cáncamo en que se engancha el aparejo y por el opuesto a un fulminante, al tesar el aparejo se haló la ravisa, estalló el fulminante y en seguida la dinamita, cuidadosamente disimulada bajo la sobrequilla..."* [1605].

En la acción torpedista también debió participar el guardiamarina Luis Olivera, toda vez que tres días más tarde se remitieron los despachos de teniente primero graduado a Decio Oyague y el de alférez de fragata a Luis Olivera[1606], lo que se explica como el justo premio por su participación exitosa en el hundimiento del buque chileno. No debe extrañar la participación de Olivera pues ya antes había acompañado al comandante Sánchez y al alférez Bondy en el primer intento de hundir un buque chileno con un bote torpedo que debió zarpar desde punta Pancha.



Guardiamarina Luis Olivera.
(Archivo Histórico de Marina).

El teniente Oyague sobrevivió poco tiempo y no logró ver el final de la Guerra. El 11 de octubre el Comandante General presentó un informe al Secretario de Marina donde se daba a conocer que los médicos habían determinado que Oyague se estaba *"...padeciendo de*

1605.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 405.
1606.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 280. Oficio del 16 de setiembre de 1880.

tubérculos en los pulmones y la laringe en su primer período..." [1607] por lo que el 13 de octubre se le dio licencia por tres meses para restablecer su salud[1608]. El 13 de diciembre de 1880 se le llamó al servicio para hacerse cargo de la Capitanía de Puerto de Huamachuco[1609]. Pero su enfermedad le impidió seguir prestando servicios a la nación, murió en el hospital de San Bartolomé el 14 de enero de 1882.

El supuesto uso de un torpedo Lay en la acción contra la "Covadonga".

El 23 de marzo de 1881 el conocido historiador y político chileno Vicuña Mackenna publicó un artículo titulado *El Misterio de Chancai – Cómo fue echada a pique la "Covadonga"*, donde trató de explicar los acontecimientos que llevaron al fondo del mar a este buque. Vicuña Mackenna escribió que, tras la ocupación de Lima, había conseguido en el gabinete de Piérola un libro copiador de telegramas con información que confirmaba que el artefacto explosivo usado por los peruanos para hundir la *Covadonga* fue un torpedo Lay[1610].

Vicuña Mackenna transcribió también un documento de la *Gobernación Política y Militar de Ancón* por medio del cual el capitán Suárez informó al Subsecretario de Marina que un matriculado de apellido Sosa se había encargado de conducir a Chancay el *"...bote torpedo que echó a pique al buque enemigo..."* [1611]. Para Vicuña Mackenna no había nada de especial en esto pues concordaba con la versión peruana de que fue un bote torpedo el arma que usamos para hundir la *Covadonga* pero lo que le sorprendía era el tenor de dos telegramas que fueron transmitidos desde Chancay y que encontró transcritos en el libro copiador de telegramas hallado en el despacho de Piérola tras la ocupación de Palacio de Gobierno. Estos telegramas decían lo siguiente:

> *"...Chancay, setiembre 13 de 1880.- Excmo. señor:- Con el torpedo Lay que conduje se ha echado a pique la "Pilcomayo" a las 3.30.- Oyague..."* [1612].

> *"...Chancay, setiembre 13 de 1880.- Señor Sub-secretario de Marina:- Con el torpedo Lay que conduje, he echado a pique la "Pilcomayo" a las 3.30 P.M.- Oyague..."* [1613].

La preocupación de Vicuña Mackenna por tratar de averiguar si efectivamente fue un torpedo Lay o el bote cargado con dinamita lo que hundió a la *Covadonga*, fue porque tenía la idea de que de haber sido un torpedo Lay el que echó a pique al buque del comandante de Ferrari, éste *"...quedaría descargado de una grave responsabilidad..."* [1614]. Era la responsabilidad de haber tomado una lancha contraviniendo órdenes y con ello haber causado el hundimiento de su nave y la muerte de su tripulación.

Otro telegrama de interés que logró transcribir Vicuña Mackenna se refiere a una acción que se llevó a cabo con posterioridad para destruir el casco de la *Covadonga*. El telegrama en

---

1607.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 348. Informe del 11 de octubre de 1880.
1608.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 305. Oficio del 13 de octubre de 1880.
1609.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 351. Oficio del 13 de diciembre de 1880.
1610.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 442. *El Misterio de Chancai - Cómo fue echada a pique la "Covadonga".*
1611.- Ibídem.
1612.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 443. *El Misterio de Chancai - Cómo fue echada a pique la "Covadonga".*
1613.- Ibídem.
1614.- Ibídem.

cuestión no está fechado y fue dirigido por un individuo de apellido García (¿sería el Comandante General?) al Secretario de Marina en los siguientes términos:

> *"...A las 4 A.M. se le puso el torpedo a la "Covadonga" con 25 libras de dinamita, cantidad máxima traída de Ancón. El resultado no parece satisfactorio por la poca cantidad que se ha empleado de dinamita. El torpedo se aplicó a la popa para inutilizar la artillería de esta sección del buque, pues lo que es la de proa debe haber sido indudablemente destruida por el torpedo primitivo. La marejada ha traído unos cuantos metros hacia tierra el buque. A las 2 A.M. un buque enemigo voltejeaba por el lado Sur de la bahía. Los señores Oyague, del Campo y Cortines han trabajado toda la noche con un interés digno de elogio..."* [1615].

El telegrama nos parece verídico pues el concepto de esta operación es similar al que trataron de efectuar las Fuerzas Sutiles cuando se les ordenó destruir el casco hundido del *Loa* usando cargas de dinamita el 10 de julio de 1880 y muestra que del Campo estuvo relacionado al hundimiento de la *Covadonga*.

El investigador Rómulo Rubatto Suárez sostiene actualmente la tesis de que la *Covadonga* fue hundida por dos artefactos explosivos, uno fue el bote torpedo y el otro un torpedo Lay, el señor Rubatto funda su aseveración en los telegramas que publicó Vicuña Mackenna. Para sustentar aún más su hipótesis, el señor Rubatto se apoya en que los restos de este buque presentan los siguientes signos de daños causados por algún tipo de explosión:

a) Una explosión en la banda de estribor causada, según el Sr. Rubatto, por el torpedo *Lay*.
b) Un forado entre el palo trinquete y el puente de mando causado por la carga de dinamita que lanzaron los pescadores sobre la *Covadonga*.
c) Las evidencias de una explosión en la amura de babor, donde explotó el bote torpedo[1616].

Nosotros no compartimos este punto de vista. Creemos que los dos telegramas transcritos por Vicuña Mackenna donde Oyague mencionó que con el *torpedo Lay* había hundido a la *Covadonga* no fue más que una forma metafórica para referirse al bote torpedo; lo importante de los dos telegramas no es el *tipo de torpedo* sino el número que se consigna. Si Oyague hubiese usado dos torpedos estamos seguros que hubiese hecho mención a ambos, pero sólo dijo que un torpedo echó a pique a la *Covadonga*.

Además, las declaraciones de los sobrevivientes de la *Covadonga* van en contra de la tesis del señor Rubatto. Cuando los chilenos hicieron un Sumario para averiguar las causas de la pérdida de su buque, se interrogó a oficiales, maquinistas y personal de cubierta. Todos confirmaron que fue el bote que recogieron el causante del hundimiento de su buque y ninguno de los sobrevivientes dijo haber sentido dos explosiones, lo que aleja la posibilidad de que se haya usado un torpedo Lay.

1615.- Ibídem.
1616.- Rubatto, Op. Cit., p. 224.

Efectos del hundimiento de la "Covadonga".

El historiador chileno Fuenzalida inició su relato sobre la pérdida de la *Covadonga* con un párrafo que refleja el sentimiento de abatimiento que generó en Chile el hundimiento de este buque:

> *"...El 13 de septiembre de 1880 señala una fecha aciaga para Chile. Poco después de mediodía, la cañonera "Covadonga", verdadera reliquia chilena, entró a la ensenada de Chancay en reconocimiento de un puente ferrocarril que el comandante, capitán de corbeta graduado Pablo de Ferrari, se proponía destruir para impedir el tráfico de trenes a Lima...*
>
> *...En efecto, el desastre fue tremendo y desde los primeros momentos, la gloriosa "Covadonga", con todo su inmenso bagaje de historia y tradición, prez y orgullo para quienes en ella sirvieron, se hundía sin gloria, herida de muerte, sin posibilidad alguna de salvación..."* [1617].

En efecto, el hundimiento de la *Covadonga* causó consternación en Chile y se exigió al gobierno tomar durísmas represalias contra el Perú. Se pidió arrasar con los puertos peruanos, la prensa abogó por incendiar todo lo que estaba al alcance de la artillería de su Escuadra y se pronunciaron sendos discursos respaldando estas acciones. El ataque torpedista fue considerado *alevoso* [1618] por los chilenos y sigue siendo considerado como tal. La Armada de Chile, por ejemplo, publica en la actualidad una corta versión del hundimiento de la *Covadonga* donde se lee que *"...se hundió mientras izaba una hermosa embarcación encontrada al garete, que explosionó a su costado, porque era una artera trampa de los peruanos..."* [1619]. Es evidente que nosotros tenemos un concepto de la operación totalmente contrario al vertido por los historiadores chilenos y reivindicamos la operación como un acto de guerra totalmente lícito.

Es pertinente mencionar que el uso de torpedos no era considerado en ese entonces como un arma *alevosa*, muestra de ello son los conceptos ya citados una década antes por el ingeniero confederado Von Scheliha en su obra *A Treatise on Coast Defence* (Londres, 1868) o en la obra del comandante de la marina norteamericana J. Barnes titulada *Submarine Warfare* (Nueva York, 1869), que fue la versión norteamericana del uso de torpedos en la guerra naval, donde justificó al torpedo como una *"...legítima máquina de guerra..."* [1620]. Además, cuando el contralmirante Riveros manifestó su intención de bombardear los puertos tildando de alevoso el ataque a la *Covadonga*, todo el cuerpo diplomático acreditado en el perú protestó pues consideraban que era contrario a los uso de la guerra de los países civilizados el atacar poblaciones indefensas, como lo eran Chancay, Chorrillos y Ancón, agregando sobre el ataque con torpedos que *"....este motivo no podría ser invocado aquí, puesto que la pérdida de la "Covadonga" es el resultado de operaciones regularmente practicadas en las guerras..."* [1621].

1617.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 916.
1618.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 73. Nota del contralmirante Riveros al Decano del Cuerpo Diplomático del Callao del 21 de setiembre de 1880.
1619.- *Goleta "Virgen de Covadonga"*, en página web http://www.armada.cl/armadahistor/unidadesnav/146.htm.
1620.- J. S. Barnes, *Submarine Warfare, Offensive and Defensive*, p. 62.
1621.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 73.

h) Las expediciones sobre la isla San Lorenzo del 15 y 16 de setiembre de 1880.

Contradicciones historiográficas sobre los sucesos.

En la *Historia de la Marina* escrita por Rosendo Melo, se menciona que el 16 de julio una expedición de dos lanchas al mando del teniente primero Antonio Jimeno se dirigió a la isla San Lorenzo llevando un torpedo dirigible, una vez ubicados en su lugar de ataque, un error del operador del torpedo hizo que el torpedo se mueva en sentido contrario al conveniente haciendo fallar la operación. La explosión del torpedo dirigido, (entendemos que sólo podía tratarse de un Lay), alertó al enemigo y el transporte *Princesa Luisa* persiguió a nuestras lanchas hasta que estas se pusieron a salvo en el Dársena[1622].

Por otro lado, el comandante Manuel I. Vegas en su *Historia de la Marina de Guerra del Perú* también señaló que el 16 de julio se produjo este incidente entre dos de nuestras lanchas y los buques chilenos ya citados. La versión de Vegas dice que las lanchas *Arno* y *Urcos* (esta última al mando del teniente Jimeno), salieron a la isla San Lorenzo en una comisión al mando del capitán de corbeta Juan Salaverry, pero al fallar el torpedo que llevaba la *Urcos* debieron regresar al Callao[1623].

En 1886 el entonces teniente primero efectivo Juan de Mora anotó en su Legajo Personal un episodio que justificaría las versiones de Melo y Vegas pues dijo que en 1880, cuando era guardiamarina:

> *"...perteneció al vaporcito "Lima" bajo las ordenes del señor capitán de corbeta don Antonio Jimeno que salió protegiendo a la lancha "Callao" que iba a lanzar un torpedo en julio del 80; y al vaporcito "Arno" al mando del teniente primero don Santiago Torrico, cuando fondeó cerca del Cabezo de la isla de san Lorenzo un brulote en setiembre del mismo año..."* [1624].

Pero fuera de estos tres testimonios (Melo, Vegas y el Legajo Personal de Ernesto Mora), no encontramos ningún otro que certifique el intento de colocar un torpedo en el cabezo de la isla San Lorenzo en julio de 1880. Todo indica que no se realizó una expedición torpedista sobre la isla en ese mes y que en realidad fue en la madrugada del 16 de setiembre cuando se intentó un desembarco en ese lugar, así como en la madrugada del día siguiente, cuando se produjo un enfrentamiento entre nuestras lanchas y los buques enemigos. El historiador chileno Vicuña Mackenna escribió en 1881 cuales fueron los motivos y circunstancias de la expedición y, curiosamente, hizo además un severo juicio sobre la expedición merodeadora del capitán de navío Patricio Lynch:

> *"...los peruanos, profundamente irritados con los destrozos que a esas mismas horas ejecutaba la división Lynch en el Norte, destruyendo por la tea con insensato y contraproducente encarnizamiento propiedades de particulares y de neutrales que sólo podían tasarse por millones de pesos, no sólo acentuaban la insolencia de su provocación en sus notas oficiales, sino en los hechos. Durante dos noches sucesivas*

1622.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 403.
1623.- Vegas, Op. Cit., p. 269.
1624.- A. H. de M. Legajo Personal de Ernesto Mora.

habían venido desde las baterías de la Punta a dar un asalto a nuestra guarnición de San Lorenzo, desembarcando en la madrugada del 16 de setiembre 200 hombres armados y presentándose en la noche del 17 alrededor de la isla una verdadera flotilla de lanchas al mando del comandante don Manuel Villavisencio..." [1625].

El historiador Mariano Felipe Paz Soldán refiere que el intento de desembarco peruano en la isla San Lorenzo sucedió el 15 de setiembre y narró el suceso de la siguiente manera:

"*...Los marinos peruanos intentaron dar un golpe audaz sobre la guarnición chilena de la isla de San Lorenzo, a la vez que destruir los terraplenes y obras preparatorias que los bloqueadores emprendieron para colocar cañones de largo alcance, que sin duda hubieran inquietado en tierra. Con tal objeto la noche del 15 de setiembre salieron los botes y lograron desembarcar en la isla, y avanzaron sobre la guarnición que constaba más de 100 hombres, cuando fueron sentidos por el centinela que dio el alerta; se trabó un choque, los asaltantes se vieron obligados a volver a sus embarcaciones; estas sostuvieron el fuego en retirada contra el buque enemigo "Princesa Luisa" que montaba cañones de a 30 y de a 40, y la lancha torpedo "Fresia". Los botes peruanos regresaron a sus puestos...*" [1626].

El comandante Vegas también hizo una breve mención del combate del 15 de setiembre donde, según él, participaron dos lanchas contra la *Princesa Luisa* la *Fresia* y el *Cochrane*, acertando en decir que la intención de nuestras lanchas la de destruir una torpedera que se encontraba carenando en la isla[1627].

Mariano Felipe Paz Soldán no dijo que lanchas participaron del lado peruano y equivocó el verdadero objetivo del ataque: destruir la torpedera *Guacolda* que estaba reparando su casco en la isla San Lorenzo. Por otro lado, el comandante Vegas, pese a que acertó a descubrir el verdadero objetivo del desembarco peruano, confundió el número de buques que participaron. Por otro lado, ambos autores omitieron describir el encuentro entre nuestras lanchas y el enemigo en la madrugada del día 17 de setiembre.

No hemos dado con los partes oficiales peruanos de estos encuentros lo que nos hace difícil analizar los hechos del 16 y del 17 de setiembre. Tal vez la mejor descripción se encuentra en el legajo personal del entonces capitán de corbeta Juan Salaverry donde se lee lo siguiente:

"*...En la noche del 16 de setiembre* [Salaverry] *fue comisionado para emprender, al mando de tres lanchas cañoneras un ataque contra el Cabezo de la isla San Lorenzo por haberse frustrado la sorpresa y desembarco que, a iniciativa del que suscribe* [Salaverry], *se intentaron en la noche anterior, dirigidos por el Jefe de las Fuerzas Sutiles capitán de fragata don Patricio Iriarte, golpe en falso que puso al enemigo sobre aviso induciéndolo a aglomerar elementos para defender la torpedera "Guacolda" que, parada en tierra, tenía en reparación y que era el objeto de nuestro ataque.*

1625.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Lima 1880-1881*, p. 486.
1626.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. 2, p. 265.
1627.- Vegas, Op. Cit., p. 271.

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" (de 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...." [1628].

El desembarco en la isla San Lorenzo en la madrugada del 16 de setiembre de 1880.

El relato que aparece en el Legajo Personal del comandante Salaverry es claro en situar la fecha de las expediciones sobre la isla San Lorenzo en las madrugadas del 16 y del 17 de setiembre, así como que los objetivos de ambas operaciones fue el de destruir la torpedera *Guacolda*. Dado que no hemos encontrado los partes peruanos de ambas operaciones recurriremos al Diario de la corbeta *Unión* y a los legajos personales para verificar quienes y que lanchas participaron en estas acciones. La primera operación se realizó en la noche del 15 y la madrugada del 16 y participaron las siguientes lanchas:

Arno: 12 marineros y 10 soldados al mando del alférez de fragata Carlos L. Rodríguez[1629].

Urcos: 14 marineros al mando del alférez de fragata P. J. Roel[1630].

Resguardo: Según el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* en esta lancha se embarcaron 6 hombres al mando del alférez de fragata Daniel Rivera[1631], aunque en el legajo personal del teniente Rivera aparece que estuvo al mando de la lancha ***Capitanía*** pues se lee *"...Estuvo en el primer desembarco en la isla de San Lorenzo mandando la lanchita "Capitanía" cuando desembarcaron 80 hombres en la caleta de Presos...."* [1632]. Lo interesante de este dato es que se menciona que el número de hombres que desembarcaron en la isla fue de 80 y no de 200 como lo señaló Vicuña Mackenna.

Callao: 10 hombres armados al mando del teniente primero Santiago Torrico. En un oficio del 17 de setiembre, el Comandante General informó al Secretario de Marina que el Comandante del *Limeña*:

"...anteanoche puso a disposición del teniente primero Santiago Torrico diez marineros armados para que dotasen la lancha "Callao" y que además tripuló con otros ocho una

---

1628.- A. H. de M. Legajo Personal del capitán de fragata Juan Salaverry.

1629.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 250. La *Arno* probablemente tenía un cañón de a 18 libras de retrocarga pues ese día el Comandante General elevó el siguiente oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista: *"...sírvase u ordenar se construyan en el establecimiento de su cargo un tornillo según lo indicará el maquinista del vapor "Arno" para el cañón de a 18 retrocarga..."* (A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 317).

1630.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 250.

1631.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 250.

1632.- A. H. de M. Legajo Personal de Daniel Rivera.

falúa que, a cargo del guardiamarina Miguel García, debía formar parte de la expedición sobre la isla San Lorenzo.

Aquella expedición regresó a bordo sin novedad a las 5 h 50 m a.m., pero uno de los tripulantes de la lancha "Callao" llegó sin el rifle que se le había entregado...imposible saber como se le perdió...el guardia marina Felipe del Campo estuvo encargado de la embarcación..." [1633].

Por lo que podemos observar de toda la información recolectada de las escasas fuentes peruanas, deducimos que al mando de la expedición de lanchas de las Fuerzas Sutiles estuvo el comandante Patricio Iriarte y que su fuerza estuvo compuesta por las lanchas *Urcos*, *Arno*, *Callao* y *Capitanía*, así como una falúa cargada con gente armada y que probablemente fue remolcada por alguna de las lanchas de mayor andar. No encontramos evidencias de que la lancha *Tocopilla* participó en esta incursión.

Veamos ahora los partes oficiales de las fuerzas chilenas que combatieron contra nuestras tropas de desembarco y lanchas cañoneras. El Jefe de la Guarnición de la isla San Lorenzo elevó el siguiente informe al Mayor de Órdenes:

"...anoche como a la una se avisaron siete lanchas que conducían tropas de desembarco a esta isla. Los centinelas de las avanzadas del muelle y caleta del Norte no pudieron dar aviso oportunamente, a consecuencia de estar la noche muy brumosa, sino cuando estaban ya muy próximos a la playa. Reuní la guardia del muelle y caleta del Norte para poder impedir el desembarco, pero ya los enemigos me cortaban ese camino, por encontrarse en línea de batalla en tierra. Entonces procuré tomar un punto mas adecuado para combatirlos, pero sin dejar de contestar los fuegos enemigos. Después de oír varios disparos de cañón por los buques de ronda de nuestra escuadra, ordené al sargento 1ª José S. Chavez avanzase con cuatro individuos a reconocer el antiguo puerto. Encontrándolo ya desalojado por el enemigo, regresé con toda nuestra pequeña fuerza. No he tenido bajas en la topa de mi mando..." [1634].

Por su parte, el Comandante del *Princesa Luisa* anotó en su parte lo siguiente:

"...A las 5.30 p.m. Se dispuso para la ronda, en la que no hubo novedad hasta las 3.30 p.m., en que fuimos atacados por dos lanchas enemigas que estaban al frente de la Factoría. El enemigo nos hizo 10 disparos con cañón, y muchos de rifle. Contestamos, y se sostuvo el fuego con el cañón de a 40 y los dos de 6, haciendo con éstos ocho disparos y tres con el de a 40. También hice algunos disparos de rifle. Nos dispararon de tierra, de la punta en que está el faro chico, a rifle. Se hizo en este buque todo esfuerzo para garantir [sic] *el apostadero. A las 4.15 a.m. se retiró el enemigo..."* [1635].

1633.- A. H. de M. Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 17 de setiembre de 1880. Junto al guardiamarina Felipe del Campo en los legajos de otros dos guardiamarinas también encontramos su participación en los ataques a la isla San Lorenzo, pero no se precisa bien la fecha en que intervinieron; en el Legajo Personal del guardiamarina Federico Abril y Borgoño aparece escrito que participó *"...en diez combates contra buques y lanchas chilenas. El 14 y 15 de agosto en el desembarco y combate de San Lorenzo..."* (A. H. de M. Legajo Personal de Federico Abril y Borgoño); también en el legajo personal del entonces guardiamarina Grimaldo Villavisencio, sobreviviente del *Huáscar*, se puede leer que estuvo en la *"...Comisión de desembarco a la isla de San Lorenzo..."* (A. H. de M. Legajo Personal de Grimaldo Villavisencio).

1634.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 448. Oficio del Jefe de la Guarnición de la isla San Lorenzo al Mayor de Órdenes (chileno) del 16 de setiembre de 1880.

1635.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 448. Oficio del Comandante del *Princesa Luisa* al contralmirante Riveros del 16 de setiembre de 1880.

Finalmente, el Comandante de la torpedera *Fresia* elevó el siguiente parte a sus superiores

> *Tengo el honor de comunicar a V.S. que como a las 2.30 a.m. de hoy, habiendo sentido un disparo de cañón en dirección a Punta Galera, me largué de la boya, a la que estaba amarrado por tener apenas el agua necesaria para usarla en caso de apuro, poniendo proa hacia el lado donde se sintió el disparó. Poco después, por medio de señales, reconocí al "Princesa Luisa", del cual apenas pude tomar la noticia de que dos lanchas enemigas habían hecho fuego sobre la Factoría y de que ya se habían retirado. Entonces le propuse que se acercase a tierra, para que así las lanchas no lo viesen, por proyectarse sobre la costa, y yo hacer un rodeo por afuera para que así encontrásemos las lanchas. Viendo que no me contestaba nada, y siendo inútiles todos los esfuerzos que hice para comunicar con él, puesto que ejecutó como cuatro viradas sobre el mismo lugar y después lo vi desaparecer hacia el Cabezo sin parar su máquina, y al mismo tiempo las repetidas señales hacia él. Comuniqué al "Blanco" lo poco que saqué al señor Osorio* [1636], *y habiendo pedido órdenes a este buque para ir al lugar donde suponía estuviesen las lanchas, recibí órdenes de defender a la porta-torpedo "Guacolda". A mi regreso di una vuelta entre Punta Galera y el cabezo sin encontrar nada, dirigiéndome en seguida al lugar que se me designó..."* [1637].

Un corresponsal de guerra chileno remitió por esos días una carta al periódico *El Mercurio* desde uno de los buques que bloqueaban el Callao; la carta fue publicada en ese periódico y luego transcrita por el compilador Ahumada Moreno, donde se lee el siguiente relato:

> *"...a las 2.30 a.m. se dejan caer como 300 hombres sobre la guarnición de San Lorenzo en tres lanchas a vapor y cuatro o mas de desembarco, y atacan en tierra a los 25 hombres de la guarnición y en el mar al "Princesa Luisa" que rodaba por allí. Por felicidad, yo no sé dónde se metieron los nuestros, que de no, no dejan uno, y el "Princesa Luisa" se mantuvo firme haciendo fuego constante con sus dos cañones de a seis libras y el de a 40 que se le ha montado, lo que les infundió temor y volvieron a embarcarse, emprendiendo la retirada y dejando solo algunos yataganes, cápsulas Peabody, mechas y botellas de aguardiente a medio vaciar..."* [1638].

Según observa, los soldados que guarnecían la isla fueron tomados por sorpresa y retrocedieron haciendo fuego pero dejando libre la zona que cuidaban. La presencia del escampavía *Princesa Luisa* hizo peligrar la operación y nuestras lanchas lo atacaron inmediatamente, probablemente para evitar que el buque chileno destruya la falúa (o las falúas) de desembarco. Frustrado el ataque al peligrar la empresa de retorno, las tropas de desembarco debieron regresar a las lanchas. Resulta curioso que ambos bandos exageraron el número de sus oponentes. Los chilenos siguen calculando el número de atacantes entre 200 y 300 hombres, cuando en realidad fueron 80; los peruanos creyeron que habían alrededor de 100 chilenos, cuando no había más de 30 hombres armados.

1636.- Comandante de la *Princesa Luisa*.

1637.- Ahumada, Op. Cit., T.3, pp. 448-449. Oficio del Comandante de la torpedera *Fresia* al Comandante del blindado *Cochrane* del 16 de setiembre de 1880.

1638.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 450. Carta a *El Mercurio*, sin fecha.

El combate de la madrugada del 17 de setiembre de 1880.

La segunda acción que relató el comandante Salaverry en su Legajo Personal sucedió en la madrugada del 17 de setiembre y tuvo también como propósito el destruir la torpedera *Guacolda*, pero esta vez los chilenos habían reforzado su guarnición y estaban prevenidos ante un nuevo ataque por lo que el desembarco se frustró. En esta oportunidad participaron cuatro lanchas, la *Arno*, *Urcos* y *Tocopilla*, que eran las de mayor andar y que aparecen citadas por el comandante Salaverry en su versión de los hechos [1639] y también la lancha *Callao* al mando del teniente Francisco León, cuya participación la anotó el ingeniero José Antonio Mesones de la siguiente manera:

> *"...Asistió en la lancha "Callao" a órdenes del Teniente Primero Sr. León, al combate que nuestras lanchas sostuvieron rodeadas de toda la Escuadra chilena, inclusive los blindados, la noche de la expedición a la Isla de "San Lorenzo" y que comandó el valiente Capitán de Corbeta Sr. Salaverry..."* [1640].

En el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* se anotó la siguiente novedad con respecto a este suceso:

> *"...Expedición a la isla: Para tripular las lanchas que salieron en esa comisión, se armaron 16 hombres a cargo del teniente 2º señor Ontaneda y señor guardiamarina don A. Santillana y cuatro individuos de máquina con el tercer ingeniero don Pedro L. Estorache el que* [no ha] *regresado a bordo, de las investigaciones que se han practicado aparece que fue herido en una pierna y a la primera envestida de la lancha porta torpedos enemigo sobre la que él tripulaba cayó al agua, no pudiendo saberse más de él por las circunstancias difíciles en que libraban combate los enemigos..."* [1641].

El periódico *El Nacional* que, como toda la prensa peruana, estaba intervenido por la censura del régimen pierolista, publicó un interesante artículo del combate:

> *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 adelante 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 se 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*

1639.- A. H. de M. Legajo Personal del capitán de fragata Juan Salaverry.
1640.- A. H. de M. Legajo Personal de José Antonio Mesones.
1641.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, pp. 250-251.

rechazados con energía. La tripulación de nuestra lancha había embocado los fusiles y hacia 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 supone sean las de los blindados del calibre una libra, que se pudo conocer por la fuerza de la detonación. De nuestras lanchas se hacia un nutrido fuego de pelotón: los combatientes veían 30,000 luces que centellaban en el espacio.

¡Tenia algo de fantástico la lucha! La "Tocopilla" esquivaba los ataques de la "Guacolda", girando con una veleta, defendiéndose con hábiles maniobras. Como estuviesen casi atracadas la "Urcos" con la "Fresia", el teniente 1º 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, éstas emprendieron la retirada en orden, continuando el fuego.

El combate había durado mas 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 mas 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. Hacia poco fue recibido de 2º 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 mas trabajó en la reparación de las averías sufridas por la corbeta junto al departamento de la máquina. Su perdida 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...." [1642].

Veamos ahora los partes oficiales que hicieron los chilenos. El jefe de la Guarnición de la isla San Lorenzo anotó lo siguiente:

"...Minutos antes de la 1 a.m., una lancha a vapor enemiga se acercaba en la dirección del fondeadero que ocupa nuestra escuadra, cuando fue reconocida por una de nuestras lanchas a vapor de ronda, al mismo tiempo que yo hacia al buque de la insignia las señales del caso . Momentos después dos lanchas mas a vapor, al parecer remolcando botes con tropas de desembarco, se avistaron desde la isla viniendo a reforzar a la primera, que contestaba ya los fuegos de la "Fresia" y del "Princesa Luisa". Previendo el caso de un desembarco, envié inmediatamente al subteniente Quiroz al mando de un piquete de tropa con el objeto de evitarlo y de proteger a la "Guacolda" en caso necesario, ayudado por la avanzada que hay apostada en ese

1642.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 451. Artículo de M. Horta del 17 de setiembre de 1880 publicado en el periódico *El Nacional.*

lado. Yo entretanto, con el Subteniente Olave y el resto de la tropa colocado convenientemente, esperé que se presentara la oportunidad de atacar al enemigo.

A la 1 a.m., estando una de las lanchas enemigas a tiro de rifle, ordené hacerle fuego, que fue sostenido por mi parte solo durante tres minutos, porque observé que inmediatamente después de contestarlos la lancha se retiró, quedando fuera del alcance de rifle. Los pocos disparos que me hizo el enemigo quedaron cortos en su mayor parte y no ocasionaron ninguna desgracia personal en la tropa de mi mando.

A la 1.30 a.m. los enemigos, perseguidos de cerca por nuestra lancha portatorpedos "Fresia", se retiraban desapareciendo poco después todo peligro para la isla. Durante el tiroteo se consumieron 200 tiros de rifle..." [1643].

El parte del Comandante del escampavía *Princesa Luisa* refleja que nuestras lanchas fueron descubiertas rápidamente:

"...Después de los Trabajos del día, a las 5.30 p.m. se preparó el buque para la ronda, la que se hizo sin novedad hasta las 12.30 a.m., en que aparecieron cuatro lanchas enemigas, habiéndose visto una anteriormente que se fue adentro al primer disparo de a 40 que se le hizo. Se persiguió al enemigo hasta bastante adentro. Se dispararon 12 cañonazos, granada común, con la pieza de a 40, y nueve con los cañones de a seis. No hubo novedad en la tripulación..." [1644].

Más interesante que los partes anteriores es el que elevó el Comandante de la torpedera *Fresia*, embarcación que tuvo mayor participación en el combate con nuestras cañoneras:

"...anoche como a las 10.00 p.m. sentí un disparo de cañón del "Princesa Luisa". Inmediatamente puse proa hacia él a fin de inquirir lo ocurrido, dando por resultado que el Comandante de dicho buque creía haber visto un bulto, por lo cual seguimos nuestro rumbo indicado. A las 12.15 a.m. al virar de la Factoría hacia el cabezo y pegados a tierra, se divisaron tres humos que venían en la dirección del faro a la Factoría, próximamente a 600 metros. Apuramos la máquina y nos dirijimos al "Princesa" a fin de darle órdenes, cumpliendo así con lo dispuesto en la orden del día de ayer. Ordené que se aproximase lo más posible a tierra, con el objeto de defender la Factoría caso de que alguna de las lanchas tratase de desembarcar gente, rodeándolas así hacia Punta Callao. Puse a toda fuerza en dirección a ellas.

Los enemigos distarían de la Factoría como 400 a 500 metros. Al enfrentar al faro principió un nutrido fuego de fusilería y ametralladoras por parte de enemigo, siendo contestado por nuestra parte con fuego de rifle. Como el ataque parecía dirigirse a la Factoría, y a fin de que en nuestros buques se supiese el motivo de la alarma, se encendieron cohetes y luces de Bengala. Mientras tanto las lanchas enemigas parecían batirse en retirada con el objeto de reunirse a otras embarcaciones mas que las aguardaban no lejos.

1643.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 449. parte del Comandante de la Guarnición de la isla San Lorenzo al Mayor de Órdenes de la Escuadra del 17 de setiembre de 1880.

1644.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 449. parte del Comandante del vapor *Princesa Luisa* al Comandante en Jefe de la Escuadra del 17 de setiembre de 1880.

Como estas lanchas enemigas seguían disparando con cañón y se dirigían hacia la isla, resolví preparar uno de los torpedos para atacarlas en caso necesario. Al efecto, traté de asilar las lanchas enemigas, para lo cual goberné hacia el centro de ellas, logrando así abrirlas como unos 300 metros. Una vez estando casi en la misma línea, viré sobre estribor, pasando por la proa de una de ellas, y goberné así hasta quedar frente a la que estaba mas cerca de tierra. Gobernando así logré separarla como 500 metros de las demás. Entonces las restantes viraron y siguieron mi rumbo, por lo que viré nuevamente hacia ellas, haciéndolas retirarse desde el dársena a Punta Callao, desde donde parece nos hicieron fuego de los fuertes. Desde ese momento separé completamente una de las lanchas enemigas en dirección a...y la seguí hasta tenerla en posición favorable y poder hacer uso del torpedo de proa.

Al tiempo de aplicarlo, tuve que desistir por un momento a fin de librar a la "Fresia" de varios torpedos de mano que arrojaba el enemigo en su estela. Una vez claro, logré colocarle el torpedo a la lancha enemiga por la aleta de babor, y al dar fuego faltó este, y la lancha enemiga, virando por estribor, con su popa me llevó el botalón. Intenté después aplicar uno de los torpedos de costado, pero al acercarme a la lancha enemiga se cortaron los guardines del timón de la "Fresia", teniendo que hacer avante y atrás para poder acercarme a los buques nuestros. La caña de respeto, por le apuro, perdió la chaveta de sujeción. Tres cuartos de hora después de este suceso quedé listo y proseguí la ronda según costumbre, sin ninguna novedad. Tengo el sentimiento de participar a VS que el soldado José L. Castillo recibió una herida grave de bala de rifle..." [1645].

El ya citado articulista de *El Mercurio* escribió la siguiente carta a su periódico:

"...Escribiendo estaba lo anterior e insensiblemente me pasó el día 17, cuando al concluir la palabra alguna, del párrafo anterior, la corneta principia a tocar zafarrancho de combate. ¿Qué sucede?. El enemigo que nos miente paz por boca del Ministro yankee, vuelve esta noche otra vez, pero ahora no con la intención de desembarcar, sino a lo que parece a dar un malón a la "Princesa Luisa" con cuatro lanchas a vapor montadas con cañones y cada una con triple tripulación de la del "Princesa Luisa" pues como anoche no vieran a la "Fresia", creyeron que no podía moverse ésta, y entre las cuatro darían buena cuenta de nuestro vaporcito; pero se les ha vuelto la tortilla, porque han huido cobardemente; eso si batiéndose en retirada por espacio de mas de hora y media con un nutridísimo fuego de rifle, cañón y ametralladora. La "Fresia" le dio alcance a una y trató de aplicarle su torpedo de proa.; pero el estopín falló, y antes que pudiera recoger el botalón se fue sobre la lancha enemiga, quebrándose el botalón y cortándosele uno de los guardines del timón; mas, antes de separarse de la enemiga agotó las municiones de la ametralladora Hotckins, causándole numerosas bajas. Además los enemigos, al ver (noche muy clara) que se les iba a aplicar un torpedo, se botaron al agua muchos de ellos, pidiendo socorro y misericordia.

Cuando el "Blanco" entró al centro de la bahía (los blindados cruzan en la boca), ya el enemigo se había refugiado en su dársena.

1645.- Ahumada, Op. Cit., T.3, pp. 449-450. parte del Comandante de la torpedera *Fresia* al Comandante del blindado *Almirante Cochrane* del 17 de setiembre de 1880.

Por nuestra parte ha habido dos heridos, uno leve y el otro grave; una bala le atravesó el pecho por la parte anterior, sin dañarle los pulmones; pero se cree que el fracturado algunos huesos...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..." [1646].

El parte del Comandante de la torpedera *Fresia* confirma que fueron tres las lanchas "cañoneras" peruanas que trataron de destruir la torpedera *Guacolda* que estaba en la isla San Lorenzo, pero fueron rápidamente descubiertas y rechazadas. La superioridad de la *Fresia* queda confirmada por el testimonio del periodista de *El Mercurio* que dijo haber visto en el blindaje de su casco el impacto de las balas pero que no lograron penetrarlo.

No cabe duda que el teniente Amengual, Comandante de la *Fresia*, actuó bien al tratar de embestir varias veces a nuestras cañoneras, pero también es cierto que los comandantes peruanos lograron evadir a la *Fresia* que tenía mucho mayor andar y maniobrabilidad; destacando la evolución de una de nuestras lanchas que logró evadir el ataque de la *Fresia*, que al tratar de aplicar el torpedo, se encontró con el rápido giro de la lancha peruana que le rompió el botalón. También es cierto que la suerte acompañó a nuestras lanchas, pues en más de una oportunidad fallaron los chilenos en aplicar sus torpedos. En cuanto a nuestras bajas, sólo tenemos noticia de la muerte del maquinista Pedro Luis Storace, italiano de nacimiento y tripulante de la *Unión* desde el principio de la guerra. Storace dejó escrito un interesantísmo diario personal que hemos utilizado a lo largo de este trabajo para atestiguar una serie de hechos que dejó escrito en él.

Un solo dato más merece nuestra atención. Cuando el historiador Vicuña Mackenna escribió sobre estos combates dejó sentado en una nota al pie de página lo siguiente:

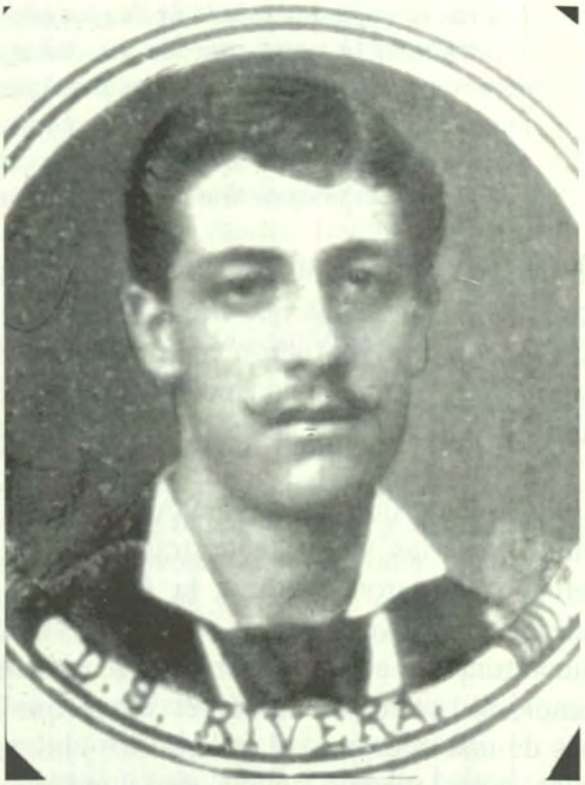
"... que en una de estas expediciones vino como voluntario, o más bien como curioso, el célebre nadador norteamericano Boyton, el mismo que hacía dos o tres años había atravesado el canal de la Mancha a nado, como Leandro el Bósforo, y descendido el Tajo en un cachucho desde Aranjuez a Lisboa. El mismo Boyton escribía a un diario de Nueva York que había quedado abandonado en la isla y pasado todo un día desnudo en una caverna, hasta que en la noche próxima pudo regresar a nado..." [1647].

Vicuña Mackenna se equivocó en decir que Boyton participó en estas incursiones, pero no erró en sospechar que Boyton sirvió en el Perú, cosa que veremos más adelante.

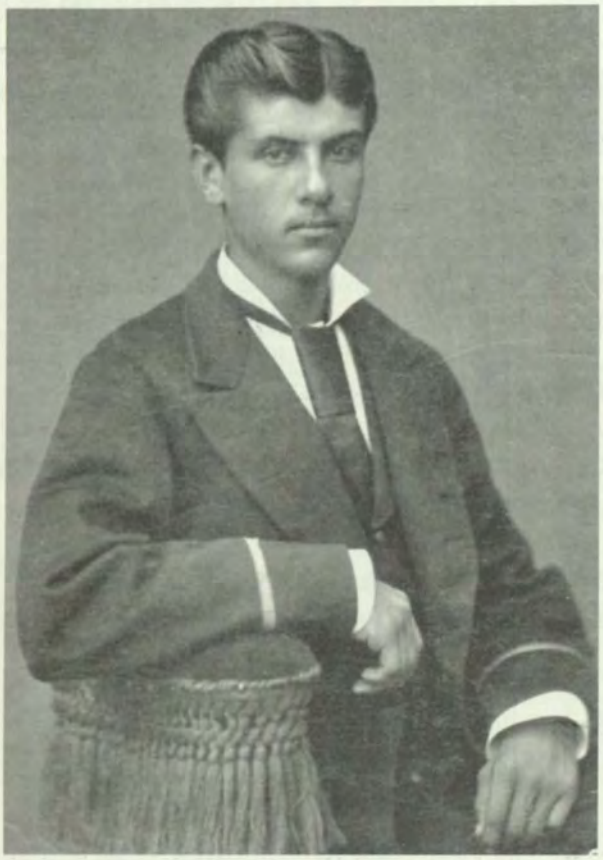
1646.- Ahumada, Op. Cit., T.3, p. 450. Carta a *El Mercurio*, sin fecha.
1647.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Lima 1880 - 1881*, p. 487.



Juan Manuel Ontaneda. (190¿?)
(Archivo Histórico de Marina).



Daniel Solano Rivera (1879).
(Archivo Histórico de Marina).



Grimaldo Villavisencio (1880).
(Archivo Histórico de Marina).



Ingeniero José Antonio Mesones (1880).
(Archivo Histórico de Marina).

i) Los bombardeos de Ancón, Chancay y Chorrillos.

El 17 de setiembre, horas después del último intento peruanos por destruir la *Guacolda*, el contralmirante chileno Galvarino Riveros convocó a una junta a bordo del *Blanco Encalada* y resolvió bombardear Ancón, Chancay y Chorrillos, solicitando entonces la autorización respectiva a su gobierno. Imaginamos que no decidió atacar el Callao por no exponer a sus buques a un innecesario enfrentamiento donde podían salir perjudicados, aunque equivocadamente los historiadores chilenos sostienen que no se decidió el bombardeo del Callao porque el puerto *"...había cambiado gran parte de su artillería por otra de mayor alcance..."* [1648], lo cual es falso. Respondiendo a la presión pública, el 17 de setiembre el gobierno chileno ordenó al contralmirante Riveros que debía pedir de inmediato al gobierno peruano la entrega de la corbeta *Unión* y el transporte *Rímac* pues de lo contrario se bombardearía Ancón, Chancay y Chorrillos [1649]. El contralmirante chileno dio cumplimiento a la misiva de sus superiores y elevó el 21 de setiembre una comunicación al Jefe Político Militar del Callao donde le dijo:

> *"...Con motivo de la alevosa celada que ha ocasionado la pérdida de la goleta "Covadonga" en el puerto de Chancay, he recibido instrucciones de mi gobierno para bombardear los puertos de Chorrillos, Ancón y Chancay, si en el término de veinticuatro horas el Gobierno del Perú no ha entregado a esta escuadra la corbeta "Unión" y transporte "Rímac"..."* [1650].

Era evidente que el inusual requerimiento era una invitación a obtener una respuesta negativa. Los chilenos pedían se les entregue al *Rímac* y un buque de guerra peruano gratuitamente, pedido inaudito que en ninguna parte del mundo hubiese sido aceptado. El comandante Astete, Capitán de Puerto del Callao, consultó al gobierno su respuesta y, siguiendo las instrucciones de Piérola, respondió a los chilenos en los siguientes términos:

> *"...Acuso a VS recibo de su nota de la fecha*
>
> *Mi gobierno, en cuyo conocimiento puse el contenido de su citada comunicación, es de sentir, que teniendo VS al frente y en las mismas aguas a los buques peruanos "Unión" y "Rímac", puede VS venir a tomarlos, si le acomoda; y que el bombardeo de poblaciones indefensas como Chorrillos, Ancón y Chancay, es digno de la manera como Chile hace la guerra; sin que esto pueda tomarlo al Perú de nuevo, pues se ha hecho ya fuego sobre Ancón, y Chancay fue bombardeado diariamente, antes de la destrucción de la "Covadonga".*
>
> *El hundimiento de esta nave, llamado por VS alevosa celada, no ha sido más que la condigna pena que reciben los salteadores en mar y en tierra: ser castigados por su propio crimen.*

1648.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 919.
1649.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 73. Intrusiones del Ministro de Guerra y Marina al contralmirante Riveros del 17 de setiembre de 1880.
1650.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 73. Nota del contralmirante Riveros al Decano del Cuerpo Diplomático del Callao del 21 de setiembre de 1880.

Queda de esta manera contestada su vergonzosa intimación de VS, extrañando de mi parte que debiendo conocer los quilates del noble corazón peruano, se haya avanzado a suponer que pudiera pasar por tan indigna propuesta.

De las naciones civilizadas y grandes en carácter, es luchar con lealtad, y no ensayar su saña con poblaciones desarmadas.

Honroso sería para VS avanzar sobre las fortalezas de esta plaza, y no hacer el simple papel de espectador, en el largo espacio de cinco meses transcurridos desde el establecimiento del bloqueo..." [1651].

La respuesta de Astete sigue siendo considerada por los historiadores chilenos como altiva e injuriosa[1652]. Cabe preguntarse ¿qué esperaban por respuesta los chilenos?, injuriosa debería considerarse también la nota intimidatoria que elevó Riveros, donde dijo que el hundimiento de la *Covadonga* fue producto de una *alevosa celada*. El fundamento peruano de la respuesta se fundó en hechos reales: los buques chilenos habían bombardeado puertos indefensos durante todo el conflicto mientras que los marinos peruanos, por el contrario, no llevaron la guerra a ese nivel.

El bombardeo de Chorrillos

El buque encargado de atacar Chorrillos fue el *Cochrane*. El 21 de setiembre el contralmirante Riveros pasó por escrito la orden al Comandante de ese buque para *"...bombardear la población de Chorrillos hasta reducirla toda ella a cenizas..."* [1653]. Incluso se pensó en usar cohetes incendiarios, pero el mal estado en que se encontraban hizo abandonar a los chilenos la idea de su uso [1654].

Según el Comandante del *Cochrane*, cuando llegó a Chorrillos fue informado por el Comandante del transporte *Tolten* que probablemente la parte Norte del puerto estaba sembrada de torpedos fijos, por *"...haber sorprendido, al amanecer de algunos días, botes sospechosos que a esa hora se dirigían al fondeadero..."* [1655]. De acuerdo al parte del comandante Latorre, que estaba al mando del *Cochrane*, la supuesta presencia de los torpedos lo obligó a emprender su ataque por la zona Sur del puerto en vez de hacerlo por el Norte y ello lo obligaba a mantenerse entre los 3,500 y 4,500 metros del objetivo, debiendo pasar sus proyectiles sobre el *Morro de Chorrillos* para dar en el blanco. Según el comandante La Torre, su buque disparó desde las 12:15 hasta las 16:45 sobre el pequeño balneario de Chorrillos un total de 84 tiros pero sólo 13 cayeron en la población y ninguno causo incendios, notando que se le disparaba con *"...ocho o nueve piezas de campaña que el enemigo tenía apostadas sobre el morro citado y sobre el alto de la ribera hacia el Norte de*

1651.- Vicuña, *Historia de la Campaña de Lima 1880-1881*, p. 484. La respuesta se basó en un telegrama de Villar a Astete donde le transmitió la respuesta de Piérola (Vicuña, *Historia de la Campaña de Lima 1880-1881*, p. 485).

1652.- Bulnes, Op. Cit., p. 278. Fuenzalida, Op. Cit., p. 919.

1653.- Ahumada, Op. Cit., V 5, p. 81. Oficio del Comandante General de la Escuadra de Chile al Ministro de Guerra y Marina del 11 de diciembre de 1880.

1654.- Ibídem.

1655.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, p. 473. parte del Comandante del blindado *Almirante Cochrane* al Comandante en Jefe de la Escuadra del 22 de setiembre de 1880.

la población..." [1656], logrando alcanzar al blindado uno de los tiros de nuestras baterías por popa sin causar mayores daños al *Cochrane*.

Mariano Felipe Paz Soldán señaló que los peruanos respondimos el ataque con dos cañones Krupp que se pusieron a la mitad del Morro y un cañón de mayor tamaño en Barranco[1657]. Por su parte Rosendo Melo escribió también que el *Cochrane* fue hostilizado por un cañón de grueso calibre emplazado vertiginosamente en Barranco y por dos cañones Krupp en el Morro Solar y que uno de los tiros de los cañones del Morro alcanzó al Cochrane obligándolo a guarnecerse al abrigo de la punta Codo. Melo dio a entender que Latorre fue advertido de los torpedos por una infidencia "*...lo que bien pudo avisarle quien decía ponerlos y nos cobraba, como seguramente cobraba por darle la noticia, sin tomarse otra molestia...*" [1658]. Esta acusación es grave pero no tiene ningún fundamento.

El comandante Vegas dio una versión similar a las de Paz Soldán y Melo, agregando que el comandante Villavisencio y el personal de la *Unión* fueron los encargados del cañón de grueso calibre montado en Barranco. Vegas no mencionó que fue la presencia de torpedos lo que motivó a Latorre a bombardear Chorrillos desde el Sur, afirmando, como lo hizo Melo, que fue por los tiros de nuestra artillería de Defensa de Costa que el *Cochrane* debió disparar desde una posición desventajosa.

No podemos confirmar ni desmentir lo anotado por nuestros historiadores, pero al no encontrar ninguna referencia oficial de la época que confirme la presencia de un cañón de grueso calibre en Barranco, dudamos que esta pieza de artillería fuese colocada en un solo día en ese emplazamiento.

Lo cierto es que el propio Piérola recorrió la zona en la noche del 21 de setiembre junto a su hermano Ezequiel de Piérola, que con el grado de coronel era *Jefe de la Plaza de Chorrillos y Barranco*, y dispuso la ubicación de las baterías en el Morro Solar, Barranco y Miraflores, regresando a la mañana siguiente a verificar el cumplimiento de sus órdenes[1659]. El coronel Ezequiel de Piérola anotó en su parte que los marinos estuvieron ubicados en el Morro Solar, pero no pudo adjuntar sus partes al informe que presentó por no haberlos tenido disponibles y sólo pudo agregar en su parte el del Jefe de la Brigada de Artillería Rodada, que a su vez contenía los informes del sargento mayor Ambrosio Navarro, jefe de la batería Vavasseur del Morro Solar y del sargento mayor Guillermo Yañez, jefe de la Batería de Barranco.

En realidad los cañones servidos por oficiales navales estuvieron en dos emplazamientos diferentes, el primero se ubicó en el *Barranco de Miraflores*. De acuerdo al Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, el 21 de setiembre se sacó, de orden superior, el cañón Armstrong de 70 libras de proa con 80 bombas y el cañón Withworth de 12 libras con 40 bombas[1660]. Es probable que Paz Soldán, Melo y Vegas hayan supuesto que el cañón

---

1656.- Ibídem.
1657.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., V. II, p. 259
1658.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 406.
1659.- Ahumada, Op. Cit., T. 3, pp. 473-474. parte del Jefe de la Plaza de Chorrillos y Barranco al Comandante General de Artillería del 30 de setiembre de 1880.
1660.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 254.

Armstrong de a 70 libras era la pieza de artillería de grueso calibre que se colocó en Barranco. Hemos podido confirmar la versión del comandante Vegas, en el sentido de la presencia del comandante Villavisencio al mando de los cañones del *Barranco de Miraflores* pues en el Libro Copiador de relaciones historiadas de los oficiales navales se lee que Villavisencio: *"...defendió el puerto de Chorrillos contra dicha Escuadra* [chilena] *al mando de la batería que estableció en el Barranco de Miraflores de Orden Suprema la antevíspera del combate..."* [1661]. Estos cañones estuvieron al mando de oficiales de la Armada y dotados por personal de la corbeta *Unión* tal como se menciona en el Diario de Bitácora del 23 de setiembre: *"...Continúan en Chorrillos 1 oficial, 1 guardiamarina, 1 aspirante y la dotación de los cañones Armstrong y Withworth..."* [1662].

Podemos asegurar que los marinos también instalaron cañones Clay en el Morro, tal como se desprende de los legajos personales de algunos de los oficiales que los dotaron; en el Legajo Personal del entonces guardiamarina Benjamín de la Haza se lee: *"...estuvo presente en el bombardeo de Chorrillos a cargo de 2 piezas Clay, montadas en el cerro Sur de la bahía..."* [1663], y en el del alférez de fragata Daniel Rivera se lee que *"...estuvo como Comandante de tres piezas de Artillería en el morro de Chorrillos cuando la Escuadra chilena notificó que al día siguiente bombardearía Chorrillos..."* [1664].

En el Legajo Personal del ingeniero del *Talismán*, José Antonio Mesones, encontramos una interesante información que certificaría la presencia del comandante Manuel María Carrasco, Comandante del *Talismán*, en el bombardeo de Chorrillos. En su Legajo se lee:

> *"...Asistió también al bombardeo de Chorrillos a órdenes del comandante Sr. Manuel María Carrasco, y en mi carácter de Ingeniero de la Armada, coloqué y monté 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"..."* [1665].

Es probable que también haya participado la *batería rodante* montada sobre un vagón de ferrocarril pues el 21 de setiembre el Secretario de Marina pidió al coronel Iglesias que se entregue saquetes para cartuchos de cañones Clay, espoletas para esos cañones y cartuchos para cañones de a 60 libras para ponerlos a disposición del *"...capitán de fragata Jefe de las baterías rodantes, ya sea en la estación de Monserrate o en la de Chorrillos..."* [1666]. Incluso los chilenos creyeron que se les disparó con *"...cañones chicos colocados en los cerros y con uno al parecer grande colocado en un carro de ferrocarril (¿Será esta la artillería volante con que nos meten cucos los peruanos y que dicen tienen rieles tendidos por todo alrededor de Lima y Callao para hacer retroceder a nuestros valientes?)..."* [1667].

1661.- A. H. de M. *Libro Copiador "Relación Historiada de los Contralmirantes, Jefes y Oficiales del Cuerpo de Oficiales de la Armada Nacional, formado en 1861, Tomo 1". N° D - 24*, p. 7.

1662.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 255. La dotación debió ser de 15 hombres pues el 23 de setiembre el Comandante General pidió al Jefe de la Estación del Ferrocarril Ingles que se de pasaje a 1 oficial y 15 marineros con destino a Chorrillos (A. H. de M. Libro Copiador B1- b48, p. 318).

1663.- A. H. de M. Legajo Personal de Daniel Rivera.

1664.- A. H. de M. Legajo Personal de Daniel Rivera. El morro al que se refiere debe ser el cerro *Salto del Fraile.*

1665.- A. H. de M. Legajo Personal de José Antonio Mesones.

1666.- A. H. de M. (Secretaría de Marina - 1880). Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 21 de setiembre de 1880.

1667.- Ahumada, Op. Cit., T. III, p. 476. Carta a *El Mercurio* del 22 de setiembre de 1880.

¿Estuvo sembrado de torpedos fijos el puerto de Chorrillos?. Al día siguiente del bombardeo los chilenos exploraron la bahía y encontraron torpedos, cosa que explicó el contralmirante Galvarino Riveros al Ministro de Guerra y Marina de Chile en un oficio que elevó desde Arica el 11 de diciembre de 1880, allí se anotó lo siguiente:

> *"...Por lo demás, la existencia de torpedos fijos en Chorrillos, tomó ya, al día siguiente del bombardeo, un carácter de evidencia manifiesta, habiendo estallado una de estas minas en circunstancias que se estaba extrayendo del fondo del mar, la misma que mató e hirió a varios individuos, hecho que, días después, fue todavía más manifiesto para V.S., por la declaración que recibiera de un oficial neutral, asegurándole que ellos no pensaban continuar yendo con sus buques a Chorrillos para embarcar pasajeros..."* [1668].

Por las declaraciones del contralmirante Riveros, los chilenos lograron encontrar los torpedos, aunque ello le costó la vida a uno de sus tripulantes. No hemos encontrado referencia alguna a trabajos relacionados al sembrado de torpedos antes del bombardeo de Chorrillos en el Archivo Naval, lo que significaría que estos no estuvieron a cargo de la Armada. Pero tenemos referencias posteriores donde se dice que efectivamente Chorrillos estuvo minado. El 23 de setiembre el representante de la Legación de Alemania en el Perú informó que el buque de guerra alemán *Adriadne* estaba listo para embarcar un considerable número de extranjeros por Chorrillos y pidió se le informe que medidas de defensa tenía el puerto, tales como *"...torpedos, minas, etc., que podrían amenazar un buque que quisiera acercarse a tierra en aquel puerto..."* [1669]. El Secretario de Relaciones Exteriores negó la presencia de torpedos en Chorrillos [1670] y ofreció un práctico para que guíe al *Adriadne* por un rumbo seguro, pero el representante alemán no lo aceptó y protestó por el impedimento de embarcar sus ciudadanos cuando a otros países sí se les permitía tal cosa [1671].

La controversia con los alemanes se prolongó durante el mes de octubre, y el 12 de ese mes el representante diplomático alemán volvió a escribir a nuestro Secretario de Relaciones Exteriores donde daba cuenta de que se le había asegurado que no habían torpedos en Chorrillos pero dijo que:

> *"...es sabido que un bote de la marina peruana voló al chocar con un torpedo frente a Chorrillos, y según opinión de los comandantes de los buques de guerra neutrales, de cuya competencia no se puede dudar, no deja de haber peligro en los puertos ni para las embarcaciones dirigidas por los marinos peruanos..."* [1672].

No conocemos que una lancha de la Armada sufriese algún incidente como el que describió el diplomático alemán. Pero es cierto que Chorrillos estuvo minado, en el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores se guarda un documento del 12 de noviembre que elevó

1668.- Ahumada, Op. Cit., T. III, pp. 81-82. parte del Comandante en Jefe de la Escuadra al Ministro de Guerra y Marina del 11 de diciembre de 1880.

1669.- Ahumada, Op. Cit., T. IV, p. 355. Carta de la Legación de Alemania en el Perú al Secretario de Relaciones Exteriores del 23 de setiembre de 1880.

1670.- Ahumada, Op. Cit., T. IV, p. 356. Carta de la Legación de Alemania en el Perú al Secretario de Relaciones Exteriores del 12 de octubre de 1880.

1671.- Ahumada, Op. Cit., T. IV, p. 355. Carta de la Legación de Alemania en el Perú al Secretario de Relaciones Exteriores del 3 de octubre de 1880.

1672.- Ahumada, Op. Cit., T. IV, p. 356. Carta de la Legación de Alemania en el Perú al Secretario de Relaciones Exteriores del 12 de octubre de 1880.

el Secretario de Fomento al de Relaciones Exteriores donde claramente se indicó que Chorrillos estuvo sembrado por torpedos fijos:

> *"...En contestación al oficio de VS en el que se sirve pedirme los datos que solicita el Ministro del Imperio Alemán, sobre si se ha aumentado el número de torpedos, que existían en la bahía de Chorrillos desde el día en que penetró en ella el blindado ingles "Shannon" a fin de tener la certeza necesaria para la seguridad del buque de su nación "Adriadne" que debe embarcar en dicho puerto familias neutrales; me es satisfactorio decir a VS que he hecho suspender la colocación de otros torpedos, además de los que existieron en Chorrillos cuando estuvo el "Shannon", hasta después del lunes día en que debía ir la "Adriadne". En tal virtud, puedo asegurar a VS que hasta hoy no existen otros torpedos en Chorrillos de los que hubieron cuando estuvo la "Shannon" y que no se colocarán sino después que la "Adriadne" embarque en dicho puerto los pasajeros que se propone tomar. Echegaray...."* [1673].

Claramente se observa que la Secretaría de Fomento estuvo a cargo del sembrado de los torpedos fijos de Chorrillos, dándonos efectivamente la impresión de que los torpedos estuvieron fondeados antes del 23 de setiembre por lo que la precaución que tomó el Comandante del blindado chileno *Cochrane*, de disparar sobre Chorrillos desde atrás del Morro, queda plenamente justificada, sin que ello quiera decir que la decisión de bombardear una población sin valor militar ni estratégico tenga alguna justificación.

Bombardeo de Ancón y Chancay.

El bombardeo de Ancón estuvo a cargo del blindado chileno *Blanco Encalada* y se realizó el 24 de setiembre de 10:00 a 12:30 y se continuó de 12:30 a 13:30, utilizando para ello 111 granadas de a 250 libras, 21 de a 70 libras y 20 de a 70 libras. El propio comandante del blindado chileno escribió en su parte que no pudo incendiar la población[1674]. El bombardeo de Chancay estuvo a cargo de la cañonera *Pilcomayo* y se realizó también el 25 de setiembre, de 13:00 a 15:00. Este buque disparó 60 tiros sobre la población pero no causó incendio alguno[1675].

Resultados de los bombardeos.

Los analistas chilenos opinan unánimemente que los bombardeos de Chorrillos, Ancón y Chancay no alcanzaron los resultados esperados, el de Chorrillos por la mala ubicación del Cochrane, así como los de Ancón y Chancay por la mala calidad de los proyectiles construidos en Valparaíso, considerándose también que otro factor fue porque las casas de esos puertos estaban construidas de material ligero que era demasiado débil como para que las bombas estallen, pasando de largo tras perforar sus paredes. El historiador chileno Fuenzalida escribió: *"...En resumen, el triple ataque fue un fracaso y no produjo el efecto de intimidación deseado..."* [1676].

1673.- A. M. RR. EE. Oficio del Secretario de Fomento al Secretario de Relaciones Exteriores del 2 de noviembre de 1880.
1674.- Ahumada, Op. Cit., T. III, p. 473. parte del Comandante del blindado *Blanco Encalada* al Comandante en Jefe de la Escuadra del 24 de setiembre de 1880.
1675.- Ahumada, Op. Cit., T. III, p. 476. parte del Comandante de la cañonera *Pilcomayo* al Comandante en Jefe de la Escuadra del 25 de setiembre de 1880.
1676.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 920.

8.- *Los medios de defensa entre octubre de 1880 y enero de 1881.*

a) La marcha del Ejército de Chile sobre Lima y los medios de defensa peruanos.

El período en que centraremos nuestra atención en esta oportunidad está marcado por la inminente acción de los chilenos sobre la capital. Se inicia en octubre de 1880, cuando comenzó ha hacerse efectiva la formación del Ejército de Operaciones de Chile decretado el 29 de setiembre de 1880 con la idea de invadir el centro del Perú[1677]. Otro evento importante, esta vez de finales de octubre, fueron las conferencias de paz que se llevaron a cabo en Arica a bordo del buque norteamericano *Lackawanna*, pero que terminaron fracasando ante la postura de Chile por la cesión territorial y el pago de una indemnización de guerra, y la postura peruana de no ceder territorio y someter a un arbitraje el problema. Ambas propuestas fueron totalmente contradictorias y no se produjo diálogo alguno. Una vez terminadas las conferencias Chile concentró su Ejército en Arica.

Desde la caída de Arica los chilenos tenían bien definido su siguiente objetivo: ocupar Lima. Dueños del salitre de Antofagasta y Tarapacá, tuvieron una fuente de financiamiento que les permitió armar perfectamente un poderoso Ejército; libres de transportar por el Atlántico cuanto material de guerra querían, consiguieron en Inglaterra y Alemania todo el armamento necesario para la siguiente campaña.

Haciendo gala de una buena administración, los preparativos de Chile para atacar Lima aumentaron en octubre de 1880, decidiéndose enviar al Perú una enorme expedición militar compuesta por tres Divisiones con soldados de las tres armas, perfectamente entrenados y pertrechados. Para el 8 de noviembre estaban listos en Arica los hombres del cuerpo de la 1ª División que debía ser la vanguardia del Ejército que desembarcaría en las costas cercanas a la capital del Perú para proteger el desembarco del resto de su Ejército. El embarque de esta División, compuesta por 8,800 hombres con 20 cañones, 4 ametralladoras y 1,641 animales, comenzó el 12 de noviembre y después de tres días toda la tropa estaba a bordo de los transportes; los buques zarparon el 15 y llegaron a Pisco el 19 de noviembre. Ica fue ocupada el 23 de ese mes y el 26 el comandante Yávar ocupó Chincha y Tambo de Mora.

El segundo convoy chileno zarpó el 27 de noviembre llevando al puerto de Pisco a 3,400 hombres de la brigada del coronel Gana, perteneciente a la 2ª División del Ejército de Chile. El grueso del Ejército enemigo, compuesto por 14,000 efectivos de la 3ª División y una brigada de la 2ª División, zarparon de Arica el 14 de diciembre y llegaron a Pisco el 19 de ese mes. En Pisco embarcaron parte de la 1ª División y se dirigieron a Chilca para ubicar un buen desembarcadero. Los chilenos pusieron en tierra a su infantería en la playa de Curayacu el 22 de diciembre e inmediatamente ocuparon el pueblo de Lurín y, entre el 26 y el 27, desembarcaron la artillería en la caleta de Pescadores, cerca de Lurín.

1677.- Ekdahl, Op. Cit., T. III, p. 22.

De acuerdo a la información proporcionada por el historiador chileno Fuenzalida, el Ejército que marchó sobre Lima estaba compuesto por un total de 26,200 hombres[1678], aunque el militar sueco Ekdahl calculó que las fuerzas chilenas eran de 24,000 a 25,000 hombres en pie de guerra, sin contar a los enfermos y los no combatientes que acompañaban al Ejército, además de 80 cañones y 8 ametralladoras, a lo que hay que agregar los buques de la Escuadra que entre los de guerra, vapores y veleros de transporte, sumaban 34 naves artilladas y una numerosa tripulación[1679].

La situación en el Perú era distinta, en el plano económico el país estaba quebrado y para conseguir fondos Piérola debió acudir a los donativos, préstamos (hasta de la Iglesia, que patrióticamente entregó no pocos de sus tesoros para el país), e incluso llegó a hacer complicadas maniobras financieras para conseguir dinero con que comprar armas y pagar altas comisiones para convencer a los capitanes de los buques mercantes de llevar los cargamentos bélicos desde Panamá hasta nuestras costas que, como mar caribeño infestado de tiburones, estaban severamente vigiladas por los buques de guerra enemigos. Sin embargo los chilenos nunca capturaron un cargamento de armas. Lamentablemente los fusiles que se compraron eran de diversa procedencia, calidad no siempre certificada y con calibres diferentes. Pese a todo, Piérola logró recibir un buen número de armas, cañones, municiones, etc.; levantó un Ejército y puso en pie de guerra a la capital. Pero también es cierto que el Ejército que creó era de reclutas bisoños y de oficiales improvisados y sin cohesión. El grueso del Ejercito profesional, que había sido aniquilado en la Campaña del Sur no pudo ser reemplazado por este disímil grupo humano[1680].

Ante la amenaza de la marcha del Ejército chileno sobre Lima, Piérola se vio obligado a efectuar un apresurado traslado de diversas piezas de artillería a las líneas de defensa concebida por él y sus *estrategas*. Ekdahl sostiene que Piérola rechazó el plan de fortificar los alrededores de la capital, obra que había comenzado el alcalde Porras, abandonando la preparación de la defensa de Lima convencido de que los chilenos no se atreverían a ir al corazón del Perú pero, cuando se produjo el desembarco en Pisco el 19 de noviembre se dio cuenta de su error y comenzó entonces a fortificar apresuradamente la línea de defensa[1681]. Los directores de la defensa de Lima fueron el ingeniero austríaco Max de Gorbitz, que aseguró haber construido las defensas que contuvieron a los rusos en el sitio de Plevna (1877), durante la guerra Ruso Turca (1877-1878) y al ingeniero peruano Felipe Arancibia, cuya actuación en el combate del 2 de mayo de 1866 ya fue comentada capítulos atrás.

Es sabido que Piérola desdeñó la opinión de la mayoría de militares de profesión, en asuntos de estrategia militar y naval[1682], el caudillo civil tuvo la convicción de saber más que

---

1678.- Fuenzalida, Op. Cit., pp. 925-933.

1679.- Ekdahl, Op. Cit., T. III, p. 46. Basadre dijo que el Ejército enemigo estaba compuesto por 25,505 hombres, 77 cañones y 10 ametralladoras Gatling (Basadre, Op. Cit., T. VI, p. 221). El capitán de fragata británico William A. Dyke Acland, oficial observador en el Ejército de Chile, escribió en su *Descripción del Ejército Chileno del Norte* que estaba compuesto por 24, 956 hombres, 77 cañones y 10 ametralladoras. (William A. Dyke Acland, Descripción del Ejército Chileno del Norte, p. 55).

1680.- Jorge Basadre da una buena descripción de lo improvisado de este Ejército y cita a muchos autores extranjeros, cuyos estudios se asemejan al del célebre historiador tacneño: la debilidad del ejército de Lima frente a su contrincante era evidente (Basadre, Op. Cit., V. VI, pp. 221-226).

1681.- Ekdahl, Op. Cit., T. III, pp. 15-16. Dellepiane opinó que Piérola abandonó las obras del Alcalde por no estar eficientemente dirigidos ni convenientemente realizados (Dellepiane, Op. Cit., p. 302).

1682.- Los historiadores y analistas militares peruanos han sido especialmente críticos con la intervención personal de Piérola en asuntos militares. Para ahondar en el asunto consúltese a Mariano Felipe Paz Soldán para ver la opinión de un historiador

militares y marinos; asegura don José Dulanto Pinillos, otro de sus biógrafos, que Piérola llegó a decir al general La Puerta: *"...Entre todos los generales que usted tiene en el Ejército, ninguno sabe más que yo, que he estudiado la estrategia y la ciencia militar..."*[1683], agregando el autor de la biografía del Dictador que nadie sabía donde había adquirido esos conocimientos. Dulanto citó las Memorias del general Luis la Puerta para relatar que Piérola no escuchó los consejos del Estado Mayor ni las del anciano, pero brillante, general Manuel de Mendiburu, cuya experiencia de años lo hacía olfatear los cursos de acción enemigos y que le recomendó defender Lurín a todo trance concentrando sus tropas y todos los medios posibles; pero en vez de ello, Piérola decidió colocar dos extensas líneas de defensa una en Chorrillos y otra en Miraflores, dilatando así las fuerzas y frustrando cualquier intento de concentración ante un ataque enemigo, además de la desventaja de oponer a los chilenos ejército dividido en dos.

La Marina debió soportar en estos últimos meses la imposibilidad de romper el bloqueo del Callao, aunque es cierto que se llegó a plantear el zarpe de la corbeta *Unión* para hostilizar la flota de transportes surta en Arica antes de que traslade al Ejército de Chile, confeccionándose aparentemente a mediados de octubre un plan de operaciones apropiado, donde después de atacar a los transportes, la *Unión* debía dedicarse al corso. Por razones desconocidas para nosotros, algo impidió que este viaje se lleve a cabo. La salida de la *Unión* fue esperada largos meses por los chilenos, especialmente justo en los días en que se trasladaba el grueso del Ejército hacia el Perú, llegando el 20 de noviembre a escribir el contralmirante Riveros que creía que le sería imposible impedir la salida de nuestra rápida corbeta.

Nada impidió que todas las noches salgan las lanchas de las Fuerzas Sutiles a guarnecer la entrada al Muelle Dársena, produciéndose más de un combate donde los jóvenes marinos que tripulaban las embarcaciones escribieron brillantes páginas de nuestra historia naval. Pero hubo otras tareas defensivas que cumplir: sembrar torpedos fijos que preparaban los ingenieros de la Secretaría de Fomento, o participar activamente en preparar la artillería de grueso calibre para la defensa de Lima. En virtud a su experiencia, fueron los oficiales de la Armada y los artilleros navales quienes dotaron la mayoría de piezas de artillería de grueso calibre del Callao, Chorrillos y Miraflores.

---

contemporáneo a los hechos (Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. III, pp. 17-23). Para revisar un análisis militar consúltese la obra del general Carlos Dellepiane (Dellepiane, Op. Cit. T. II, pp. 301-303 y 325-328). Para ver la opinión de un historiador del siglo XX consúltese a Rubén Vargas Ugarte S. J. (Vargas Ugarte, Historia General de la Guerra del Pacífico, pp. 57-60)

1683.- Jorge Dulanto Pinillos, Nicolás de Piérola, p. 266.

b) La artillería del Callao.

La disposición de la artillería del Callao tuvo alguna variación entre octubre de 1880 y enero de 1881 principalmente en la disposición de la artillería del Muelle Dársena.

Las baterías del norte, centro y sur, básicamente se mantuvieron sin variación en está última fase de la guerra naval defensiva. Para este entonces se había completado de armar las baterías que protegían al puerto y el 1° de octubre Piérola reorganizó algunas de ellas, ingresando al período que estudiamos con el siguiente comando:

Batería "2 de mayo" (coronel graduado Emilio Castañón)
Batería "Piérola" (sargento mayor Juan ¿?)
Batería "Tarapacá" (capitán de corbeta Francisco Charún)
Torre de "la Merced" (teniente coronel Manuel de la Barra)
Batería "Santa Rosa" (teniente coronel Wenseslao Gayangos)
Torreón "Manco Cápac" (coronel José Huertas)
Torreón "Independencia" (capitán de fragata Julio Sagasti)
Batería "Bolognesi" (coronel Mariano Bolognesi[1684]*)*
Batería "Ayacucho" (coronel José Longoria)
Torre de "Junín" (coronel Enrique Bonifáz)
Batería "Pacocha" (teniente coronel Elías Latorre)
Batería "Arica" (teniente coronel José A. Benavides)[1685].

Como se puede apreciar, en este documento se nombró a dos torreones, dos torres y 8 baterías, exceptuando a la *21 de diciembre*, que no aparece mencionada ni una sola vez en el período, lo que podría interpretarse que fue desmantelada por ser totalmente ineficaz; sin embargo, cuando el teniente norteamericano Briggs describió las defensas del Callao el 28 de enero de 1881 anotó que *"...hay muchos cañones navales antiguos de a 32 libras, en diferentes puntos a lo largo de la línea de playa..."* [1686], lo que da pie a pensar que esta batería siguió en su lugar.

De la misma manera que con la distribución del Ejército, hemos visto que Piérola decidía donde poner las baterías y el calibre de los cañones que debían poseer. En esta oportunidad el caudillo civil hizo lo mismo, incidiendo en la protección del Muelle Dársena y en el traslado de cañones a Chorrillos y Miraflores.

Modificaciones en la artillería del Muelle Dársena.

El 8 de octubre el Subsecretario de Marina transmitió un mensaje telegráfico al Comandante General donde le comunicaba que por orden de Piérola debía llevar a Miraflores los cañones Rodman de a 125 libras de las baterías *Lima* y *17 de marzo* ubicadas en el Muelle Dársena y

1684.- Fue reemplazado por faltas disciplinarias por el sargento mayor de artillería Julio La Fuente el 26 de diciembre de 1880.
1685.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - Baterías 1880). Oficio del comandante Federico Alzamora al Prefecto del Callao del 10 de octubre de 1880.
1686.- B. I. H. M. P. (Microfilm de The National Archives of the United States, letters received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers of squadrons, 1841-1886. Pacific Station, volume 73, jan. 1-dec. 28 1881). Informe del teniente J. V. Brigss al Comandante del USS *Lackawanna* del 28 de enero de 1880.

regresar los cañones Armstrong de a 40 libras de Miraflores al Callao[1687]. Este oficio es interesante, no sólo porque da información sobre el movimiento de artillería sino también porque aparece nombrada la *batería Lima* que debió ser el nombre del tercer grupo de cañones del muelle que no teníamos identificado aún. La orden se cumplió rápidamente, el primer Rodman de a 125 fue puesto a disposición del Jefe de la Batería de Miraflores el 9 de octubre[1688] y el segundo el 11 de ese mes[1689].

Junto a los cañones Armstrong de a 40 libras que debían regresar de Miraflores se dispuso también colocar un cañón Rodman de a 500 libras en el Dársena, por lo que el Comandante General pidió al Prefecto el 11 de octubre que el ingeniero Emilio Rossell se encargue de colocar la cureña[1690]. El mismo día se encargó a la Factoría Naval de Bellavista que se inicien las obras que indicase Rossell[1691].

Es sabido que entre el comandante Astete, Prefecto del Callao, y el comandante García, Comandante General de la Marina, habían ciertos problemas personales y que ellos a veces trascendían en disputas profesionales. Una de ellas parece haberse dado justamente por la presencia de Rossell trabajando en el montaje del cañón de a 500. Sucede que cuando el Comandante General pidió que el ingeniero Rossell trabaje en la instalación del cañón se dijo que sus servicios se necesitaban por 8 días, petición a la que no accedió el Prefecto. El siguiente oficio del Comandante General al Prefecto del Callao da una idea de lo sucedido:

> *"...He recibido el estimable oficio de VS, fecha de ayer, en que se sirve decirme que ha ordenado al ingeniero mecánico don Emilio Rossell, se ponga á disposición de esta Comandancia General por el término de tres días. Siendo de suma importancia los trabajos de que se va á encargar el Ingeniero Rossell para montar el cañón Rodman de á 500 que por orden de Su Excelencia debe colocarse en la Batería del Dársena, estimaré de VS se sirva ordenar que dicho Ingeniero esté al servicio de esta Comandancia por ocho días que es el tiempo de duración fijado para aquel trabajo, el cual conviene se ejecute bajo su dirección, por la práctica que tiene ya adquirida evitando de esta manera los inconvenientes que pudieran presentarse, si se encargase de la obra á otro ingeniero..."* [1692].

Creemos que el cañón Rodman de a 500 fue felizmente instalado en el plazo prudencial de alrededor de 20 días pues el 29 de octubre el Comandante General dispuso entregárselo al transporte *Rímac* por medio del siguiente oficio dirigido al Mayor de Órdenes:

> *"...Disponga VS que el cañón Rodman de á 500 montado en el muro Oeste de la Dársena se entregue al señor Comandante del Transporte "Rímac", el que nombrará al*

1687.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 335. Oficio al Mayor de Órdenes del 8 de octubre de 1880. El mismo día el Secretario de Marina le informó al Comandante General que *"...En la fecha se ha oficiado al señor Secretario de Guerra a fin de que se sirva disponer que en el día sean trasladados a ese puerto los dos cañones de a 40 sistema Armstrong con sus útiles respectivos que existen en el pueblo de Miraflores, con cargo a remitir en reemplazo dos cañones Rodman del calibre de 125.."* (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 300. Oficio del 8 de octubre de 1880).

1688.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 336. Oficio al Jefe de la Batería de Miraflores del 9 de octubre de 1880.

1689.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 339 Oficio al Jefe de la Batería de Miraflores del 11 de octubre de 1880.

1690.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 337. Oficio al Prefecto del Callao del 11 de octubre de 1880.

1691.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 339. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 11 de octubre de 1880.

1692.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 342. Oficio al Prefecto del Callao del 13 de octubre de 1880.

Oficial que por su clase, disposiciones y contracción crea mas aparente para hacerse cargo de aquella pieza... "[1693].

No cabe la menor duda que el cañón Rodman de a 500 libras recién montado en el Dársena quedó listo a fines de octubre pues el 2 de noviembre se pidió al Arsenal que se le provea de franela, hilo de lona y agujas, elementos indispensables para fabricar saquetes de pólvora con que disparaban estas piezas sus pesados proyectiles[1694]. Probablemente influido por el éxito de la puesta en servicio del cañón Rodman de a 500 del Dársena, a fines de octubre Piérola autorizó al Comandante General a colocar dos cañones más de igual marca y calibre en el mismo lugar que el anterior:

"...Teniendo que montarse en el Muro Oeste del Dársena dos cañones Rodman de á 500, cuya idea ha sido aceptada por Su Excelencia el Jefe Supremo, espero que VS se sirva ordenar la conveniente para que el Guarda Almacén del Parque que está bajo sus órdenes pongan esas piezas y todos sus accesorios á disposición de esta Comandancia General..." [1695].

Los trabajos para poner el segundo cañón debieron hacerse con toda celeridad, encargándose el 4 de noviembre al ingeniero Rossell el trabajo de arreglar la cureña y a la Factoría Naval de Bellavista prestarle todo el apoyo que fuese necesario para arreglar *"...otro cañón Rodman de á 500 que debe montarse en la Batería "17 de Marzo"..."* [1696]. Corriendo esta batería a órdenes de la corbeta *Unión* es lógico pensar que desde entonces el cañón Rodman de a 500 libras quedó a cargo de ese buque; lo cual se comprueba con una novedad que sucedió el día 5 de noviembre, cuando se descarriló el vagón donde se transportaba el cañón, anotando el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* que se habían mandado:

"...Cuarenta y dos hombres, dos carpinteros y un guardián a cargo de un oficial y dos guardiamarinas, se ocuparon en la traslación del cañón de a 500 para nuestra batería, que se había descarrilado en un carro, concluyéndose el trabajo en la tarde..." [1697].

También el 8 de noviembre el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* anotó:

"...42 hombres, 1 guardián, 1 oficial y dos guardiamarinas fueron enviados a la batería "17 de Marzo" para continuar montando el Rodman de 15 pulgadas...." [1698].

Pero debemos recalcar que eran dos cañones más los que se iban a montar, por ello el 10 de noviembre el Comandante General elevó el siguiente oficio al Prefecto del Callao:

"...Siendo necesario aumentar la defensa de la Dársena y armar la batería flotante que está al terminarse, me es honroso dirigirme á VS para que se digne ordenar sean

---

1693.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 362. Oficio al Mayor de Órdenes del 29 de octubre de 1880.
1694.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 367. Oficio al Comisario de Marina del 2 de noviembre de 1880.
1695.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 362. Oficio al Prefecto del Callao del 29 de octubre de 1880.
1696.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 369. Oficio a la Factoría Naval de Bellavista del 4 de noviembre de 1880.
1697.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, adenda p. 9.
1698.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, adenda p. 10.

puestos á disposición de esta Comandancia general dos cañones Rodman de á 500 con su montaje completo y dos cañones de á 125 de igual sistema... " [1699].

Las cureñas se debieron ubicar sobre plataformas de madera hecha con tablones de 7´ X 12´ y de 12´ X 12´[1700], para lo cual el ingeniero Rossell contó con la colaboración del primer y segundo carpintero de la fragata *Apurímac*, quienes diariamente desembarcaban a trabajar en el Dársena[1701].

Considerando que el ingeniero Rossell puso el primer cañón Rodman en servicio en 20 días, es probable que el cañón de la batería *17 de marzo* quedó listo a finales de noviembre, aunque todo parece indicar que el 15 ya estaba en condiciones de ser probado pues ese día el Oficial de Guardia de la *Unión* anotó en su Diario de Bitácora que: *"...se mandó a la batería "17 de Marzo" la dotación del coliza de popa para probar el Rodman..."* [1702], pruebas que siguieron el día 17[1703].

Por esa época se debió comenzar el trabajo en el tercer cañón, el mismo fue encomendado al transporte *Chalaco* pues el día 23 de noviembre se pidió a la Escuela Naval la madera necesaria para *"...formar un toldo para la dotación del cañón de á 500 que está á cargo del vapor "Chalaco"..."* [1704]. De hecho la construcción de la base para la cureña comenzó alrededor del 26, fecha en que se pidieron los clavos de a 8 pulgadas para *"...construir la plataforma de un cañón Rodman de á 500 que se va á montar en el Dársena á cargo del transporte "Chalaco"..."* [1705].

Una vez listo el segundo cañón Rodman de a 500 libras, y en plena instalación el tercero, el 28 de noviembre el Alto Mando Naval decidió hacer una prueba de tiro con ellos pues sus dotaciones no se habían ejercitado en su uso:

> *"...Hallándose montados en el muro de la Dársena algunos cañones de á 500 y no existiendo ejercicio alguno para el buen manejo de ellos, dispondrá VS que el capitán de corbeta don Federico Rincón, el de la misma clase graduado don Francisco Balta. teniente 1° don Estanislao Araujo y alférez de fragata don Carlos L. Rodríguez forman en el día un proyecto de ejercicio de cañón de á 500 el que se someterá á una Junta que formaran los señores capitanes de navío don Lino de la Barrera don Manuel A. Villavicencio y don Hipólito Cáceres para que hagan en él las alteraciones que crean conveniente y se adopte de una manera definitiva á fin de obtener un ejercicio de cañón correspondiente al calibre de á 500...."* [1706].

A fines de diciembre se colocó otro cañón Rodman de a 500 libras en el Muelle Dársena, quedando a cargo del transporte *Talismán*, deduciéndose esto último a raíz de que para el 31

1699.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 375. Oficio al Prefecto del Callao del 10 de noviembre 10 de 1880.
1700.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 376. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 12 de noviembre de 1880.
1701.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 375. Oficio al Mayor de Órdenes del 10 de noviembre de 1880.
1702.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, adenda p. 13.
1703.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, adenda p. 14.
1704.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 390. Oficio al Director de la Escuela Naval y Preparatoria del 23 de noviembre de 1880.
1705.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 394. Oficio al Comisario de Marina del 26 de noviembre de 1880.
1706.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 396. Oficio al Mayor de Órdenes del 28 de noviembre de 1880.

de ese mes el Comandante General pidió a la Factoría Naval de Bellavista que se construyan cuatro compresoras de fierro o de bronce para aguantar el retroceso de dos cañones de a 500 libras, *"...iguales á los que se construyeron para el cañón del "Rímac" pues se necesitan para los cañones de á 500 de las baterías del "Chalaco" y "Talismán" que se hallan montados en la Dársena..."* [1707].

De acuerdo a lo que hasta aquí hemos presentado, en el Muelle Dársena se pusieron 4 cañones Rodman de a 500 libras, uno a cargo de la corbeta *Unión* y el resto a cargo de los transportes *Rímac, Chalaco* y *Talismán.* La cifra coincide con la descripción de las baterías del Muelle Dársena que proporcionó el teniente de la marina norteamericana Briggs a finales de enero de 1881:

> *"...Batería "17 de Marzo" consistía de 3 cañones Rodman de 15" de estos, 1 fue removido antes de la entrada de los chilenos, un segundo quedó desmontado e inutilizado, el tercero permanece en su lugar aparentemente en buenas condiciones. Al medio del muelle hay 2 Rodman de 15" en buenas condiciones..."* [1708].

Debemos observar que en el informe del teniente Briggs se dijo que en la batería *17 de marzo* habían 3 cañones Rodman de a 15 pulgadas (500 libras) y que al medio del muelle habían dos cañones similares más, lo que suma 5 cañones Rodman colocados en el Muelle Dársena. Pero Briggs dijo que en la batería *17 de Marzo* un cañón Rodman de a 15 pulgadas había sido removido antes de la entrada de los chilenos, un segundo cañón estaba desmontado e inutilizado y un tercero permanecía en su lugar. En realidad el teniente Briggs cometió el error de confundir el cañón Vavasseur de la batería *17 de Marzo* con un Rodman, lo que se comprueba con el hecho de haberse retirado el cañón antes de la llegada de los chilenos: el 5 de diciembre se ordenó sacar el cañón Vavasseur de a 250 libras para llevarlo al cerro *San Cristóbal*, en Lima. Así, la versión de Briggs se resume a sólo cuatro cañones Rodman, dos al centro del Muelle Dársena y dos al lado norte del muelle.

Los cambios en las baterías, torres y torreones del Callao casi no revisten importancia en este último período, sólo encontramos que el 27 de noviembre se ordenó entregar un par de cañones de a 32 libras y ánima lisa al capitán de corbeta Manuel Valderrama para ser montados en la batería *Piérola* [1709].

También se planeó a principios de diciembre subir al torreón *Independencia* un cañón Rodman de a 500 libras, y el 4 de ese mes se pidió un cabo de 7 pulgadas de mena para levantarlo[1710]; este cañón debió quedar operativo alrededor del 11 de diciembre, fecha en la que se pidieron algunos artículos *"..con destino al cañón Rodman de a 500 montado últimamente..."* [1711]. El 18 de diciembre el Prefecto del Callao elevó un oficio al Secretario de Guerra presentando el gasto de 616 soles en que se incurrió por su instalación y el 21 de

---

1707.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 460. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 31 de diciembre 31 de 1880.

1708.- B. I. H. M. P. (Microfilm de The National Archives of the United States, letters received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers of squadrons, 1841-1886. Pacific Station, volume 73, jan. 1-dec. 28 1881). Informe del teniente J. V. Brigss al Comandante del USS *Lackawanna* del 28 de enero de 1880.

1709.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 396. Oficio al Mayor de Órdenes del 27 de noviembre de 1880.

1710.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 371. Informe del 4 de diciembre de 1880.

1711.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - Secretaría de Guerra y Marina 1880). Oficio del Secretario de Guerra al Prefecto del Callao del 11 de diciembre de 1880.

diciembre Piérola emitió un decreto autorizando el gasto efectuado y expresando *"...la satisfacción del gobierno por la rapidez con que se ha llevado a cabo tan difícil operación..."* [1712]. El cañón debió quedar operativo también el 21 de diciembre, fecha en que el Subsecretario de Guerra informó al Prefecto del Callao que se había dispuesto la entrega de *"...dos portacartuchos que son necesarios para el cañón Rodman de a 500 montado últimamente en el torreón "Independencia"..."* [1713] y el día 23 el Jefe de ese torreón pidió los materiales para hacer saquetes de pólvora *"...con destino al cañón "Rodman" de a 500 de dicha batería..."* [1714].

Tras el traslado del cañón Rodman de 500 libras al torreón *Independencia* podríamos interpretar que en este lugar quedaron instalados dos cañones Blackely de 11 pulgadas y un Rodman de 500 libras, pero las evidencias fotográficas indican que para cuando los chilenos ocuparon el Callao sólo quedaba un cañón Blackely y un cañón Rodman, ¿dónde fue trasladado el otro cañón Blackely del torreón *Independencia*? No lo sabemos pues no hay registros del traslado de uno de estos cañones antes del 17 de enero de 1881.Un oficio del 27 de diciembre emitido por el Comandante General con destino a la Factoría Naval de Bellavista podría ser la clave del asunto pues allí se ordenó que se hagan los trabajos necesarios para dejar expedita *"...una corredera Vavasseur en que debe montarse un cañón Blackely de a 450, cuya obra está a cargo del capitán de corbeta don Emilio M. Benavides..."* [1715]. Lamentablemente no hemos podido ubicar cuál era el puesto que ocupaba el comandante Benavides ni el lugar donde se puso la corredera que menciona el oficio.



Torreón *Independencia* durante la ocupación chilena. Nótese que sólo se puede ver un cañón Blackely y un cañón Rodman.

1712.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - Secretaría de Guerra y Marina 1880). Oficio del Secretario de Guerra al Prefecto del Callao del 21 de diciembre de 1880.

1713.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - Secretaría de Guerra y Marina 1880). Oficio del Subsecretario de Guerra al Prefecto del Callao del 21 de diciembre de 1880.

1714.- A. H. de M. (Baterías - 1880). Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 23 de diciembre de 1880.

1715.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 444. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 27 de diciembre de 1880.

Para enero de 1881 la artillería del Callao probablemente estaba compuesta de la siguiente manera:

	Baterías del Sur.
1	***Batería "2 de Mayo" (antes "La Punta" o de a 1000").***
	1 Dahlgren y 1 Rodman de a 1000 libras; ¿2 cañones de largo alcance de 12 libras?
2	***Batería "Santa Rosa".***
	2 Blackely de 11 pulgadas, 1 cañón de a 18 libras sistema Broadwell
3	***Torre de "La Merced".***
	2 Armstrong de a 300 libras.
4	***Batería "Tarapacá".***
	1 cañón Vavasseur de a 250 libras, 1 Rodman de a 500 libras.
5	***Batería "Piérola"*** (Antes batería *Zepita*).
	2 Rodman de a 500 libras.
	2 cañones lisos de a 32 libras.
6	***Batería "21 de Diciembre".***
	6 cañones de a 32 de ánima lisa (¿?).
7	***Batería "Bolognesi"*** (Antes batería *Chacra Alta*).
	¿? cañones de 15 pulgadas.
	Baterías del Centro.
1	***Torreón "Manco Cápac".***
	2 Vavasseur de a 250 libras.
2	***Torreón "Independencia".***
	¿? Blackely de 11 pulgadas, 1 Rodman de a 500 libras.
	Baterías del Muelle Dársena.
1	***Batería "17 de Marzo"*** (A cargo de la *Unión*)
	1 Rodman de a 500 libras.
2	***Batería ¿?*** (A cargo del *Chalaco*).
	1 Rodman de a 500 libras, ¿otro de menor calibre?.
3	***Batería ¿?*** (A cargo del *Rímac*)**.**
	1 Rodman de a 500 libras.
4	***Batería ¿?*** (A cargo del *Talismán*).
	1 Rodman de a 500 libras.
	Baterías del Norte.
1	***Batería "Ayacucho".***
	1 Rodman de a 500 libras (15 pulgadas), 1 Blackely de 11 pulgadas.
2	***Torre "Junín".***
	2 Armstrong de a 300 libras.
3	***Batería "Pacocha"*** (Antes batería *del Norte*, *Rímac* y también *Rodman*).
	2 Cañones Rodman de a 500 libras (15 pulgadas).
4	***Batería "Arica"*** .
	2 Cañones Rodman de a 500 libras (15 pulgadas).

Estado de las baterías del Callao hacia enero de 1881.



Cañón Rodman del Muelle Dársena después del hundimiento de la Escuadra.
(Colección Gonzalo Maguiña).

La Batería flotante "Abtao".

Ya habíamos discutido cómo el 9 de setiembre Piérola decidió abandonar el trabajo de reflotamiento de la *Janequeo* y cómo se destinó las dos lanchas que se prepararon para sacarla del fondo del mar a la formación una batería flotante, disponiéndose además que los buzos concentren su esfuerzo en reflotar la lancha *Lima*, hundida el 3 de setiembre. En cumplimiento a lo dispuesto por el Jefe Supremo, el comandante García elevó el siguiente oficio al Mayor de Órdenes:

> *"...Habiendo dispuesto SE el Jefe Supremo, que se forme una batería flotante con las dos lanchas que se arreglaron para extraer la porta torpedo enemiga; dispondrá U que el Constructor Naval proceda en el día a verificar esos trabajos de modo que las lanchas sean divididas en compartimentos y resistan dos cañones de a 60, quedando a flor de agua a manera de balsa. Igualmente dispondrá U que las referidas lanchas queden separadas y puedan entrar al centro de ellas una embarcación a vapor para mover dicha batería y colocarla en cualquier punto de la bahía. Para dar principio a la verificación de esos trabajos ordenará U al Constructor Naval que en el día haga un plano detallado de aquel proyecto y sea remitido a esta Comandancia General..."* [1716].

1716.- Libro Copiador B1-b48, p. 302. Oficio al Mayor de Órdenes del 9 de setiembre de 1880.

Desde ese entonces se comenzó a construir la batería flotante, iniciándose de inmediato la confección de un par de timones[1717]. Un mes más tarde, el 11 de octubre, se tuvo necesidad de buscar una lancha a vapor se encargue de remolcar la batería flotante que se estaba armando por lo que se decidió tomar la lancha *John* de la empresa del Muelle Dársena; para ello el Comandante General ordenó al Capitán de Puerto que:

> *"... un Ayudante de esa Capitanía se dirija al fondeadero de los buques neutrales y traiga al Muelle en el estado en que se encuentre el vaporcito "John" perteneciente á la empresa del Muelle Dársena...."* [1718].

Con el fin de pagar el justiprecio por las lanchas que se habían tomado de propiedad particular, el 15 de octubre la Comandancia General pidió que se designe un perito de reconocida probidad para tasar las lanchas de la empresa del Muelle Dársena *Lima*, *Callao* y *John*. Poco después, el 19 de octubre, comenzó a planificarse el trabajo de reparación de la lancha *John*, para lo cual el Comandante General dispuso que el Segundo Comandante del Arsenal y el ingeniero Thomas Wilkins *"...formen un inventario del casco, máquina y demás útiles que tenga esa embarcación especificando el estado en que estos se encuentran..."* [1719]. Los trabajos en esta lancha a vapor debieron comenzar el 21 de octubre, fecha en que el comandante García pidió al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista que se le de la debida prioridad a esos trabajos:

> *"...Sírvase VS disponer que en el Establecimiento de su cargo se hagan las otras que indique el Superintendente de Máquinas con destino al Vapor "John", encargado a VS se digne dictar sus órdenes para la pronta terminación de los trabajos, por la necesidad que se tiene de utilizar los servicios de esa embarcación tan luego como se le hagan las reparaciones convenientes..."* [1720].

Desde entonces los trabajos en la lancha *John* se hicieron con toda prontitud, encargándose de ellos el maquinista John Doward[1721]. Todo indica que se tuvo una gran confianza en concluir rápidamente los trabajos pues el 23 de octubre, (un par de días después de iniciada la reparación de la maquinaria), el Comandante General pidió al Secretario de Marina que se nombre un tercer maquinista y un ayudante *"...para el servicio y cuidado de esa lancha tan luego esté expedita..."* [1722].

En efecto, al parecer todo estuvo listo en la primera semana de noviembre pues el 4 de ese mes el Comandante General ordenó que se monten dos cañones de a 150 libras en *"...las lanchas que se han preparado para formar una batería flotante..."* [1723]. Pero entonces debieron surgir problemas de último minuto: no estaban listas todas las piezas necesarias

---

1717.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 307. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 12 de setiembre de 1880.

1718.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 337. Oficio al Capitán de Puerto del Callao del 11 de octubre de 1880.

1719.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 350. Oficio al Mayor de Órdenes del 9 de setiembre de 1880.

1720.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 351. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 21 de octubre de 1880.

1721.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 353. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 22 de octubre de 1880.

1722.- A. H. de M. (Departamento de Marina del Callao - 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 23 de octubre de 1880.

1723.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 369. Oficio al Mayor de Ordenes del 4 de noviembre de 1880.

para montar los cañones y se debieron mandar hacer en la Factoría Naval de Bellavista[1724]. Finalmente se llamó al ingeniero Rossell para que arregle: *"...dos cureñas Dahlgren de á 150 para aplicarlas a los cañones Rodman de á 125 que van á ser montados en las baterías flotantes..."* [1725]. Hasta el 11 de noviembre los cañones Rodman de a 125 carecían de montaje y se encontraban *"...uno en el Torreón "Manco Cápac" y otro en la barraca situada tras de este Arsenal..."* [1726].

Con respecto a la dotación de esta batería flotante, encontramos que el 15 de noviembre la Secretaría de Marina designó al capitán de fragata Antonio de la Guerra como Comandante de la batería flotante *Abato* [1727], siendo esta fecha la primera en que se encuentra el nombre con que fue bautizada. El 7 de diciembre el Subsecretario de Marina nombró al guardiamarina Fernando Bieytes como parte de la dotación [1728] y el 18 de diciembre se nombró también al alférez de fragata Federico Matos [1729].

Solucionar el problema de las cureñas de los dos Rodman de a 125 tomó varias semanas más de lo calculado. Mientras tanto, a la batería flotante *Abtao* se le colocaron un par de cañones Armstrong de a 40 libras y recién el 21 de diciembre se ordenó hacer el cambio de artillería pues en esa fecha el Comandante General ordenó al Mayor de Órdenes lo siguiente:

> *"...que los cañones Armstrong de á 40 que tiene la batería "Abtao" se transborden con todos sus útiles al transporte "Talismán", reemplazándose con dos Dahlgren de á 8 pulgadas..."* [1730].

Cuatro días más tarde aún no se terminaba el movimiento de artillería ya que el 25 de diciembre encontramos una contraorden, el Comandante General dijo que si *"... la batería flotante no está en estado de servicio inmediato en caso de un bombardeo..."* [1731] no debían ponerse los cañones de a 40 en el *Talismán* sino que se debían entregarse al comandante Mariátegui, Jefe de las Baterías Rodantes.

El 24 de diciembre se dispuso que la batería flotante se incorpore a las Fuerzas Sutiles y que se haga cargo de ella el comandante Iriarte[1732], medida que imaginamos se tomó para operar la batería con mayor eficiencia. La batería flotante debió quedar lista durante los últimos días de diciembre y salió a hacer pruebas el 3 de enero de 1881 pues los chilenos la vieron navegar y escribieron sobre este hecho lo siguiente:

> *"...El 3, como a las 4 p.m., salió de la Dársena una embarcación de fierro, que hasta hoy no conocíamos; me pareció andar por sí misma, pero el capitán Moraga me ha*

1724.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 373. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 8 de noviembre de 1880.
1725.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 374. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 10 de noviembre de 1880.
1726.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 375. Oficio al Prefecto del Callao del 11 de noviembre de 1880.
1727.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 330. Oficio del 15 de noviembre de 1880.
1728.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 412. Oficio al Mayor de Órdenes del 7 de diciembre 7 de 1880.
1729.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504 p. 356. Oficio del 18 de diciembre de 1880.
1730.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 432. Oficio al Mayor de Órdenes del 21 de diciembre de 1880.
1731.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 440. Oficio al Mayor de Órdenes del 25 de diciembre de 1880
1732.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 362. Oficio del 24 de diciembre de 1880.

asegurado que era remolcada por una lancha al costado, la que avanzó hasta la mediania de la distancia entre la Dársena y el dique y ahí disparó dos cañonazos con dirección a La Punta, alcanzando los proyectiles un largo trayecto. Según pudo notarse, tenía dos cañones muy largos. La embarcación parecía plana y con portalones que se cerraban inmediatamente después de los disparos. Hechos los dos tiros, volvió a entrarse al Dársena, tal vez por haber sufrido algo o por haber llenado el objeto que se proponían. Como he dicho, los cañones pueden ser los que se me ha asegurado han sido extraídos del "Covadonga"..." [1733].

En realidad las pruebas resultaron un éxito, tal como lo señaló el Comandante General en un informe que elevó al Secretario de Marina, pero el éxito se vio ensombrecido por la opinión del comandante Iriarte, opinión que al parecer compartían sus oficiales y que fue desautorizada por el Secretario de Marina en un documento que dirigió al Comandante General el Subsecretario con fecha 5 de enero, done se le hizo saber:

"...la extrañeza que le ha causado el parte adjunto del Comandante de las Fuerzas Sutiles y encargado a la vez del mando de dicha batería, parte que por orden del señor Secretario devuelvo a VS por no ser admisible dicho documento que revela poca decisión de un jefe a quien se le ha distinguido el honor de confiarle un puesto de guerra importante. VS hará comprender al comandante Iriarte que el alférez Matos no es sino oficial de dicha batería y en manera alguna Comandante Accidental de ella y que en caso de tener que combatir con los buques enemigos debe ir al mando del Jefe de las Fuerzas Sutiles quien debe abstenerse de emitir su opinión, que no se le ha pedido sobre la conveniencia o no de desarmar dicha batería..." [1734].

No se conoce que esta batería flotante tomase parte en alguna acción de guerra y fue hundida junto con el resto de la Escuadra y las lanchas de las Fuerzas Sutiles el 17 de enero de 1881. Una vez ocupado el puerto por los chilenos, el contralmirante Riveros dio una breve descripción de ella:

"...Batería flotante: Dos lanchas cargadoras de lastre de 50 toneladas cada una y armadas con un cañón de grueso calibre a proa y otro menor a popa, están a pique en el Dársena..." [1735].

1733.- Ahumada, Op. Cit., T. 6, p. 43. Parte del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina del 8 de enero de 1881.

1734.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 378. Oficio del 5 de enero de 1881.

1735.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 247. Documento titulado *Lista de los buques, chatas, lanchas, etc., pertenecientes al gobierno peruano, que se encuentran a flote o a pique en el Callao*, anexo al parte del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina del 12 de febrero de 1881.

c) La participación naval en la instalación, mantenimiento y operación de la artillería de grueso calibre que defendió Lima en enero de 1881.

Pese a no ser parte del análisis de la defensa de costa, es necesario recalcar que muchos marinos y gran cantidad de artillería naval fue destinada a la defensa de la capital. No nos cabe la menor duda que la preparación de la artillería de grueso calibre que fue emplazada para defender Lima obedeció a la actividad que mostraron los chilenos al concentrar sus fuerzas en Arica a mediados de noviembre de 1880 y, sobre todo, después del desembarco de su vanguardia en Pisco. Buen ejemplo de nuestra afirmación es que antes de ese mes hay un silencio documental referido al traslado de artillería de grueso calibre a Lima, pero desde el 14 de noviembre aparecen varias noticias sobre ello. Sin pretender describir en esta oportunidad la estrategia que aplicó Piérola para desplegar la línea de defensa, tarea que corresponde a un análisis sobre la Defensa de Lima, nos podríamos preguntar: ¿Qué tan cierta fue la aseveración de Ekdahl cuando dijo que el Jefe Supremo no construyó las defensas de la capital hasta que los chilenos desembarcaron en Pisco por creer que no se produciría el ataque sobre Lima?. La respuesta a esta pregunta, o el juicio del proceder de Piérola y sus consejeros, debe contemplar las lecciones de una famoso sitio durante la guerra Ruso Turca: el cruento sitio de la ciudad de Plevna (setiembre - diciembre de 1877), donde el constructor de las defensas de Lima, el austríaco Max de Gorbitz, aseguraba haber participado. Este sitio costó al Ejército ruso mucha sangre y los analistas militares anotaron que:

> *"...demostró la posibilidad para un ejército a la defensiva de construir rápidamente, una vez conocida la dirección de las fuerzas invasoras, un campo atrincherado en una bien elegida posición estratégica y táctica sobre un flanco de la línea de marcha, que forzosamente tiene que detener el avance, si no de todo el ejército, por lo menos de fuerzas considerables que procedan a su observación o asedio, destruyendo quizá, si las diferencias de los dos bandos no son muy grandes, su capacidad ofensiva..."* [1736].

Piérola distribuyó la artillería a lo largo de tres líneas de defensa. El Decreto Supremo que reguló la distribución de éstas es el siguiente:

> *"...Siendo necesario determinar los límites de los grupos de fuertes y baterías de las líneas de defensa de Lima, Se dispone: el grupo del norte comprenderá los que se encuentren entre el mar, la línea férrea de Lima a Chancay y la carretera de Lima al Callao, con excepción de los que dependen de la Comandancia General de Armas de aquel puerto. El del centro lo formarán los que se comprendan entre la vía férrea antes mencionada y la de Lima a la Oroya, con exclusión del Cerro San Cristóbal; y el del sur, los que se encuentren en esta dirección desde las vías férreas trasandinas e inglesa y el mar, con exclusión de las que dependan de la Comandancia General de Armas del Callao y las de Santa Cruz y Chorrillos..."* [1737].

1736.- *Enciclopedia Universal Ilustrada Euroea Americana*, T. XLV, pp. 770-771.

1737.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - Secretaría de Guerra y Marina 1880). Oficio del Secretario de Guerra al Prefecto del Callao del 25 de noviembre de 1880.

De acuerdo a la información disponible en el Archivo Naval, el primer documento sobre traslado de piezas de artillería de grueso calibre a Lima para defenderla contra un ejército invasor es del 14 de noviembre de 1880, fecha en la que el Comandante General remitió al Secretario de Marina un presupuesto confeccionado por una Comisión denominada *Comisión Especial de Artillería* que se encargaría de alistar e instalar 180 piezas de artillería para defender la capital[1738]. El traslado de los cañones pudo iniciarse el 18 de noviembre, fecha en que se pidió al gerente del Ferrocarril Trasandino poner a disposición de la Comandancia General cuatro *"...carros grandes de plataforma para conducir á Lima varías piezas de Artillería..."* [1739].

Alrededor del 20 de noviembre el Comandante General recibió un telegrama de Piérola ordenándole alistar 10 cañones de grueso calibre[1740]. En cumplimiento a la orden del Jefe Supremo, el 20 de noviembre se dispuso que los dos cañones Voruz de a 70 libras del transporte *Oroya* sean desembarcados junto a sus cureñas, útiles, proyectiles y 90 saquetes vacíos, para ser trasladados a Lima, cuidando de formar una guía minuciosa donde se especifique todo el material enviado a fin de evitar reclamos posteriores[1741], estos cañones se desembarcaron cargados. Dos cañones Voruz que habían sido guardados en el Arsenal también se alistaron para ser trasladados a Lima, incluyéndose un cañón Voruz al que le faltaba el cascabel. El comandante García llegó a comunicar a Piérola el día 22 que había dejado el cañón Voruz de la batería *17 de Marzo* en su lugar pensando que allí podía ser más útil[1742]. Sin embargo a Piérola no le pareció una buena idea dejar el Voruz de la batería *17 de Marzo* y dispuso su traslado a Lima el 23 de noviembre [1743] pero, como veremos más adelante, creemos que este último cañón no se llevó a Lima en esa oportunidad.

El Comandante General preparó también 6 cañones Dahlgren de 8 pulgadas[1744] de ánima lisa con todos sus útiles, con 360 bombas esféricas, espoletas y mechas de 10, 15 y 20 segundos; 240 proyectiles esféricos sólidos, útiles, etc., todo debidamente encajonado y con su guía respectiva[1745]. Con los 10 cañones (suponiendo que el cañón de la batería *17 de marzo* no se desmontó) y todo el material listo para ser embarcado, el Comandante General pidió el 24 de noviembre al Ferrocarril Trasandino que proporcione *"...cuatro carros americanos para conducir á Lima cañones, cureñas y otros artículos de guerra..."* [1746].

Durante el mes de diciembre se llevaron varios cañones navales a Lima. La situación debió tornarse desesperada a fines de diciembre pues el 22 de ese mes Piérola ordenó que se trasladen a Lima todos los cañones y sus útiles que habían depositados en el Arsenal Naval

---

1738.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 362. Informe del 14 de noviembre de 1880.
1739.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 382. Oficio a la Estación del Ferrocarril Trasandino del 18 de noviembre de 1880.
1740.- B. N. P. (Archivo Piérola). Oficio del Comandante General al Jefe Supremo de la República del 22 de noviembre de 1880.
1741.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 385. Oficio al Mayor de Órdenes del 20 de noviembre de 1880.
1742.- B. N. P. (Archivo Piérola). Oficio del Comandante General al Jefe Supremo de la República del 22 de noviembre de 1880.
1743.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 389. Oficio al Mayor de Órdenes del 23 de noviembre de 1880.
1744.- Debe tenerse en cuenta que los cañones Dahlgren de a 8 pulgadas no existieron, se trata de cañones fabricados por la *Navy Bureau of Ornance Guns* que los diseñó en coordinación con Dahlgren (Olmstead, Stark y Tucker, Op. Cit., pp. 83-87). Dos de estos cañones han sido recuperados por la Dirección de Intereses Marítimos y se encuentran en proceso de restauración.
1745.- B. N. P. (Archivo Piérola). Oficio del Comandante General al Jefe Supremo de la República del 22 de noviembre de 1880.
1746.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 392. Oficio a la Estación del Ferrocarril Trasandino del 24 de noviembre de 1880.

y los que no estaban montados en los buques o en las baterías[1747], los mismos que debieron ser transportados a Lima el día 25 en 4 carros del Ferrocarril Trasandino[1748].

Artillería naval trasladada a Chorrillos y Miraflores

Las baterías de Chorrillos y Miraflores fueron encargadas el 30 de setiembre de 1880 al capitán de fragata Mariátegui, Jefe de las Baterías Rodantes[1749], pero el 5 de octubre Piérola dictó una Resolución Suprema donde se nombró Comandante General de ellas al coronel graduado de artillería Arnaldo Panizo[1750], aunque al parecer las baterías continuaron bajo las órdenes del comandante Mariátegui hasta el 3 de noviembre, fecha en que las entregó con todas las formalidades del caso[1751] .

El 23 de noviembre el Secretario de Guerra pasó a la Secretaría de Marina un oficio pidiendo se entregue al ingeniero Adriano Benites dos cañones Rodman que existían en el Callao, motivo por el cual se pidió al Comandante General su traslado inmediato[1752]. Estos debieron ser un par de cañones de a 500 libras. Probablemente en los 4 vagones pedidos el 24 de noviembre para trasladar los 10 cañones Dahlgren y Voruz también se trasladaron a Chorrillos uno de los dos cañones Rodman de a 500 libras, cuyos compresores estaban en construcción en la Factoría Naval de Bellavista y para los cuales se pidió el día 26 de ese mes que se modifiquen de acuerdo a las instrucciones que daría el capitán de ingenieros Manuel Zagazeta[1753]. En otro documento fechado también el 26 de noviembre, se mencionó que el trabajo de montaje en Chorrillos de uno de los cañones Rodman de 500 libras enviados recientemente estaba a cargo del coronel de ingenieros don Adriano Benites[1754], nombre que confirma que el pedido de cañones que hizo el Secretario de Guerra el 23 de noviembre fue por piezas de ese calibre. El oficio que acabamos de citar indica que sólo se estaba instalando un cañón, dato que se verifica con el tenor de otro oficio del Comandante General, dirigido esta vez al Capitán de Puerto de Chorrillos, donde ordenó la entrega de materiales al capitán de ingenieros Javier Rodríguez y se especificó claramente que era *"...para montar un cañón Rodman de á 500..."* [1755].

Pese a que cuando se hicieron los pedidos por 100 bombas y 100 proyectiles sólidos, se dijo que eran para los *"...dos cañones Rodman de á 500..."* [1756], debe interpretarse que se hizo el pedido *suponiendo* que estarían montados en el futuro. El segundo cañón Rodman de a 500 libras fue trasladado a Chorrillos el 15 de diciembre para ser instalado en *"...el cerro del*

1747.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 434, Oficio al Comandante General de Artillería del 23 de diciembre de 1880.
1748.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 435, Oficio al Jefe del Ferrocarril Trasandino del 23 de diciembre de 1880.
1749.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 328. Oficio al Jefe de las Baterías Rodantes del 30 de setiembre de 1880.
1750.- A. H. de M. (Prefectura del Callao - Secretaría de Guerra y Marina 1880). Oficio del Subsecretario de Guerra al Prefecto del Callao del 13 de octubre de 1880.
1751.- A. H. de M. (Baterías - 1880). Oficio del Jefe de las Baterías Rodantes al Comandante General del 5 de noviembre de 1880.
1752.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 336. Oficio del 23 de noviembre de 1880.
1753.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 393. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 26 de noviembre de 1880.
1754.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 395. Oficio al Mayor de Órdenes del 26 de noviembre de 1880.
1755.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 395. Oficio al Capitán de Puerto de Chorrillos del 26 de noviembre de 1880.
1756.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 407. Oficio al Mayor de Órdenes del 4 de diciembre de 1880. Para llevar los proyectiles se pidió al Jefe del Ferrocarril Trasandino cuatro carros grandes (A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 392. Oficio al Jefe de la Estación del Ferrocarril Trasandino del 4 de diciembre de 1880).

Salto del Fraile..." [1757]. Parece ser que hacia el 10 de enero se quiso trasladar una cureña de cañón Rodman del Callao a Chorrillos, en tal sentido el comandante Astete elevó un oficio a Piérola indicando que cumpliendo su orden había dispuesto se entregue la cureña al comandante Benites[1758]. Pero el segundo cañón no logró instalarse y cuando los chilenos ocuparon Chorrillos encontraron en el cerro Salto del Fraile un cañón Rodman de a 500 instalado en la batería *Mártir Olaya* y otro en tirado en la cuesta de subida al cerro[1759].

Según el parte de las batallas del 13 y 15 de enero de 1881 elevado por el coronel Arnaldo Panizo, entonces con el cargo de Comandante General de las Baterías de Chorrillos y Miraflores, en el Morro de Chorrillos se había instalado una batería denominada *Mártir Olaya* que tenía dos cañones Parrot de a 70 libras[1760]. En realidad debieron ser dos cañones Parrot de a 60 libras, probablemente desmontados de las Baterías Rodantes, los mismos que se estaban instalando aún el 31 de diciembre, fecha en que se pidió 200 pies de madera para que el teniente coronel Belisario Benites pueda *"...realizar las cureñas de á 60 de las baterías de Chorrillos..."* [1761]. También señaló el coronel Panizo que en el Morro de Chorrillos había un cañón Rodman de a 500 y un Wihtworh de a 9 libras, probablemente el de la corbeta *Unión*. Panizo confirmó además que los cañones de la batería *Mártir Olaya* fueron servidos por 5 marineros.



Restos de los cañones Parrot de la batería *Mártir Olaya* después de la batalla de San Juan.

Otra batería del Morro de Chorrillos, que miraba hacia la población, se llamó *Provisional* y tenía, según el coronel Panizo, *"...dos piezas de a 32, largas, de ánima lisa, sistema antiguo, sobre cureñas de marina..."* [1762], resaltando en su informe que estos cañones no tenían defensa alguna pues el tiempo no había dado para más. Esta última información, el de

1757.- A. H. de M. (Departamento de Marina del Callao - 1880). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 17 de diciembre de 1880.

1758.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 47). Oficio del Prefecto del Callao al Jefe Supremo de la República del 10 de enero de 1881.

1759.- Los chilenos encontraron en Chorrillos los siguientes cañones: *"1 cañón liso de a 600, Morro Solar//2 cañones Parrot de a 100 id.//2 id. lisos de a 32, id.//1 cañón liso de a 600 en camino para id"* (Ahumada, Op. Cit., T. 7, p. 39).

1760.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, pp. 448-490. Parte del coronel Arnaldo Panizo al Jefe del Estado Mayor del 9 de febrero de 1881.

1761.- A . H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 457. Oficio al Comisario de Marina del 31 de diciembre de 1880.

1762.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, pp. 448-490. Parte del coronel Arnaldo Panizo al Jefe del Estado Mayor del 9 de febrero de 1881.

su postrera colocación en Chorrillos, nos lleva a pensar que los cañones fueron instalados en último momento y debieron salir, entonces, a finales de diciembre o principios de enero. Sobre estos cañones diremos que desde el 24 de diciembre se tenía pensado enviarlos a Chorrillos pues en esa fecha el Comandante general pidió que se entreguen 24 espeques *"...para los cañones de á 32 que se van á remitir para la defensa de Lima..."* [1763]. Los cañones pudieron ser las dos piezas largas de a 32 libras de ánima lisa del transporte *Rímac* que fueron desembarcados por orden del Comandante General el 30 de diciembre[1764]. Ese mismo día o tal vez el 1° de enero debió salir un tren con cinco vagones *"...con cañones, municiones y otros artículos de guerra que se remiten para la defensa de la Capital..."* [1765].

Durante la batalla de San Juan también hubo en los cerros de Chorrillos dos cañones Clay de a 9 pulgadas servidos por artilleros del ejército y un marinero. Probablemente estos cañones fueron los mismos que fueron emplazados en Chorrillos para el frustrado bombardeo chileno de setiembre.

En Miraflores también estaba la batería *Alfonso Ugarte*, la misma que fue bautizada con gran entusiasmo el 26 de diciembre de 1880. Debemos mencionar que esta batería estaba compuesta por dos cañones Rodman de a 125 libras remitidos del Muelle Dársena y dos cañones Parrot, estos últimos pudieron ser los dos de a 30 libras que fueron desembarcados de la corbeta *Unión* el 23 de setiembre a bordo de la *Urcos* y de la *Arno* con sus montajes, útiles y municiones[1766], debiéndoseles remitir a Miraflores junto a los dos oficiales que viajaron a ponerse a órdenes del Jefe de la Batería Rodante el 25 de ese mes[1767]. También existe la posibilidad de que se trate de cañones Parrot de a 100 libras, como sostienen los chilenos[1768], pero no sabemos de donde pudieron venir cañones de este calibre. Los cañones Rodman dispararon el 15 de enero de 1881 contra el ala izquierda del Ejército chileno y los Parrot contra los buques enemigos que bombardeaban nuestras filas. Tras quemar el último saquete, los cañones fueron inutilizados por su Jefe el sargento mayor José E. Diez[1769].



Medalla de Inauguración de la batería *Alfonso Ugarte* de Miraflores.

1763.- A . H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 438. Oficio al Comisario de Marina del 24 de diciembre de 1880.
1764.- A . H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 453. Oficio al Mayor de Órdenes del 30 de diciembre de 1880.
1765.- A . H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 457. Oficio al Jefe del Ferrocarril Trasandino del 30 de diciembre de 1880.
1766.- A . H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 256.
1767.- A . H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 323. Oficio al Jefe del Ferrocarril Ingles del 25 de setiembre de 1880.
1768.- Ahumada, Op. Cit., T. 7, p. 39.
1769.- Ahumada, Op. Cit., T. 7, p. 490. Parte del Jefe de la batería *Alfonso Ugarte* del 16 de enero de 1881.

Artillería naval trasladada a la "Ciudadela Piérola" del cerro San Cristóbal.

A principios de diciembre se construyó en el cerro San Cristóbal una batería que se conoció con el nombre de *Ciudadela Piérola*, el emplazamiento fue motivo de atención de la propaganda pierolista que lo destacó como un baluarte inexpugnable. Estuvo dotado de polvorín, telégrafo, barracas para tropa y alojamiento para oficiales con tanques de agua para su aprovisionamiento. La artillería de este fortín fue prácticamente sacada de las defensas del Callao y de los buques, incluso el 29 de noviembre el Subsecretario de Marina dispuso que los cañones de a 12 libras montados en las *Baterías Rodantes* sean puestos a disposición del Jefe encargado de las fortificaciones del cerro San Cristóbal[1770] y el mismo día se pidió al Ferrocarril Trasandino que remita a la estación de Monserrat (Lima) un carro con cinco cañones de a 12 libras[1771].

Probablemente los cañones Voruz que se trasladaron a Lima a fines de noviembre fueron destinados a la *Ciudadela Piérola*; esto podría confirmarse por haberse encontrado recientemente tres cañones Voruz en ese lugar[1772], uno de los cuales tenía el cascabel roto y, como ya mencionamos, uno de los cañones Voruz sacados del Arsenal tenía justamente el cascabel roto. Pero en el cerro San Cristóbal se instalaron un total de 5 cañones Voruz de acuerdo a los partes chilenos redactados tras la captura de Lima[1773].

El 5 de diciembre el Comandante General ordenó que se trasladen a Lima los siguientes cañones: *"...dos de los cañones Voruz de la Corbeta "Unión", otro del mismo sistema y el Vavasseur reformado que están montados en la Dársena..."* [1774] y que de los pontones *Marañón* y *Meteoro* se saquen cinco tanques de agua con capacidad de 2,500 litros de agua. Nótese que se pedía trasladar el cañón Voruz del Dársena, es decir el de la batería *17 de Marzo*, lo que nos hace suponer que la orden del 23 de noviembre no se había cumplido. Dos de estos cañones debieron estar listos el mismo día pues acto seguido se pidió al Ferrocarril Trasandino que se trasladen a Lima un par de cañones[1775], debiendo ser sin duda los dos cañones que el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* dijo que se habían sacado de su buque el 5 de diciembre: *"...Se mandaron a disposición de la Comandancia, por su orden, dos cañones Voruz con todos sus útiles, según consta de la guía respectiva..."* [1776]. El tren salió en la mañana del 6 de diciembre con tres cañones Voruz y se pidió que vayan primero a la estación de Monserrate[1777] y luego a la estación de San Juan de Dios[1778] pero, como veremos más tarde, estos cañones Voruz no fueron al cerro San Cristóbal. Pocas horas después se pidió a la misma empresa que traslade el cañón Vavasseur de a 250 libras de la batería *17 de marzo* a la estación de Monserrate[1779]. Este cañón fue instalado en el cerro San Cristóbal.

1770.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 343. Oficio del 29 de noviembre de 1880.
1771.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 395. Oficio al Capitán de Puerto de Chorrillos del 26 de noviembre de 1880.
1772.- Los tres cañones Voruz fueron recuperados junto a un cañón Vavasseur en 1999 y restaurados por la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.
1773.- Los chilenos dieron parte de haber encontrado en el Cerro San Cristóbal los siguientes cañones: *"...5 cañones Voruz de a 100 Cerro San Cristóbal // 1 cañón Vavasseur de 250, id..."* (Ahumada, Op. Cit., T. 7, p. 40).
1774.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 408. Oficio al Mayor de Ordenes del 5 de diciembre de 1880.
1775.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 409. Oficio al Ferrocarril Trasandino del 5 de diciembre de 1880.
1776.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* del 5 de diciembre de 1880.
1777.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 409. Oficio al Ferrocarril Trasandino del 5 de diciembre de 1880.
1778.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 411. Oficio (a) al Ferrocarril Trasandino del 6 de diciembre de 1880.
1779.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 411. Oficio (b) al Ferrocarril Trasandino del 6 de diciembre de 1880.

Desde el 27 de diciembre fue Jefe de la *Ciudadela Piérola* el capitán de navío Manuel Villavisencio y lo acompañaron los tenientes segundos Bernabé Carrasco y Ricardo Herrera, el alférez de fragata Carlos L. Rodríguez y el guardiamarina Alfredo Villavisencio.

La *Ciudadela Piérola* fue inaugurada pomposamente por Piérola el 9 de diciembre. Previamente 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[1780]. Los trabajos en la *Ciudadela Piérola* debieron ser planeados por el coronel austríaco Max de Gorbitz, estratega de confianza de Piérola, pues una carta suya dirigida al Jefe Supremo da a entender que se había dedicado a ello. La subida y el montaje de los cañones Voruz (y tal vez los de a 12 libras) debió ser hecha por personal militar, pues consta en el Archivo Naval los pedidos por cabos de Manila de a 5 pulgadas *"...para los trabajos que se ejecutan en la Ciudadela Piérola..."* [1781], mientras que la subida y montaje del cañón Vavasseur lo hizo empresa de Guillermo Stanton[1782].



Cañón Vavasseur de la *Ciudadela Piérola.*
(Colección Gonzalo Maguiña).

1780.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 412, Oficio al Mayor de Órdenes del 7 de diciembre de 1880.
1781.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 425. Oficio al Comisario de Marina del 19 de diciembre de 1880.
1782.- B. N. P. (Archivo Piérola). Oficio del coronel Max de Gorbitz al Jefe Supremo de la República del 8 de enero de 1880. Stanton se encargó de subir y montar el cañón Vavasseur, vigas de madera, transportar tanques y proyectiles, por lo cual pidió 706 Incas (el Inca fue la moneda vigente en el Perú en 1880. Para mayores detalles sobre esta unidad monetaria véase *El Inca de Oro*, del mismo autor de este libro).

Pero no todos los trabajos quedaron concluidos en 1880; el 7 de enero de 1881 e Comandante General recibió la orden de Piérola de enviar el cañón de a 32 libras *"...que fu coliza del "Apurímac"..."* [1783], el mismo que quedó listo el 9[1784]. Un día antes, el 8 de enero, e coronel Max de Gorbitz estaba en un aparente conflicto con el comandante Villavisenci que había anulado algunas de sus órdenes conducentes a concluir las obras pendientes[1785].

Se ha dicho que los cañones de la ciudadela Piérola no lograron entrar en acción, versió que probablemente nació a raíz de la lectura del parte que escribió el 17 de enero de 1881 e comandante Villavisencio, quien no anotó haber realizado disparo alguno. Alberto Ulloa escribió también que *"...por una de esas terribles infidelidades de la historia, los cañone de la ciudadela no dispararon..."* [1786]. Pero hay declaraciones que aseguran que los cañone de esta ciudadela si lograron disparar sobre los chilenos, el comandante británico Reginal Carey Brenton, que cumplió funciones de observador en nuestro Ejército, tuvo oportunida de entrevistarse con el general chileno Maturana el día 16 de enero y notó que desde el cerr San Cristóbal se bombardeaba contra los chilenos:

> *"...Por cierto, nos vimos en una situación delicada cuando durante nuestra conversación, se iniciaron disparos desde el fuerte San Cristóbal sobre los puestos chilenos de avanzada..."* [1787].

Otros cañones navales para la capital.

El cerro San Bartolomé fue otro de los puntos artillados de la capital. Este cerro tuvo por l menos tres cañones Voruz, cuya instalación estaba planeada desde el 18 de diciembre, fech en que se dispuso hacer en la Factoría Naval de Bellavista 12 cáncamos para bragueros argollas para los palanquines de *"...tres cañones Voruz, que deben montarse, en el cerro d San Bartolomé..."* [1788].

La existencia de los cañones Voruz en el cerro San Bartolomé queda confirmada po diversas referencias, una es el oficio de la Secretaría de Marina del 31 de diciembre de 188 donde se ordenó el traslado de proyectiles para esos cañones [1789] y otra en una anotación e el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* del 9 de enero de 1881, donde se enviaron *"...par la batería de San Bartolomé treinta y ocho espoletas Parrot..."* [1790], como las espoletas d Parrot fueron adaptadas para los proyectiles de Voruz[1791] es lógico pensar que servían par

---

1783.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, p. 399. Telegrama del Comandante General al Subsecretario de Guerra del 7 de enero de 1880.

1784.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, p. 400. Telegrama del comandante Villavisencio al Secretario de Guerra del 9 de enero de 1880.

1785.- B. N. P. (Archivo Piérola). Oficio del coronel Max de Gorbitz al Jefe Supremo de la República del 8 de enero de 1880. I queja del coronel de Gorbitz parece que si tenía fundamento pues aparentemente el comandante Villavisencio no quiso que construyan ciertos andamios en el polvorín, ante lo cual el militar austríaco escribió *"...y cuya falta no quiera Dios que cau desgracia alguna más tarde cuando funcione el fuerte por que todo, pólvora, bombas, saquetes y cartuchos se encuentran p consiguiente mezclado en el polvorín..."*.

1786.- Ulloa, Op. Cit., p. 272.

1787.- Carey Brenton, Reginal. *Informe sobre las actividades del teniente Carey Brenton, mientras estuvo de observador en Cuartel General del Ejército Peruano a cargo de la defensa de Lima contra los chilenos*, p. 122.

1788.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 427. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 18 de diciemb de 1880.

1789.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 369. Oficio del 31 de diciembre de 1880.

1790.- A. H. de M. Diario de Bitácora da la corbeta *Unión*, adenda p. 42.

1791.- B. N. P. (Archivo Piérola). Oficio del Comandante General al Jefe Supremo de la República del 22 de noviembre de 1880.

los proyectiles pedidos el 31 de diciembre del año anterior. Finalmente, los chilenos dijeron haber encontrado sólo dos cañones Voruz en este emplazamiento

Para ver otros cañones navales colocados en Lima conviene tomar en cuenta un documento anónimo guardado en el Archivo Piérola donde se describió la disposición de la artillería de la línea sur de la defensa de Lima:

Batería N° 1. *Capitán García (Miraflores) 1 cañón Dahlgren - 11 pulgadas.*
Batería N° 2. *Comandante Tellería (Calera) 2 cañones Dahlgren - 9 pulgadas*
Batería N° 3. *Capitán de navío Cáceres (Pino)1 Voruz, 1 Dahlgren 8 pulgadas, 1 ruso de 12, 1 Blackely de 18, 1 ide. de 9, 4 obuses de 12.*
Batería N° 4. *Coronel Palacios. (Vasquez) 2 Voruz, 2 Blackley de 9, 2 White de 4* [1792].

La Batería N° 1, *Miraflores*, tuvo como Jefe al teniente primero Narciso García y García, a quien se le asignó el 28 de diciembre al alférez de fragata Alejandro Sauri. El cañón Dahlgren 11 pulgadas de esta batería debió ser uno de los que se mandaron a Lima en el mes de junio. Según el Legajo Personal del entonces alférez Sauri, esta batería logró entrar en acción durante la batalla de Miraflores, aunque finalmente él también logró embarcarse a bordo del carro blindado de la Batería Rodante apostado en Miraflores.



Cañón Dahlgren de la batería N° 1 (Miraflores) ocupada por los chilenos.
(Colección Gonzalo Maguiña).

1792.- B. N. P. (Archivo Piérola). Oficio anónimo con detalles sobre la línea de defensa sur, sin fecha.

El capitán de fragata Julio Tellería fue el Jefe de la Batería N° 2, *Calera de la Merced*, y se le destinaron el 28 de diciembre al teniente primero Enrique Taboada, al alférez de fragata Domingo Valle Riestra y al guardiamarina Arístides Vidal[1793].

El cerro *El Pino* tuvo una batería cuyo Jefe fue el capitán de navío Hipólito Cáceres y, como en los casos anteriores, el 28 de diciembre fueron destinados allí los alféreces Manuel Elías y Carlos Tizón La Rosa así como los guardiamarinas Grimaldo Gargurevich [1794] y Ernesto Mora [1795]. La batería efectivamente tuvo un cañón Voruz pues el 25 de diciembre se le enviaron 150 saquetes para ese cañón [1796], aunque los chilenos dijeron haber encontrado 2 cañones Voruz en ese lugar [1797]; para el cañón Dahlgren de a 8 pulgadas[1798], probablemente uno de los 6 cañones de ese calibre trasladados a Lima a fines de noviembre, se le enviaron el 29 de diciembre 100 bombas, y para los otros cañones 100 bombas de 4 ½ pulgadas y 100 más de a 2 pulgadas [1799]. Ahumada transcribió un parte chileno donde se dijo haber encontrado 2 cañones lisos de a 68 libras, lo que debe ser una confusión de números y creemos que fueron cañones de a 18 libras[1800].

Pero queda una interrogante por resolver ¿cuál era el cañón Ruso de 12 libras y el cañón Blackely de a 18?. Creemos que el cañón ruso deba su nombre a Olof Nilson, un mecánico del que no hemos podido averiguar mucho, salvo que el 16 de junio el Subsecretario de Marina ordenó ensayar unos proyectiles de su invención con *"...la pieza más aparente de las que existen montadas en las baterías del Dársena y aún las de los buques.."* [1801], la misma que estuvo lista a mediados del mes siguiente pues para el 12 de julio el Secretario de Marina ordenó verificar la prueba *"...de un cañón de a 4 presentado por don Olof Nilson..."* [1802]. Es probable que por el nombre del mecánico, *Olof*, el cañón haya sido reconocido como ruso y, si el cañón de Olof Nilson era de 4 pulgadas, equivaldría en calibre al *cañón ruso* de 12 libras por lo que podría tratarse de la misma pieza. Este cañón estuvo en Chorrillos el 25 de setiembre como parte de sus defensas pero no lo encontramos listado para la batalla del 13 de enero de 1881, claro indicador que había sido trasladado a otro lugar con anterioridad.

Con respecto al cañón Blackely de a 18 tenemos un problema aún mayor. De acuerdo a los sistemas de clasificación de la época, al decir que era *"...de 18..."* podían estar refiriéndose a un cañón de 18 pulgadas o bien a un cañón de proyectiles de 18 libras. No conocemos que se haya fabricado un cañón Blackely de 18 pulgadas ni de la existencia de un cañón Blackely de 18 libras. Puede aclarar el panorama un plano confeccionado por los ingenieros del Ejército de Reserva y que lleva la firma de Francisco Paz Soldán, de donde se puede

---

1793.- A. H. de M. (Baterías - 1880). Oficio del Secretario de Marina al Secretario de Guerra del 23 de diciembre de 1880.
1794.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 441. Oficio al Mayor de Órdenes del 26 de diciembre de 1880.
1795.- A. H. de M. Legajo Personal de Ernesto Mora
1796.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 440. Oficio al Mayor de Órdenes del 25 de diciembre de 1880.
1797.- Ahumada, Op. Cit., T. 7, p. 40.
1798.- Debemos aclarar que el 28 de diciembre el Subsecretario de Marina pidió una serie de artículos para *"...el cañón Voruz y el cañón Dahlgren de 9 pulgadas de la Batería del Pino..."* (A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 449. Oficio al Mayor de Órdenes del 28 de diciembre de 1880). Pero debe tratarse de un error porque las remisiones de munición para esa batería fue para cañones Dahlgren de a 8 pulgadas.
1799.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, pp. 451-452. Oficio al Comisario de Marina del 29 de diciembre de 1880.
1800.- Ahumada, Op. Cit., T. 7, p. 40.
1801.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 196. Oficio del 16 de junio de 1880.
1802.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 243. Oficio al Mayor de Órdenes del 12 de julio de 1880.

extraer la siguiente información sobre la disposición de la artillería de la Sección Sur de las defensas de Lima:

Batería N° 1 (Miraflores).
1 Dallaren de 11 pulgadas (alcance: 3,000 metros).
Batería Rodante en Miraflores.
4 cañones (alcance 3,500 metros).
Batería N° 2 (Calera de la Merced).
Dahlgren de 9 pulgadas (alcance 3,000 metros).
Batería N° 3 (Cerro el Pino).
1 Dahlgren de 8 pulgadas (alcance 5,000 metros).
4 Cañones pequeños (alcance 5,500 metros).
Dahlgren (alcance 5,500 metros) .
Voruz (alcance 7,000 metros).
Batería San Bartolomé [no era parte de la sección de defensa sur].
Voruz (alcance 5,000 metros) [El plano lo ubica en la batería *El Pino* pero este emplazamiento corresponde en realidad al cerro *San Bartolomé*].
Batería N° 4 (Vasquez).
Cañón Voruz (alcance 10,000 metros).
2 Cañones Voruz (alcance 5,000 metros).
Batería Rodante en Encantada.
4 cañones (alcance 3,500 metros).

Artillería de la Sección Sur de la defensa de Lima.

El plano de donde hemos recopilado esta información tiene escrita la fecha 24 de noviembre, tiempo en que aún no se había completado el montaje de la artillería por lo que estimamos que fue hecho durante la fase final del planeamiento y su autenticidad se comprueba porque hay otro plano que perteneció al capitán de navío Hipólito Cáceres[1803] fechado también el 24 de noviembre aunque no precisa la cantidad de cañones ni sus alcances. De acuerdo a esta información, en la batería *El Pino* no había un cañón Blackely de 18 pulgadas, sino *"...4 cañones pequeños..."*. En base a esta información creemos que el cañón Blackely del cerro El Pino debió ser uno de los cañones de a 12 libras (Blackely) que fueron enviados a Lima desde el Callao.

Sabemos algo más sobre la batería *El Pino*, en la pequeña pero sustantiva obra *Fragmentos Inéditos de una vida heroica* de Roberto Arana Valle, se logró transcribir la foja de servicios del entonces alférez de fragata Manuel Elías Bonnemaison, donde se puede leer:

> *"...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*

1803.- Erróneamente se ha pensado que el plano perteneció al coronel Andrés Cáceres (Germán Parra Herrera y Alejandro Seraylán Leiva, *Cáceres: de San Francisco a San Juan de Miraflores*, pp. 205-206), pues tiene la leyenda *"...plano que sirvió al comandante Cáceres en el fuerte de "San Bartolomé" o "El Pino" ha enero 15 / 881..."*. El coronel Cáceres nunca estuvo en el cerro San Bartolomé, además el héroe de la Breña era en ese entonces coronel y no comandante. Pese a que en la Marina no existe, ni existió, el grado de *comandante*, sucede que fue costumbre, y sigue siendo costumbre, llamar *comandante* a todos los oficiales superiores (capitán de corbeta, capitán de fragata y capitán de navío). El desconocimiento de esta costumbre y de los nombres de los Jefes de las baterías puede haber llevado a esta confusión e hizo pensar a los historiadores militares que el plano fue del entonces coronel Andrés A. Cáceres.

mereciendo el elogio del valeroso comandante e ilustrado publicista don Manuel Gonzáles Prada, Segundo Jefe de esa fortaleza, por la decisión de sus disparos, que detuvieron varias veces el avance del enemigo sobre nuestras líneas, (relación inédita de don Manuel Gonzáles Prada)... " [1804].

Al igual que la *batería San Bartolomé*, la *batería El Pino*, tuvo dotaciones de artilleros navales, los mismos que fueron trasladados a ellas el 28 de diciembre[1805].

Poco sabemos del cañón Voruz de la *batería Vasquez* y su suerte podría estar relacionada, con los que tuvo la *batería San Bartolomé*. Los cañones del cerro San Bartolomé y del Vásquez debieron ser aquellos que trasladaron a Lima el 6 de diciembre y que terminaron en la estación San Juan de Dios, los mismos que al día siguiente Piérola ordenó que sean entregados en esa estación al coronel de reserva Federico Palacios[1806], quien podría ser el mismo que aparece como Jefe de la batería del cerro Vásquez en el Archivo Piérola.

Baterías Rodantes.

Alrededor del 21 de octubre la Batería Rodante que era comandada por el capitán de fragata Leandro Mariátegui, sufrió una modificación en su organización pues se dividió en dos, tal como se desprende de un pedido que hizo el comandante Mariátegui en esa fecha por una serie de artículos y que el Comandante General consideró como justas por *"...haber aumentado su consumo en razón de haber aumentado también el número de piezas y haberse dividido en dos baterías..."* [1807]. Este documento justifica la presencia en el plano de las baterías de la Sección Sur de dos Baterías Rodantes. Durante la batalla de Miraflores estas dos baterías entraron en acción; la Batería Rodante ubicada en la Encalada estuvo al mando del teniente primero Joaquín Torrico y según su Legajo Personal tuvo 5 cañones; junto a Torrico asistió a la batalla el alférez Benjamín de la Haza, quien anotó en su Legajo Personal que *"...sólo se retiró del campo después de cerrada la noche y haberse batido vivamente con las vanguardias chilenas..."* [1808]. En el Legajo Personal del ingeniero José Antonio Mesones se lee una interesante descripción de cómo participó esta batería:

"... 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 mi 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...." [1809].

Probablemente esta batería fue abandonada en Lima y por ello el corresponsal del diario chileno *El Ferrocarril* escribió:

1804.- Roberto Arana Viale *Fragmentos inéditos de una vida heroica*, p. 4.
1805.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 448. Oficio al Mayor de Órdenes del 28 de diciembre de 1880.
1806.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 412. Oficio al Mayor de Órdenes del 7 de diciembre de 1880.
1807.- A. H. de M. (Baterías - 1880). Oficio del Comandante general al Secretario de Marina del 21 de octubre de 1880.
1808.- A. H. de M. Legajo Personal de Benjamín de la Haza.
1809.- A. H. de M. Legajo Personal de José Antonio Mesones.

"...Ya en la mañana habíamos recorrido hasta la estación de Monserrat, donde encontramos acumulada gran cantidad de granadas de distintos calibres y toda clase de pertrechos de artillería, como así mismo los cañones montados sobre plataforma, construidos especialmente para resistir el retroceso de las piezas, pero sin blindaje ninguno. El número de éstos llegaba a cinco y había, además, varios otros no montados y de diversos sistemas. En una bodega había también un torpedo..." [1810].

La Batería Rodante de Miraflores estuvo al mando del comandante Mariátegui y tuvo como Segundo Comandante al teniente Aquilino Duffo, sirviendo los alféreces Guillermo Spiers, Fernando Victeys y Manuel Villar (que más tarde estuvo al mando de una pieza de las Baterías Rodantes en las batallas de San Juan y Miraflores[1811]). Según el comandante Vegas, durante la batalla de Miraflores esta batería logró penetrar por Chorrillos hasta el centro del Ejército chileno, pero su acción no pudo cambiar el curso de la batalla[1812]. Durante el fragor de los disparos el comandante Mariátegui resultó herido y debió dejar el mando de la batería al teniente Duffo el día 16, ordenándole enterrar las piezas y dispersar la tropa. La orden de Mariátegui se cumplió tal como lo anotó el alférez Spiers en su Legajo: *"...Enterró en Piedras Gordas la sección de Artillería que tuvo en la batalla de Miraflores..."* [1813].

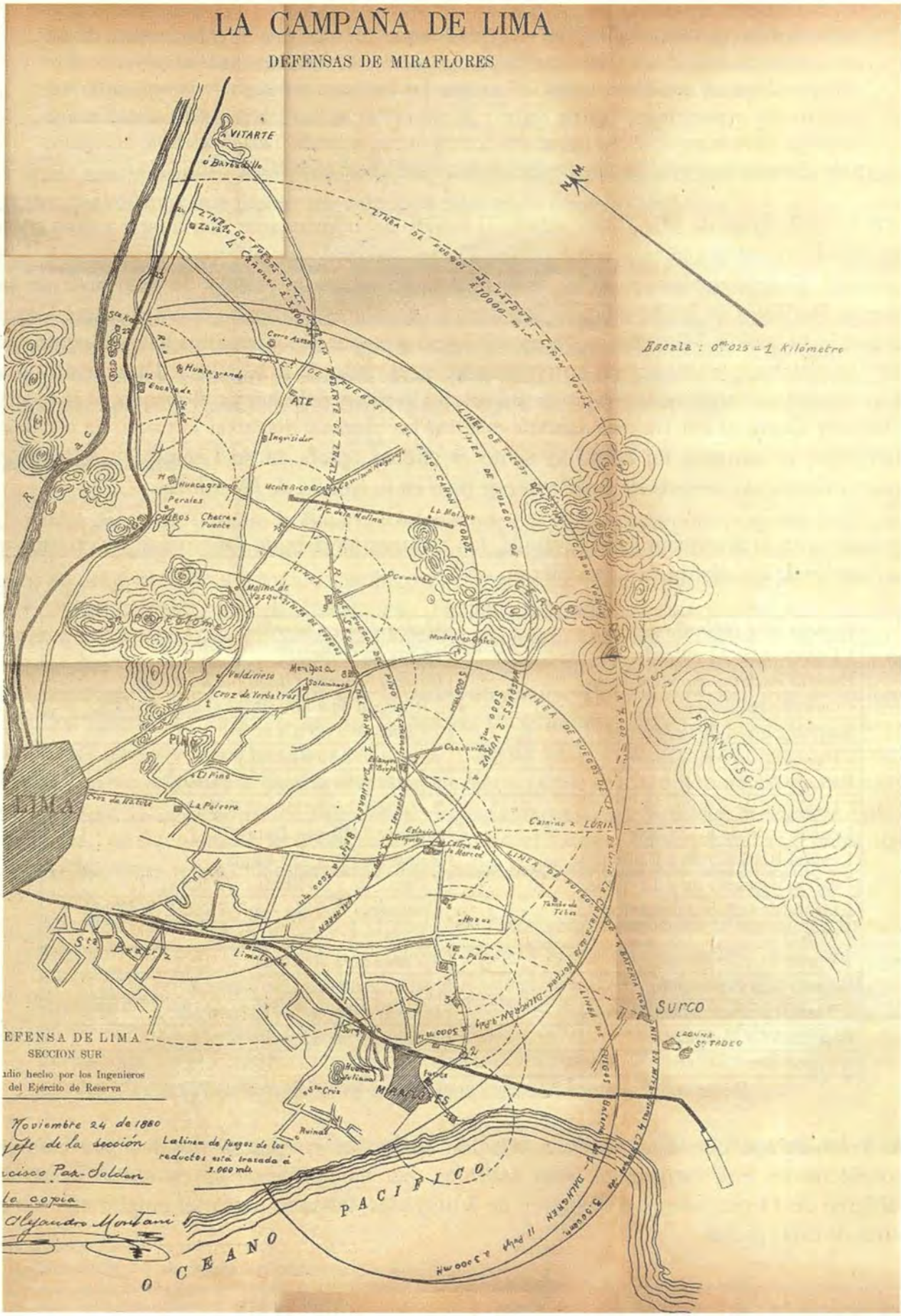
De acuerdo a la documentación revisada, los cañones navales de grueso calibre puestos en las baterías de la defensa de Lima fueron:

Batería N° 1 (Miraflores).	***Marcavilca - Chorrillos.***
1 Dahlgren de 11 pulgadas .	2 Clay de 9 libras.
Batería Rodante en Miraflores.	***Batería "Mártir Olaya"- Chorrillos.***
4 cañones pequeños.	2 Rodman de a 500 libras (1 sin montar).
Batería Calera de la Merced.	2 Parrot de a 60 libras.
2 Dahlgren de 9 pulgadas.	Wihtworh de a 9 libras.
Batería del Pino.	***Batería "Provisional" - Chorrillos.***
1 Dahlgren de 8 pulgadas.	2 cañones largos de a 32 libras.
1 cañón ruso de a 12 libras.	***Batería "Alfonso Ugarte".***
1 cañón Blackely de a 9 libras.	2 Rodman de a 125 libras.
1 cañón Blackely de a 12 libras.	2 Parrot de a 30 libras o 70 libras.
1 Dahlgren (calibre desconocido).	***Ciudadela Piérola - cerro San Cristóbal.***
4 obuses.	1 Vavasseur de a 250 libras.
1 Voruz de a 70 libras.	5 Voruz de a 70 libras.
Batería San Bartolomé.	¿cañones de pequeño calibre?.
2 Voruz (alcance 5,000 metros).	***Batería Rodante en Encantada.***
Batería N° 4 Vasquez.	4 cañones (alcance 3,500 metros).
3 Voruz de a 70 libras.	

Relación de cañones navales por baterías en la defensa de Lima.

No pretendemos que esta sea una relación definitiva de piezas navales por baterías, probablemente está incompleta pues sabemos, por ejemplo, que se enviaron 3 cañones Dahlgren de 11 pulgadas y 6 Dahlgren de 8 pulgadas, faltando ubicar el emplazamiento de varias de estas piezas.

1810.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, p. 530.
1811.- A. H. de M. Legajo Personal de Manuel Villar.
1812.- Vegas, Op. Cit., p. 280.
1813.- A. H. de M. Legajo Personal de Guillermo Spiers..



Plano del sector sur de las defensas de Lima con el alcance de la artillería de grueso calibre.
(Colección Gonzalo Maguiña).

d) Alistamiento y rondas de las Fuerzas Sutiles entre octubre de 1880 y enero de 1881.

Las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles ingresaron al mes de octubre con una baja, la lancha *Lima* había sido hundida en el combate del 3 de setiembre y su reflotamiento tardaría varias semanas más. Del resto de lanchas, destaca el hecho que la *Arno*, la más grande de las lanchas, fue motivo de especial preocupación para artillarla y dejarla en las mejores condiciones para enfrentarse al enemigo, signo evidente que se escogió a la que estaba en mejores condiciones y en la que valía la pena invertir mayor esfuerzo.

Por otro lado, todas las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles participaron noche a noche en la arriesgada labor de rondar por las afueras de la bahía en busca de alguna torpedera enemiga que intentase atacar a nuestros buques anclados en el Dársena.

A continuación trataremos de analizar el alistamiento de las lanchas *Arno* y *Tocopilla* pues no hemos encontrado información de este tipo para el resto de lanchas.

Lancha "Arno".

Según anotó en su Legajo Personal el comandante Leopoldo Sánchez, entonces Subsecretario de Marina, él se encargó personalmente de armar la lancha *Arno* y dejarla expedita para combatir a los buques enemigos; en su Legajo Personal se lee:

> *"...también hizo armar debidamente la lancha "Arno" que libró al Callao de daños en los últimos bombardeos, obligando al "Angamos" a disparar de más lejos..."* [1814].

Los trabajos en el *Arno* incluyeron también reparaciones en sus máquinas. Aunque a fines de setiembre Sánchez había desestimado la colocación de una amurada en la *Arno*, a mediados de octubre se le reparó la caldera[1815] y ésta se blindó con planchas de fierro de ½ pulgada[1816]; además, se le reparó la bomba contra incendio[1817]. El esfuerzo continuó en noviembre, ordenando el Comandante General que en la Factoría Naval *"...se construyan o reparen todas las obras que se remitan del vapor "Arno" a esa Factoría por el Sub Inspector de Máquinas bajo cuya inspección se hallan esos trabajos..."* [1818].

Estimamos que a fines de noviembre la *Arno* quedó lista. Un oficio del Jefe de las Fuerzas Sutiles nos hace ver que tenía 4 piezas de artillería y el alto consumo aceite que le significaba su mayor tonelaje:

1814.- A. H. de M. Legajo Personal de capitán de navío Leopoldo Sánchez Calderón.

1815.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 340. Oficio del Comandante General al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 12 de octubre de 1880. En esta oportunidad el Comandante General pidió *"..se construyan en ese establecimiento o se entreguen si están listos 25 estays para los tubos de la caldera del vapor Arno, cuyas dimensiones presentará a u el maquinista de dicho vapor.."* Pocos días después, el 20 de octubre, el Jefe de las Fuerzas Sutiles también pidió tubos para la caldera de esta lancha.

1816.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 345. Oficio del Comandante General al Comisario de la Marina 15 de octubre de 1880. En esta oportunidad se ordenó *"...que la casa proveedora entregue lo siguiente para el blindaje de la caldera del vapor Arno: 30 planchas de fierro de 3X6 pulgadas por ½ pulgada grueso..."*.

1817.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 346. Oficio del Comandante General al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 15 de octubre de 1880.

1818.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 378. Oficio del Comandante General al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 16 de noviembre de 1880.

"...las lanchas "Arno" y "Urcos" cuando están en movimiento necesitan sostener encendidas una luz en la sección de la máquina, dos en los pañoles de Santa Bárbara y una en la cubierta para las señales, y el exceso del consumo del "Arno" sobre la "Urcos" reconoce por causa que en esta embarcación hay menor número de cañones que en aquella que tiene 4 y una ametralladora a cuya limpieza y conservación hay que atender..." [1819].

Lancha "Tocopilla".

Pocos datos conocemos sobre esta lancha, pero ellos apuntan a señalar que a fines de noviembre necesitaba reparar su caldera. El 20 de octubre de 1880 el jefe de las Fuerzas Sutiles elevó un pedido por tubos de calderas para esta lancha y el 10 de noviembre el Comandante General ordenó a la Factoría Naval de Bellavista que repare una serie de piezas de esta lancha, *"...cuidando U que ese trabajo sea terminado a la brevedad posible a fin de que la mencionada lancha preste servicios los cuales en el día son de importancia..."* [1820].

Probablemente los trabajos en la caldera de esta lancha seguían a principios de diciembre pues el 1° de ese mes el Comandante General pidió 250 pies de pino americano para cubrir su maquinaria[1821].

El reflotamiento de la lancha "Lima".

El hundimiento de la *Lima* el 3 de setiembre podía ser subsanado pues la embarcación había quedado dentro del Muelle Dársena y los trabajos para reflotarla tenían allí mayor seguridad que en la rada exterior. Es de suponer que fue una tarea de urgente necesidad para el gobierno y el Alto Mando Naval pues se trataba de una de las lanchas de mayor tamaño de las Fuerzas Sutiles. Para conseguir el objetivo, el Comandante General contrató el 6 de setiembre al buzo Leonardo Alvarez con un sueldo de 20 soles de plata diarios para que ayude al buzo del Arsenal a sacar la lancha *Lima*, anotándose que debía trabajar 8 horas diarias[1822]. El mismo día se pidieron 12,000 pies de madera de pino Oregón y 500 libras de clavos de fierro para la operación de reflotamiento[1823]. Para taponear las escotillas de la lancha se pidió inclusive una vela de la barca *Adriana Lucía* [1824].

Pese a los esfuerzos que hizo el ingeniero Donard de la lancha *Lima* en coordinación con la Factoría Naval de Bellavista[1825] y del uso de una bomba centrífuga[1826] para achicar el agua de la lancha, hacia principios de octubre las operaciones aún no tenían éxito. Ante esta situación, el 4 de octubre el Comandante General debió elevar un oficio donde informaba a don Luis Champeauz, Gerente de la Compañía del Muelle Dársena, que los trabajos emprendidos para poner a flote a la *Lima* habían fracasado por *"...no haberse podido*

1819.- A. H. de M. (Fuerzas Sutiles - 1880). Oficio del Jefe de las Fuerzas Sutiles al Comandante General de la Marina del 24 de noviembre de 1880.
1820.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 374. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 10 de noviembre de 1880
1821.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 399. Oficio al Comisario de Marina del 1° de diciembre de 1880.
1822.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 298. Oficio al Mayor de Órdenes del 6 de setiembre de 1880.
1823.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 299. Oficio al Comisario de Marina del 6 de setiembre de 1880.
1824.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 312. Oficio al mayor de Órdenes del 15 de setiembre de 1880.
1825.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 315. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 17 de setiembre de 1880.
1826.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 322. Oficio al Comisario de Marina del 25 de setiembre de 1880.

conseguir un buzo de confianza... " [1827], por lo que le suplicó le permita contratar al buzo que trabajaba para dicha empresa *"...en bien del servicio público..."* y poder sacar la *Lima* [1828].

Pasado un mes del hundimiento, el 8 de octubre de 1880, el Comandante General debió elevar un informe al Subsecretario de Marina explicando todas las formas con que se trató de poner a flote a la *Lima* pero sin resultado alguno, y dijo que se estaba intentando reflotarla usando el sistema de cadenas:

> *"...desde el 3 de setiembre....se comenzaron con actividad los trabajos para ponerla a flote, empleando el sistema de levantarla por medio de pontones; pero creyéndose después que esto no diese buen resultado, se decidió poner en práctica el otro medio conocido y ya experimentado de tapar todas las aberturas de la lancha sumergida y aplicarle una bomba poderosa para extraer el agua y hacerla flotar. Para este efecto se contrataron los trabajos con el buzo Christian Bie el 12 del mes último por la suma de 125 soles plata para hacer tapar todas las vías de agua de la "Lima" y colocarle la bomba. Terminados los trabajos preparados se hicieron funcionar el 2 y el 3 del presente dos bombas, una de 8 ½ pulgadas y otra de 5 ½ pulgadas sin conseguir resultado alguno; pero como se creyese que existían todavía aberturas en el casco y que otras estuvieran mal tapadas, bajó el primer ingeniero del transporte "Oroya" don Samuel Mc Mahon y cerró una de las válvulas por donde penetraba gran cantidad de agua. Después han continuado trabajando tanto el buzo contratado como el de este Arsenal hasta el día de ayer que después de tapada una lumbrera que se encontró abierta se volvieron a hacer funcionar las bombas, logrando extraer de la lancha ocho pulgadas de agua; pero instantáneamente volvió a llenarse, lo que hace presumir la existencia de otros agujeros, por el costado en que está recostada la "Lima", los cuales no pueden ser tapados por los buzos, mientras no se adrice, cuya operación se ha emprendido hoy, principiando a pasar las ondas de cadenas y en caso de que por los medios adoptados no se consiga levantar la lancha, siempre estos últimos trabajos servirán para emplear el sistema de pontones..."* [1829].

El colocar las cadenas debió ser un trabajo tedioso por lo que el 15 de octubre el Comandante General dijo al Mayor de Órdenes que disponga que toda la dotación de la lancha *Lima* se constituya diariamente a ordenes de su comandante, el teniente segundo Santiago Torrico, desde las 06:00 hasta las 18:00 *"...en la embarcación en que se trabaja para extraer aquella, proporcionando a la vez u un bote para que esa gente sólo emplee el tiempo necesario para ir a almorzar..."* [1830].

Consta en los papeles del Archivo Naval que desde entonces se trabajó arduamente en pasar las cadenas a la *Lima*. A fines de octubre todo parecía indicar que se podría sacar la lancha y el Comandante General escribió al Mayor de Órdenes el 27 de ese mes dando las disposiciones para el cambio de fondeadero de algunos buques para que se permita maniobrar y sacar la lancha hundida:

> *"...estando próximos a terminarse los trabajos que se practican en la lancha "Lima", es necesario preparar los elementos para suspenderla y con tal fin dispondrá u que*

1827.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 332. Oficio al Gerente del Muelle Dársena del 4 de octubre de 1880.
1828.- Ibídem.
1829.- A. H. de M. (Caja L3 - Sobre L 38). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 8 de octubre de 1880.
1830.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 345. Oficio al Mayor de Órdenes del 15 de octubre de 1880.

mañana a la hora de la marea cambien de fondeadero el "Limeña" y "Meteoro" situándose el primero en el lugar que ocupaba el "Chalaco" y el segundo en que sea más conveniente, debiendo colocarse las barcas "Anita" y "Adriana Lucía" en lugar que designe el Constructor Naval..." [1831].

Tras un arduo trabajo que duró todo el mes de noviembre y donde hasta la tripulación de la corbeta *Unión* estuvo involucrada, el 2 de diciembre se logró suspender entre dos pontones a la lancha *Lima* y el Comandante General pidió a la Factoría Naval de Bellavista que:

"...se ejecuten de preferencia los trabajos que indique el Constructor Naval para reparar provisionalmente las averías que tiene el casco la lancha "Lima" que está suspendida por medio de pontones, previniendo a VS que esa obra interesa mucho y si es necesario puede VS ordenar se trabaje de noche..." [1832].

La operación resultó un éxito, a los dos meses de su hundimiento, el 4 de diciembre la lancha *Lima* había *"...quedando aguantada sobre las ondas de cadena y funcionando la bomba a vapor, mientras se componen provisionalmente las averías del casco y se saca el lastre, carbón y otros objetos de peso que tiene abordo..."* [1833]. Evidentemente las reparaciones comenzaron el mismo día [1834].

Poco después, el 6 de diciembre, el Superintendente de Máquinas de la Factoría Naval de Bellavista evaluó el estado de la maquinaria de la *Lima*, encontrando que:

"...todo el movimiento de la máquina de baja presión se encuentra inutilizado, como en igual estado la columna que sostiene el cilindro de la misma máquina, estando en iguales condiciones el condensador. En la parte de la máquina de alta presión, toda ésta se encuentra en buen estado... la hélice...se halla con dos aspas quebradas siendo de suma importancia renovarlas, como también sacar la caldera para reemplazar todos los remaches de las costuras que se encuentran en la parte baja de la misma por hallarse esta en completo deterioro...." [1835].

Para reparar los daños se calculó dos meses de trabajos. A mediados de diciembre se sacó la caldera de la *Lima* y se aprovechó para fundirle una hélice nueva, calculándose que a fines de mes estaría lista la caldera y la hélice[1836]. Todo parece indicar que efectivamente a fines de diciembre los trabajos estaban bien adelantados, incluso el 28 de ese mes no se aceptaron los trabajos de la empresa privada porque ya estaban bastante avanzados los que estaban a cargo de la Factoría Naval de Bellavista [1837]. Pese al esfuerzo desplegado, no tenemos noticia de que antes del 17 de enero, fecha en que se hundió la Escuadra peruana para evitar que caiga en poder de los chilenos, la lancha *Lima* haya quedado operativa.

1831.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 358. Oficio al Mayor de Órdenes del 27 de octubre de 1880.
1832.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 404. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 2 de diciembre de 1880.
1833.- A. H. de M. (Caja L3 - Sobre L28). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 4 de diciembre de 1880.
1834.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 407. Oficio al Mayor de Órdenes del 4 de diciembre de 1880.
1835.- A. H. de M. Oficio del Superintendente de Máquinas al Mayor de Órdenes del 6 de diciembre de 1880.
1836.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 430. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 20 de diciembre de 1880.
1837.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 378. Informe del 28 de diciembre de 1880.

Las rondas nocturnas.

Un excelente medio para verificar el estado de las lanchas de las Fuerzas Sutiles es verificar si podían salir a navegar o no. Esta información sólo la podemos conseguir analizando el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* cuyos tripulantes dotaron las lanchas de ronda. De acuerdo a la tabla que se puede apreciar en la siguiente página, la corbeta *Unión* dotó durante 35 noches a las lanchas de las Fuerzas Sutiles, lo que en el período analizado, de 108 días (del 1° de octubre de 1880 y el 16 de enero de 1881) representa el 32.4% de las rondas, esto es un tercio de las rondas nocturnas del período, debiendo haber cubierto el resto de buques los dos tercios faltantes.

Del total de rondas, la lancha *Tocopilla* efectuó una el 9 de noviembre y no se le encuentra mencionada en otra oportunidad. Coincide la ausencia de datos de esta lancha con nuestra descripción de su estado de alistamiento, cuando indicamos que el 10 de noviembre se enviaron varias piezas de la máquina de esta lancha a reparación.

También se puede observar que la *Arno* y la *Urcos* patrullaron la bahía con regularidad, pero es la primera de estas embarcaciones la que efectuó un mayor número de rondas, aunque debe notarse que entre el 3 de octubre y el 24 de ese mes no hay mención de ella lo que también coincide con el período en que se trabajó en su caldera (cambio de tubos y blindaje).

1° octubre *"...En la noche no hubo novedad. Se tripuló una de las lanchas de ronda con un oficial, un guardiamarina..."* (p. 259).
3 octubre *"..durante la noche se mandaron 8 hombres a cargo del Alférez Sr Vargas para dotar el "Arno".."*(p.261).
5 octubre *"...Noche: Pasó sin novedad. Se tripuló una lancha de ronda al mando del alférez Rivera, con 6 hombres armados..".* (p. 262).
8 octubre *"...En la noche se tripuló una lancha de ronda con un oficial, un guardiamarina y 6 hombres armados..".* (p. 263)
10 octubre *"...Noche: se mandó tripular la "Urcos" a cargo del Alférez Sr. Vargas. No ocurrió novedad, sintiéndose a 6 a.m. una lejana detonación al parecer de cañones..."* (p. 264).
13 octubre *"...En la noche se tripuló como de ordinario la lanchita "Capitanía", para el servicio de ronda..."*(p.265).
15 octubre *"...Durante la noche se mandaron a la "Urcos" ocho hombres a cargo de un oficial para hacer la ronda...."* (p. 267).
17 octubre *"...La noche pasó sin novedad. Se tripuló una lancha de ronda, al mando del alférez Vargas y con 8 hombres armados..."* (adenda p. 1)
19 octubre *"..Durante la noche se mandaron seis hombres a cargo de un oficial a dotar la lancha de la Capitanía.."*(adenda p. 2).
22 octubre *"...Ronda: en la lancha "Urcos" un oficial y seis marineros, terminó sin novedad..."* (adenda p. 3).
24 octubre *"...En la noche no hubo novedad, se tripuló la lancha "Arno" con un oficial, un guardia marina y 18 hombres armados..."* (adenda p. 4).
29 octubre *"...Noche: Pasó sin novedad. Se tripuló una lancha de ronda con 12 hombres al mando del alférez señor Vargas..."* (adenda p. 6).
2 noviembre *"...La noche pasó sin novedad. Se tripuló una lancha de ronda con 12 hombres al mando del alférez de fragata don Daniel Rivera.."* (adenda p. 7).
5 noviembre *"...En la noche no hubo novedad haciéndose el servicio de ordenanza - un oficial, un guardiamarina, 6 hombres armados y dos de máquina, tripularon la lancha de ronda "Resguardo"..."* (adenda p. 9).
6 noviembre *"...La noche: transcurrió sin novedad, tripulando para la ronda la lancha "Arno" con 12 hombres, 1 Sr. Guardiamarina y el Alférez Sr. Vargas..."* (adenda p. 9).
9 noviembre *"...La noche pasó sin novedad. Se tripuló para la ronda, la lancha "Tocopilla" con 8 hombres armados, al mando del Alférez Sr. Ribera..."* (adenda p. 11).
17 noviembre *"...La noche pasó sin novedad. Se tripuló una lancha de ronda con hombres armados al mando del alférez de fragata don A. Vargas..."* (adenda p. 14).
18 noviembre *"...Ronda: se tripuló la "Urcos" con 10 hombres a cargo de un Sr. Oficial no ocurrió novedad..."* (adenda p.15).
29 noviembre *"...se tripuló para la ronda la lancha "Arno" con 12 hombres al mando del Alférez de Fragata D. Carlos L. Rodríguez..."* (adenda p. 19).
30 noviembre *"...Se mandó tripular la "Urcos" con 10 hombres a cargo de un Sr. Guardiamarina y el Alférez Sr. Gamero..."* (adenda p. 20).
6 diciembre *"...en la noche se tripuló la lancha "Arno" para el servicio de ronda, con un oficial, un guardiamarina, doce hombres, un fogonero y un carbonero. No ocurrió novedad..."* (adenda p. 23).
11 diciembre *"...Se tripuló una lancha de ronda con 12 hombres al mando del alférez de fragata don Daniel Rivera..."* (adenda p. 26).
12 diciembre *"...para tripular una lancha de ronda se mandaron 14 individuos de esta dotación a cargo del alférez de fragata señor Rodríguez y un guardiamarina...."* (adenda p. 27).
16 diciembre *"...La noche: transcurrió sin novedad y para tripular la lancha "Arno" de ronda se mandó 14 hombres armados a cargo del Alférez de Fragata Sr. E. Gamero...."* (adenda p. 29).
19 diciembre*"...Se tripuló la lancha "Arno" para la ronda, con 14 hombres armados al mando del Alférez de Fragata D. A. Vargas..."* (adenda p. 30).
23 diciembre *"...La noche pasó sin novedad. Se tripuló una lancha de ronda con 14 hombres al mando del alférez de fragata don Daniel Rivera..."* (adenda p. 32).
24 diciembre *"...Ronda: Se mandó 10 hombres a cargo de un Guardiamarina y el Alférez Sr. Rodríguez para tripular la lancha "Resguardo"...."* (adenda p. 32).
27 diciembre *"...Ronda: Se mandó tripular una de las lanchas 14 hombres a cargo de un guardiamarina y el alférez señor Gamero..."* (adenda p. 34).
31 diciembre *"...Noche: La noche pasó sin novedad. Se tripuló una lancha de ronda con 16 hombres al mando del alférez de fragata don A. Vargas..."* (adenda p. 37).
1° enero de 1881 *"...La noche: Transcurrió sin ocurrir novedad. Para tripular una de las embarcaciones de ronda se despachó 10 hombres a cargo de un señor guardiamarina y el alférez don D. Rivera...."* (adenda p. 38).
2 enero *"...En la tarde se mandaron 1 Guardiamarina, 1 Aspirante y 12 hombres a tripular la lancha "Arno" por orden de la Mayoría..."* (adenda p. 38).
5 enero *"...Ronda: Para tripular una de las embarcaciones destinada a tal objeto se mandó 16 hombres a cargo de un señor guardiamarina y el teniente 2° graduado don J. M. Ontaneda..."* (adenda p. 40).
9 enero *"...Se tripuló una lancha de ronda con 12 hombres armados, al mando del alférez de fragata don E: Gamero...."* (adenda p. 42).
12 enero *"...Durante la noche se dotó la lancha "Arno" con un Sr. Oficial un guardiamarina y 14 hombres. Al marinero Hurtado se le perdió el rifle en la ronda..."* (adenda p. 44).
13 enero *"...La noche pasó sin novedad. Se mandaron 14 hombres a tripular la lancha "Arno", al mando del Alférez de Fragata D. Daniel Vargas; 8 a tripular la "Urcos" con el Alférez D. Daniel Rivera..."* (adenda p. 44).

Rondas efectuadas entre el 3 octubre de 1880 y el 13 de enero de 1881 por el personal de la corbeta *Unión*.

(A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*).

9.- *Bombardeos y Combates en el Callao entre octubre y enero de 1881.*

a) El fracaso de los cohetes incendiarios chilenos y el frustrado bombardeo del *Huáscar* del 3 de noviembre de 1880.

Los cohetes incendiarios aplicados sobre el callao el 23 y 28 de octubre de 1880.

El mes de octubre pasó sin enfrentamientos artilleros entre las Fuerzas Sutiles de ambas escuadras o entre los buques bloqueadores y las defensas del Callao. El enemigo se limitó a cumplir una pesada rutina de observación sin intentar herir a la *Unión* que era su principal objetivo. Sin embargo, algunos incidentes se produjeron desde finales de octubre y principios de noviembre, relacionados sin duda al temor de los chilenos ante la eventual salida de la *Unión* en una expedición sobre el puerto de Arica donde se preparaba la invasión del Perú.

Tal vez lo que podría considerarse un acto de provocación y símbolo de no querer llegar a un acuerdo de paz fue un ataque chileno que sucedió en la noche del 23 de octubre, justo cuando en Arica se llevaban a cabo las conferencias de paz a bordo del buque norteamericano *Lackawanna*. En esta oportunidad el enemigo trató de incendiar el Callao. El Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* anotó lo que vino a ser el primer ataque con cohetes incendiarios sobre el puerto:

> *"...Durante la noche una lancha "chilena" hizo fuego sobre el Dársena y población con un cañón y balas desconocidas pues al lanzarlas no hacían ruido y dejaba la bala en su trayectoria una luz. Los disparos fueron siete, de los cuales dos balas pasaron muy cerca de la corbeta. La gente en sus puestos hasta las 10 ^{h}, que se mandó retirarla...."* [1838].

Rosendo Melo es el único que consignó este ataque en su *Historia de la Marina del Perú*, aunque fechó el incidente el 24 de octubre, disminuyó a cuatro el número de cohetes disparados y aumentó a dos el número de lanchas enemigas que atacó el puerto[1839].

Cinco días más tarde, el 28 de octubre, los chilenos volvieron a usar cohetes incendiarios, anotándose en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* que las lanchas de las Fuerzas Sutiles repelieron el ataque:

> *"...En la noche se hizo el servicio de ordenanza, habiendo el enemigo disparado varios cohetes a la "Congreve" sobre la población que fueron contestados por nuestras lanchas de ronda con dos cañonazos y algunos tiros de rifle..."* [1840].

1838.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, adenda p. 4.
1839.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 407.
1840.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, adenda pp. 5-6.

Nótese que fueron al menos dos lanchas de las Fuerzas Sutiles las que repelieron el ataque de las lanchas chilenas. Una de ellas debió ser la lancha *Arno* donde estaba embarcado el alférez de fragata Guillermo Spiers quien escribió en su Legajo Personal:

> *"...he tenido varios pequeños encuentros con lanchas chilenas entre las cuales cuento aquella primera noche que nos lanzaron cohetes a la Congreve estando yo en el "Arno"..."* [1841].

El Capitán de Puerto del Callao informó al Comandante General el ataque de cohetes del 28 refiriéndose a él como el segundo que se hizo sobre el puerto, lo que confirma que el ataque del 23 fue el primero que hicieron los chilenos con cohetes incendiarios. El comandante Palacios explicó lo siguiente:

> *"...En la primera noche en que los chilenos han hecho uso de sus cohetes incendiarios, como en esta, se ha notado que la parte por donde más se han acercado a tierra, para largarlos es en la zona comprendida entre la terminación del Dársena a Barlovento y el fuerte de "Santa Rosa"..."* [1842].

Es probable que estos cohetes fueran los mismos que quisieron emplear los chilenos para incendiar Chorrillos durante el bombardeo del 22 de setiembre, los que finalmente no usaron por su mal estado de conservación. Sobre ellos el Comandante del *Cochrane* escribió:

> *"...Los cohetes que posee en la actualidad el "Cochrane", se encuentran, debido a la acción del tiempo y a la humedad natural en esta clase de buques, muy deteriorados; por consiguiente, para hacer uso de ellos con esperanza de éxito, habría sido menester enviar los botes que debían llevar los botes a cabo el bombardeo, hasta una distancia de la ribera igual a 1,000 metros más o menos, distancia que, durante el día, se habría prestado admirablemente para que nuestras embarcaciones menores hubiesen sido elegidas como blancos por los fusileros y artilleros del enemigo..."* [1843].

El ataque no debió repetirse por la razón que anotó el Comandante del *Cochrane*: para que el ataque sea efectivo era necesario colocarse a 1,000 metros y ello implicaba enfrentarse a las Fuerzas Sutiles peruanas.

1841.- A. H. de M. Legajo Personal de Guillermo Spiers.

1842.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 278.

1843.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 81. Oficio del Comandante General de la Escuadra de Chile al Ministro de Guerra y Marina del 11 de diciembre de 1880.

El frustrado bombardeo del "Huáscar" del 3 de diciembre de 1880.

Mientras la Escuadra chilena se preocupaba en trasladar al Ejército de su país al Perú, el contralmirante Galvarino Riveros aseguró que planeó bombardear las baterías del lado sur y al fondeadero del Muelle Dársena. El bombardeo se llevó a cabo el día 3 de diciembre de 1880 de la siguiente forma:

> *"...El día 3, habiendo dispuesto que el monitor "Huáscar" disparase contra la batería de a mil y Dársena, hubo de suspender esta operación al tercer disparo por haberse rotos los pernos que sujetan los ajustes de la cureña con la explanada en ambos cañones y el tope en una de ellas..."* [1844].

El bombardeo fue registrado en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* de otra manera:

> *"...Cambio de tiros con los enemigos: De 3 y ½ (p.m.) a 4 ½ la batería "2 de Mayo" dirigió sus fuegos sobre la caleta del faro (I. San Lorenzo). El "Huáscar" se aproximó y contestó dos tiros a esa batería y aproximándose a unos 6,000 metros de la Dársena disparó un tiro que cayó en la población. Las baterías rompieron sobre él sus fuegos, pero se retiró al cabezo..."* [1845].

Como se observa, la iniciativa del combate cambia de una versión a otra. El oficial de Guardia de la *Unión* anotó que primero disparó la batería *2 de Mayo* sobre la isla San Lorenzo y a raíz de ello entró en acción el *Huáscar*.

1844.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 82. Parte del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina en campaña del 12 de noviembre de 1880.

1845.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* , adenda p. 8.

b) El combate de la lancha *Arno* contra las torpederas chilenas del 6 de diciembre de 1880.

Tras el bombardeo del 3 de noviembre los chilenos no atacaron el Callao el resto del mes de noviembre pero estos se reanudaron con más ímpetu el mes de diciembre. Uno de los combates más importantes que se llevaron a cabo durante el bloqueo del Callao de 1880 fue el combate que sostuvo en la mañana del 6 de diciembre la lancha *Arno*, que estaba acompañada por la pequeña *Resguardo*, contra las lanchas torpederas chilenas *Fresia*, *Guacolda* y *Colocolo*. Poco después el combate se generalizó entrando también a combatir nuestras lanchas a vapor *Capitanía* y *Urcos*, así como algunas de las baterías de tierra contra la torpedera *Tucapel*, el monitor *Huáscar*, la cañonera *Magallanes*, la corbeta *Chacabuco*, y los escampavías *Toro* y *Lautaro* (ex *Princesa Luisa*), los que habían ido en auxilio de las torpederas *Fresia*, *Guacolda* y *Colocolo*.

Antes de ver cómo se desarrolló el combate, conviene comparar las fuerzas que intervinieron. El *Huáscar* tenía dos cañones de grueso calibre de a 300 libras en su torre y dos cañones de a 40 libras; la cañonera *Magallanes* tenía un cañón de 7 pulgadas, un cañón de 64 libras y dos cañones de 4 pulgadas; la *Chacabuco* tenía tres cañones de a 7 pulgadas, dos cañones de 70 libras, cuatro cañones de a 40 libras y cuatro ametralladoras Hotchkiss; el vapor *Toro* tenía sólo un cañón de a 40 libras a proa. Las torpederas *Tucapel* y *Colocolo* habían llegado al Callao en noviembre y habían sido adquiridas por Chile a los astilleros Yarrow, medían 45 pies de eslora y 8 pies de manga con un desplazamiento de sólo 5 toneladas, lo que las hacían aparentes para ser transportadas en los buques chilenos; pero tenían la proa reforzada como para embestir a otra embarcación, superior velocidad que nuestras lanchas (12.5 nudos) y llevaban dos torpedos de botalón junto a dos cañones ametralladoras Hotchkiss. La torpedera Guacolda, tenía tres torpedos de botalón y además un pequeño cañón. La torpedera *Fresia*, la más grande de la escuadra de torpederas chilenas, también de los astilleros Yarrow, tenía 19 nudos de andar y desplazaba 25 toneladas, su armamento consistía en dos torpedos de botalón, una ametralladora Hotchkiss y un cañón.

Por nuestra parte combatió la lancha *Arno* que bajo la dirección del Subsecretario de Marina había sido cuidadosamente armada con un cañón de 40 libras Armstrong, uno de a 32 libras, probablemente dos cañones Preston de 12 libras y una ametralladora. En esta oportunidad la *Arno* estuvo al mando del teniente primero Antonio Jimeno; mientras que la lancha *Resguardo* estuvo al mando del alférez Ramón Bruno Bueno y tripulada por el aspirante Ernesto Mora. No hemos podido determinar quien comandó las lanchas *Urcos* y *Capitanía*.

La primera versión chilena del combate la escribió pocas horas después de los acontecimientos el teniente Alvaro Bianchi Tupper, entonces Comandante de la lancha *Fresia*. Las secciones más importantes de su extenso parte son las siguientes:

> *"...A las 4.30 a.m. avisté fuera de la Dársena al vapor enemigo "Urcos", gobernando ostensiblemente en nuestra demanda y seguido por tres lanchas mas pequeñas a vapor; en ese momento la "Fresia" se encontraba. en la marcación de las naves neutrales a la Factoría, y a distancia de 1,000 metros de los primeros; la "Guacolda" y la "Colocolo", a lo largo de la línea de buques neutrales, y la "Tucapel" cerca del fondeadero de la escuadra en el cabezo de la Isla.*

No habiéndose aun verificado en los ocho meses que lleva de duración el bloqueo del Callao ningún ataque de las embarcaciones enemigas sobre nuestras lanchas torpedos, supuse que el provocarnos a combate tenia por objeto ocupar nuestra atención, alejándola de la Dársena, y hacer así posible la salida y escape de la corbeta "Unión" fuera del Callao. VS sabe que avisos repetidos nos han hecho saber la intención de los enemigos a este respecto y que las órdenes que el antecesor de VS impartió a las lanchas portatorpedos tenían por objeto impedir, por todos los medios posibles, el escape de los buques asilados en la Dársena. Consecuente con esta creencia, marché al encuentro del vapor enemigo con ánimo de empeñar un combate a distancia cerrada si sus avances no lo hacían estrictamente necesario y resuelto; en todo caso a mantenerme bastante cerca de la Dársena para percibir los movimientos de la corbeta "Unión" y obrar en consecuencia si trataba de abandona su apostadero, y no me fue necesario impartir órdenes a la otras portatorpedos, pues, con arreglo a la línea de conducta que para un caso como el presente nos habíamos fijado de común acuerdo, sus comandantes se dirigían también al encuentro de las embarcaciones enemigas.

A las 4.40 a.m. la "Urcos" rompió sus fuegos, los que fueron inmediatamente contestados por la "Guacolda" y "Colocolo" y poco después por la "Fresia". Ya a las 5 a.m. casi todas las batería de tierra y los buques en la Dársena habían abierto sus fuego sobre nuestras lanchas; mas sus tiros, generalmente largos, pasaban por alto, yendo a caer o estallar en medio de las nave de guerra de las marinas extranjeras.

A nuestra aproximación a la "Urcos" y demás lanchas peruanas, éstas huyeron hacia la Dársena, por lo cual y con el objeto ya restablecido de vigilar la entrada de ésta, nos detuvimos a las inmediaciones del dique flotante, contestando con las ametralladoras Hotokins [sic] *de las tres lanchas el nutrido fuego de los buques y baterías de tierra, los nuestros en tanto, con objeto de hacerlos mas efectivos, fueron concretados exclusiva mente a las embarcaciones enemigas.*

Por dos veces, consecutivas volvieron éstas al ataque, pero bastó, en ambos casos, hacer con nuestras lanchas el amago de perseguirlas para que las contrarias se favorecieran en la Dársena, cuya retirada conservaron siempre franca; esta tenacidad y el hecho de haber amanecido todos los buques de la Dársena con los fuegos de sus máquinas encendidos, me mantuvieron en la creencia que el verdadero móvil del ataque era facilitar el escape de la "Unión" o algún otro de sus buques.

Convencido, por fin, que el objeto que se proponían los contrarios era únicamente el de atraer nuestras lanchas dentro del círculo de tiro de los cañones y ametralladoras de sus baterías, y viendo, por otra parte, que los buques de la escuadra habían tomado posiciones frente a la costa Norte y roto sus fuegos haciéndose ya imposible el escape de los buques peruanos, decidí sacar las lanchas torpedos fuera de tiro de los cañones enemigos, a cuyo efecto, a las 6.40 a.m. di orden al comandante de la "Colocolo" se retirase al Norte de la bahía, en cuya dirección se acercaba ya la "Tucapel", y al de la "Guacolda" de salir en convoy con la "Fresia" en dirección al Oeste, reconociendo antes una lancha cisterna que los peruanos habían fondeado durante la noche entre el dique y la Dársena, y la cual suponía yo, con fundados motivos, fuera un brulote preparado contra nosotros.

Verificado el reconocimiento y al retirarnos al Oeste, la "Fresia" fue alcanzada por una granada, al parecer de 70 libras, que perforó su popa de babor a estribor,

estallando en el trayecto, lo que produjo el destrozo de esa parte de la lancha, cortando los guardines del timón y cables eléctricos de los torpedos de costado; pedí remolque a la "Guacolda", mas se cortó la espía y antes que una segunda pudiese ser pasada, quedó desconectado el timón de proa y listo el de popa para ser manejado con su caña de respeto; por este motivo, y habiéndome asegurado que el agua que hacia la lancha era en cantidad insignificante, ordené a la "Guacolda" se dirigiese al "Huáscar", y yo con la "Fresia" me dirigí a la "Chacabuco" con el objeto de entregar los heridos, lo que se verificó a las 8.20 a.m.

Desgraciadamente, instantes después empezó la lancha a hacer tal cantidad de agua que la bomba de la máquina y el trabajo de la tripulación no eran suficientes a impedir que ella subiese de un modo alarmante, por lo cual me dirigí a toda fuerza al fondeadero de la Isla de San Lorenzo con el objeto de varar y salvar la lancha o de hacerle caer en tan poco fondo como fuera posible; en, el trayecto pasé al costado del "Toro" y le ordené seguir mis aguas, en previsión de lo que pudiera suceder.

Creo, señor Comandante en Jefe, haber ordenado en estas circunstancias cuanta medida estuvo en mis manos tomar en bien de la salvación de la "Fresia". Inmediatamente después de ser herida, hice cerrar con estopa y masilla las pequeñas vías de agua y con colchones y coyes las aberturas de entrada y salida de la granada, achicándose el agua a baldes y con la bomba de la máquina, tan luego como su altura lo permitió. El trayecto a la "Chacabuco" lo hice a media fuerza, para evitar que el agua llegase en los costados a las grandes vías de agua; todo el carbón de repuesto, la cocina y los pesos inútiles fueron arrojados al agua; ya cuando la lancha perdió su gobierno y su máquina dejó de prestar servicios, hice apagar los fuegos y abrir las válvulas del vapor para evitar la explosión de la caldera; llamé al "Toro" y le ordené tomase a la "Fresia" a su costado, dándole remolque a tierra, pasando bajo sus fondos tantas hondas de cabo como lo permitió la premura del tiempo y achicando el agua con su bomba a vapor; envié la "Colocolo" al "Matías Cousiño" con orden de alistar hondas de cadena y los aparejos de su pluma y finalmente me concretó a salvar para la escuadra los objetos de mas valor de la "Fresia". Gracias a la decisión de la gente de la lancha y a la entusiasta cooperación de los comandantes de las otras, porta torpedos, pudo así salvarse la ametralladora y sus útiles, los rifles, proyectiles, torpedos, baterías eléctricas, galvanómetros y otros objetos de mayor o menor utilidad.

Las ondas de cabo no fueron por desgracia bastante resistentes para sostener la lancha, y ésta se hundió, por fin, a las 9 a.m., en 10 brazas de agua í en el fondeadero usual de los buques de la escuadra, lo cual espero hará posible su extracción a la superficie..." [1846].

El teniente Bianchi terminó su parte lamentando la muerte del aspirante don Juan Morel por causa de un disparo de fusil, la del timonel Adolfo Núñez por causa de la explosión de la granada peruana que perforó la *Fresia* y la del esforzado ayudante de máquinas Juan Hancock que murió ahogado tratando de cerrar una vía de agua.

Pero no fue ésta la única versión del combate del 6 de diciembre. Hay otra del 7 de diciembre escrita por el Comandante del vapor chileno *Abtao*, (que se encontraba en Arica).

1846.- Ahumada, Op. Cit., T. 6. pp. 41-42. Parte del Comandante de la torpedera *Fresia* al Comandante en Jefe de la División Bloqueadora.

Se trata de una carta oficial donde se dio parte del combate al Ministro de Guerra y Marina de Chile pero, antes de narrar los hechos, el Comandante del *Abtao* dejó claramente establecido que la noticia sobre este combate la obtuvo por las conversaciones que sostuvo con personal del crucero *Angamos* que había llegado a Arica ese día. Era, entonces, una versión provisional, sin confirmar y sujeta a las modificaciones que pueden sufrir versiones de tal naturaleza. La carta decía lo siguiente:

> *"...En la mañana del 5 del actual, a las 5am., cuando los buques tomaban fondeadero en el cabezo de la isla, se sintió un nutrido y prolongado fuego de ametralladoras, rifles y luego después de cañón. Al principio se creyó serian ejercicios de simulacro; pero muy pronto se conoció un combate de las lanchas cañoneras peruanas que atacaban a "Fresia" y "Tucapel".*
>
> *Nuestras lanchas estaban situadas entre los buques neutrales y protegidas por el dique. La "Colocolo", "Guacolda", "Lautaro" y "Toro" corrieron a toda fuerza de máquina en auxilio de sus compañeras. El combate se hizo muy luego general y con la presencia del "Huáscar", que estaba a 5,000 metros de dársena, todos los fuertes rompieron sus fuegos.*
>
> *Los corbetas "Chacabuco" y "Magallanes" se acercaron más para observar los movimientos de nuestras embarcaciones. A los buques neutrales les alcanzaron algunos proyectiles de los fuertes, y esta circunstancia obligó a los buques extranjeros cambiar de fondeadero, efectuándose en la bahía grandes movimientos. A las 7 am. terminó el combate.*
>
> *Un aspirante de corbeta "Chacabuco", señor Morel, murió a consecuencia de una bala de rifle, un momento después de conducido a su buque. Una bala de cañón que atravesó a la "Fresia" un poco después de este accidente, ocasionó instantáneamente la muerte de un fogonero e hirió a otro tripulante levemente. El vaporcito "Toro" remolcó a la "Fresia" al varadero; pero no alcanzó , yéndose a pique en 10 brazas, muy cerca de la playa. Se trabajaba con actividad para levantarla, y era muy posible que en el día siguiente la hayan extraído del agua para componerla en tierra. Las otras lanchas no tuvieron ninguna avería que valga la pena de mencionarse...."* [1847].

El parte oficial elevado al Ministro de Guerra y Marina de Chile fue confeccionado el 9 de diciembre de 1880 por el comandante Oscar Viel, Comandante de la *Chacabuco* y entonces Jefe de la Escuadra Bloqueadora ante la ausencia del contralmirante Galvarino Riveros que estaba en el Sur ocupado en el transporte del Ejército de Chile al Perú. Su parte sobre el combate decía lo siguiente:

> *"...Antes de entrar a detallarlos, me permitirá V. S. recordar que en nota número 154 del 2 del presente daba cuenta a VS de haberme hecho cargo de la división bloqueadora y no haber innovado sino en lo indispensable el servicio establecido por VS o mi antecesor, el cual, referente a las lanchas - torpedos, no se había innovado en lo más mínimo, siendo éste el de cruzar durante la noche, entre los neutrales y el dique, la "Fresia", "Guacolda" y "Colocolo", mientras la "Tucapel" se mantenía al cuidado*

1847.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, p. 275. Parte del Comandante del *Abtao* al Ministro de Guerra y Marina en Campaña del 7 de diciembre de 1880.

de la parte que mira hacia la Factoría y fondeadero. Las otras lanchas armadas ocupaban también los puestos que se les había designado.

Las órdenes que las lanchas tenían, según me lo aseguró el comandante de la "Fresia", pues por escrito nada se me ha comunicado, eran de vigilar la salida de los buques enemigos, persiguiéndolos con toda diligencia, caso que se presentasen, haciendo las señales convenidas de anuncio, y finalmente, de no buscar combate con las lanchas enemigas, defendiéndose, caso de ser atacadas por ellas....

...Bajo estas condiciones se encontraban nuestras lanchas, cuando a los primeros albores del día 6, la "Fresia", seguida de la "Guacolda" y "Colocolo", se dirigía desde los neutrales al cabezo de la Isla, se avistó una lancha enemiga, según parece la "Urcos", avanzando mas al Norte del dique, la que rompió el fuego sobre ellas. Nuestras lanchas contestaron con sus ametralladoras, avanzando hasta el dique sobre la enemiga, que retiróse para avanzar, seguida de tres mas, cuando ya las nuestras se retiraban.

Nuevamente atacados los comandantes de las porta - torpedos, tuvieron que contestar, avanzando por dos veces consecutivas, hasta que, convencidos que el objetivo del enemigo era atraerlos al alcance de los fuegos de los fuertes, el teniente Bianchi ordenó a la "Colocolo" retirarse, tomando la línea de los neutrales y el cabezo, mientras la "Fresia" y "Guacolda" se dirigían a toda fuerza al fondeadero.

Los buques se dirigían como de costumbre al fondeadero, y al notar el ruido de los disparos, ordené ir todos ellos en protección de las lanchas, lo que ya habían emprendido la "Tucapel", "Lautaro" y "Toro", que tomaron parte, haciendo uso de sus ametralladoras y cañones, como también el "Huáscar" con sus cañones de largo alcance, pues el fuego era vivísimo de todos los fuertes, de las lanchas enemigas y artillería volante, por la costa Norte del dique.

Para evitar el combate desventajoso de nuestras hinchas, largué la señal de reunión; pero ella no pudo ser al momento obedecida porque desgraciadamente la "Fresia" al retirarse recibió una granada de 70, que entrándole por la aleta de babor, salió por estribor, destruyéndole la cubierta al hacer explosión. Sin gobierno, no podía retirarse y tuvo que mantenerse bajo la acción de os fuegos enemigos hasta que arreglando una caña provisional pudo acercarse al "Chacabuco".

Fuera alcance de los fuegos enemigos, nos dirijimos al fondeadero, habiendo antes trasbordado a la "Chacabuco" los heridos de la "Fresia", la que hasta entonces no hacía agua sino en pequeña cantidad, pues sus roturas parecían ser en su parte superior; pero, en previsión, su comandante recibió orden de dirigirse al fondeadero y vararse si era necesario. Desgraciadamente, en el trayecto la lancha empezó a hacer agua en abundancia, por lo cual, asistida por el "Toro", que la amarró a su costado, pudo llegar casi hasta la playa, pero cortándose la honda provisional que la sujetaba y sentándose de popa, se fue a pique en 10 brazas de agua; oportunamente se había retirado los fuegos del caldero y escapado el vapor.

...No me es posible fijar las bajas que haya tenido el enemigo, las que no deben ser pocas, atendido el nutrido fuego que se les ha hecho. Por nuestra parte tenemos que lamentar la muerte del aspirante don J. A. Morel de este buque, herido de bala de fusil

haciendo fuego sobre el puente de la "Fresia"... y la del timonel Adolfo Muñoz, muerto por la explosión de la granada...Al hundirse ésta, arrastró consigo al mecánico Juan Hancock, que procuraba aún en esos momentos tapar las vías de agua....El cadáver del timonel ha tenido honrosa. sepultura en la Isla de San Lorenzo, en el departamento que ocupa el monumento elevado a la memoria de los muertos que nos cuesta el bloqueo del Callao...." [1848].

Otros partes chilenos de este combate fueron escritos por los comandantes del *Huáscar*, *Lautaro*, *Guacolda*, *Colocolo* y *Tucapel*. Los dos primeros no son muy explícitos y sólo proporcionan datos estadísticos del consumo de munición de artillería que confirman su participación en el combate. El capitán de navío Carlos Condell, entonces Comandante del *Huáscar*, anotó en su brevísimo parte que logró hacer 10 tiros de cañón de la torre giratoria y 5 tiros con los cañones de a 40 libras[1849], pero no indicó los blancos a los que apuntó. El Comandante del *Lautaro* dijo haber disparado 9 granadas de a 40 libras 4 de a 6 libras.

Más interesante es el parte del teniente Amengual, entonces Comandante de la *Guacolda*, quien anotó:

"...al amanecer avisté cuatro lanchas peruanas en dirección al dique. Inmediatamente con la "Colocolo" hicimos rumbo hacia ellas, lo cual visto por las enemigas, huyeron a toda fuerza. Al estar cerca del dique rompió sus fuegos la enemiga, los que fueron contestados por las nuestras y seguida después por la "Fresia" que se acercó a nuestra altura. Entonces principió un nutrido fuego de cañón, tanto de los fuertes de tierra como del Dársena y lanchas. Estabamos como a 2,500 metros.

Resolvimos atacar con la "Fresia" y perseguimos hasta 1,000 metros, más o menos, del Dársena a las enemigas, hasta que juzgamos prudente retirarnos..." [1850].

El Comandante de la torpedera *Colocolo* escribió un parte parecido al de la *Guacolda*, asegurando haber visto cuatro lanchas peruanas que navegaban en dirección al dique y que *"...inmediatamente con la "Colocolo" hicimos rumbo a ellas..."* [1851] agregando que disparó hasta acabar toda la munición que llevaba, instante en el que recibió la orden del Comandante de la *Fresia* de internarse por los buques neutrales, *"...orden que comuniqué al "Tucapel", que llegaba en esos momentos..."* [1852]. Por su parte, el Comandante de la *Tucapel* señaló que esa mañana no estaba rondando junto a la *Fresia*, *Guacolda* y *Colocolo*, las que *"...hacían su ronda por el lado de los buques neutrales..."* [1853], pero al oír los disparos procedió a acercarse a la zona donde estaban sus compañeros y al llegar encontró que la *Fresia* y *Guacolda* se retiraban en convoy hacia el medio de la bahía y la *Colocolo* donde

---

1848.- Ahumada, Op. Cit., T. 6, p. 40. Parte del comandante Oscar Viel y Toro al Comandante en Jefe de la Escuadra del 9 de diciembre de 1880. Oscar Viel era casado con doña Manuela Cabero, hermana de la esposa del contralmirante Miguel Grau.

1849.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 84. Parte del Comandante del monitor *Huáscar* al Comandante en Jefe de las Fuerzas Bloqueadoras del 6 de diciembre de 1880.

1850.- Ahumada, Op. Cit., T. 6, p. 2. Parte del Comandante de la torpedera *Guacolda* al Comandante en Jefe de las Fuerzas Bloqueadoras del 6 de diciembre de 1880.

1851.- Ahumada, Op. Cit., T. 6, p. 2. Parte del Comandante de la torpedera *Colocolo* al Comandante en Jefe de las Fuerzas Bloqueadoras del 6 de diciembre de 1880. (El Comandante era el guardiamarina Gaspar García).

1852.- Ibídem.

1853.- Ahumada, Op. Cit., T. 6, p. 2. Parte del Comandante de la torpedera *Tucapel* al Comandante en Jefe de las Fuerzas Bloqueadoras del 8 de diciembre de 1880. (El Comandante era el guardiamarina Víctor Donoso).

estaban los buques neutrales, recibiendo la orden del Comandante de esa lancha de retirarse por el norte, también en dirección de los buques neutrales.

Veamos ahora los partes peruanos. Cuando describimos otros combates tuvimos la oportunidad de transcribir los partes que remitía el Capitán de Puerto del Callao al Comandante General pero, lamentablemente, las ocurrencias de este combate no fueron anotadas por el Capitán de Puerto del Callao, lo que nos priva de un elemento de juicio muy importante. Los partes peruanos referentes a este combate no se conservan en el Archivo Naval, pero fueron publicados por el compilador chileno Pascual Ahumada Moreno en 1887 conociéndose así el parte del teniente Jimeno y el del Mayor de Órdenes. Además, el combate fue descrito resumidamente por el Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* que anotó:

> *"...A 5 ^{h} se llamó la gente y se mandó a trabajar en el muro. A esa hora se sintieron varios cañonazos hacia la parte del dique y poco después se reconocieron cinco lanchas chilenas que combatían con la lancha "Arno". A 6 ^{h} salió la "Urcos" a protegerla, haciendo también algunos cañonazos las baterías del Dársena, "Arica" y las del Sur, quedando concluido el combate a las 7 ^{h}. El "Huáscar" hizo siete cañonazos..."* [1854].

Según el teniente Jimeno el combate se desarrolló de la siguiente manera:

> *"...Como jefe de ronda en la noche de ayer, tengo el honor de poner en su conocimiento lo ocurrido durante la mañana de hoy. A las 5 a.m. cumpliendo con las órdenes verbarles recibidas de V.S., me coloqué en el expresado, en la distancia media del dique a las baterías del Norte, para observar los movimientos de las lanchas enemigas; en esta disposición, se destacaron del dique tres lanchas a vapor, de las cuales reconocí eran dos de torpedos de botalones que me acortaron la distancia con el objeto manifiesto de estrecharme y hacer uso de sus botalones, mientras que la tercera, proyectada sobre el costado del dique, rompió sus fuegos de cañón y ametralladora. Inmediatamente goberné mi embarcación replegándome sobre las baterías y contesté sus fuegos con artillería, ametralladora y fusilería. A partir de este momento, se generalizó el combate con seis lanchas por la parte enemiga y cuatro de la nuestra, pues momentos antes se recibió el refuerzo de la "Capitanía", primero y "Urcos", después habiendo tenido desde anoche a la "Resguardo". El "Huáscar", lo mismo que los demás buques enemigos que se encuentran bloqueando este puerto, también rompieron sus fuegos sobre nosotros, los que eran contestados por las baterías de tierra.*
>
> *El tiroteo ha durado hasta las 7.15 a.m. que habiendo abandonado el campo el enemigo, recibí ordenes de la Comandancia General de Marina, por conducto de la lancha "Capitanía", de regresar al Dársena, lo cual cumplí inmediatamente.*
>
> *Durante la acción que dejo relatada, se han consumido en mi embarcación 30 tiros del cañón de a 40; 30 del de a 32, a mas 10 tarros de metralla y 6 de los de Preston. Los tiros de ametralladora y rifle, no me es posible calcular el número.*

1854.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, adenda p. 24.

Las desgracias personales asciende tan solo a cuatro: el sargento 2ª José Manuel Ríos, herido gravemente en una pierna; soldado Manuel Pando, también en una pierna; el marinero Hilario Castillo, mortalmente, en el pulmón y el fogonero Manuel Cruz, levemente.

Las averías en el "Arno" son una rozadura producida por una bala de cañón pequeño en la bobadilla, un tiro de cañón pequeño en la borda del costado de babor, dos tiros de ametralladora sobre el cubichete de la máquina, un casco de bomba en la regala de estribor y varios tiros de rifle en la cubierta y chimenea. El pabellón que enarbola la lancha fue bandeado por tres balas, dos al parecer de cañón y la otra de ametralladora.

El alférez señor Balta, que iba en la misma embarcación y que funcionaba como mi segundo, lo mismo que el aspirante de marina don Ernesto Flores y demás tripulantes, se han distinguido en el combate por su serenidad y valor; el sargento 2° Ríos que salió herido, también se ha portado dignamente.

Las embarcaciones que me acompañaban han cumplido su deber, mereciendo especial mención la lancha "Capitanía", que siempre estaba cerca de mi haciendo un nutrido fuego de fusilería y ametralladora. No me parece de mas hacer presente a V.S. que una de las lanchas enemigas ha salido muy averiada a consecuencia de un tiro de cañón de 40 de esta embarcación.

Los heridos de que hago mención fueron desembarcados por gente del "Talismán" y conducidos a tierra..." [1855].



Teniente primero Antonio Jimeno.
(Periódico *La Crónica* del 20 de diciembre de 1920).

1855.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, p. 276.

Según indicó el teniente Jimeno en su parte, dijo que repelió el ataque chileno usando fuego de cañón, ametralladora y fusilería. Como el parte incluye los consumos de proyectiles de los cañones, podemos comprobar cuál era el armamento que tenía la *Arno* después del alistamiento al que fue sometido por orden del Subsecretario de Marina: 1 cañón de a 40 libras (probablemente Armstrong) y 1 cañón de a 32 libras. Además, el teniente Jimeno aseguró que gastó munición *de los de Preston*, lo que significa que probablemente tenía 2 cañones Preston de a 12 libras.

Años después, en 1920, el capitán de navío J. B. Cobian publicó un artículo en el periódico *La Crónica* donde anotó el origen del cañón de a 40 libras*"...en realidad la "Arno" estaba armada en guerra con un cañón rayado de a 40 que había sido de la "Chanchamayo" y con una ametralladora, para hacer servicio de inspección en la bahía; que su dotación en aquel memorable día fue de 15 hombres del batallón Guarnición de Marina..."* [1856], nótese que Cobian, erróneamente, no consignó el resto de cañones.

Según el parte del Mayor de Órdenes, los siguientes fueron los pormenores del combate:

> *"...Anoche, al despachar las rondas, ordené al Jefe de ellas, teniente 1° don Antonio Jimeno, que en la mañana de hoy vigilara los movimientos de las lanchas enemigas, que continuamente amanecían entre los buques neutrales, y aún solían avanzar cuanto les era posible, cubriéndose con el dique; y que si era atacado por ellas, cumpliera con su deber rechazando el ataque, cuidando siempre que la retirada le quedara franca, por si la superioridad numérica le impedía combatir en condiciones favorables.*
>
> *Al efecto, ese oficial, montado el "Arno", se situó a las 5 a.m., en la distancia que media del dique a las baterías del Norte, y momentos después fue acometido por tres lanchas chilenas, dos de las cuales trataron de estrecharlo con la intención manifiesta de hacer uso de sus torpedos de botalón, mientras que la tercera , cubierta con el dique, rompió los fuegos de ametralladora y cañón. El "Arno", evolucionando con suma pericia, replegóse bajo las baterías del Norte, y contestó los fuegos con artillería, ametralladoras y rifles, empleando la guarnición en el manejo de estos últimos. Reforzado el enemigo con otras tres lanchas, apoyado además por el "Huáscar", la "Chacabuco" y "Magallanes", y habiéndose enviado por nuestra parte a la "Urcos" y "Capitanía", pues la "Resguardo" acompañaba desde anoche al "Arno", se generalizó el combate, tomando parte en él las baterías de la plaza y las de la Dársena, sosteniéndose el fuego hasta las 7.15 a.m. hora en que se retiró el enemigo, y recibieron orden nuestras embarcaciones de volver a sus fondeaderos.*
>
> *En el "Arno" ha habido algunas desgracias personales, pues recibió varios proyectiles, resultando heridos el sargento 2ª José Manuel Ríos, el soldado Manuel Paredes, ambos en las piernas, el marinero Hilario Castillo en el pulmón y el fogonero Manuel Cruz; levemente este, más de alguna gravedad el primero y mortalmente el tercero. En la parte material casi nada ha sufrido esa lancha, pues sus averías se reducen a una rozadura de bala en la bobadilla; en la borda del costado de babor un pequeño proyectil originó daños de poca consideración; un casco de bomba lastimó la regala de estribor y varias balas de rifle y ametralladora han dejado sus huellas en el cubichete de la máquina en la chimenea y en la cubierta. Los proyectiles consumidos los verá V.S.*

1856.- Periódico *La Crónica* del 20 de diciembre de 1920.

especificados en el parte que me cabe la satisfacción de adjuntar, y aparte de que en él se manifiesta el buen comportamiento del alférez don Juan Francisco Balta, aspirante don Ernesto Flores y en general de todos los tripulantes, creo llenar un deber de justicia recomendándolos a la consideración superior, pues habiendo presenciado el combate desde que comenzó, he podido apreciar la actitud del "Arno", ya contestando con precisión y rapidez el fuego que se hacia, ya maniobrando hábilmente para librarse de los torpedos y acometiendo con energía tan luego como lograba evitar el ser ofendido con éstos; lo cual demuestra que el teniente Jimeno supo colocarse a la altura del puesto que se le había confiado, llenando cumplida y honrosamente su deber. Las otras lanchas no han tenido daño alguno ni en su persona ni en su casco, y según el parte del oficial aquél, una de las embarcaciones chilenas ha quedado muy averiada por un proyectil del cañón de a 40 de la "Arno"... " [1857].

Veamos ahora las versiones de los periódicos de la época. Los chilenos informaron lo siguiente:

"...Al amanecer del lunes 6 de Diciembre, las lanchas torpedos chilenas voltejeaban rondando en distintos puntos de la bahía cerca de la playa y del muelle dársena del Callao. Las que mas próximamente se encontraban al referido muelle, fueron atacadas por cuatro lanchas enemigas, de las cuales una era bastante grande, muy bien artillada y tripulada por 150 soldados, poco mas o menos. Nuestras dos lanchas "Fresia" y "Guacolda", que eran las atacadas, la primera al mando del teniente 1ª señor Alvaro Bianchi Tupper [sic], *y la segunda que mandaba el teniente 2ª señor Recaredo Amengual, contestaron inmediatamente con las ametralladoras el nutrido fuego de fusilería y cañones de pequeño calibre que hacían las lanchas enemigas.*

Tan pronto como las otras dos lanchas torpedos chilenas ""Colocolo"" y "Tucapel" sintieron el tiroteo, acudieron a toda fuerza de máquina para auxiliar a sus compañeras "Fresia" y "Guacolda". Estas dos nuevas lanchas iban al mando de los guardias marinas señores Víctor M. Donoso y Gaspar García Pica.

Todos los fuertes del Norte del puerto, cañones y ametralladoras del dársena y regimientos de infantería colocados en los fuegos que han formado en la playa, hacían descargas cerradas sobre nuestras lanchas que a su vez hacían retroceder a las enemigas no dejándolas avanzar. Al sentir los buques de la escuadra el nutrido cañoneo de tierra, el Comandante de la División bloqueadora de este puerto, ordenó al "Huáscar" y a la "Magallanes" proteger a nuestras lanchas, poniéndose inmediatamente ambos buques en movimiento. El "Toro" y el "Princesa Luisa" habían avanzado momentos antes y disparaban también sus pequeñas piezas de artillería, colocados ambos a tiro de cañón. Luego que los enemigos vieron avanzar al "Huáscar" aproximándose a los fuertes, de todas las baterías le hicieron continuos disparos, y nuestro monitor no demoró tampoco en lanzarles proyectiles con sus dos cañones de largo alcance y siempre avanzando para defender las lanchas torpedos.

Hubo un momento en que el "Huáscar" parecía no andar y todos los fuertes de tierra suspendieron los fuegos para fijar sus punterías y disparar todos mas o menos al mismo tiempo. En efecto, así lo hicieron; pero los proyectiles fueron a caer unos a babor y otros a estribor, por la proa y popa, sin causar al buque daño alguno sino darle un

---

1857.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, pp. 275-276. Oficio del Mayor de Órdenes al Comandante General del 6 de diciembre de 1880.

baño con las columnas de agua que levantaban los proyectiles al caer. El tiroteo duró dos horas, y como llegase el momento en que las tripulaciones se desayunan, nuestras lanchas se retiraron y luego los buques. Al virar la "Fresia" para regresar, una bala de rifle del enemigo vino a herir al joven aspirante señor Juan A. Morel, de cuya grave herida murió a los pocos minutos de hallarse a bordo de la "Chacabuco", adonde había sido llevado.

Atendían en la "Fresia" la herida del aspirante señor Morel, cuando una bala de cañón entró a popa de esta lancha, pié y medio de la línea de agua, estallando adentro, la cual hizo saltar una de las planchas de cubierta, matando instantáneamente al capitán de altos, Nuñez, que se encontraba sobre dicha plancha e hiriendo a un marinero levemente. El teniente Bianchi hizo tapar todos los agujeros que quedaron a popa con motivo de haber saltado muchos remaches y pernos, y con colchones hizo tapar también el boquete que abrió la bala enemiga. De este modo quedó la "Fresia" perfectamente bien a flote y la "Guacolda" la tomó a remolque por no tener gobierno. Mientras tanto el teniente Bianchi arreglaba una caña de repuesto con la que pudo después gobernar hasta llegar a ponerse al costado de la "Chacabuco", adonde dejó a los heridos y el cadáver de Nuñez. La "Fresia" hizo rumbo a la isla, porque notaba que de nuevo le entraba agua y principiaba a llenársele el compartimento de popa y sumirse por esta parte, viéndose obligados a ponerse al costado del "Toro" para amarrarla con cabos y evitar de este modo su ida a pique. Se efectuaba esta operación, ya cerca de la isla, cuando se sumió a popa hasta perderse la bandera tricolor, quedando tomada solamente de proa hasta que se hundió totalmente. Este desgraciado incidente fue causa de una nueva desgracia que lamentar y la muerte del mecánico Juan Ancas, que pereció ahogado, pues había bajado al departamento de la máquina de la "Fresia" cuando esta se iba sumiendo, y llenándosele de agua dicho compartimento, lo que Ancas trataba a toda costa de evitar, no alcanzando conseguirlo y pagando con su vida su atrevida acción.

Las bajas que deben haber tenido los enemigos se ignoran, pero se supone sea un buen número. Muchos disparos hicieron los fuertes enemigos a los buques neutrales con el pretexto del tiroteo a nuestras lanchas, y haciendo sus punterías en particular a los buques ingleses. La "Lackawanna" estuvo en serios peligros, pues una granada reventó en el aire y sobre este buque..." [1858].

La prensa peruana también sacó a la luz una versión de este combate, el periódico *El Nacional* lo hizo de la siguiente manera:

"...Esta bahía fue esta mañana teatro de un reñido combate. Nuestras lanchas de ronda tuvieron un nuevo encuentro. Como siempre salieron airosas. El dique, especie de tapia, tras el cual se parapetan las lanchas enemigas y los buques neutrales, formando un matorral, ha servido una vez mas de sitio de emboscada. Siempre hemos pedido que se deje la bahía expedita. Hacia noches que las lanchas enemigas se mantenían detrás del dique y entre los buques neutrales. Era una emboscada continua, desventajosa por nuestra parte. Nuestras autoridades de marina tenían noticia de este hecho y habían dado las órdenes convenientes.

1858.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, pp. 276-277.

Hoy , a las 5am. el "Arno", que estaba de guardia al mando del teniente 1ª señor don Antonio Jimeno, jefe de ronda, y dotada por el alférez de fragata Juan Francisco Balta y guardia marina Ernesto Flores, gobernó en demanda del dique para escudriñar en sus inmediaciones, fue atacada por tres lanchas chilenas. La "Fresia", la "Guacolda" y otra. El peligro era inminente. El "Arno" es inferior en andar a las lanchas enemigas. Acto continuo se trabó un combate de ametralladoras y cañón por una y otra parte. Las lanchas enemigas con sus botalones armados, maniobraban para tomar la nuestra por la popa y aplicarle sus torpedos. El "Arno" reculó un poco, y deteniéndose, aceptó tan desigual combate. Pero la intención del enemigo era tomarla por la popa. El teniente Jimeno, cuando creyó conveniente, le presentó esa parte que tanto deseaban. La "Fresia" embistió, pero fue recibida con un disparo de metralla a boca de jarro, que la hizo abrirse afuera. Después, cambiando de posición, disparó también con metralla sobre la "Guacolda", que atacaba a nuestra lancha por el costado opuesto. Ambas lanchas se abrieron afuera.

Hacia media hora que el combate era sostenido con brío e intrepidez por parte del "Arno". El teniente Jimeno hizo mas que batirse con valor, supo defenderse con inteligencia. El coraje y la pericia que desplegó, mantuvo el equilibrio con la superioridad numérica del enemigo. Bien por la marina.

El pabellón del "Arno" recibió tres agujeros, tres heridas honrosas. Dos de proyectiles de cañón de pequeño calibre, y uno de ametralladora. Los chilenos se batían, no a calzón quitado, sino como rotos, como descamisados, esto es sin camisa. De este modo sus movimientos tienen mas libertar, o en caso de naufragio, pueden nadar con más facilidad. Esta es su eterna tradición desde el naufragio de la "Esmeralda". Para esquivar los disparos de nuestra lancha, se proyectaban sus lanchas sobre los buques neutrales. Pero el jefe del "Arno", cansado ya de una astucia tan cobarde, les hizo fuego en la posición que guardaban. Los buques neutrales se pusieron entonces en movimiento. La "Adriadne", de la marina alemana, caldeó en el momento y se hizo afuera. La "Lackawanna", desplegó sus velas, a pesar de que no soplaba una sola ráfaga de brisa, haciendo lo mismo. Los demás buques neutrales, procedieron de igual modo. Aquello era un verdadero zafarrancho, una batahola desordenada, y en medio de todo este caos, el "Arno", sola impertérrita en su defensa, no cedía un palmo de terreno, descargando sus cañones y sus ametralladoras, como su estuviera dispuesta a tirarle, por fin de fiesta, con sus mismas piezas.

Tres lanchas enemigas mas vinieron en auxilio de las tres primeras. Entonces, ya el combate tomó un aspecto maravilloso. No había proporción entre una y otra parte. La desigualdad se perdía de vista. ¡Seis lanchas contra una!. No es necesario expresar de que parte estaba el valor y la decisión, acompañados de la pericia. El "Arno" hacía fuego a boca de jarro sobre las lanchas enemigas. El "Huáscar" y los demás buques enemigos, que estaban en el Sur, se dirigieron a proteger sus lanchas. De las baterías de tierra se les hizo fuego. Las del dársena rompieron también los suyos. Parecía que un combate serio iba a tener lugar. El "Huáscar", colocado a 8,000 metros de la playa, hizo algunos tiros sobre las lanchas y sobre tierra. Fueron ocho, sin que ninguno produjese estragos en una y otra parte. Uno de los tiros cayó en tierra rompiendo una... botija de aguardiente. Es de sentirse. La "Magallanes" hizo un tiro. el "Toro" también hizo algunos, pero muy afuera. El "Huáscar" remolcó al "Matías Cousiño" un poco al Norte del cabezo, porque este vapor no tenia su máquina encendida. Los proyectiles de los cañones del dársena obtuvieron un gran alcance. Algunos pasaron

sobre el monitor enemigo. Ya no hay tiros cortos. Dos disparos de los cañones de a 1,000 de las baterías de la Punta, cayeron cerca del "Huáscar". Fueron punterías excelentes. Un proyectil pasó sobre la "Garibaldi". Otro sobre la "Hussard". Un tercero cayó por la proa de la "Lackawanna".

La lancha "Resguardo", al mando del alférez de fragata don Bruno Bueno, tomó parte en el combate desde temprano, pues estaba de ronda, haciendo fuego de ametralladora y fusilería. Era un diluvio de proyectiles por todas partes. La "Urcos" y demás lanchas de tierra llegaron a última hora. El "Arno" se retiró de palestra con honor después de haber estado mas de una hora resistiendo todo el empuje de la flotilla chilena. Tuvo tres bajas en la tripulación: dos heridos y un muerto. 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.

Una lanchita a vapor chilena recibió un proyectil del cañón del "Arno", de 40, en el centro. Acto continuo las demás lanchas la remolcaron hasta el cabezo. Tal ha sido el combate de hoy, verdaderamente interesante y que hace honor al teniente Jimeno y a los oficiales y tripulantes que lo acompañaban..." [1859].

Pasemos revista ahora a las opiniones de algunos historiadores chilenos. Gonzalo Bulnes incluyó dos aspectos importantes antes de describir el combate, en primer lugar sostuvo que en esos días el gobierno de Chile tenía temor de que la *Unión* rompa el bloqueo y ponga en peligro el transporte de tropas de Arica a Pisco y Curayacu, temor que queda confirmado por los partes de los comandantes responsables del bloqueo; en segundo lugar, Bulnes aseguró que la *Unión* tenía *"...artillería nueva de largo alcance..."* [1860], lo cual no es cierto pues a la *Unión* sólo se le había cambiado dos cañones Voruz por dos cañones Parrot, que de nuevos no tenían nada y de largo alcance tampoco. Otro aspecto que Bulnes resaltó es el de señalar que el Callao contaba con una flotilla de lanchas *"...de la misma clase..."* que las chilenas [1861], pero en esto tampoco hay punto de comparación pues nuestras lanchas no fueron construidas para la guerra ni tenían torpedos ni blindaje. Fuenzalida corrigió la versión de Bulnes y señaló bien que las lanchas peruanas eran simples remolcadores armados con cañones y ametralladoras [1862].

Bulnes describió el combate diciendo que la *Fresia* se vio inicialmente acometida por la *Arno* y por las lanchas *Urcos*, *Capitanía* y *Resguardo*. La *Fresia* respondió los fuegos ayudada por otra torpedera chilena y más tarde llegó el resto de torpederas a ayudarla. También el historiador Bulnes destacó la participación del *Huáscar* que se batió contra las baterías pues Condell *"...según su costumbre había elegido el sitio de mayor peligro..."* [1863]. Fuenzalida dio una versión igual a la de Bulnes [1864]; según él, la *Fresia* fue atacada por la

---

1859.- Ahumada, Op. Cit, T. 4, p. 277-278. Versión del combate escrita por M. Horta, publicada en el periódico *El Nacional* y transcrita por Ahumada en 1887.
1860.- Bulnes, Op. Cit., V. II. pp. 320.
1861.- Ibídem.
1862.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 935.
1863.- Bulnes, Op. Cit., V. II. pp. 320-321.
1864.- El párrafo de Fuenzalida describiendo el inicio del combate es idéntico al de Bulnes, aunque no lo cita.

Arno y el resto de las lanchas peruanas y luego fue auxiliada por la *Colocolo* y *Guacolda*, generalizándose más tarde el combate.

Finalmente, Ekdahl habló que durante el combate la *Fresia* y las otras lanchas chilenas intentaron atacar con sus torpedos a la *Unión* pero el vivo fuego de las baterías y buques peruanos lo impidieron [1865]. Esta versión no tiene ningún sustento.

Por parte de los historiadores peruanos, una buena relación del combate fue escrita por Mariano Felipe Paz Soldán en 1884, que coincide en todo con el parte del teniente Jimeno[1866]. Rosendo Melo también se ocupó del combate, pero señaló que nuestras lanchas *Urcos*, *Capitanía* y *Resguardo* acudieron en apoyo de la *Arno* al escuchar los primeros cañonazos del combate [1867]. En realidad la *Resguardo* acompañaba a la *Arno* desde antes de iniciarse el combate y el resto de lanchas llegó con bastante retraso.

El comandante Manuel I. Vegas dio una versión parecida a la de Melo, aumentando en su escrito la característica del armamento de la lancha *Arno*, de la cual dijo que sólo tenía un cañón de a 40 libras de la *Chanchamayo* y una ametralladora, versión que se parece sin duda a la del comandante Cobián de 1920.

Hay dos problemas en la interpretación de las versiones chilenas y peruanas. El primero se centra en el momento inicial del ataque pues no queda claro cuantas lanchas participaron y cómo comenzó el combate. Nótese que el teniente chileno Bianchi dijo que la lancha *Arno*[1868], acompañada de tres lanchas más, fue la que atacó a las tres torpederas chilenas que estaban juntas rondando por los buques neutrales, mientras que Jimeno manifestó que fue atacado por tres lanchas torpederas chilenas. Si bien es cierto que entre las versiones de Bianchi y Jimeno no hay concordancia de *quien* atacó primero, queda claro que las tres lanchas chilenas estaban juntas. El parte del Comandante de la *Fresia* quita veracidad a la versión de Bulnes pues claramente el teniente Bianchi dijo que la *Colocolo* y *Guacolda* dispararon antes que su torpedera, refuerzan esta versión los partes de los comandantes de la *Colocolo* y de la *Guacolda* quienes dijeron haberse enfrentado primero a los peruanos, seguidos poco después por la *Fresia*.

El siguiente problema es saber *quienes* participaron y en *que momento* ingresaron al escenario. Todos los partes chilenos coinciden en señalar que vieron a cuatro lanchas peruanas desde un inicio, lo que probablemente dio pie a los historiadores sureños a decir que la *Arno* estuvo auxiliada por tres lanchas más desde que comenzó el combate. Probablemente nunca sepamos los verdaderos motivos por los cuales los partes de los comandantes de las torpederas chilenas coincidan en señalar la presencia de cuatro lanchas peruanas al principio del combate, y decimos esto porque creemos que se trató de una versión deliberadamente trastocada. Tal como lo señaló del teniente Jimeno, sólo estaban las lanchas peruanas *Arno* y *Resguardo*, confirma la versión de Jimeno el parte que elevó el comandante chileno Oscar Viel, responsable en esos momentos del bloqueo, cuando dijo que en la madrugada del 6 las torpederas avistaron *"...una lancha enemiga..."* (y no cuatro),

---

1865.- Ekdahl, Op. Cit., T. III, p. 67.
1866.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., T. II, pp. 265-266.
1867.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, , p. 407.
1868.- Bianchi confundió la lancha, en su parte dijo que era la *Urcos* pero se trataba en realidad de la *Arno*.

la que se lanzó al ataque sobre las tres chilenas y luego debió replegarse al Dársena ante el contraataque de los chilenos, pero que regresó *"... seguida de tres más..."* cuando los chilenos se retiraban. ¿Porqué la diferencia entre el parte de los comandantes de las torpederas y el comandante Viel?, probablemente la respuesta se relacione a la censura o al hecho de que en esa mañana la *Fresia* se hundió como resultado del impacto de un proyectil de la *Arno* y debido a ello los chilenos trataron de exagerar las circunstancias anotando la presencia de un enemigo más poderoso de lo que realmente era.

Otra versión del suceso que puede darnos más para luces nuestro análisis es el asiento del Oficial de Guardia de la corbeta *Unión,* único documento que ha permanecido inédito hasta ahora, y en él se confirma que la salida de la *Urcos* se produjo una hora después de iniciado el combate. Considerando el papel que podían desempeñar la *Resguardo* y *Capitanía*, dos de las más pequeñas embarcaciones de las Fuerzas Sutiles, que no podían montar cañones sino una ametralladora, el principal peso del combate lo debió soportar la *Arno*.

Lamentablemente el combate causó algunas sensibles pérdidas humanas. 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 música del batallón *Guarnición de Marina* y una brigada de marineros de las Fuerzas Sutiles, todos bajo el comando del alférez Benjamín de la Haza [1869]. A las 4 de la tarde del 7 de diciembre partió el cortejo fúnebre del Hospital de Bellavista al cementerio Baquíjano, donde fue enterrado [1870].

El 16 de diciembre la oficialidad del *Arno* fue ascendida por Piérola, siendo transmitida la distinción con el siguiente oficio:

> *"..S.E. el Jefe Supremo de la República y Protector de la Raza Indígena teniendo en consideración el distinguido comportamiento del teniente 1° Antonio Jimeno en el combate que últimamente sostuvo mandando la lancha "Arno" contra las Fuerzas Sutiles del enemigo ha tenido a bien ascender a la clase efectiva de capitán de corbeta expidiendo con fecha 6 los correspondientes despachos. 2° Así mismo y por igual causa ha sido ascendido a teniente 2° efectivo el alférez de fragata Juan Francisco Balta y a Guardiamarina al Aspirante Ernesto Flores..."* [1871].

Tras la muerte del capitán de navío Jimeno, acaecida en 1920, el Gobierno dispuso se coloque su retrato en uno de los salones de la Escuela Naval en mérito a su comportamiento durante el combate naval del 6 de diciembre de 1880[1872].

1869.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 409. Oficio al Mayor de Órdenes del 6 de diciembre de 1880.
1870.- A. H. de M. (Caja A 23 - Sobre A 207). Oficio del Comandante General de la Marina al Subsecretario de Marina del 7 de diciembre de 1880.
1871.- A. H. de M. (Caja A 23 - Sobre A 207). Oficio del Comandante General al Mayor de Órdenes del 16 de diciembre de 1880.
1872.- *Memoria de Marina 1922*, p. xvii.

c) Los bombardeos del 9 y 10 de diciembre de 1880.

Bombardeo del 9 de diciembre de 1880.

El 9 de diciembre el comandante Oscar Viel, que seguía como más antiguo de los oficiales chilenos en el Callao, transmitió al comandante del *Angamos* las órdenes que había recibido de su gobierno para bombardear diariamente el Muelle Dársena, diciéndole que *"...para el efecto, VS dará cumplimiento a ella disparando diariamente de 10 a 12 tiros..."* [1873]. El comandante Viel también dispuso que el *Angamos* salga a bombardear acompañado de la *Pilcomayo* y si era atacado por nuestros buques, debía retirarse del alcance de sus fuegos y del de las fortalezas del Callao para llevarlos cerca de los buques bloqueadores.

El 9 de diciembre se produjo un nuevo bombardeo sobre el Callao, apuntando los chilenos sus fuegos sobre la corbeta *Unión*. El efecto de estos disparos fue nulo de acuerdo al parte que ese mismo día elevó el Capitán de Puerto del Callao al Comandante General:

> *"...En la fecha y a horas 2 p.m. ha roto sus fuegos sobre el dársena el transporte chileno "Angamos" los que han durado una hora completa, haciendo en ella 12 disparos, de los cuales uno cayó por la popa a inmediaciones del "Atahualpa", otro ídem por la popa "Unión", otro en el centro del muro que sirve de parapeto a la misma "Unión", varios entre el Dársena y en el agua sin hacer daño alguno, otro en la calle por delante del muelle de fleteros, tampoco ocasionó daño alguno, el resto han sido cortos. En la hora la batería de "Junín" ha hecho 3 tiros cortos; y la de "Pacocha" 2 ídem. Al desprenderse del cabezo a la 1 h 40 p.m. el "Angamos" lo hizo junto con la "Pilcomayo"; trayendo a remolque dos lanchas torpedos, las que regresaron otra vez al cabezo luego que el "Angamos" y la "Pilcomayo" se colocaron al centro de la Bahía y a la distancia a más de 8,000 metros. La "Pilcomayo" no ha hecho ningún disparo..."* [1874].

Pero este parte contiene un error. El historiador chileno Gonzalo Bulnes señaló que un tiro del *Angamos* logró dar en la *Unión*[1875], versión que también dio Fuenzalida añadiendo que otro vino a dar sobre el *Marañón* [1876]. Bulnes relató bien el combate pues de acuerdo al Diario de Bitácora de la *Unión* un tiro del *Angamos* alcanzó de lleno a la corbeta:

> *"...A las 2 h p.m. el "Angamos" a la distancia de unos 7,200 metros se puso a hacer disparos sobre este buque, el sexto de éstos nos cayó en la cubierta, por el costado de estribor, saliendo por el mismo a un pié de la línea de agua; concluyó sus disparos a las 3 h p.m. después de haber hecho 12 de los cuales uno cayó en tierra y los demás en el agua sin causar ningún daño..."* [1877].

No tenemos noticia del proyectil que cayó sobre el *Marañón*, pudiendo tratarse de un error de Fuenzalida en su descripción del combate. La ausencia de datos en el Archivo Naval

---

1873.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 84. Oficio del Comandante de la División Bloqueadora al Comandante del Angamos del 9 de diciembre de 1880.
1874.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, p. 291.
1875.- Bulnes, Op. Cit., V. II, p. 321.
1876.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 938.
1877.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, adenda p. 25.

sobre las reparaciones que debieron hacerse en la *Unión* a raíz del tiro que le cayó del *Angamos* puede indicar que se trataron de daños menores fácilmente reparables.

El bombardeo del 10 de diciembre de 1880.

El 10 de diciembre los chilenos volvieron a bombardear el puerto tratando de dañar a la *Unión*. Pero esta vez les salió al encuentro la lancha *Arno* que logró enfrentarse al enemigo que se retiró rápidamente tras disparar los cañonazos que debía de acuerdo a la orden que había impartido Viel el día anterior. De acuerdo al historiador chileno Gonzalo Bulnes, tres tiros del *Angamos* lograron dar en la *Unión* pero no hemos podido comprobar esta versión y todo indica que no fue así pues, a diferencia del bombardeo del día anterior, el Oficial de Guardia de la corbeta no anotó que los proyectiles enemigos diesen en su buque:

> *"...A las 2^{h} 30' p.m. principió a moverse al Angamos, "Pilcomayo" y varias lanchas enemigas; y a las 2^{h} 45' p.m. el primero, colocado en el lugar de costumbre a 7,000 metros de la Dársena, abrió sus fuegos sobre esta corbeta, disparando hasta las 3^{h} 45' p.m. trece cañonazos, sin ocasionar avería alguna. De orden superior se tripuló la lancha "Arno" con un oficial y veinte hombres armados..."* [1878].

Los historiadores chilenos y peruanos no se ocupan de describir este bombardeo, tampoco Pascual Ahumada recopiló los partes respectivos por lo que es difícil analizar la versión chilena. Por nuestro lado ha sobrevivido, aparte del testimonio de la corbeta *Unión*, el parte que elevó el Capitán de Puerto del Callao al Comandante General, donde se lee lo siguiente:

> *"...En la fecha se ha efectuado el bombardeo de los buques chilenos "Angamos" y "Pilcomayo" sobre la Dársena de este puerto del modo siguiente: a las 2 ½ de la tarde hizo rumbo sobre la medianía de esta bahía el "Angamos" y el "Pilcomayo" y colocados a la distancia de 8,000 metros mas que menos, rompió sus fuegos a las 2^{h} 55 p.m. el "Angamos" y desde esa hora hasta las 4 menos ¼ que fue el último tiro ha hecho 13 de los cuales, unos han sido cortos y otros han caído en distintos puntos de la Dársena en el agua sin haber ocasionado el más pequeño daño, no obstante haber caído unos a las inmediaciones de la popa del "Marañón" y otro muy inmediato a una de las chatas que sirvieron para hacer flotar la lancha "Lima". A la hora indicada respecto al "Angamos" en que hizo proa al sur le siguió la "Pilcomayo". La lancha nuestra "Arno" zarpó saliendo del Dársena a las 3^{h} 35 p.m. y se colocó a proa del "Atahualpa". Parece pues que el "Angamos" advirtió el movimiento de la lancha y fue la causa de su retirada..."* [1879].

Dudamos que la salida de la *Arno* haya sido la causa de la retirada del *Angamos*. En realidad parece ser que una vez consumida la munición que debía disparar ese día, el *Angamos* procedió a retirarse.

Pero disparar desde tan lejos no aseguraba ningún éxito a los chilenos. Los tiros del *Angamos* no podían dañar seriamente a la corbeta *Unión* y para afinar mejor su puntería era evidente que necesitaban acercarse más a tierra, pero ello implicaba tener que exponer sus

---

1878.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, adenda p. 26.
1879.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, pp. 291-292.

buques a las baterías de defensa de costa del Callao. El Jefe de la División Bloqueadora del Callao y el contralmirante Galvarino Riveros venían advirtiendo al gobierno de su país que en esas circunstancias podía ocurrir que la *Unión* rompa el bloqueo y amenace el tránsito del Ejército desde Arica al centro del Perú[1880]; en tal sentido, el contralmirante Riveros y el señor Vergara, Ministro de Guerra y Marina, tenían serias desavenencias sobre la forma de la conducción de la guerra naval[1881].

El gobierno chileno había ordenado bombardear el Muelle Dársena todos los días, pero Riveros, en un oficio del 10 de diciembre opinó totalmente en contra de las órdenes recibidas, señalando que ataques de esa naturaleza sólo contribuían a elevar el descrédito de la Armada:

> *"...la posición de los buques* [peruanos] *es inexpugnable a los ataques de la artillería y de torpedos, pues se encuentran defendidos de aquella por una doble muralla de piedra realzada con otra de sacos de tierra que los cubre hasta medio palo, y estos, por una serie de palizadas, pontones, boyas y otros obstáculos que los hacen inaccesibles para todos aquellos que no conocen los canales que conducen a ellos.*
>
> *Por estas circunstancias, y por la experiencia adquirida en las diversas veces que se ha disparado sobre la Dársena, el que suscribe espera bien poco de los ataques que últimamente se ha ordenado hacer a la escuadra bloqueadora, y cree que ellos sólo contribuirán al descrédito de la Marina y de su oficialidad, pues el público sólo atribuye a la torpeza e ignorancia lo que es puramente debido a la causa que dejo indicada..."* [1882].

Ese mismo día Galvarino Riveros renunció al mando de la escuadra[1883] aunque permaneció aún al mando de ella hasta 1881.

1880.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 83. Oficio del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina del 20 de noviembre de 1880.

1881.- Bulnes nota esta desavenencia y tilda su origen al carácter del contralmirante Riveros y su actitud provocativa (Bulnes, Op. Cit., V. II, p. 322).

1882.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 844. Parte del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina del 10 de diciembre de 1880.

1883.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, p. 282. Carta del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina en campaña del 10 de diciembre de 1880.

d) El bombardeo y combate del 11 de diciembre de 1880.

El último combate naval de 1880 se realizó el 11 de diciembre y en él participaron casi todos los buques bloqueadores que estaban frente al Callao ese momento y por nuestra parte el monitor *Atahualpa* y las lanchas *Arno* y *Urcos*.

De acuerdo al parte del capitán de navío Lynch, Comandante del *Angamos*, el 11 de diciembre procedió a bombardear a la corbeta *Unión* como en los días anteriores pero durante el ataque estalló el cañón y se frustró su cometido[1884]. Lamentablemente los partes oficiales chilenos no muestran mucha información sobre el combate y se centran en ver las causas del accidente que sufrió el cañón de largo alcance del *Angamos*.

El Comandante del *Huáscar*, Carlos Condell, dijo en su parte que en virtud al ataque sobre el *Angamos* del *Atahualpa* y nuestras lanchas, el monitor bajo su mando zarpó a 13:35 para combatir contra el *Atahualpa*, al que disparó 18 tiros con los cañones de la torre y 1 con el cañón de 40 libras de la banda de estribor[1885]. Pese a que Condell no lo mencionó en su parte, probablemente por no saberlo en ese momento, sus cañones nuevos instalados en la torre giratoria también presentaron fallas. El 15 de diciembre debió elevar un oficio al comandante Viel informándole que los cañones de la torre habían tenido graves problemas, anotando *"...la muy poca confianza que merece la nueva artillería que monta este monitor..."* [1886] y le recomendó no continuar con los bombardeos.

Moraga, el Comandante de la cañonera *Pilcomayo*, era quien disparaba el cañón de largo alcance del *Angamos* pero ante la salida del *Atahualpa* y las cañoneras peruanas, debió embarcarse en una lancha y regresar rápidamente a su buque. De todos modos, el capitán Moraga fue un poco más explícito al escribir su parte que el resto de sus colegas:

> *"...Habiendo salido del muelle Dársena el monitor "Atahualpa" y dos lanchas cañoneras enemigas a atacar al "Angamos", tomé de nuevo el mando de mi buque con el fin de rechazarlos, lo que logramos hacer, ayudados por el buque del mando de VS, el monitor "Huáscar", vapor "Toro" y las lanchas portatorpedos, después de un tiroteo..."* [1887].

En realidad la precipitada salida de Moraga a su buque lo salvó de morir, ya que el cañón Armstrong de 8 pulgadas reventó poco después matando al oficial que lo servía. La *Pilcomayo* disparó 44 tiros con sus cañones de 70 libras, 14 tiros con sus cañones de 40 libras y 9 tiros con sus cañones de a 6 libras. Pero lo más importante del parte de Moraga es que anotó el número de enemigos a los que se enfrentó: *"...el monitor "Atahualpa" y dos lanchas cañoneras..."*, así como los buques chilenos que participaron: *Chacabuco*, *Huáscar*,

---

1884.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 85. Parte del Comandante del crucero *Angamos* al Comandante de la División Bloqueadora del Callao del 12 de diciembre de 1880.

1885.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 85. Parte del Comandante del monitor *Huáscar* al Comandante de la División Bloqueadora del Callao del 11 de diciembre de 1880.

1886.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 85. Oficio del Comandante del monitor *Huáscar* al Comandante de la División Bloqueadora del Callao del 15 de diciembre de 1880.

1887.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 85. Oficio del Comandante de la cañonera *Pilcomayo* al Comandante de la División Bloqueadora del Callao del 11 de diciembre de 1880.

Pilcomayo, *Toro*, *Angamos* y algunas lanchas portatorpedos, las que debieron ser la *Guacolda*, *Colocolo* y *Tucapel*.

Como en todos los casos que hemos desarrollado, algunos testimonios peruanos inéditos han logrado sobrevivir, el asiento en el Diario de Bitácora de la corbeta *Unión* es uno de ellos:

> *"... A las 2 ^{h} 30 ^{m} p.m. principiaron a moverse el "Angamos", "Pilcomayo" y varias lanchas enemigas; y a las 2 ^{h} 45 ^{m} p.m. el primero, colocado en el lugar de costumbre a 7,000 metros de la Dársena abrió sus fuegos sobre esta Corbeta, disparando hasta las 3 ^{h} 45 ^{m} p.m. trece cañonazos, sin ocasionarnos avería alguna. De orden superior se tripuló la lancha "Arno" con un oficial y 20 hombres armados..."* [1888].

De esta anotación del Oficial de Guardia de la corbeta *Unión* queda claro que la cañonera *Arno* fue tripulada por personal de la *Unión* y que ningún tiro del *Angamos* dio en el blanco.

Uno de los más interesantes testimonios del combate es el que aparece en el Legajo Personal del ingeniero José Antonio Mesones, donde indicó lo siguiente:

> *"...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 más a molestar 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 a 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"..."* [1889].

Otro de los testimonios inéditos peruanos es el parte que el Comandante General elevó al Secretario de Marina del 11 de diciembre de 1880:

1888.- A. H. de M. Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, adenda p. 25.
1889.- A. H. de M. Legajo Personal de José Antonio Mesones.

"...Conforme a lo que he tenido el honor de comunicar a VS en varios telegramas de la fecha, a las 8 h 40 m p.m. se movieron del fondeadero de la isla de San Lorenzo los buques enemigos "Angamos" y "Pilcomayo" y, situándose el primero al centro de la bahía, a una distancia de seis a siete mil metros, rompió sus fuegos sobre la Dársena. Al segundo disparo salió el monitor "Atahualpa" y avanzando hacia el enemigo unos cuatro mil metros en unión de la lancha "Arno", lo obligó a retirarse poniendo proa al Sur a toda máquina. Entonces dejaron su fondeadero de la Isla, los demás buques enemigos, "Chacabuco", "Huáscar", "Toro" y "Princesa Luisa", tomando todos parte en el ataque contra nuestro monitor, lancha "Arno" y la "Urcos" que salió media hora después.

El cañoneo terminó a las 4 h p.m. y durante él la "Pilcomayo" hizo 52 disparos, "Angamos" 7, "Huáscar" 16 "Chacabuco" 5 y "Toro" 16, que fueron contestados por 10 tiros del "Arno", 3 de la "Urcos" y 2 del "Atahualpa" con el cañoncito de a 9. De la Dársena y baterías se dispararon también 5 tiros.

Los proyectiles enemigos no han causado avería de ninguna clase y por lo general sus punterías han sido poco certeros. Por lo expuesto verá VS que con solo avanzar el monitor en la bahía y la salida de dos de nuestras lanchas ha sido suficiente para desconcertar a un enemigo numeroso, con cañones de gran poder, evitando de esta manera los daños que sobre seguro han estado ocasionando tanto en los buques de la Dársena, como en los edificios de esta población, pues habiendo tenido que aumentar de distancia por la salida del monitor, ninguno de los proyectiles disparados han alcanzado a tierra. Dios guarde a VS.

José María García..." [1890].

También se ha conservado el parte del combate que elevó el Capitán de Puerto del Callao al Comandante General:

"... A la 1 h ¼ p.m. se desprendió del cabezo de la isla de San Lorenzo el transporte chileno "Angamos" sobre la bahía de este puerto y a continuación y el mismo rumbo la corbeta "Pilcomayo". Colocado el "Angamos" en el centro de la bahía y a la distancia de 8,000 mt más o menos del Dársena rompió sus fuegos a la 1 ½ p.m. habiendo caído el primero fuera del Dársena, el 2° en la población, el 3° por la popa del "Marañón" en el agua, el 4° muy corto, el 5° ídem, el 6° cayó por el camal en el agua, y el 7° por la popa del "Atahualpa" en el agua. Desde el primer tiro de la "Angamos" nuestro monitor "Atahualpa" zarpó de su fondeadero, salvó las palizadas y continuó saliendo hasta la distancia de 3 millas más o menos; y cuando llegaba a esta distancia fue el 7° tiro del "Angamos" el que inmediatamente se abrió más afuera colocándose respecto del dársena como a 10,000 metros en cuyo punto se mantuvo sin hacer un tiro más. En esta evolución le siguió la "Pilcomayo". Las lanchas nuestra "Urcos" y "Arno" acompañaron al "Atahualpa" y al aguantarse el monitor ellos continuaron yéndose más afuera al extremo de que el "Arno" le hizo un tiro a la "Pilcomayo" que fue muy inmediato. Cuando esto sucedía eran las 2 p.m. hora en que se movía el "Huáscar", "Chacabuco", "Toro" y "Princesa Luisa", todos con rumbo al norte y en auxilio del "Angamos" y "Pilcomayo" que ya se batía la segunda con las lanchas. A las 2 h ¼ p.m.

1890.- A. H. de M. (Caja 14 - Sobre 116, Capitanía de Puerto del Callao 1880). Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 11 de diciembre de 1880.

rompió sus fuegos el "Huáscar" y el "Toro" sobre nuestro monitor "Atahualpa", generalizándose de este modo el combate entre los buques dichos menos el "Amazonas" que permaneció mudo. De los tiros hechos por los buques chilenos sobre nuestro monitor algunos y la mayor parte sobre nuestras lanchas son del "Angamos" 7 tiros, "Huáscar" 15, "Pilcomayo" 60, "Chacabuco" 4, y "Toro" 19 que suman en todo 105 tiros. Nuestro monitor sólo ha hecho 2 disparos con cañones pequeños, la lancha "Urcos" 3, "Arno" 11, la batería "Pacocha" 2, del Dársena 1 y de la Batería "Piérola" 2, que suman en todo 21 tiros. En el tiempo del combate nuestras lanchas han maniobrado en distintos sentidos hasta el extremo de que la lancha "Arno" se dirigió al cabezo y le hizo un tiro al transporte "Matías Cousiño" aunque corto. De este modo ha terminado el combate de la fecha que se puede decir que ha tenido lugar entre la escuadra bloqueadora chilena y las lanchas "Arno" y "Urcos" a las 4 p.m. hora en que la "Chacabuco" hizo señales a los demás buques. El último tiro fue hecho por la batería "Piérola", que como el primer tiro de ésta misma fueron muy cerca del "Huáscar". El monitor "Atahualpa" y las dos lanchas han regresado a su fondeadero..." [1891].

Veamos ahora las versiones históricas. Los historiadores chilenos casi no se ocupan del combate y centran su atención en el accidente que terminó por perder al cañón del *Angamos*. El historiador chileno Gonzalo Bulnes y el militar Wilhelm Ekdahl no se ocuparon del combate entre el *Atahualpa* y nuestras lanchas contra los buques chilenos. El historiador naval Fuenzalida señaló que el 11 de diciembre el *Angamos* bombardeó el Callao por tercer día consecutivo en cumplimiento a las órdenes del contralmirante Riveros y que al poco de haber comenzado salieron del Dársena el *Atahualpa* y *cuatro lanchas*. Luego Fuenzalida dijo que Riveros, al ver la salida de los buques peruanos, comprendió que era una maniobra de distracción y ordenó al *Huáscar* que ataque al *Atahualpa* y que el *Angamos* siga atacando al Dársena, entonces *"...las naves peruanas regresaron a su refugio..."*[1892]. Fuenzalida dio entender que el *Angamos* continuó haciendo fuego y al sexto disparo perdió su famoso cañón de largo alcance de 8 pulgadas, muriendo en el accidente el teniente segundo Tomás Pérez y otro tripulante que servía esa pieza de artillería.

Hay dos errores en la versión de Fuenzalida. El primero es que el contralmirante chileno Galvarino Riveros no se encontraba en el Callao sino en Arica, prueba de ello es que ese mismo día escribió desde Arica un oficio al Ministro de Guerra donde alcanzó a transcribir otro del comandante Viel que permanecía en el Callao como Jefe de la División Bloqueadora[1893], por lo que Riveros no pudo ordenar atacar al *Atahualpa*, orden que en realidad dictó el comandante Oscar Viel. El segundo dato erróneo es el número de lanchas peruanas, pues no fueron cuatro las que se enfrentaron a los chilenos sino sólo dos, la *Arno* y la *Urcos*, hecho que no sólo figura en todos los partes peruanos sino también en el parte del Comandante de la cañonera *Pilcomayo*.

Mariano Felipe Paz Soldán dio un ajustado recuento de los hechos, donde sólo destacó la participación del monitor *Atahualpa* y de nuestras lanchas *Urcos* y *Arno* frente a los buques

1891.- A. H. de M. Libro Copiador G1-20, pp. 292-293.
1892.- Fuenzalida, Op. Cit., p. 938.
1893.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 86. Oficio del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina, fechado en Arica el 11 de diciembre de 1881.

chilenos[1894] Los historiadores Rosendo Melo y el comandante Manuel I. Vegas dieron una versión curiosa sobre los móviles del inicio del combate. Siendo versiones similares, anotaremos la de Melo que es más antigua y de donde Vegas parece haber copiado la suya:

> *"... El 11 de diciembre, al medio día, entraba por la playa del norte un bote huachano con víveres y al verlo vino a capturarlo el "Toro", que estaba de guardia. Ya cerca el vaporcito destacó una lancha a tomar el bote en momentos en que el hacendado de Chuquitanta y cuatro personas, armadas, que lo acompañaban, llegaban a la orilla, en camino a Oquendo. Estas personas se desplegaron en la playa, defendidos por los accidentes del terreno e hicieron fuego, trabándose prolongado cambio de balas, por consecuencia del cual resultaron varios heridos en la lancha, que concluyó por replegarse al vaporcito.*
>
> *Como desde el puerto se observó la aproximación de éste a la playa y el cambio de balas, se destacó sobre él a la lanchita "Urcos", acudiendo a la vez por parte del enemigo el "Angamos" y la "Pilcomayo" y luego el "Huáscar", la "Chacabuco" y el "Princesa Luisa" en defensa del "Toro". La "Urcos" se replegó yendo en su apoyo la "Arno" y el monitor "Atahualpa", al que, si bien la máquina le ayudaba mal, ningún buque enemigo osaba acercarse. Nuestras embarcaciones continuaron replegándose hasta entrar al puerto al abrigo de las baterías de la ribera y el enemigo continuó su vano derroche de fierro hasta poco después de las 4 ^{h}. p.m. En este tiempo hizo el "Angamos" 8 tiros sobre el "Arno", la "Pilcomayo" 62, la "Chacabuco" 5, el "Toro" 18, el "Huáscar" 10. Cuando el enemigo deshizo la línea de batalla que había tendido hacia el Norte, apartándose de los cañones de a mil, emplazados en la Punta, y se dirigía a la Isla, la "Urcos" siguió en su retirada a la escuadra, pudiendo decirse que esa lancha insignificante puso en movimiento a todos los buques enemigos y les picó la retirada.*
>
> *En ese combate que, por su notoria desigualdad e ineficacia parecía más simulacro que agresión formal, perdió el "Angamos" su típico cañón; el de más alcance por esa época en la escuadra chilena y también el más inofensivo, pues nadie sabría señalar los daños que causó. Un descuido del teniente 2° Pérez, que lo manejaba, fue causa de que a la estrepada consiguiente a la explosión se escapase por la banda al agua, matando al mencionado oficial de la marina chilena...."* [1895].

Esta versión no la podemos comprobar y parece ser más bien producto de la imaginación.

De acuerdo a los partes peruanos, el *Atahualpa* y las lanchas *Urcos* (comandada por el teniente primero Santiago Torrico y tripulada por el aspirante Ernesto Mora[1896]) y *Arno* (comandada por el teniente primero Corpancho y tripulada por el alférez Daniel Ribera), salieron de su fondeadero cuando sonaron los primeros disparos, nuestro monitor y las dos lanchas pasaron lentamente las palizadas construidas más allá del Muelle Dársena y lograron ubicarse a 3,000 metros del muelle; en estas circunstancias se trabó un combate entre los buques chilenos *Pilcomayo*, *Chacabuco*, *Angamos*, *Toro* y sus torpederas contra nuestras naves y las baterías de defensa de costa del Callao. ¿Porqué los chilenos no se ocupan de este combate?, tal vez la respuesta tiene que ver con el hecho de que rehuyeron el

---

1894.- Mariano Felipe Paz Soldán, Op. Cit., p. 266.
1895.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*. pp. 407-408.
1896.- A. H. de M. Legajo Personal de Ernesto Mora.

combate contra el viejo monitor *Atahualpa* y las cañoneras improvisadas *Arno* y *Urcos*. Un observador imparcial del combate fue el teniente de la marina francesa M. Le Léon y dejó escrita su impresión diciendo lo siguiente:

> *"...Los capitanes de las pequeñas naves peruanas mostraron una intrepidez y una cierta habilidad en las maniobras, cosa que tuvo la aprobación de todos los marinos extranjeros testigos de este brillante torneo, pero de todos modos, estéril en sus resultados..."* [1897].

Poco después Piérola ascendió con fecha 11 de diciembre al teniente primero graduado Carlos Corpancho otorgándole el grado de teniente primero efectivo y al teniente segundo Santiago Torrico en virtud a su *"...notable cumplimiento en las veces que al mando del "Arno" el primero y de la "Lima" y "Urcos" el segundo se les ha ordenado con las fuerzas que sostienen el bloqueo de este puerto..."* [1898].

1897.- M. Le Léon. Recuerdos de una Misión en el Ejército Chileno, p. 47.
1898.- A. H. de M. Libro Copiador A3-4, pp. 313-314.

10.- *Torpedos, torpederas y torpedistas entre octubre de 1880 y enero de 1881.*

a) El torpedo de don Enrique Guzmán y Valle el 10 de octubre de 1880.

En la madrugada del 10 de octubre de 1880 los vigías de los buques chilenos observaron en el mar un extraño artefacto que estaba semisumergido cerca del *Cochrane*; el capitán de navío Latorre, Comandante del mencionado buque y encargado de la Escuadra bloqueadora por la ausencia del contralmirante Riveros que había ido a Arica, ordenó inspeccionar el artefacto y más tarde dispuso que el *Tolten* lo hunda a cañonazos, pero tras una hora de inútil cañoneo, los poco diestros artilleros del *Tolten* cesaron sus disparos sin haber conseguido su objetivo y poco después el artefacto semisumergido voló por los aires levantando una gruesa columna de agua. ¿Qué había pasado? Latorre anotó lo siguiente tres días más tarde:

> *"...El domingo 10 del presente, como a las 5.20 a.m., fui avisado de que teníamos por la proa, a 200 metros, una lancha entre aguas, de carácter sospechoso.*
>
> *Temiendo fuera un brulote de los que acostumbra usar el enemigo, envié un bote a reconocerlo, operación que aumentó nuestras sospechas, o más bien me confirmó fuera un torpedo, por lo que ordené al "Tolten" lo cañonease desde una distancia conveniente.*
>
> *Esto se llevó a cabo por más de una hora, sin conseguir, en apariencia, dar en el blanco. Momentos después que el "Tolten", de regreso, daba cuenta de su cometido, 9.10 a.m., se vio desde a bordo levantarse del lugar donde se encontraba la lancha, a 500 metros, más o menos, al Norte 15° del cabezo de San Lorenzo, una gran columna de humo y agua, sintiéndose acto continuo una fuerte detonación seca como de un torpedo, con una gran carga de dinamita..."* [1899].

Según Clements Markham, los peruanos notaron que la flota chilena acostumbraba salir mar afuera por las noches y patrullar la entrada del puerto hasta el amanecer, hora en que regresaban a su apostadero en la isla San Lorenzo; ante esta rutina, se decidió atacar con un peculiar torpedo a la flota enemiga. El historiador inglés esbozó de la siguiente manera el plan torpedista peruano:

> *"...los peruanos dispusieron de una lancha grande que lastraron hasta cierto punto y dotaron con válvulas arregladas de modo que, funcionando automáticamente, pudiesen hundir la embarcación a cierta profundidad calculada, bajo la superficie, en el momento oportuno. Colocaron dentro de la lancha un tanque de fierro que encerraba una gran cantidad de pólvora y al que se fijaba una máquina de relojería, lista para*

1899.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, p. 175. Parte del comandante Latorre al Ministro de Guerra y Marina del 13 de octubre de 1880. Según este parte, el torpedo estalló por si sólo. El militar sueco Ekdahl al servicio de Chile equivocó al decir que *"...la artillería del "Cochrane" logró destruir un torpedo peruano que había logrado llegado a 200 mts. del acorazado chileno..."* (Ekdahl, Op. Cit., T. III, p. 65).

soltar un resorte en un momento dado, el cual, hiriendo a un fulminante, debía producir la conflagración de la pólvora del tanque..." [1900].

La descripción de Markham es muy precisa y probablemente sea correcta, debemos recalcar que el destacado peruanista británico tuvo siempre muy buena información disponible pues no sólo logró citar con exactitud los acontecimientos de la guerra, sino que pudo enterarse de detalles poco conocidos, como las adquisiciones de torpedos que permanecieron en secreto para muchas otras personas, los tubos lanzatorpedos de Ericsson son un buen ejemplo pues acertó en señalar su posesión por los peruanos.

Rosendo Melo y el comandante Vegas también se ocuparon de este ataque torpedista. Lamentablemente Melo mezcló los acontecimientos históricos y ubicó el ataque el día 22 de agosto, asegurando que esa noche nuestras lanchas fueron al fondeadero de los buques chilenos en la isla San Lorenzo y procedieron a dejar el torpedo. Según Melo, la operación se llevó a cabo de la siguiente manera:

"...en la noche del 22 [de agosto] *volvieron nuestras lanchas a expedicionar sobre el fondeadero de los chilenos en San Lorenzo y dejaron entre dos aguas*[1901] *un brulote preparado por don Enrique Guzmán y Valle y que por medio de un aparato de relojería debería estallar a hora determinada. Este brulote era formidable e iba en un cajón con 70 barriles de pólvora, colocado bajo una balsa cargada de hierro; pero no tuvo el suficiente peso para hundirse a la profundidad debida. Fue jefe de la expedición el alférez de fragata Benjamín de la Haza...*" [1902]

El comandante Vegas dio una versión prácticamente igual a la de Melo, copiando la fecha equivocada (22 de agosto) pero señalando que la hora de la explosión se produjo a las 09:00[1903], dato clave para confirmar la equivocación temporal del evento ya que las circunstancias e incluso la hora coincide con el ataque que señalaron Markham y los partes chilenos el día 10 de octubre.

Pese a la confusión temporal en que incurrieron Rosendo Melo y el comandante Vegas, lograron consignar un dato importante: la persona que diseñó el torpedo fue don Enrique Guzmán y Valle.

Don Enrique Guzmán y Valle fue un distinguido intelectual peruano dedicado a la química, las matemáticas y la docencia. Nació en Lima el 27 de julio de 1854, realizó sus estudios en el conocido colegio Guadalupe, en la Escuela Normal, en el Colegio Nacional y en el colegio Dos de Mayo del Callao. En 1872 ingresó a la Facultad de Ciencias de la Universidad Mayor de San Marcos, logrando obtener el grado de Bachiller en Ciencias el año 1876 y el de Licenciado y Doctor en 1877. En 1881 se incorporó a la docencia dictando en San Marcos el curso de Química General y después el de Química Analítica (1886). Al doctor Enrique Guzmán y Valle se le recuerda principalmente por fructífera carrera como profesor, y debemos anotar que también fue profesor en la Escuela Naval del Perú.

1900.- Markham, Op. Cit., pp. 193-194.
1901.- Semisumergido.
1902.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*., pp. 273-274.
1903.- Vegas, Op. Cit., p. 269.



Enrique Guzmán y Valle.
(Revista *Prisma*, Año II N° 20, del 16 de agosto de 1906, p. 16).

Una fase poco conocida de este distinguido intelectual es que participó activamente en la Guerra con Chile. Sabemos que estuvo en la Armada desde principios de 1880 pues el 23 de marzo de ese año el *"...Doctor don Enrique Guzmán..."* fue nombrado como Oficial Auxiliar de la Secretaría de la Comandancia General de la Marina[1904]. Podríamos preguntarnos entonces ¿qué podía hacer en la marina un doctor en ciencias, experto en química y matemáticas?. La respuesta es sencilla: torpedos.

Lamentablemente poco se ha podido encontrar sobre su actuación haciendo torpedos en los registros de la época. El 29 de setiembre, once días antes del ataque torpedista que estamos estudiando, el Comandante General ordenó al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista que se brinde todo el apoyo necesario para:

> *"...que se construyan en ese establecimiento las piezas de madera o fierro que mande hacer don Enrique Guzmán, quien está encargado por Su Excelencia el Jefe Supremo de una comisión..."* [1905]

Después que Melo aseguró que Guzmán había construido el torpedo que estalló, según todas las evidencias, el 10 de octubre, y no el 22 de agosto como él lo señaló, la *comisión* que Piérola le había encargado a Guzmán y Valle a finales de setiembre resulta tener una alta probabilidad de ser la construcción del famoso torpedo. Sospecha que se confirma con un oficio que tiene fecha 9 de octubre y por el cual el Comandante General solicitó al Subsecretario de Marina que se atienda un pedido del día 5 por una serie de artículos que necesitaba el doctor *"...Enrique Guzmán para trabajos en la lancha N° 8 de propiedad del*

1904.- A. H. de M. Legajo Personal de Enrique Guzmán.
1905.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 327. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 29 de setiembre de 1880.

Estado, con el objeto de desempeñar una comisión de que está encargado..." [1906]. La experiencia de otros casos nos hace ver que cuando en un oficio interviene el Subsecretario de Marina y cuando se habla de *una comisión* sin especificarla, lo más probable es que nos encontremos frente a una actividad torpedista.

La lancha N° 8, de la que se hizo referencia en el ya citado oficio del 9 de octubre, era una embarcación que pertenecía al Arsenal Naval, para la cual se habían pedido una gran cantidad de materiales 5 días antes, entre los que figuraban 450 pies de pino americano, 200 pies de pino Oregón, clavos y soldadura de estaño[1907]. Esto podría comprobar la versión de Markham quien aseguró que el torpedo usado el 10 de octubre fue una lancha grande semisumergida y cargada de explosivos.

El ingeniero José Antonio Mesones narró cómo se llevó a cabo la maniobra para fondear este torpedo:

> *"...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 éstos, 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" al día siguiente a las 8 h. a.m. ..."* [1908].

¿Son estos suficientes datos como para comprobar que el doctor Enrique Guzmán y Valle confeccionó el torpedo?. Es evidente que los registros coinciden con los hechos, aunque nunca se consignó la palabra *torpedo* en ellos. Para abundar en detalles, debemos recordar que en el ya citado documento legal del 2 de mayo de 1885, donde la Asamblea Nacional Constituyente premió a todos los que participaron en actividades torpedistas se premió también al doctor Enrique Guzmán y Valle[1909].

Enrique Guzmán y Valle participó después en otras actividades relacionadas con el armado de torpedos, el 25 de octubre Guzmán pidió nuevamente una serie de artículos *"...para la compostura de dos lanchas portatorpedos..."* [1910] y poco después el Comandante General pidió al Subsecretario de Marina que se pida a la Secretaría de Guerra pólvora para *"...don Enrique Guzmán la cantidad que necesite para la ejecución de los trabajos que está a su cargo según disposiciones del Despacho de US...."* [1911] Lamentablemente no tenemos información adicional que indique a que estuvo abocado en esta oportunidad.

1906.- A. H. de M. (Departamento de Marina del Callao - 1880). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 9 de octubre de 1880.

1907.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 331. Oficio al Comisario de Marina del 4 de octubre de 1880.

1908.- A. H. de M. Legajo Personal de José Antonio Mesones.

1909.- Resolución Suprema del 2 de mayo de 1885.

1910.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 356. Oficio al Mayor de Órdenes del 25 de octubre de 1880.

1911.- A. H. de M. (Departamento de Marina del Callao - 1880). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 30 de octubre de 1880.

b) La confianza de Piérola en los torpedistas extranjeros y su presencia en el Perú.

La propuesta de Santiago Torrico para hundir los buques bloqueadores del 10 de noviembre de 1880.

A nuestro juicio Piérola mostró una excesiva confianza en la opinión de sus comisionados en el extranjero con respecto a la contratación de torpedistas con experiencia para que vengan a prestar sus servicios en el Perú. No debe interpretarse esto como un remedio a falta de alternativas, no faltaron propuestas de los marinos peruanos para atacar a los buques bloqueadores así, por ejemplo, aprovechando que habían pocos buques enemigos frente al Callao, el 10 de noviembre el teniente Santiago Torrico elevó a Piérola la siguiente carta:

> *"...Santiago Torrico, Teniente Segundo de la Armada Nacional, ante V.E. se presenta y expone que: hallándose en la actualidad, en el cabezo de la isla de San Lorenzo los únicos buques enemigos "Cochrane", "Huáscar" y "Pisagua", y estando firmemente resuelto a hacer el último sacrificio a fin de destruir esos buques, o alguno de ellos ante V. E. se presenta solicitando se le conceda dos torpedos "LAY" y dos embarcaciones a vapor o remo para conducirlos al lugar y aplicarlos a los mencionados buques, ofreciendo con garantía de ellos la cantidad de mil soles moneda corriente, además se sujeta como Oficial del cuerpo General de la Armada, al estatuto provisorio y renuncia a todos sus derechos de ciudadano peruano en el caso de que esos torpedos fueran mal empleados a pedidos, garantiza además , que para llevarlos a su lugar cuenta con los recursos necesarios de gente marítima del cuerpo de la Armada, y renuncia por su parte, en caso ponérsele a todo Premio honorífico o gratificación que pudiera concederle.*
>
> *Siendo pues la anterior propuesta de urgente necesidad de destitución y en atención a los honrosos antecedentes que abonan al que suscribe espero de la buena voluntad que anima a V.E. en bien de su patria se digne acceder a ella.*
>
> *Los mil soles serán depositados en el lugar que V. E. determine..."* [1912].

La propuesta del teniente Torrico muestra el desprendimiento al que llegaron los jóvenes oficiales de marina y del personal naval que los apoyaban; nótese que incluso ofreció 1,000 soles como garantía por la integridad de las lanchas, cantidad de dinero que no era fácil de conseguir. No conocemos la respuesta a esta petición, pero probablemente Piérola archivó el documento sin darle importancia porque no hay un sólo indicio de asignar medios a Torrico en toda la correspondencia que hemos revisado.

1912.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 41). Carta del teniente segundo Santiago Torrico al Jefe Supremo de la República del 10 de noviembre de 1880.

La actividad torpedista en el Perú del famoso nadador Paul Boyton.

Paul Boyton nació en 1848 en Dublín, Irlanda. Ingresó a la marina norteamericana en 1864 y sirvió en ella hasta que terminó la Guerra Civil, luego ingresó a la sección de navegación submarina y en el servicio de salvamento de náufragos en las costas del Atlántico de los Estados Unidos. Años después viajó a Europa y durante la guerra franco-prusiana se alistó en una compañía de fusileros francesa. Ganó fama mundial por sus proezas como nadador y por haber diseñado un traje de jebe estanco, verdadero antecesor a los trajes de buzo actuales, que le permitió hacer una serie de proezas alrededor del mundo. En Europa logró cruzar el Canal de la Mancha en 1875, también cruzó el estrecho de Gibraltar y el canal Inglés, en otra oportunidad nadó en el océano Atlántico durante 7 horas hasta alcanzar las costas de Irlanda. Nadó además en los principales ríos europeos y norteamericanos.



Paul Boyton

En el Archivo Piérola se conserva un pequeño impreso de dos páginas editado en los Estados Unidos antes de que Boyton llegue al Perú, donde se puede leer los múltiples usos que proponía a su peculiar traje de jebe. Uno de ellos decía premonitoriamente:

> *"...un hombre puede atarse un torpedo, y destruir el más grande blindado a flote. Esto demuestra el hecho de que la armadura de jebe está designada para ser un importante factor en la guerra naval del futuro..."* [1913].

1913.- B. N. P. (Archivo Piérola). Impreso de Paul Boyton, sin fecha.

CAPT. PAUL BOYTON

The World-Famous Navigator and Aquatic Voyager,

WILL GIVE THREE OF HIS

Wonderful Nautical Exhibitions,

—AT—

SAVIN ROCK, WEST HAVEN, CONN.

On August 26, 27 and 28

Between the hours of three (3) and six (6) o'clock P. M., each day.

Six Year's Adventures in a Life-Saving Dress.



Ten Thousand Miles in a Rubber Suit.

Most Curious and Interesting Exhibition ever given in this vicinity.

Go early to avoid the crowd on the Cars in the afternoon

Dinner can be had at the hotels and restaurants on the shore.

Carátula de un impreso donde se muestra la versatilidad del traje de jebe de Paul Boyton.
(B. N. P. Archivo Piérola).

Varios capítulos atrás hicimos mención que el historiador chileno Vicuña Mackenna había escrito que era probable la presencia de Paul Boyton en uno de los ataques peruanos a la isla San Lorenzo en setiembre de 1880, afirmando que en uno de estos ataques quedó escondido en una cueva de la isla San Lorenzo una noche entera hasta que logró escapar sin ser visto por los chilenos. Por otro lado, en el Tomo IX de la *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo - Americana* aparece una pequeña biografía de Boyton donde se indica lo siguiente:

> *"...de 1880 a 1881 mandó un torpedero del Perú, a la sazón en guerra con Chile; hecho prisionero por los chilenos fue condenado a muerte consiguiendo escapar..."* [1914].

No podemos confirmar la versión publicada en la *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo - Americana* pero, al no encontrar ninguna referencia chilena sobre el célebre prisionero creemos que la versión de su captura y posterior condena a muerte es falsa. Como también es falso que Boyton haya estado en el desembarco en la isla San Lorenzo de setiembre de 1880 porque este personaje recién llegó al Perú en octubre de 1880.

Paul Boyton fue contratado el 23 de setiembre de 1880 en Nueva York por el señor Bogardus [1915]. En el Archivo Piérola encontramos un *"...Memorándum de acuerdo entre Daniel Raban y John Johnson..."* [1916] para hacer el esfuerzo en destruir buques, con el nombre Guillermo Bogardus al margen, debe considerarse que se trata de un documento que por medida seguridad tenía los nombres cambiados, se trató en realidad de Boyton y un socio suyo. Pero lo más interesante es saber los montos que debía pagar el Perú por cada buque chileno hundido por Boyton: transportes a £ 8,000; corbetas a £ 8,000; blindados de primera clase (entiéndese al *Huáscar*) a £ 30,000 y blindados de segunda clase (entiéndese al *Blanco Encalada* o al *Cochrane*) a £ 50,000.

El objeto de la contrata de Boyton se indicó en una carta cifrada parcialmente y, aunque no tiene fecha ni firma, la letra corresponde a la de Bogardus y el documento probablemente corresponde al 1° de octubre:

> *"...En fin, lo único, pues, de probable importancia que tengo que comunicar a Ud. en este correo es la adquisición de los servicios del célebre bzohszm anxsnm* [capitán Boyton], *quien asociado con otros han convenido conmigo en ir allá, por su cuenta, esto es a sus expensas, a operar y preparar actualmente sus ingeniosas cosas que necesitan llevar. He firmado "Walter" un memorando de convenio con ellos que no tendrá valor ninguno y sin responsabilidad de darles nada para su regreso, si no fuese el convenio aprobado por Ud. cuando ellos se le presenten a Ud. allí. Detalles sobre este asunto, el convenio y quizás las personas y sus cosas vayan en el siguiente correo. En esta materia de zokhbzbhnmcd snqodcnr* [aplicación de torpedos], *ya por la clase de personas y la manera de operar, indudablemente puede ser lo más eficaz en este orden y creo que así lo apreciará Ud. luego que se imponga Ud. de los detalles y especificaciones que personalmente dará a Ud. el mismo bzohszm anxsnm*[capitán Boyton], *y con quien podrá Ud. entenderse en francés. El nombre de este sujeto basta*

1914.- *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*, T. IX, p. 511.

1915.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 22). Carta del Bogardus a Piérola del 9 de octubre de 1880.

1916.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 43). *"Memorándum de acuerdo entre Daniel Raban y John Johnson para hacer el esfuerzo en destruir buques"* fechado en Nueva York el 23 de setiembre de 1880. Al pie se lee *Guillermo Bogardus.*

para que Ud. comprenda la importancia probable de que hablo al comenzar este capítulo... " [1917].

Nótese que el personaje principal tiene el nombre cifrado de *bzohszm anxsnm* y que corresponde a *capitán Boyton* pues hemos conseguido romper la clave usada por Bogardus con Piérola [1918]. Por lo pronto conviene resaltar de este documento que Bogardus considera al capitán Boyton como una persona célebre y, en efecto, Boyton era una celebridad para 1880; además se advierte claramente que su misión era de aplicar torpedos.

Una segunda carta fechada el 9 de octubre, también sin firma pero, como en el caso anterior, la letra de la carta corresponde a la de Bogardus y hace referencia a la anterior que dijo haberla escrito el 1° de octubre. En esta nueva oportunidad Bogardus anotó en clave que Boyton estaba por zarpar el lunes 11 de octubre con destino al Perú *"...como agente corresponsal del New York Herald con credenciales verdaderas bajo el nombre O. Delaport..."* [1919]. Bogardus se esmeró en transmitir a Piérola las virtudes de Boyton y escribió *"...Por más que me detuviese yo a hacer a Ud. explicaciones nunca serían tan satisfactorias cual las dará a Ud. Short* [seudónimo de Boyton] *personalmente sobre su manera de operar..."* [1920].

Bogardus confesó a Piérola que Boyton insistió en ir al Perú lo más rápido posible, pese a que Bogardus estaba tratando de construir embarcaciones a vapor apropiadas para sus operaciones. Sucede que Bogardus tenía el siguiente plan:

> "...[construir] *una lancha a vapor, o dos, capaces de hacer la travesía desde Panamá hasta Paita sin recalar en un punto intermedio para tomar carbón, y, por consiguiente, capaces de estar en estar en expediciones cruzando, mar afuera o costas, hasta diez días, en asecho de ocasiones de encontrar o buscar al enemigo dejarse dar caza durante la luz del día y volver sobre el enemigo en la noche..."* [1921].

Además, Bogardus recomendó a Piérola construir la lancha que pedía Boyton por considerar que era necesaria para poderlo dejar cerca al buque enemigo que iba a atacar y recogerlo después. El apuro de Boyton para llegar al Perú era porque quería conferenciar con Piérola y aprovechar cualquier situación favorable para atacar al enemigo con los buques o lanchas peruanas que estuviesen disponibles.

Bogardus entregó una suma de dinero no especificada a Boyton para el mantenimiento de su familia mientras estaba en el Perú y una carta de crédito para la Casa Grace para que reciba mil soles papel moneda mensual para sus y los de su compañero de viaje, un tal George Keifer.

1917.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 22). Carta dirigida a Piérola sin fecha ni remitente (escrita por Bogardus de acuerdo al tipo de letra y papel de la carta).

1918.- La clave usada por Bogardus en su correspondencia con Piérola es la siguiente: (descifrado = cifrado) a=z, b=a, c=b, d=c, e=d, f=e, g=f, h=g, i=k, j=i, k=j, l=k, m=l, n=m, o=n, p=o, q=p, r=q, s=r, t=s, u=t, v=u, w=v, x=w, y=x, z=y. Como se nota, es una clave simple de alfabeto corrido, del todo inapropiada por su simpleza.

1919.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 22). Carta dirigida a Piérola el 9 de octubre.

1920.- Ibídem.

1921.- Ibídem.

Paul Boyton y su compañero Keifer debieron llegar en noviembre al Perú y no cabe duda de su participación en operaciones torpedistas. La siguiente carta, escrita a escasos días de las batallas de San Juan y Miraflores, muestran que Boyton había sido contratado en Nueva York a través de nuestro comisionado Bogardus y que había intentado aplicar torpedos infructuosamente:

"...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 me es acordada, ruego humildemente que VE nombre para que me acompañen en 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 ancha, 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...." [1922].

La carta de Boyton es rica en información sobre las actividades torpedistas. Los siguientes temas se traslucen en esta carta:

a) Boyton opinó que el submarino de Blume era inútil. Es la primera vez que encontramos una opinión de esta naturaleza.

1922.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 45). Carta de Paul Boyton al Jefe Supremo de la República del 5 de enero de 1880.

b) Una de las problemáticas para el ataque con torpedos de cualquier naturaleza era la falta de un medio eficaz para acercarse a los buques enemigos.
c) Una aproximación a los buques chilenos que bloqueaban el Callao era inútil por las precauciones que habían tomado para evitar ataques con torpedos.
d) El mejor curso de acción para aplicar torpedos era fuera del Callao.

A raíz de que Paul Boyton pidió a Piérola que el sargento mayor Raybaud integre con él una misión torpedista, cobran interés ciertos oficios que existen en el Archivo Naval y que al parecer no tenían un contexto que expliquen su contenido. El primero está fechado 26 de noviembre y se trata de una comunicación del comandante Sánchez con el Comandante General que para que ordene lo siguiente:

> *"... que la Comisaría de Marina 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..."* [1923].

El mismo día el comandante Sánchez también ordenó al Comandante general que disponga:

> *"...que en el ferrocarril inglés haga la traslación de ese puerto al de Chorrillos, de una balandra con todos sus útiles y las personas que le indicará a US el sargento mayor don Luis Raybaud..."* [1924].

Por otro lado, el Comandante General pidió también al Ferrocarril de Lima, Callao y Chorrillos que dispongan que se transporte del Callao á Chorrillos, por el tren de 10:00 del día 27, *"...una balandra con todos sus útiles, seis bultos conteniendo artículos navales y se proporcione pasaje en 2ª clase á un marinero y un soldado que marchan á cuidado de esos objetos..."* [1925]. No nos queda duda que estos eran los artículos que Raybaud debía llevar a Chorrillos y que se componían de:

> *"...1 Linterna, 1 barril de 30 galones para agua, 2 ollas de 2 galones c/u, 1 brasero, 1 parrilla, 1 cafetera, 50 libras galleta, 50 libras carne, 25 libras papas, 1 tarro legumbres conservadas, 1 quintal carbón vegetal, 25 libras leña, 4 Platos de lata, 4 jarros de id, 4 cuchillos, 4 tenedores, 4 cucharas, 1 Mapa del Perú por Barrera, 1 pabellón para bote, 1 compás para bote, 1 anclote de 25 libras, 15 brazas cabo Manila de 2 pulgadas, 3 libras sebo..."* [1926].

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 y sin duda que ello se haría con una embarcación pues el pabellón y el compás para bote así lo indican. ¿Cuál sería la comisión de Raybaud?

1923.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 339. Oficio (a) del 26 de noviembre de 1880.
1924.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 339. Oficio (b) del 26 de noviembre de 1880.
1925.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 395. Oficio a los Empresarios de los Ferrocarriles de Lima, Callao y Chorrillos del 26 de noviembre de 1880.
1926.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 394. Oficio al Comisario de Marina del 26 de noviembre de 1880.

Dos elementos nos hacen sospechar que los dos documentos que acabamos de citar se relacionan con Boyton. En primer lugar, las órdenes impartidas al Comandante General emanaron de la Subsecretaría de Marina, y conocemos que el comandante Sánchez se encargaba de operaciones con torpedos. En segundo lugar, la presencia de Raybaud con una balandra coincide con el pedido de Boyton en enero de 1881, cuando justamente solicitó que Raybaud lo acompañe y que se le permita llevar una balandra.

Jorge Basadre escribió en su *Historia de la República del Perú* que el 19 de mayo de 1881 el periódico *New York Herald* dio cuenta de la llegada a esa ciudad del aventurero Paul Boyton quien traía reliquias arqueológicas después de haber estado en el Perú. Según Basadre, Piérola confió en Boyton la misión de hundir con torpedos el *Cochrane*, el *Huáscar* y el *Amazonas*. Teniendo como base primero a la isla San Lorenzo, después Ancón y finalmente Chorrillos. Basadre concluyó su narración histórica diciendo que:

> *"...Nada se llegó hacer, según Boyton, porque no era aparente el buquecito "Alacrán" que debía conducir los torpedos y porque los acontecimientos se precipitaron al desembarcar el ejército chileno y emprender la campaña de Lima. Boyton elogió a Piérola, como buen jefe y hombre valiente..."* [1927].

Dudamos que Boyton haya tenido como base de operaciones la isla San Lorenzo y con respecto a algún tipo de operación en Ancón nada hemos podido averiguar, pero ¿Sería el *buquecito "Alacrán"* la balandra a la que Boyton hizo referencia y que el sargento mayor Raybaud llevó a Chorrillos a fines de noviembre?. Esta es una de las tantas preguntas que aún hemos no hemos podido resolver.

1927.- Basadre, Op. Cit., pp. 212-213.

c) La torpedera *República* y el intento por atacar con torpedos a los buques chilenos en enero de 1881.

Las reparaciones de la "República" y su bajo rendimiento.

Nuestro último recuento sobre la lancha *República* fue del mes de abril, cuando se le hicieron una serie de trabajos que finalmente parece que resultaron infructuosos pues no logró estar operativa a fines de ese mes. No hemos encontrado información alguna de la lancha en el mes de mayo, por lo que suponemos que esta lancha seguía fuera de servicio.

Diversos pedidos de materiales nos hacen ver que el mes de junio esta lancha seguía con problemas. Así por ejemplo el 2 de ese mes se pidió construirle una nueva hélice ya que la que tenía *se halla en mal estado de servicio..."* [1928]. El mal estado de la lancha *República* llamó la atención de la Secretaría de Fomento, que se ocupó de formularle mejoras en su maquinaria por lo que solicitó a la Secretaría de Marina que sea remitida a una factoría en Lima. Rápidamente el comandante Villar ordenó al Comandante General de la Marina que la torpedera sea llevada a la capital en tren [1929]. El 15 de junio el Secretario de Marina informó al Secretario de Fomento que había dispuesto que la lancha *República* y cuatro cañones de a 125 libras pasen a su disposición [1930] los mismos que fueron embarcados en el tren Trasandino el 19 de junio, tal como se desprende del siguiente oficio que elevó el Comandante General al Secretario de Fomento:

> *"...Conforme a lo que se digna VS comunicarme en su oficio de fecha 15 del corriente Nº 555 remito a disposición de VS por el ferrocarril Trasandino la lancha a vapor "República", tres cañones Dahlgren de a 150 en lugar de los cuatro de a 125, cuyo cambio se hizo por indicación misma de VS y a mas todos los útiles y proyectiles pedidos por VS que constan de la relación que tengo el honor de adjuntarle. Debo hacer presente a VS que no le remito balas sólidas de 11 pulgadas porque no hay en este arsenal. Lo que me es grato participar a VS para su conocimiento y en contestación a su oficio mencionado..."* [1931].

Para hacer las reparaciones y modificaciones, a fines de junio se mandaron a Lima *"...una mariposa de metal y dos botalones..."* [1932] y poco después se ordenó la fabricación de una nueva hélice tomando como modelo la que tenía en esos momentos y que estaba en mal estado [1933]. A finales de julio las reparaciones continuaban y se mandó hacer un juego de parrillas para el hogar de la caldera de acuerdo al diseño que presentó el maquinista Santiago Carrillo [1934].

1928.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, pp. 331. Oficio al Secretario de Fomento del 2 de junio de 1880.

1929.- A.G.N. Libro Copiador H-4-504, p. 193. Oficio (b) del 14 de junio de 1880.

1930.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 318. Oficio del 15 de junio de 1880 al Secretario de Fomento.

1931.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 222. Oficio al Secretario de Fomento del 19 de abril de 1880. Al día siguiente el Comandante General informó al Secretario de Marina que *"...en cumplimiento del superior mandato de Vuestra Señoría fecha 14 del corriente se han remitido a Lima por el ferrocarril Trasandino a disposición del Señor Secretario de Fomento tres cañones Dahlgren de 150.... La lancha a vapor "República" también ha sido transportada a Lima para que como me lo indica VS se hagan en ella algunas reparaciones y mejoras proyectadas por dicho señor Secretario..."* (A. H. de M. (Departamento de Marina del Callao - 1880) Oficio del Comandante General al Secretario de Marina del 20 de junio de 1880).

1932.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 232. Oficio al Jefe de la Estación del Ferrocarril Trasandino del 30 de junio de 1880.

1933.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 318. Oficio del 6 de julio de 1880 al Secretario de Fomento.

1934.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. 344. Oficio del 27 de julio de 1880 al Secretario de Fomento.

La lancha debió quedar lista en agosto de 1880, pero un accidente con consecuencias fatales impidió que quede operativa; en algún momento que no hemos podido precisar aún, la caldera estalló y causó la muerte del maquinista Barnes, lo que originó un pedido de pensión de su viuda doña María Zepeda el 11 de setiembre de 1880[1935]. Probablemente este accidente también implicó que la lancha *República* sufra un accidente en la mar, pues el 1° de octubre el Comandante General elevó al Secretario de Marina un informe con un sumario *"...seguido contra el teniente primero Enrique Carreño por la colisión de la lancha "República" nombrado para hacer la prueba de la máquina..."* [1936], recomendándose que debía cortarse el proceso pues el Juez Fiscal de la causa y el Auditor de Marina no encontraban méritos para continuar el caso.

Después de este lamentable accidente debieron seguir las reparaciones hasta que el 26 de noviembre el Secretario de Fomento solicitó al Secretario de Marina se nombre un oficial para que verifique las pruebas que se llevarían a cabo al día siguiente, siendo entonces designado el alférez Carlos Rodríguez[1937]. Como estaba programado, la prueba se realizó el 27 de noviembre, pero los resultados dejaron mucho que desear a pesar que el propio Piérola mandó un ingeniero y varios mecánicos para asegurar el éxito de las pruebas. El resultado de las pruebas demostró que las torpederas Herreshoff no alcanzaban superar los 9 nudos de andar. El informe del Comandante General al Subsecretario de Marina sobre esta prueba es una clara muestra del bajo rendimiento de la torpedera *República*:

> *"...Carlos L Rodríguez se constituyó el 27 del mismo a bordo de la lancha torpedera República con objeto de presenciar la prueba de ella, después de la compostura que le ha hecho Ricardo Hopkins.*
>
> *Puesta la lancha en movimiento se ensayó su andar, no alcanzando más de ocho millas con sesenta libras de presión y queriendo aumentar esta se sufrió una descompostura en el manómetro de la caldera que impidió la continuación de la prueba.*
>
> *En el día de ayer S. E. el Jefe Supremo mandó un ingeniero con varios mecánicos para verificar una nueva prueba la que dio por resultado un andar de nueve millas con una presión de 70 a 80 libras de vapor, según lo manifiesta el mencionado oficial en el parte que tengo el honor de adjuntar..."* [1938].

1935.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 333. Informe del 11 de setiembre de 1880.

1936.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b7, p. 342. Informe del 1° de octubre de 1880.

1937.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 340. Oficio del 26 de noviembre de 1880. La orden fue transmitida al Mayor de Órdenes el mismo día *"...el señor Sub Secretario del Ramo en telegrama de la fecha me dice lo siguiente: el Alférez de Fragata Carlos Rodríguez ha sido nombrado para presenciar la prueba de la lancha "República" que deberá tener lugar mañana..."* (A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 395. Oficio del 26 de noviembre de 1880).

1938.- A. H. de M. (Caja N° R4 - Sobre R30). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 29 de noviembre de 1880.

Esteban Heaton y el frustrado ataque de la lancha "República" desde Ancón.

No hemos podido averiguar la nacionalidad de Esteban Heaton, pero sabemos que era un antiguo residente en el Perú y que, junto a los señores Cree y Kerr, tenían una factoría llamada *El Águila*, la misma que se había encargado de algunos trabajos en la batería de a 1,000 libras a principios de 1880 y que en 1894, después de la Guerra con Chile, se encargaron de trasladar un par de cañones del torreón *Manco Cápac* al vapor *Coya* y también se dedicaron a la fabricación e instalación de las cureñas hidráulicas para los cañones Krupp de a 18 libras del transporte *Chalaco*. Además, en 1900, el ingeniero Heaton formó parte junto con el ingeniero Grieve de una comisión de ingenieros para el examen de las calderas del crucero *Lima* [1939].

Para finales de 1880 Heaton había sido nombrado *capitán de ingenieros* y, pese a que la lancha no podía alcanzar ni siquiera los 10 nudos de velocidad, el 30 de noviembre se firmó el siguiente Decreto:

> *"...Decreto Supremo N° 10 (reservado):*
> *Nombramiento de Jefe de la lancha a vapor "República"*
> *Lima noviembre 30 de 1880.*
>
> *Por convenir al mejor servicio, destínase como jefe de la lancha a vapor "República", bajo las inmediatas órdenes del Jefe del Estado, al capitán de ingenieros Estevan Heaton, el cual propondrá el personal de la tripulación de deba servirla.*
>
> *Regístrese y Comuníquese. Echegaray..."* [1940].

La lancha *República* pasó a órdenes de Heaton inmediatamente, incluso el guardiamarina Nalvarte, que había sido designado para su cuidado, debió pasar a la dotación del *Atahualpa* el 2 de diciembre[1941].

Desde mediados de diciembre algo planeó hacer Piérola con un grupo de lanchas en Ancón, el 17 de ese mes el Comandante General comunicó al Mayor de Órdenes que Piérola había dispuesto trasladar cuatro lanchas a Ancón por ferrocarril pero como todas las que habían eran muy grandes no podían embarcarse en el tren y por ello se ordenó remitir otras *"...cuatro de las embarcaciones mas grandes que tengan los buques de la Escuadra o dependencias dando cuenta a este despacho..."* [1942]. Al día siguiente, 18 de diciembre, se pidió a la Empresa del Ferrocarril Trasandino llevar una falúa con tres remos[1943] y también trasladar *"...de este Puerto hasta la Estación de Monserrate, una lancha torpedo..."* [1944].

1939.- A. H. de M. (Expedientes Administrativos - Heaton, Cree y Kerr). Diversos oficios.

1940.- A. M. T. y C. Decreto de nombramiento de Esteban Heaton del 30 de noviembre de 1880. El Secretario de Marina se enteró del nombramiento por una comunicación que le alcanzó el Secretario de Guerra ese mismo día, a su vez, el comandante Villar comunicó al Comandante General que se había firmado un *"...decreto supremo destinando como jefe de la lancha a vapor República al Capitán de Ingenieros Esteban Heaton el cual estará a ordenes del Jefe Supremo y pondrá la tripulación que habrá de servirla..."* (A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 345. Oficio del 1° de diciembre de 1880).

1941.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 404. Oficio al Mayor de Órdenes del 2 de diciembre de 1880.

1942.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 427. Oficio al Mayor de Órdenes del 17 de diciembre de 1880.

1943.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 428. Oficio (a) a la Empresa del Ferrocarril Trasandino del 18 de diciembre de 1880.

1944.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 428. Oficio (b) a la Empresa del Ferrocarril Trasandino del 18 de diciembre de 1880.

Indudablemente se planeaba una operación torpedista y para realizarla se firmó el siguiente contrato el 26 de diciembre de 1880:

"...Considerando el ofrecimiento hecho por el capitán de ingenieros Steephen Heaton y sus tres compañeros, de emplear la lancha-torpedo nacional "República", (que en calidad de ensayo ha sido confiada al dicho Heaton) junto con un torpedo Lay y algunas armas, en el propósito de acometer y destruir uno o varios de los buques chilenos enemigos, y habiendo expuesto el mismo capitán hallarse ya enteramente expedito para llevar adelante su empresa, autorízasele a ello, bajo las condiciones siguientes:

1ª *Heaton tripulará por su cuenta la mencionada lancha "República", dirigirá personalmente la embarcación que, junto con otros elementos, se le ha entregado; así como, todas las operaciones relativas a la empresa.*

2ª *Saliendo con la "República" del Callao, o de otro puerto del litoral vecino, emprenderá sin demora sobre los buques enemigos con el intento de echarlos a pique.*

3ª *El Gobierno del Perú abonará al capitán Heaton, como remuneración para sí y sus compañeros tripulantes, el precio siguiente:*

4ª *Por los blindados "Banco Encalada" o "Cochrane" ochenta mil libras esterlinas (80,000 L.E.).*
Por el monitor "Huáscar" cuarenta mil libras esterlinas (40,000 L.E.).
Por los otros buques de guerra, veinticinco mil libras esterlinas (25,000 L.E.)
Por los transportes a vapor, quince mil (15,000 L.E.)
Por los transportes de vela, siete mil (7,000 L.)

5ª *Esta suma será pagada a Heaton, o a quien sus derechos represente, una vez realizada la operación y distribuida por él a sus tripulantes y cooperadores, a juicio de él y según los arreglos que tuviesen celebrados.*

6ª *En el caso de sucumbir Heaton en la empresa sin haber obtenido éxito la "República" toma sobre sí el sostenimiento de su familia con los goces propios de su clase de capitán. Igual derecho asistirá a los otros tripulantes con la de teniente de ingenieros.*

7ª *La presente concesión tendrá fuerza por el término de quince días, pudiendo ser renovado este plazo por el Gobierno, si lo hallase conveniente.*

Póngase en conocimiento del capitán Heaton para su aceptación y con ello, regístrese y archívese en la oficina de asuntos reservados, dándosele copia.

Villar..." [1945].

Tenemos indicios que confirmarían una operación torpedista llevada a cabo en los primeros días de enero de 1881, aunque hay alguna información histórica que ha distorsionado los hechos. La primera versión distorsionada es la de Rosendo Melo que escribió que el 22 de setiembre, después del bombardeo de Chorrillos, se planeó atacar el *Cochrane* de la siguiente forma:

1945.- B. N. P. (Archivo Piérola). Decreto firmado por el Secretario de Marina del 26 de diciembre de 1880 autorizando al capitán Heaton para atacar los buques chilenos con la torpedera *República*.

"...Como represalia [por el bombardeo] *debió hacer volar al "Cochrane" esa noche y para realizarlo salió un contratista en la torpedera "República" para aplicarle un torpedo. Pero fuese por obra del espionaje del enemigo, de su vigilancia, de las malas condiciones del contratista, acaso tan avisado como el contratista sembrador de torpedos; lo cierto es que dos lanchas enemigas persiguieron a la torpedera hasta Ancón, obligándola a vararse en la playa, al lado del muelle, donde se hizo pedazos, como su gemela en la playa de Ite. Las lanchas chilenas intentaron sacar a la "República", pero los pocos soldados de guarnición, matriculados y algunos vecinos, todos bajo la dirección de del Campo y del teniente 1° capitán del puerto A. de la Haza, sostuvieron fuego activo varias horas, parapetados detrás de rumas de sacos de azúcar por embarcar. Del Campo fue muy agasajado esa noche abordo de nave extranjera. De Puente Piedra se movió una división que traía hasta carros artillados pero llegó un poco tarde..."* [1946].

El comandante Vegas escribió una historia similar probablemente por haberse guiado leyendo la obra de Melo y dijo que en la noche del 22 de setiembre:

"...se intentó una sorpresa con la torpedera "República"; los chilenos tenían conocimiento de lo que iba a suceder, sin embargo, estuvo buscando cerca de Ancón en la obscuridad a los buques enemigos que no encontró y a su regreso, ya de día, la "O'Higgins" y dos torpederos la persiguieron obligándola a varar en la playa de ese puerto cerca del muelle. Los chilenos quisieron sacarla pero el capitán de puerto Teniente 1° Arístides de la Haza con los matriculados y otros vecinos rechazaron sus intentos..." [1947].

Las versiones de Melo y Vegas lindan con la fantasía. La operación torpedista de la lancha *República* sobre el *Cochrane* del 22 de setiembre y su viaje navegando desde el Callao hasta Ancón no se produjo nunca. Como hemos visto, en esa fecha la lancha *República* tenía la caldera reventada y estaba reparándose. Aunque es cierto que el teniente Arístides de la Haza fue Capitán de Puerto de Ancón, fue nombrado en ese puesto el 17 de noviembre de 1880, por lo que no podía ser el Capitán de Puerto de Ancón el 22 de setiembre.

En realidad la operación torpedista se intentó llevar a cabo en la madrugada del 3 de enero de 1881, y el combate de Ancón se dio el 4 de enero, encuentro de armas que el mismo teniente primero Arístides de la Haza se encargó de describir brevemente cuando pidió se le reconozca su participación en ese hecho de armas en un oficio que elevó al Presidente de la Junta Calificadora de Clases y Servicios el 30 de junio de 1888:

"...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..." [1948].

El oficio presentado por de la Haza fue analizado por la Comisión de Informes, la misma que recomendó se le ascienda al grado de capitán de corbeta en virtud a *"...su buen*

1946.- Melo, *Historia de la Marina del Perú*, p. 406.
1947.- Vegas, Op. Cit., pp. 271-272.
1948.- A. H. de M. Oficio del teniente primero Arístides de la Haza al Presidente de la Junta Calificadora de Clases y Servicios el 30 de junio de 1888:

comportamiento en el puerto de Ancón el mes de enero de 1881 que los enemigos intentaron destruir la lancha torpedo "República"... " [1949].

Creemos que una versión imparcial, aunque no necesariamente totalmente cierta, la presentó el teniente norteamericano Houston, nombrado como observador en nuestro Ejército durante los días previos a las batallas de San Juan y Miraflores, quien elevó un interesante informe de los hechos al comandante del *Lackawanna* el 22 de enero de 1881:

> *"...En la madrugada del 3 de enero los peruanos hicieron un intento de volar al blindado chileno "Huáscar". Previamente, ellos habían reparado por semanas el casco, calderas y máquinas del único bote confiable que tenían, acomodándolo con todo que pudiese asegurar el éxito. La idea era aproximarse al "Huáscar" en una hora de la madrugada y luego descargarle un torpedo Lay. En caso de éxito el bote torpedo debía ir mar adentro y observar la primera oportunidad para regresar al Callao.*
>
> *El intento resultó en un desastroso fracaso, el bote fue llevado a la bahía de Ancón, el torpedo Lay hundido, y el bote varado en la playa del pueblo de Ancón, y abandonado por su tripulación. Un bote torpedo chileno lo descubrió, y como consecuencia de ello a la mañana siguiente el vapor "Pilcomayo" acompañado por el "Tolten" y el bote torpedo vinieron y abrieron fuego sobre el bote peruano hasta destruirlo..."* [1950].

Aunque el teniente norteamericano erró en nombrar a los buques que participaron en el encuentro de Ancón, lo interesante es que su informe confirmó el intento de atacar con torpedos a los buques chilenos en la madrugada del 3 de enero de 1881.

Veamos ahora los hechos revisando los partes oficiales chilenos. El 7 de enero de 1881 el contralmirante Riveros elevó un informe sobre los sucesos del 3 y el 4 de ese mes al Ministro de Guerra y Marina en Campaña, copiando el parte que le pasó el comandante de la corbeta *O'Higgins*:

> *"...llegando al puerto de Ancón al amanecer del siguiente día* [4 de enero] *Encontré en este puerto al vapor "Tolten" y a la lancha torpedo "Fresia" al mando del teniente Bianchi. Me comunicó este último que una lancha torpedo enemiga, para librarse del ataque de la "Fresia", había varado en tierra cerca al muelle.*
>
> *Inmediatamente me dirigí al fondeadero y, colocándome a distancia de 800 a 1000 metros, ordené se hiciese fuego sobre la lancha enemiga, cuyo casco se divisaba atravesado a la orilla de la playa.*
>
> *Los buques neutrales, tanto de guerra como mercantes, me impidieron tomar una colocación fija y conveniente para hacer fuego, por cuya causa varios proyectiles dieron de rebote en los edificios situados a espalda del paraje en que se encontraba varada la lancha, declarándose un incendio que pronto se comunicó a las casas vecinas.*

1949.- Ibídem.

1950.- A. I. E. H. M. (Microfilm titulado *The National Archives of the United States, letters received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers of squadrons, 1841-1886. Pacific Station, volume 73, jan 1-dec 28 1881.* Informe del teniente USN Huston al capitán James Gillis, Comandante del USS *Lackawanna* del 23 de enero de 1881.

Desde tierra se contestó a nuestros disparos con fuego de ametralladoras y rifles. Según datos recogidos en el curso de la navegación, se sabe que el enemigo tuvo cinco bajas y que la lancha torpedo, aunque no destruida del todo, ha quedado completamente inservible.... " [1951].

Al día siguiente, 8 de enero de 1881, el contralmirante Riveros volvió a escribir al Ministro de Guerra y Marina de su país, consignando los hechos con mucha mayor precisión:

"...Por mi nota número 1 de 2 del presente, decía a V.S. que había tenido noticias que en la costa de Ancón existía una lancha sospechosa y que había dispuesto el envío del "Tolten" con el objeto de cerciorarme del denuncio, como también visitar el "Covadonga" .... Examinado por el "Tolten" el puerto de Ancón no pudo notar nada; pero los pescadores tomados le expusieron que hacia cuatro días habían traído de Lima por el ferrocarril una lancha torpedo, la que salía del puerto de noche.

Seguro de esos antecedentes, dispuse que las lanchas "Fresia" y "Guacolda", acompañadas del "Tolten", amaneciesen en ese puerto, y si era efectivo que salía durante la noche, la cortasen al llegar, atacándola para capturarla, si fuese posible, o hacerla volar con un torpedo. El convoy de las tres embarcaciones citadas dejó esta rada a las 2.30 de la madrugada; pero, a poco andar, la "Guacolda" sufrió un entorpecido en la máquina, el que creyendo fuese momentáneo, no lo comunicó a los otros, que siguieron a su destino. Amanecía ya, estando la "Fresia" y "Tolten" en el puerto de Ancón, y el teniente Bianchi, no viendo a la "Guacolda", se decidió a atacar sin ella.

A toda fuerza se dirigió al muelle; desgraciadamente la lancha enemiga no parecía haberse movido esa noche, pues sin vapor estaba al costado del muelle; el estado de la "Fresia" no le permitió atacarla, por lo cual comenzó a dispararle con la ametralladora, haciendo igual operación con sus cañones el "Tolten", fuego que era contestado de tierra por uno muy nutrido de fusilería, al amparo del cual, gente de tierra procuraba varar la lancha enemiga. No pudiendo mantenerse en esa posición nuestras embarcaciones, principalmente a causa que las granadas del "Tolten", construidas en Valparaíso, estallaban en la boca de los cañones, se decidieron a retirarse para comunicarme lo que ocurría. Al emprender la marcha, la "Fresia" avistó a la "O'Higgins" y dirigiéndose sobre ella, le comunicó lo que ocurría, en mérito de lo cual su comandante entró al puerto y comenzó a cañonear la lancha, la que esta vez estaba protegida por mucha tropa llevada de Lima y ametralladoras, que no existían en el primer ataque.

El efecto del cañonero de la "O'Higgins" es probable haya dañado la lancha, así lo creen unos, habiendo también otros testigos que creen lo contrario. Al retirarse nuestros buques y la "O'Higgins" para seguir su comisión, la lancha enemiga quedaba varada y atravesada, golpeándola la mar y declarándose al mismo tiempo un incendio en tierra, que parece ha consumido una media manzana de edificios....

... V.S. no desconoce la importancia que para la escuadra tiene la completa destrucción de esa lancha, cuya existencia desconocíamos, y no pudiendo destacar ningún buque de la división para Ancón, dispuse, entretanto recibo refuerzo de V.S., que el "Tolten" y

---

1951.- Ahumada, Op. Cit., T. 4, p. 394. Parte del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina en campaña del 7 de enero de 1881.

"Lautaro" se dirigiesen para amanecer el 5 en ese puerto y operasen de manera de conseguir destruir totalmente esa embarcación. A la hora indicada, los buques antes dichos estaban en Ancón y encontraron la lancha en el estado que he manifestado a V.S., y comenzaron a disparar sobre ella, con la circunstancia que el muelle no tenia las trincheras de sacos que se notaron el primer día, ni tampoco las lanchas que la rodeaban, y aun los buques que estaban cerca el primer día, se habían alejado de ese lugar. Una densa neblina que sobrevino a las 7 a.m. los obligó a retirarse, permaneciendo fuera hasta las 11 a.m., que la cerrazón se disipó, hora en que volvieron a entrar; pero esta vez fueron recibidos por fuego de cañón de una batería de a nueve, pudiendo notar existía mucha tropa de las tres armas. Después de disparar cierto número de tiros, emprendieron la vuelta, quedando la lancha, a juicio de los comandantes de los dos buques , completamente averiada, pues podían notarse muchos agujeros en su costado, y además varada mucho mas a tierra que el primer día, atravesada a la mar y con la proa mucho mas sumergida, en una palabra, incapaz de poder usarse sino con mucho trabajo y largo tiempo.

La lancha es de 50 píes de largo, mas o menos, proa recta y popa votada, siendo su cubierta esférica, y por los datos que tengo podía llamarse forma de cigarro. Inutilizada por lo menos la citada embarcación, hemos alejado un peligro para la escuadra; pero conviniendo vigilar los trabajos que pudieran hacerse en ella, me propongo observarla periódicamente. El incendio que se produjo el primer día parece haber tenido mayores proporciones que las que había manifestado a V.S., pero no es posible determinar su extensión. La segunda vez se declararon dos nuevos incendios, pero fueron prontamente extinguidos. ..." [1952].

Por el lado peruano no quedan partes de este combate y sólo podemos agregar que en el Legajo Personal del comandante Miguel Leandro Mariátegui figura que el 5 de enero de 1881 alcanzó a llegar con su batería rodante a Ancón participando en un combate contra dos buques chilenos.

Un par de días después el periódico *La Patria* publicó un interesante artículo donde la censura a la que estaban sujetos todos los informes periodísticos de la época desdibujó los acontecimientos. Con la debida reserva con que deben tomarse las noticias de la prensa en tiempos de guerra, la siguiente versión, escrita supuestamente por el corresponsal el mismo 4 de enero, es lo que este periódico ofreció a sus lectores el 6 de enero de 1881:

"...Una inicua celada de nuestro vil enemigo, hábilmente llevada a cabo por una partida de aventureros, de esos aventureros que son ejecutores solícitos de toda infamia que les produzca un puñado de oro; una felonía, decimos, ha tenido lugar.

En efecto, esos vampiros solicitaron y obtuvieron la posesión casi absoluta de nuestra lancha "República", bajo condiciones lisonjerísimas. Una vez dueños de ella, la trasladaron del Callao a Ancón. Aquí muy pocas personas estaban al corriente del asunto, y eso de un modo vago y nebuloso. Después de haberla tenido en exposición pública durante algunos días, la alistaron, y haciendo ostensibles manifestaciones de mentida buena fe, se embarcaron en ella y partieron en la noche del 31 de pasado; regresaron en la madrugada del siguiente día, sin otra novedad que la de haber

1952.- Ahumada, Op. Cit., T. 6, p. 43. Parte del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina del 8 de enero de 1881.

deteriorado el propulsor de la embarcación, contrariedad que, unida a la de no haber tenido resultado la expedición, los puso, en apariencia, visiblemente contristados; pero eso no obstó para que se mostraran dispuestos a emprender una segunda expedición, la que no realizaron porque por una feliz coincidencia para Chile, surgieron dificultades insuperables, como la descomposición del motor de la "República", y disidencias gravísimas entre los que la tripulaban. Por consecuencia de esto, quedó aquella sin tripulación y sin movimiento, acoderada al muelle por dos amarras.

En tal condición estaba anoche, cuando los vigías del puerto anunciaron la presencia de buques sospechosos en la bahía y de una lancha chilena que entró a reconocer el fondeadero de las embarcaciones menores. En ese momento se buscó a los aventureros para que se hicieran cargo de la "República" o la entregaran a las autoridades, pero no aparecieron. Pocas horas después apareció el cabecilla de ellos, haciendo presente que si bien aquella estaba imposibilitada de prestar servicios, él la sustituiría con una de las chalupas existentes en el fondeadero, para lo cual pidió elementos, que le fueron facilitados sin demora. En tanto que esto sucedía, las naves sospechosas se alejaron hasta confundirse con la oscuridad de la noche.

Vino la aurora, y con ella volvieron a ser avistadas, resultando ser el "Tolten", la "O'Higgins" y la "Fresia", y se supo que el mencionado cabecilla se había marchado a Lima, abandonando al garete, cerca del muelle, los útiles que se le proporcionaron en la noche. A las 5 a.m. entraron al fondeadero la "Fresia" y el "Tolten", mientras la "O'Higgins" quedaba aguantada sobre su máquina tras la puntilla de San Francisco. La "Fresia", después de cruzar por entre los buques neutrales, avanzó con rapidez sobre la "República" para apoderarse de ella; pero una descarga de cinco tiros de carabina, hecha por los gendarmes que montaban la guardia nocturna del muelle, bastó para hacerla huir aceleradamente. Al retirarse hizo fuego de ametralladora y cañón sobre estos cinco valientes, que no cesaban de contestarlo. El "Tolten" acudió entonces en defensa de la "Fresia", y ambos iniciaron un nutrido fuego de rifle, ametralladoras y cañones, sobre el muelle y la población. Eso produjo gran confusión. Todos abandonaron sus lechos con presteza, unos para ir a tomar las armas, otros para poner en salvo sus vidas y sus intereses....

....El "Tolten" tenía abordo como 200 rifleros, que disparaban a granel y ametralladoras Hotchkins, que funcionaban con muy cortas intermitencias, en tanto que su compañera no cesaba de arrojar metralla. Al principio se pusieron a tiro de las carabinas de nuestros granaderos para apagar los fuegos de estos y apoderarse de la "República"; pero los nuestros, aprovechando la distancia, los hicieron retroceder y parapetrarse tras los buques neutrales, posición que no abandonaron sino para cambiar de costado. A consecuencia de esto la fragata "Andrew Thomson" y otros buques han tenido heridos y averías en los cascos. El vapor inglés "Lautaro" recibió también crecido número de proyectiles...

...Debido al poco fondo del lugar, la "República" quedó tumbada sobre un costado y con el otro fuera del agua. Entonces Haza la hizo perforar por medio de barretas. Los chilenos notaron esto, y dispararon sobre la lanchita varias bombas de a 40, de las cuáles sólo una le tocó, abriéndole un boquete en el casco y destrozándole una sección de la máquina. Las dos naves comprendieron que por sí solas no podían apagar los fuegos de nuestros bizarros soldados y arrasar la población para apoderarse de la

"República" y de mercaderías existentes en playa; y por eso salieron en demanda de la "O'Higgins", cuya artillería es moderna.

A las 3.45 regresaron las tres hasta ponerse a tiro de rifle, y rompieron sus fuegos de ametralladora y de cañón pero siempre parapetándose tras los buques neutrales..." [1953].

Por último, un telegrama dirigido al periódico *La Patria* desde Ancón el mismo 4 de enero parece contener información de mayor veracidad:

"...Al amanecer de hoy apareció en la rada de Ancón el transporte chileno "Tolten" 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 "Tolten" 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..." [1954].

De los extensos partes y diferentes versiones que hemos presentado, podemos concluir lo siguiente:

1) La intención de colocar la lancha torpedo *República* en Ancón obedecía a un plan preconcebido de atacar a los buques chilenos que estaban en el Callao, que debía sorprender al enemigo viniendo desde Ancón.
2) El contrato de Heaton con el Estado del 26 de diciembre lo autorizó a usar un torpedo Lay contra los chilenos, lo que daría validez a la versión del teniente Huston que dijo que uno de estos torpedos se perdió en una frustrada incursión el 3 de enero de 1881.
3) El contralmirante Riveros aseguró haber tenido noticias de una lancha sospechosa en Ancón, lo que bien puede ser una información de inteligencia. Rosendo Melo acusó a los tripulantes de la *República* de haber sido los delatores, pero creemos que es una opinión infundada toda vez que los servicios que Heaton prestó al Perú durante y después de la Guerra con Chile fueron cumplidos a cabalidad y ninguna autoridad nacional lo acusó de traición.
4) Pese a que Rosendo Melo y el comandante Vegas confundieron la fecha del encuentro, ambos mencionaron que la *O'Higgins* y dos torpederas persiguieron a la lancha torpedo *República*, pero ningún parte chileno menciona el encuentro con la lancha peruana, siendo la primera vez que se encuentran con ella cuando la avistaron junto al muelle de Ancón, sin tripulación.
5) De darse algún crédito a la versión publicada en el periódico *La Patria*, podría ser factible, dados los antecedentes, que la maquinaria de la lancha torpedo *República* se haya estropeado y que ello pueda haber ocasionado serios inconvenientes entre los tripulantes de la *República* o que, sencillamente, abandonasen la embarcación.
6) El telegrama del 4 de enero que transmitió el corresponsal de *La Patria* parece tener mayor grado de confianza que el artículo periodístico publicado el 6 de ese mes. De ser cierto, los propios peruanos decidieron destruir la *República*.

1953.- Ahumada, Op. Cit., T.4, pp. 395-396
1954.- Ahumada, Op. Cit., T.4, p. 395. Telegramas del 4 de enero de 1881.

7) Melo aseguró que del Campo y el teniente de la Haza defendieron el puerto, pero tampoco podemos comprobar la participación de del Campo ni el agasajo que recibió en una embarcación neutral.
8) Creemos que la distorsionada versión de *La Patria* fue sólo una pantalla para ocultar el fracaso de la operación, decidiéndose inculpar a los contratistas por ello.

Tras la destrucción de la *República*, los torpedos Herreshoff ya no tenían uso en las Fuerzas Sutiles y aquellos que quedaron en los almacenes del Arsenal fueron pedidos por el comandante Aurelio García y García, entonces ayudante de campo de Piérola. La nota de García y García, escrita apresuradamente en un pequeño pedazo de papel implica que probablemente se les pidió para usarlos como minas:

> *"...Para urgente necesidad del servicio sírvase US hacer entregar al capitán Castaño portador de esta orden. 1000 estopines de los que pasaron de la Escuadra, todos los torpedos Herreshoff que se encuentran en esa* (ilegible), *así como las bombas antiguas..."* [1955].

1955.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 48). Nota del capitán de navío Aurelio García y García al Comandante General de la Marina. Sin fecha pero corresponde al mes de enero de 1881 por ser similar a otros dos escritos por García y García pocos días antes de la batalla de San Juan.

d) El submarino de Federico Blume Othon.

Federico Blume Othon nació en 1831 en la isla de Santo Tomás, en aquel entonces parte de las Antillas Danesas; su padre era alemán y su madre, doña doña Manuela Othon y Alcalá era venezolana, prima hermana de Antonio José de Sucre y Alcalá, vencedor de Ayacucho. Blume se educó en la Escuela Industrial de Berlín y en el Politécnico de Hannover donde se graduó de Ingeniero Hidráulico y de Ferrocarriles. Trabajó en los Estados Unidos construyendo seis líneas de ferrocarriles y más tarde pasó a Chile donde construyó varias vías férreas. Finalmente llegó al Perú donde participó en la construcción de los ferrocarriles de Arica a Tacna, Arequipa a Mollendo, Ancón a Chancay y de Paita a Piura; construyó los puentes de Chillón y Pacasmayo, y muchas otras obras más.

Blume contrajo matrimonio en el Perú con doña Enriqueta Corbacho y fijó su residencia en Lima. En el tiempo en que vino al Perú la famosa *Expedición Científica* española, con la intención de conquistar el Perú, Blume desarrolló los planos y construyó un modelo de submarino, ofreciéndolo al general Pezet, entonces Presidente del Perú, para que sea utilizado en contra nuestros enemigos. Un interesante relato de esta historia nos lo dejó Eduardo Guillermo Pastor, quien desde Paita escribió el 20 de setiembre de 1922 un artículo para el periódico *El Comercio* donde se lee lo siguiente:

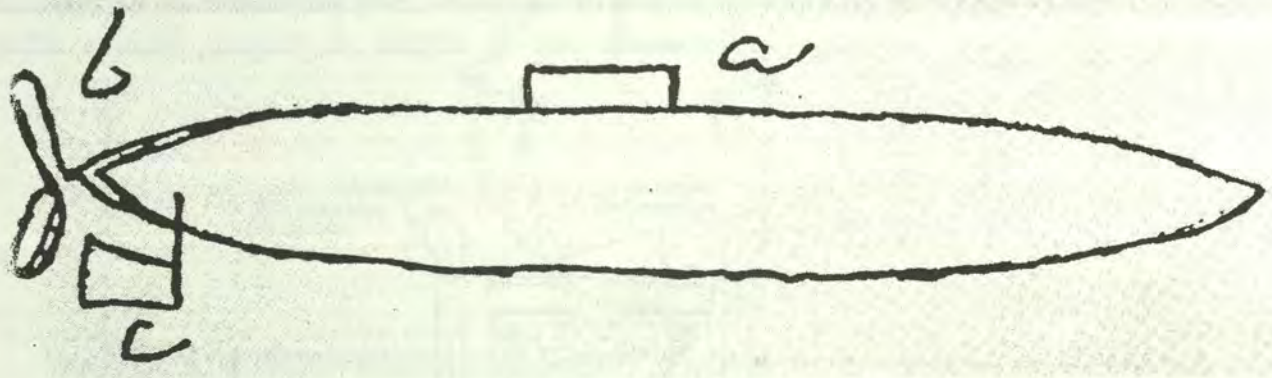
> *"...La ocupación de las islas de Chincha por la escuadra española al mando del almirante Pinzón y Mazarredo, el 14 de abril de 1864, produjo indignación no sólo entre los peruanos, sino también entre los extranjeros; uno de ellos, don Federico Blume, determinó adelantar sus estudios para rechazar la agresión inusitada de España. Llevando a cabo su idea dio forma definitiva al submarino, construyendo uno pequeño con el cual, mediante un sistema de cuerda, hizo ensayos en los estanques de Piedra Liza y la Atarjea, ensayos que dieron buenos resultados, demostrando que eran factibles sus proyectos.*
>
> *Tuvo una entrevista con el presidente Pezet, en la cual declaró que obsequiaba su invención al país y que él, personalmente se comprometía a volar la escuadra española, pidiéndole facilidades para llevar a cabo su empresa porque no contaba con los elementos necesarios para construir las piezas que faltaban. Pezet le pidió que remitiera los planos y un informe para someterlos a una comisión de ingenieros. Blume entregó los planos y el informe: mas el tiempo transcurría; el gobierno paso a manos del coronel Prado; fue derrotada la escuadra española el 2 de mayo de 1866 y nadie se ocupaba del asunto. Fueron reclamados los planos, pero no se sabía nada de ellos: estaban perdidos, o mejor dicho robados: se había abusado de la buena fe del señor Blume porque al poco tiempo, en La Punta, un español hacía el ensayo de un aparato para navegar debajo del agua que no dio buen resultado..."* [1956].

El comandante Jorge Ortiz publicó en 1988 un artículo titulado *Historia de los Submarinos Peruanos* y dijo que el submarino tenía forma de huso, contaba con una hélice para su propulsión y una torrecilla con un visor superior y otros laterales, además, citando al propio Blume, anotó que se había calculado que podía navegar a unos diez metros de profundidad y que *"...cuando se encuentre aún lejos del enemigo, el bote sólo necesita hundirse hasta la*

1956.- Periódico *El Comercio* del 8 de octubre de 1922.

línea superior, dejando la mirilla superior libre. El bote deberá ir pintado de color del mar..."[1957].

El comandante Ortiz también se refirió al plagio de los planos del submarino de Blume y al submarino que supuestamente construyó un español en La Punta, el mismo que fue llamado *Toro Submarino*[1958]. Afortunadamente un bosquejo de este submarino fue hecho por el propio Blume y por él nos podemos dar cuenta de la simplicidad de su diseño:



Bosquejo hecho por Federico Blume del proyecto de submarino de 1866
(Ortiz, *Historia de los Submarinos Peruanos*, p.21).

Un extenso y ameno trabajo sobre la vida de Blume y la construcción de su submarino fue publicada por el capitán de navío José Valdizán Gamio en sus *Tradiciones Navales*, obra para la cual logró revisar el Archivo de la familia Blume - Carreras y donde trató *in extenso* la forma en que se construyó el submarino de Blume. De allí podemos extraer lo siguiente:

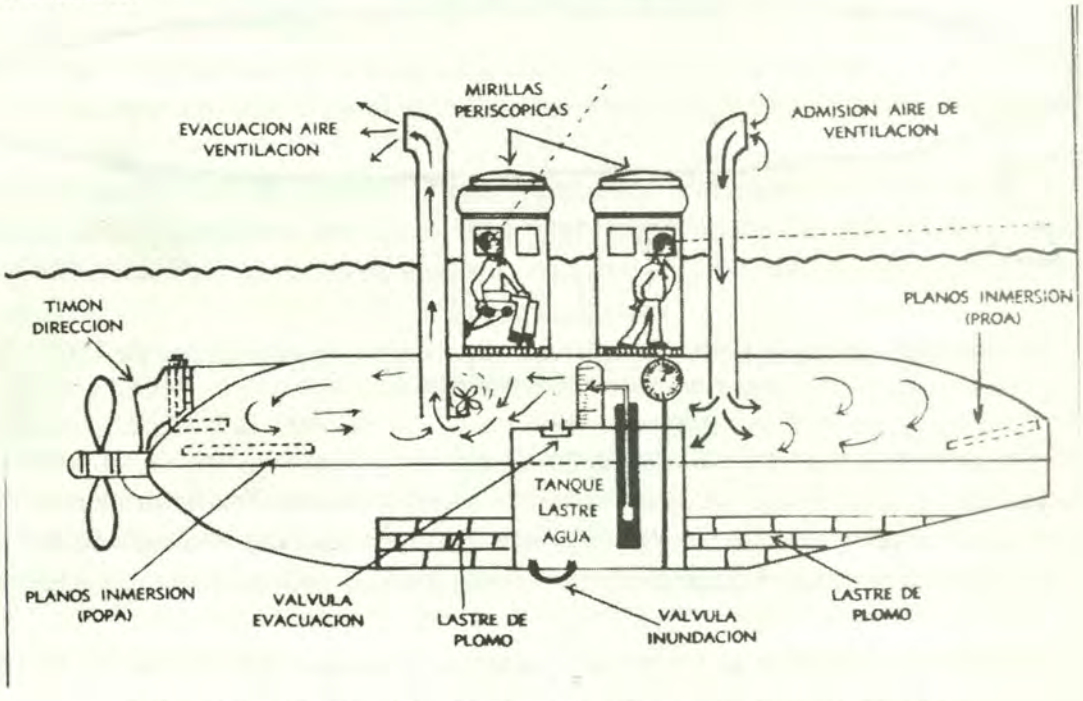
a) Blume comenzó a estudiar la forma de construir un buque submarino en 1851 cuando trabajaba en los Estados Unidos.
b) Durante el gobierno del general Pezet, cuando existía el inminente peligro de una guerra con España, Blume había terminado de diseñar su submarino y lo obsequió al Presidente, comprometiéndose a volar personalmente la Escuadra Española.
c) Durante la Guerra con Chile el ingeniero Blume estaba establecido en Paita, donde se construyó su submarino invirtiendo S/. 10,000.
d) La primera inmersión del submarino fue en Paita el 14 de octubre de 1879, participando en ella Federico Blume, su hijo Juan Carlos Federico Blume y cuatro maquinistas del ferrocarril. El buque descendió 12 pies y navegó en inmersión a 3 nudos. Los submarinistas permanecieron en inmersión por 30 minutos. Fueron testigos de la inmersión el Capitán de Puerto don Joaquín Guerra y el Subprefecto Manzanares.
e) Blume ofreció su invento al general Prado y se despachó al transporte *Limeña* para traerlo de Paita. Una vez en el Callao no se prestó atención a su invento, en ese tiempo se le puso el nombre de *Toro Submarino.*
f) Blume tenía pensado en 1879 acondicionar un motor de aire comprimido al submarino.

1957.- Jorge Ortíz Sotelo, *Historia de los Submarinos Peruanos*, en "Revista de Marina", V. 381, julio – agosto 1988, p. 22.
1958.- Ibídem.

g) En 1880, durante los primeros meses del gobierno de Piérola, el Secretario de Fomento no quiso atender a Blume por considerar que su invento no servía. Blume logró que el general Mendiburu presencie una inmersión del submarino en el Callao y así logró interesar a Piérola que desde entonces le prestó todo su apoyo.

h) Se nombró una comisión que la conformaron José M. Valle Riestra, Gil Cárdenas, Manuel J. Cuadros y el alférez Carlos Bondy. El gobierno dispuso un fondo de S/. 10,000 para la construcción de un nuevo submarino en la factoría de Juan V. Juliá situada en la calle de San Cristóbal del tren.

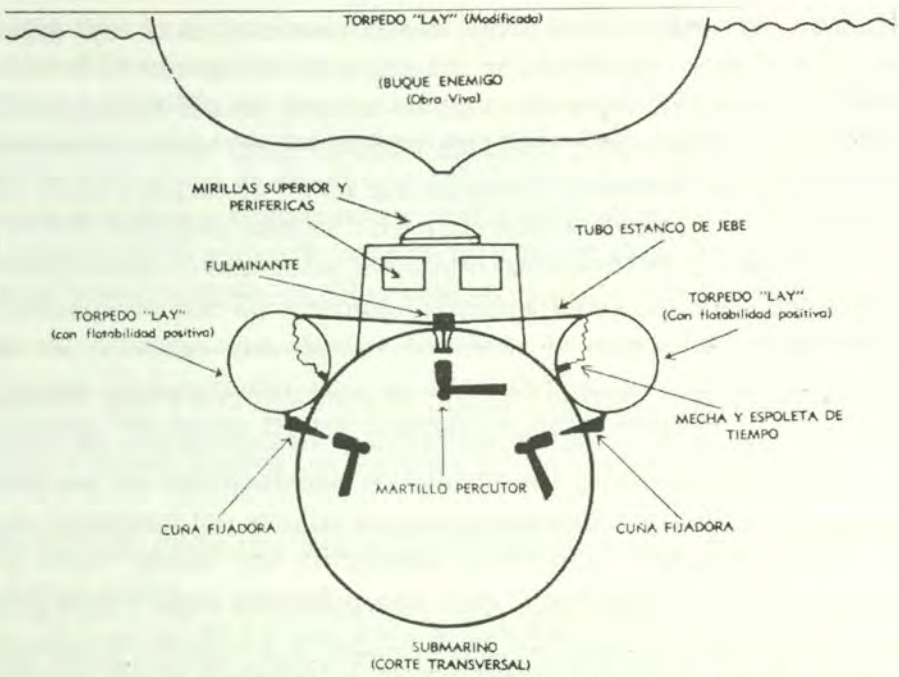
i) El submarino construido en Paita fue objeto de una inspección por una Junta de marinos e ingenieros y fue probado en inmersión por el alférez de fragata Manuel Elías Bonnemaison.



Submarino de Blume – 1879 según el comandante Valdizán.
(Valdizán, *Tradiciones Navales*, T. 1, p.232).

j) Estando en construcción el segundo submarino, se debió utilizar el construido en Paita adaptándole una máquina de vapor en popa, suprimiéndole los tubos que servían como respiraderos y el tanque de lastre, supliéndolo por una quilla hueca; además se le colocó una torreta en vez de las dos que tenía originalmente y un tanque de 1,000 libras de aire comprimido. Esta vez se le adaptaron cuatro torpedos Lay modificados, puestos en parejas y con 10 libras de dinamita cada uno *"...y dotados de un mecanismo estanco a percusión, permitían largarlos y utilizar su flotabilidad positiva para adherirlos a la quilla del buque enemigo, ya con la mecha en plena ignición..."* [1959]. Valdizán confeccionó un dibujo donde esbozó las modificaciones hechas en el Callao:

1959.- José Valdizán Gamio, *Tradiciones Navales Peruanas*, T. 1., pp. 233-234.



Submarino de Blume dotado de torpedos Lay – 1880 según el comandante Valdizán.
(Valdizán, *Tradiciones Navales*, T. 1, p.234).

k) Sin indicar fecha, Valdizán afirmó que se intentó atacar a los blindados enemigos que bloqueaban el puerto pero, advertidos por algún espía, los blindados chilenos levaron anclas y se perdió la oportunidad de atacarlos.
l) En enero de 1881 Blume planeó un nuevo ataque y cuando llegó al Callao su submarino había sido hundido para que no caiga en poder del enemigo, perdiéndose así la última oportunidad para hundir un buque chileno.

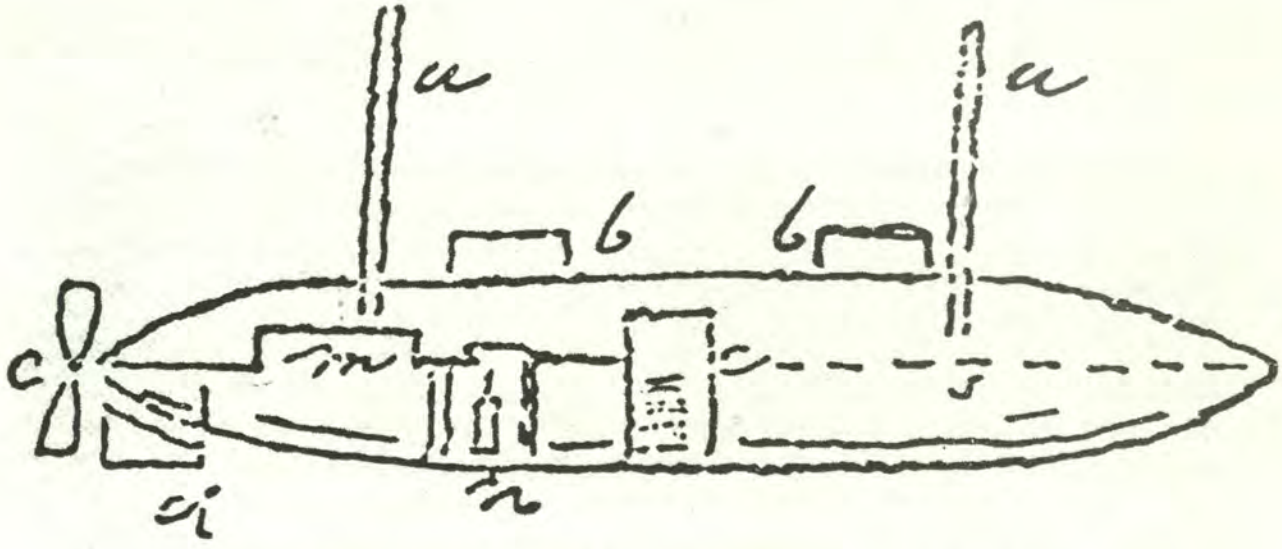
El artículo de Pastor coincide con el de Valdizán en cuanto a que la fecha en que se realizó la primera inmersión del submarino fue el 14 de octubre de 1879. Al respecto, Pastor señala lo siguiente:

> *"...Como hemos dicho anteriormente, la guerra con Chile lo encontró* [a Blume] *en Paita e inmediatamente comprendió la superioridad que a ese país le debía su escuadra como se desprende de este párrafo de la carta que después de la guerra, escribió a Piérola: "Al declararse la guerra pensé en las marinas de ambos países. Vi la superioridad chilena; los inmensos desiertos de la costa peruana; los caminos largos de Chile. Tarde era para equilibrarse por armas, á no ser por medio de un adelanto que dejara atrás a los blindados y a los cañones de largo alcance. Por eso revivió con entusiasmo mi proyecto de 1864, cuando la guerra con España, idea que trató de ponerse en práctica entonces y que resultó buena hasta donde pude ensayar".*
>
> *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 á cada paso se presentaban, logró tener listo su aparato el 12 de octubre, fecha en que lo echó al agua.*

El 14 del mismo mes en compañía de su hijo mayor, prueba cierta de la fe que abrigaba en su ideal, y de cuatro mecánicos se introdujo en el aparato; cerró las tapas herméticamente, e inició el hundimiento, confiado en que sus previsiones y cálculos no hubieran fallado. El aparato descendió con brusquedad siete pies y luego unos cinco metros más; se ordenó darle a las manivelas para poner en movimiento el sistema de engranajes que accionaban el eje de la hélice; y principiaron a deslizarse bajo el agua manejando muy bien a razón de tres millas por hora. Por falta de renovación del aire, que era indispensable; y por este motivo no fue posible permanecer bajo el agua más de treinta minutos...." [1960].

El comandante Ortiz anotó que apenas iniciado el conflicto con Chile, Blume se dedicó a construir un modelo a escala de 2 metros de eslora y 40 centímetros de manga, el mismo que probó con éxito en Paita. Ante los resultados satisfactorios de las pruebas, Blume decidió construir el submarino inmediatamente en los talleres del ferrocarril de Paita. Según la investigación del comandante Ortiz, el submarino de Blume tenía las siguientes características: eslora 48 pies, diámetro 7 pies con refuerzos cada 3 pies para prevenir el colapso producido por la presión a grandes profundidades, 2 hélices movidas por un sistema manual de 7 pies de largo operados por 4 pares de hombres y una bomba de achique acoplada a este sistema de propulsión. Además, el desplazamiento del submarino era variable, condición que lograba mediante un émbolo central de grandes dimensiones que admitía o expulsaba agua. El submarino contaba incluso con dos tubos de admisión y escape de aire los que funcionaban con un ventilador de aspas[1961].

Como en el caso del proyecto de 1866, el comandante Ortiz mostró en su ya citado artículo un bosquejo del submarino de Paita dibujado también por Blume donde se puede apreciar la verdadera forma de este ingenioso invento:



Bosquejo hecho por Federico Blume del submarino de Paita de 1879.
(Ortiz, *Historia de los Submarinos Peruanos*, p.21).

1960.- Periódico *El Comercio* del 8 de octubre de 1922.
1961.- Ortiz, *Historia de los Submarinos Peruanos*, pp. 22-23.

Pese a que la mayoría de autores señalan que la primera inmersión se realizó alrededor del 13 de octubre de 1879, en realidad ésta se efectuó el sábado 13 de setiembre de 1879, fecha en la que en el ingeniero Blume junto a un señor de apellido Parker lograron sumergirse y navegar en inmersión en las aguas de Paita en cinco oportunidades, llegando a embarcarse en una de ellas hasta 9 personas [1962]. Al día siguiente Blume se sumergió nuevamente con el señor Parker y siete soldados, aunque una mala operación de las válvulas llevó al fondo al submarino ni bien comenzó la prueba, lo inundó parcialmente y lo dejó posado en el fondo a 5 brazas de profundidad por 40 minutos. Mientras tanto en la superficie esperaban en un bote un grupo de personas que debían certificar la operación, ellos fueron los señores Miguel Manzanares (Subprefecto), coronel Joaquín Guerra (Capitán de Puerto) y Alejandro Rodríguez y Guerra. Por suerte Blume controló la situación y logró calmar a su tripulación, achicaron el agua y Blume junto a sus hombres salieron tranquilamente a superficie.

Respecto a este período en Paita y a la peligrosa prueba que mencionamos anteriormente, en el artículo de Pastor se lee:

> *"...A partir del catorce de octubre y hasta el dos de noviembre de 1879, diariamente se hicieron inmersiones; estudiando y mejorando cada una de las piezas. Se navegó hasta bien afuera de la bahía y se logró alcanzar profundidades de doce metros. Se embarcaron diez tripulantes y se suavizó tanto el funcionamiento de las bombas que la inmersión se hacía con gran rapidez. Con ser todo hecho en Paita donde faltaban muchos elementos apropiados, este submarino era de solidísima construcción y de gran fuerza de flotación. En la misma carta que acabamos de citar, dice Blume: "Confieso que cada vez que me encerraba herméticamente y me hundía y sobrevenía un silencio absoluto, se me helaba la sangre; pero el entusiasmo vencía esta primera sensación".*
>
> *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 no era esa 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. Cuando llegó al pie del muelle y se destaparon las torres, apareció por una de ellas Blume, medio desnudo,*

1962.- A. I. E. H. P. Carta de Federico Blume al general Mariano Ignacio Prado fechada en Paita el 17 de setiembre de 1879. Véase el Anexo N° 10.

mojado hasta la barba y un poco pálido. Había salvado gracias a su sangre fría, a un acto de verdadero heroísmo... " [1963].

Tres días más tarde, el 17 de setiembre, Blume pidió a los testigos que den fe confirmando la inmersión del 14[1964]. El mismo día en que Blume solicitó los testimonios que confirmaban la navegación submarina escribió una carta al general Prado ofreciendo el submarino al servicio del Perú y le pidió que lo lleve a la Factoría Naval de Bellavista para ponerle una máquina a vapor pues ello le daría mayor velocidad ya que con seis hombres no era posible imprimirle la necesaria. Confiado en que el instalarle la máquina a vapor sería un éxito, Blume le dijo a Prado que con ello *"...no hay más guerra por mar..."* [1965].

Por el tenor de la carta que escribió Blume al general Prado deducimos que antes habían mantenido alguna relación epistolar sobre el asunto del submarino. Prado no tardó en tomar conocimiento del ofrecimiento de Blume y el 22 de octubre escribió al general La Puerta una carta donde le dijo:

"...Don Federico Blume, vecino de Paita, que actualmente está en el Callao, me dice que ha inventado un aparato de navegación submarina, y según la descripción que hace es un poderoso elemento de guerra, capaz de destruir la flota enemiga. Bueno será mandar examinar también ese aparato, y ver si puede aprovecharse de él en las presentes circunstancias..." [1966].

Pero el general Mendiburu ya había tomado sus propias medidas, el 12 de octubre escribió a Blume pidiendo que viaje al Callao con el submarino junto a los señores Parker, Saenz y Barrientos para que lo ayuden. Ya habíamos señalado que, curiosamente, el mismo día que Prado escribió a La Puerta pidiendo que se apoye a Blume, del Callao zarpó el transporte *Limeña* para traer de Paita el submarino y que el 27 de octubre estaba de regreso trayendo a bordo una *"...Máquina Torpedo..."* [1967].

La idea de llevar a Blume y al submarino al Callao era de mostrar al gobierno las bondades del invento y la posibilidad de aplicar torpedos con él. Una vez verificadas las pruebas, debía acondicionarse la máquina a vapor que daría mayor velocidad al submarino. Pero 9 días después de su llegada al Callao, Blume dejó el submarino a la Comandancia General de Marina pues sus compañeros decidieron regresar a Paita ya que el gobierno no tomaba decisión alguna respecto a las pruebas que debían hacerse. Ante ello Blume escribió una carta al Director de Marina el 5 de noviembre, mostrándole su decepción por la actitud del gobierno y pidiéndole que se le permita retirar el submarino para continuar personalmente los trabajos [1968].

1963.- Periódico *El Comercio* del 8 de octubre de 1922.

1964.- A. I. E. H. P. Carta de Federico Blume a los señores Joaquín Guerra, Miguel Manzanares y Alejandro Rodríguez, fechada en Paita el 17 de setiembre de 1879 y respuestas de la misma fecha de los personajes indicados. Véase el Anexo N° 9.

1965.- A. I. E. H. P. Carta de Federico Blume al general Mariano Ignacio Prado fechada en Paita el 17 de setiembre de 1879.

1966.- Denegri, Op. Cit., pp. 358-360. Carta del 22 de octubre de 1879.

1967.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b47, p. 207. Oficio al Director de Marina del 27 de octubre de 1879. Pastor yerra en su artículo al decir que el submarino fue trasladado al Callao *"...a mediados de noviembre..."* (Periódico *El Comercio* del 8 de octubre de 1922).

1968.- A. I. E. H. P. Carta de Federico Blume al Director de Marina del 5 de noviembre de 1879. Véase el Anexo N° 11.

Blume tenía fe en la guerra submarina e insistió en conseguir el apoyo gubernamental. En una carta dirigida al Ministro de Relaciones Exteriores el 3 de diciembre de 1879, profetizó que el submarino sería un arma importante en el futuro y explicó sus ideas sobre el uso que se le podría dar a su invento: aplicarlo contra los buques chilenos para equilibrar el poder naval[1969]. La falta de noticias sobre este submarino en la documentación y la grave situación política y militar que vivió el país en los últimos días del gobierno de Prado confirman la versión del comandante Valdizán sobre el abandono del submarino y la desesperación de Blume por que se le escuche.

Pastor nos habla también de la falta de apoyo que Blume tuvo al final del gobierno de Prado y al principio del de Piérola:

> *"...Blume marchó a Lima, donde reinaba la mayor confusión repetidas veces trató de entrevistarse con Prado; sin lograrlo, salió éste del país dejando al vicepresidente general La Puerta en el poder; Piérola se proclamó dictador el 21 de diciembre; corría el mes de enero de 1880, y Blume no podía entenderse con nadie, mientras tanto su bote permanecía en el Callao sirviendo de atractivo a la curiosidad pública. Con trabajo logró tener una entrevista con el ministro don Manuel Mariano Echegaray, quien le dijo: "No vale la pena ver a Piérola para este asunto que no puede resultar, y yo tengo una invención, mejor para aplicar al torpedo".*
>
> [Echegaray] *Se negó a ir al Callao y convencerse de lo afirmado por Blume. Desesperado éste, fue a ver al general Mendiburu; sin decirle palabra del asunto lo llevó al Callao, y le hizo presenciar una inmersión. Ésta convenció al general, quien lo apoyó en la exposición de su plan, que consistía en construir un aparato más grande, con motor de suficiente poder que lo pusiera en aptitud de salir a buscar a los blindados chilenos y aplicarle unos torpedos ideados especialmente para el caso.*

Debe ser cierta la versión de que por algún tiempo el gobierno de Piérola no se interesó en su invento, incluso el comandante Ortiz señaló que el ministro Echegaray le dijo a Blume que *"...no valía la pena ver a Piérola para este asunto que no puede resultar, y yo tengo una invención mejor para aplicar el torpedo..."* [1970]. Hay efectivamente un silencio documental entre enero y marzo de 1880 que podría indicar que en ese tiempo no hubo interés en el submarino. Pastor, Ortiz y Valdizán sostienen que el general Mendiburu logró ver el submarino y que a raíz de ello el general promovió su uso, hecho que creemos sucedió en abril, cuando la flota chilena se presentó en el Callao y el gobierno buscó todo tipo de alternativas para combatirlos. Parece ser que el general Mendiburu logró convencer a Piérola para que vea una prueba del submarino de Blume, hecho que el comandante Ortiz, citando textualmente a un autor norteamericano, describe de la siguiente manera:

> *"...ante la atónita mirada de todos los presentes quienes trataban con largas pértigas de encontrar donde se hallaba el bote, creyéndolo hundido en el fondo y perdido para siempre. El inventor y los hombres que estaban con él rieron durante todo este tiempo de las caras mostradas por estos caballeros y sus infructuosos esfuerzos por encontrarlos fuera del lugar donde supuestamente debían hallarse. Los negros que*

1969.- La carta se conserva en el Archivo Naval y ha sido publicada y comentada por el contralmirante Melitón Carvajal (Carvajal, "La República 1870 a 1876", en *Historia Marítima del Perú*, Tomo IX, V.2, p. 108).

1970.- Ortiz, *Historia de los Submarinos Peruanos*, pp. 24.

estaban en el bote, dos, se encontraban tranquilos y atónitos de ver a los peces nadando sobre su cabeza; y los otros dos, franceses, se encontraban fumando sus pipas, exclamando con gran admiración "viola les poissons" (mira los peces). Se encontraban tan encantados que el inventor tuvo que hacerles acordar de atender la bomba (...) cuando el inventor fue a la playa, los ministros y oficiales estaban muy entusiasmados, pronunciando que sería un completo éxito y determinando atacar la flota chilena inmediatamente..." [1971]

A raíz del interés mostrado por el gobierno, en una fecha que no hemos podido precisar aún, Pastor aseguró que se llegó a conformar una junta que se encargaría de administrar un fondo para construir un nuevo submarino:

"...Piérola, a quien había entusiasmado la idea, nombró una comisión de marinos, los cuales emitieron un informe satisfactorio, revelándose que se trataba de un invento "maravilloso". Piérola ofreció facilitar la obra y entregar como primera partida diez mil soles que Blume se negó a recibir exigiendo que se nombrara una comisión honorable que los administrara. Creo también en el ministerio una Sección Torpedos de la cual Blume fue el alma. Además del submarino fabricó varios torpedos; muchas bombas que se usaron en las lanchas que vigilaban la bahía del Callao, y numerosas minas que se colocaron en la Quebrada de Cieneguilla..." [1972].

El comandante Valdizán también mencionó que en 1880 se conformó una Junta que decidió construir un nuevo submarino y que una de las personas que conformó la Junta fue el alférez Gil Cárdenas, por lo que esta Junta debió sesionar antes del 24 de abril, fecha en que Cárdenas murió en Ancón, víctima del torpedo que se pensaba usar contra los chilenos.

En efecto, el silencio documental se rompe el mes de abril pues el día 20 el Comandante General pidió al Jefe de la Estación del Ferrocarril Trasandino un carro grande para transportar a Lima un bote de tres o cuatro toneladas de peso [1973]. Esa noche el comandante García recibió la respuesta del Jefe de la Estación del Ferrocarril Trasandino: no podía proporcionar el carro para llevar a Lima el submarino de Blume; preocupado por el asunto el Comandante General envió un telegrama a la Secretaría de Fomento con el siguiente tenor: *"...se ha pedido de oficio al jefe del tren Trasandino un carro para trasladar el torpedo y contesta que no tiene ninguno. García"* [1974]. El telegrama que citamos tiene una anotación firmada por el Subsecretario de Fomento que dice:

"...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 cabria grande y que saque y coloque encima el bote "Blume", sin olvidar la hélice y la bomba. Alayza..." [1975].

1971.- Ortiz, *Historia de los Submarinos Peruanos*, p. 24. La cita pertenece al texto *Federico Blume's Peruvian Submarine* de Watt Stewart que apareció en la revista "The Hispanic American Historical Review" N° XXVIII de agosto de 1948, p. 470.

1972.- Periódico *El Comercio* del 8 de octubre de 1922. No hemos podido confirmar la participación de Blume construyendo torpedos para las Fuerzas Sutiles.

1973.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 149. Oficio del Comandante General al Jefe de la Estación del Ferrocarril Trasandino del 20 de abril de 1880.

1974.- A. M. de T. C. Telegrama del Comandante General a la Secretaría de Fomento del 20 de abril de 1880, recibido en Palacio de Gobierno a las 19:40.

1975.- A. M. de T. C. Telegrama de García a Narciso Alayza de la Secretaría de Fomento del 20 de abril de 1880 y respuesta de la misma fecha.

El momento en que se trasladó a Lima el submarino Blume es sumamente interesante pues coincide con el conjunto de esfuerzos que se hicieron cuando se presentó la flota chilena para iniciar el bloqueo del Callao. Valdizán sostuvo que se decidió construir un nuevo submarino, y probablemente fue así pues conocemos una Resolución Suprema emitida el 3 de setiembre de 1880 por el Secretario de Fomento a través de la Oficina de Asuntos Reservados cuyo tenor dice lo siguiente:

> *"...Siendo urgente terminar a la mayor brevedad posible la construcción del bote submarino, cuyo invento es debido al ingeniero don Federico Blume, a fin de emplearlo sin tardanza contra la escuadra enemiga, y habiendo encomendado esta obra a don Guillermo H. Cilley bajo la inmediata dirección de SE el Jefe Supremo, a fin de realizar de la manera más rápida y reservada posible, Se dispone: Que la Secretaría de Hacienda entregue a don Eduardo Dubois que ha aceptado prestar gratuitamente este servicio, la suma de 100,000 soles en billetes fiscales, que, para cubrir los gastos de adquisición de materiales y mano de obra, demanda la expresada construcción...."* [1976].

Se podría pensar que este oficio justifica las versiones de Pastor y del comandante Valdizán, en el sentido de que se procedió a fabricar un segundo submarino, pero no podemos cruzar esta información con otra que confirme el inicio de la construcción del nuevo submarino. Lo que tiene para nosotros mayor credibilidad es que se pensó en mejorar el submarino que ya se había construido y por ello se decidió trasladarlo a Lima el mes de abril, probablemente para acondicionarlo en la factoría del señor Juan V. Juliá que menciona Valdizán.

Entre abril y setiembre no tenemos noticias del submarino de Blume, pero nuevamente se rompe el silencio documental a principios de setiembre de 1880. El momento también es interesante pues, como se recordará, coincide con un frenesí de intentos por hundir por medio de torpedos a los buques enemigos. Todo parece indicar que para el 7 de setiembre el submarino que se había enviado en abril estaba listo, (no podía ser el *nuevo* porque recién el 4 de ese mes se dispuso dinero para construirlo), motivo por el cual el Secretario de Fomento escribió al Secretario de Marina informándole *"...que próximamente será trasbordado al Callao el bote submarino Blume"..."* [1977], por lo que el capitán de navío Villar pidió al Comandante General se tomen las precauciones del caso en el puerto.

El éxito de la operación con el submarino de Blume dependía evidentemente del secreto, por ello ese mismo día el Comandante General ordenó al Capitán de Puerto del Callao restringir el acceso al Muelle Dársena y que:

> *"...Se establezca desde la madrugada de mañana en la reja de la Dársena una guardia del Batallón "Marina" que estará bajo sus órdenes con el objeto de prohibir en lo absoluto la entrada a la Dársena a toda persona que no pertenezca a la dotación de algunos de los buques, baterías principales, Jefes del referido Muelle y Dársena y empleados para la conservación del orden..."* [1978].

1976.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 43). Resolución Suprema Reservada de la Secretaría de Fomento del 3 de setiembre de 1880.

1977.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 274. Oficio del 7 de setiembre de 1880. Ese mismo día el Secretario de Marina informó al Secretario de Fomento que había comunicado al Comandante General la próxima llegada al Callao del submarino de Blume (A. G. N. Libro Copiador H-4-502, p. "A". Oficio al Secretario de Fomento del 7 de setiembre de 1880).

1978.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 300. Oficio al Capitán de Puerto del Callao del 7 de setiembre de 1880.

El submarino debió llegar poco antes del 11 de setiembre y probablemente se hizo alguna prueba donde el eje y la hélice sufrieron cierto tipo de desperfectos, pues en esta fecha el Secretario de Marina pidió al Comandante General que autorice la entrada a la Factoría Naval de Bellavista a un ingeniero de apellido Henry y a los operarios que lo acompañaban, los mismos que estaban encargados de alistar el *"...bote submarino..."* [1979]. Ese mismo día el Comandante General ordenó al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista que permita el ingreso de Henry y dos operarios, prestándoles todas las facilidades posibles y las máquinas y herramientas que necesiten [1980]. El 11 de setiembre el Comandante General también pidió al Comisario de Marina un cabo de manila de 9 pulgadas *"...para izar un bote submarino..."* [1981] y al día siguiente ordenó al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista que interne en ese establecimiento *"...un eje y mariposa para el bote Submarino Blume, que deben ser arregladas conforme las indicaciones de la persona encargada de esa operación..."* [1982].

Pocos días después, el martes 28 de setiembre, Blume escribió una carta a Nicolás de Piérola donde se quejaba de que su proyecto podía a fracasar por la indecisión de las autoridades. Dijo que el día domingo 26 realizó una prueba donde pudo sumergirse, salir a superficie y mantenerse en la posición que deseaba y que, además, estando sumergido se veían los objetos a distancia, prueba irrefutable de que la torreta del submarino tenía un vidrio que permitía la observación. Según Blume, las personas que estaban paradas en el muelle las podía distinguir claramente desde el submarino que estaba sumergido tocando fondo y que esta ventaja podía ser explotada para atacar al enemigo, por lo que *"...el ataque no sería sino un paseo..."* [1983].

Blume dijo también que había hecho una prueba el sábado 25 de setiembre, calculando que el submarino alcanzó una velocidad de 3 kilómetros por hora aplicando la fuerza de 8 hombres que accionaban un eje cigüeñal. Ese día Blume comprobó el buen gobierno del submarino pese a que había corriente adversa.

Aunque Blume dijo que no era imposible atacar con este submarino, no era el que quería para operar contra los chilenos, en la carta pidió que se construya otro similar pero con capacidad de ser accionado por aire comprimido, con lo cual, según dijo, el ataque sería una diversión. Blume pidió se le compre un motor de aire comprimido similar al usado por los carros que corrían por la cuarta avenida de Nueva York, el mismos que le parecía adecuado para instalarlo en el nuevo submarino; incluso dijo que había pedido a nuestro Cónsul en los Estados Unidos que cotice estos motores y que se había puesto en contacto con el fabricante de una compresora de aire.

Por lo que se desprende de esta carta, hasta setiembre de 1880 no se había mandado fabricar un nuevo submarino.

1979.- A. G. N. Libro Copiador H-4-504, p. 276. Oficio del 11 de setiembre de 1880.

1980.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 307. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 11 de setiembre de 1880.

1981.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 306. Oficio al Comisario de Marina del 11 de setiembre de 1880.

1982.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 307. Oficio al Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista del 12 de setiembre de 1880.

1983.- B. N. P. (Archivo Piérola). Carta de Blume a Piérola del 28 de setiembre de 1880. Véase el Anexo N° 12.

A mediados de octubre el submarino de Blume se sacó del Dársena y el Comandante General ordenó al Capitán de Puerto del Callao lo siguiente:

> *"...Habiéndose sacado de la Dársena el Torpedo Blume y cesado por consiguiente los motivos por los cuales previne a VS que ninguna persona pudiese entrar á ella, dispondrá VS que todo continúe id mismo modo que estaba establecido antes de comunicar á VS las órdenes sobre el particular...."* [1984].

El submarino probablemente fue trasladado a la Factoría Naval de Bellavista pues el 2 de noviembre el Superintendente pidió a la Casa Proveedora de esa factoría un cabo de Manila de 9 pulgadas para guarnir los aparejos de la cabria *"...con que debe suspenderse el bote "Blume"..."* [1985]. Allí debieron hacerle al submarino los trabajos que Valdizán mencionó: dejar sólo una torreta, acondicionarle una maquina a vapor a popa, etc. Corrobora nuestro análisis de los trabajos en el submarino durante el mes de noviembre un dato que aparece en el Legajo Personal del ingeniero José Antonio Mesones, donde indicó que en el mes de noviembre fue nombrado *"...ingeniero del submarino "Blume"..."* [1986]. Además, Mesones escribió:

> *"...Como ingeniero del Submarino "Blume" y bajo la dirección del Primer Ingeniero sr. Mac Mahón apliqué al barco un depósito de aire comprimido que debía servir para reemplazar el vapor una vez sumergido el submarino..."* [1987].

A finales de diciembre debió trasladarse el submarino de Blume al Callao pues el 29 de diciembre el Comandante General logró escribir una carta a Piérola indicando que esta nave casi se hunde por descuido:

> *"...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 ..."* [1988].

Por esos días Boyton debió verificar el comportamiento del submarino y probablemente compartir ideas con Mc Mahon, quien logró navegar en el invento de Blume. La opinión de Boyton, hombre de mundo y aventurero nato, fue totalmente adversa a la utilidad del submarino y escribió a Piérola el 5 de enero de 1881 diciéndole:

1984.- A. H. de M. Libro Copiador B1-b48, p. 341. Oficio al Capitán de Puerto del Callao del 12 de octubre de 1880.

1985.- A. H. de M. Libro Copiador F4-a5, p. 64. También en A. H. de M. (Departamento de Marina - 1880). Oficio del Comandante General al Subsecretario de Marina del 8 de noviembre de 1880.

1986.- A. H. de M. Legajo Personal de José Antonio Mesones.

1987.- A. H. de M. Legajo Personal de José Antonio Mesones.

1988.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 21). Oficio del Comandante General al Jefe Supremo de la República del 29 de diciembre de 1880.

"...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..." [1989].

El 10 de enero de 1881, tres días antes de la batalla de San Juan, el ingeniero Blume dirigió una carta a Piérola anunciándole que había probado nuevamente su submarino, logrando navegar más de una milla con mar bravo. En esta nueva oportunidad el submarino tenía efectivamente una máquina a vapor, un tanque para almacenar aire comprimido, dos bombas (una grande y una pequeña)[1990] y, probablemente, la máquina a vapor de la lancha *Callao* [1991]. Durante la prueba el ingeniero Samuel Mc Mahon se encargó de la operación del aire comprimido, pero su manejo fue deficiente según Blume y, además, hubo una serie de problemas mecánicos que salieron a la luz en la navegación. Como bien dijo Blume, estos problemas tenían que presentarse en un invento nuevo, pese a que se había trabajado a consciencia día y noche en el taller para evitarlos.

También participó en esta inmersión fue el ingeniero José Antonio Mesones, quien con orgullo dejó escrito lo siguiente en su Legajo Personal:

"...en compañía del Capitán americano Sr. Boyton y del Primer Ingeniero sr. Mac Mahón, en presencia de los comisionados del gobierno, Comandante de Artillería Sr. Timoteo Smith y del mayor Sr. Reidbau [1992], *nos sumergimos por primera vez en el Perú en un buque fabricado en Paita por el ingeniero sr. Federico Blume..."* [1993].

Con respecto a que el entonces alférez Manuel Elías Bonnemaison tripuló el submarino en una de sus inmersiones, convirtiéndose así en el primer oficial submarinista del Perú, una carta del propio alférez Elías dirigida a Roberto Blume el 7 de setiembre de 1939 comprueba lo dicho pues en ella se lee:

"...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 ésta, satisfactoriamente, el sumergible fue izado a la superficie, sin inconveniente alguno..." [1994].

1989.- B. N. P. (Archivo Piérola - Caja 45). Carta de Paul Boyton al Jefe Supremo de la República del 5 de enero de 1880.

1990.- B. N. P. (Archivo Piérola). Carta de Federico Blume a Piérola del 10 de enero de 1881. Véase el Anexo N° 13.

1991.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 247. Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 247. Documento titulado *Lista de los buques, chatas, lanchas, etc., pertenecientes al gobierno peruano, que se encuentran a flote o a pique en el Callao*, anexo al parte del contralmirante Riveros al Ministro de Guerra y Marina del 12 de febrero de 1881.

1992.- Debe tratarse del ya conocido torpedista, sargento mayor Raybaud.

1993.- A. H. de M. Legajo Personal de José Antonio Mesones.

1994.- A. H. de M. (Colección Manuel Elías). Carta de Manuel Elías Bonnemaison a Roberto Blume del 7 de setiembre de 1880.

Como el alférez Elías fue trasladado a la batería *El Pino* el 28 de diciembre de 1880, la prueba que hace mención debió efectuarse antes de esa fecha. Otro dato importante es que permite verificar que el submarino mantuvo dos sistemas de propulsión en inmersión, uno con aire comprimido y otro manual, por medio del cigüeñal.

¿Hubo algún intento de atacar a los buques chilenos en este tiempo?, el comandante Valdizán dijo que sí, y Pastor había hecho lo propio en 1922 cuando señaló:

> *"...Afanosamente se trabajó en la construcción del motor, y luego en la del casco* [del segundo submarino]. *Ya estaban avanzados los trabajos, cuando vino orden de utilizar el aparato hecho en Paita "de cualquier manera", porque la escuadra enemiga navegaba por la costa norte. Pero no podía atacarse con un aparato impulsado a mano a una escuadra en movimiento...Sin embargo, se hizo algo. Se fabricaron cuatro torpedos que se montaron, formando pares, sobre la popa y la proa del submarino; se adoptó un motor para navegar sobre el agua y un dispositivo para trabajar con aire comprimido debajo de ella. Mac Mahon maquinista del "Huáscar" que había estado en Angamos, lo acompañó en las pruebas. El "Blanco Encalada" y el "Cochrane" amanecieron fondeados en la cabeza de la isla de San Lorenzo, se debía aprovechar la ocasión, aunque el dispositivo de aire comprimido no funcionaba bien. El plan era colocarse á lo largo de los blindados chilenos y soltar las amarras para que por su flotabilidad fueran los torpedos a adherirse a las quillas, y que por medio de una mecha de tiempo hicieran explosión. El aparato quedó probado, y la expedición debía salir amparada por la noche. Todos confiaban en el éxito de la empresa y debemos mencionar que don José María Valleriestra pidió permiso para acompañarlo en su hazaña. Se hacían todos los aprestos, cuando la escuadra chilena salió de su fondeadero, advertida de que algo se preparaba contra ella. Indudablemente alguien la previno, pero siempre se ignoró quien cometió tal infamia..."* [1995].

Sin embargo, fuera de estos dos relatos no encontramos documentación de la época que lo sustente y no estamos en capacidad de negarlos o confirmarlos.

Ya hemos dicho en la madrugada del 17 de enero todos los buques de la Escuadra Peruana fueron hundidos por sus tripulaciones, en esa fecha debió también hundirse el submarino de Blume. Dudamos de la versión que dice que Blume regresó al Callao para realizar un último intento de ataque y encontró a su nave hundida, hemos visto que para el 10 de enero el submarino aún tenía problemas mecánicos que resolver y estimamos que en una semana no podían estar solucionados.

El submarino de Blume fue reflotado por el *Matías Cousiño* y trasladado a Chile más tarde, luego perdemos su rastro.

1995.- Periódico *El Comercio* del 8 de octubre de 1922. No hemos podido confirmar la participación de Blume construyendo torpedos para las Fuerzas Sutiles.

11.- *El hundimiento de la Escuadra Peruana el 17 de enero de 1881.*

Tras los desastres de San Juan y Miraflores del 13 y 15 de enero de 1881 respectivamente, la suerte de la capital del Perú estaba echada. Nicolás de Piérola, el Jefe Supremo de la República y Protector de la Raza Indígena abandonó la capital dirigiéndose a la sierra para continuar la guerra desde los Andes. El 15 y el 16 de enero Lima y el Callao vivieron horas de zozobra y terror, el pueblo y los soldados dispersos se habían lanzado a las calles dedicándose al saqueo y a buscar chivos expiatorios por las recientes derrotas, muchos inmigrantes asiáticos y otros inocentes encontraron la muerte en esas horas terribles.

Pese a que el 16 de enero el capitán de navío Luis Germán Astete marchó a Lima con 1,500 hombres tratando de impedir que la ciudad se entregue, la derrota estaba consumada y sus hombres nada podían hacer contra los 20,000 soldados enemigos que la asechaban. Astete debió entonces licenciar a sus marineros. Mientras tanto se organizó en Lima una Guardia Urbana, compuesta por residentes extranjeros y algunos comerciantes peruanos que a duras penas podían dar freno a los desórdenes en la capital; el Callao sufrió una suerte similar sólo que antes de que los chilenos llegasen se debió proceder con toda premura a la destrucción del material bélico que podía ser aprovechado por el enemigo.

La orden de destruir las baterías de costa y los buques de la Escuadra peruana fue dictada en la noche del 16 de enero. La orden la dio aparentemente el Secretario de Marina. Los comandantes Villavisencio y Astete se hicieron cargo de tan amargo trabajo en la madrugada del 17 de enero. Para ello faltaba tiempo y hombres, la mayoría de oficiales navales y las tripulaciones habían partido a combatir en la defensa de Lima y muchos de ellos no regresarían nunca pues quedaron tendidos en el campo de batalla.

En este desolador escenario se comenzó a hundir los restos de nuestra Escuadra. Espectáculo dantesco y de triste recuerdo para los pocos marinos que fueron actores de este drama. Pese a que hay noticias de que los buques se hundieron el 16, en realidad el hundimiento comenzó avanzada la noche del 16 y continuó en la madrugada del 17.

Incluso en este día fatídico los torpedos entraron en acción. Dos testimonios sacados de los legajos personales del alférez Daniel Rivera y del teniente Gervasio Santillana confirman que a la corbeta *Unión* se le aplicó un torpedo para inutilizarla. En el Legajo Personal de Daniel Rivera se lee:

> *"...Estuvo en la corbeta "Unión" de guardia el 17 de enero de 1881 que se quemaron los buques de la Escuadra y se le varó a la corbeta aplicándole en seguida un torpedo..."* [1996].

Y en el Legajo Personal de Gervasio Santillana se lee algo similar:

1996.- A. H. de M. Legajo Personal del alférez Daniel Rivera.

"...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..." [1997].

Probablemente se usaron torpedos de mecha que contenían 100 libras de dinamita, los mismos que habían pedido desde el 3 de noviembre:

"...necesitándose con urgencia cien libras de dinamita con sus mechas respectivas para el uso de los torpedos de la corbeta "Unión" tengo la honra de dirigirme a US a fin de que se sirva ordenar que dichos artículos sean puestos a disposición de la Comandancia General de Marina..." [1998].

No tenemos noticias de que en el resto de buques también se hayan aplicado torpedos.

El testimonio del contralmirante Riveros sobre el hundimiento de la Escuadra Peruana es interesante, en la noche del 16 navegó de la bahía de Miraflores al Callao y fue testigo de lo siguiente:

"...A las 4 a.m. se notó ene este puerto que se declaraba incendio en todos los buques enemigos resguardados en la Dársena y momentos después, principió a sentirse una serie de explosiones que duró todo el día y parte del siguiente y producidas por el incendio de los polvorines de los fuertes y por las cargas de pólvora y dinamita con que el enemigo trataba de reventar sus cañones. Varias lanchas y botes trataron de escapar hacia el norte, pero viéndose descubiertos por nuestros porta torpedos regresaron a la dársena donde las echaron a pique o se entregaron a nosotros.

Entre estas se encuentra la lancha a vapor del "Limeña" que conducía el Comandante General de la Marina don José María García, Mayor General del Departamento señor Emilio Díaz, capitán de fragata don José M. Marquina, capitán de corbeta don Juan Heros, Teniente 1° don V. de la Haza y nueve oficiales más, todos los cuales, junto con otros 150 oficiales más, se encuentran presos a bordo del transporte "Inspector", fondeado en San Lorenzo.

La corbeta "Unión" trató también de escaparse, pero descubierta a tiempo, sus tripulantes la vararon y prendieron fuego..." [1999].

No creemos que la *Unión* tuviese la intensión de burlar el bloqueo pues no tenía personal para maniobrar, según el Legajo Personal del teniente Gervasio Santillana sólo había esa noche 23 hombres a bordo, incluido el Comandante y los oficiales, el resto de la tripulación probablemente cayó en San Juan o Miraflores. De acuerdo al informe del contralmirante Riveros, en la lancha a vapor del *Limeña* fueron capturados el Comandante General de la Marina, el Director de la Escuela Naval (comandante Marquina) y el Subdirector

---

1997.- A. H. de M. Legajo Personal del teniente Gervasio Santillana.

1998.- A.G.N. Libro Copiador H-4-502, p. "Q" (v). Oficio al Secretario de Fomento del 3 de noviembre de 1880. El mismo día el comandante Sánchez escribió al Comandante General que 3 de noviembre *"...Con fecha de hoy se ha oficiado al señor Secretario de Fomento a fin de que se sirva ordenar que se remitan a disposición de US cien libras de dinamita con sus mechas respectivas para el uso de los torpedos de la corbeta "Unión"."* (A. G. N. Libro copiador H-4-504, p. 322. Oficio del 3 de noviembre de 1880).

1999.- Ahumada, Op. Cit., T.4, p. 478.

(comandante Heros) y otros nueve oficiales más. Uno de ellos debió ser el comandante Enrique Fernandini que escribió la siguiente nota en el Legajo Personal del entonces Comandante General:

> *"...me consta personalmente por haber acompañado al finado señor capitán de navío José María García, en unión de otros jefes de Marina, que al dirigirse al puerto de Ancón, en lancha a vapor de la Capitanía, la noche del 17 de enero de 1881, fue apresada esta por las lanchas torpedos chilenas que rondaban la bahía y tomados prisioneros los que la tripulábamos; que fuimos conducidos al buque Almirante y después a la fragata mercante "Inspector" fondeada en la Isla de San Lorenzo y que pocos días más tarde fue trasladado el referido señor García al transporte chileno "Copiapó" donde permaneció hasta marzo siguiente que fue puesto en libertad..."* [2000].

Como se aprecia, el testimonio del comandante Fernandini es, en esencia, similar al del contralmirante Riveros, el Alto Mando Naval trató de burlar el bloqueo con la lancha *Capitanía* (y no la lancha de la *Limeña*). El destino de la lancha *Capitanía* fue el de llegar hasta Ancón, tal como lo manifestó el comandante Heros:*"...en viaje al puerto de Ancón donde se dirigía el que suscribe, fue tomado prisionero por una de las lanchas torpedo de la Escuadra Bloqueadora..."* [2001].

¿Y el resto de lanchas? Las embarcaciones de las Fuerzas Sutiles fueron hundidas junto a los buques de la Escuadra, el contralmirante Riveros informó al Ministro de Guerra y Marina en Campaña el estado en que se encontraban el 12 de febrero de 1881:

> *"... "Lima", remolcador, está a pique y puede ser levantado fácilmente, casco y máquina en buen estado.*
>
> *"John" id.*
>
> *"Urcos", antiguamente lancha cisterna de 60 pies de largo; casco en buen estado; está a pique y puede ser puesta a flote. Andar, ocho millas.*
>
> *"Tocopilla", lancha a vapor semejante a la chilena "Rímac", está a pique al lado de la "Urcos", en perfecto estado, y puede ser puesta a flote fácilmente.*
>
> *"Resguardo", lancha muy lijera: está a pique en el Dársena, en perfecto estado, y puede ser levantada fácilmente.*
>
> *"Callao", lancha muy lijera de 30 pies de largo por 7.6 de manga. Es reclamada como propiedad del Dársena. Su máquina fue sacada y puesta en el torpedo "Blum". Su caldero lo tiene a bordo.*
>
> *"Blume", torpedo en buen estado; fue puesto a flote por el "Matías"....*

2000.- A. H. de M. Legajo Personal del capitán de navío José María García.
2001.- A. H. de M. Legajo Personal del capitán de corbeta Juan Heros.

...Batería Flotante. Dos lanchas cargadoras de lastre de 50 toneladas cada una y armadas con un cañón de grueso calibre a proa y otro menor a popa, están a pique en el Dársena..." [2002].

Como se puede notar, en el listado faltan dos lanchas, la *Capitanía* y la lancha *Arno*. La lancha *Capitanía* debió ser aquella en la que trató de romper el bloqueo el Comandante General para dirigirse al puerto de Ancón. La lancha *Arno* no fue encontrada por los chilenos y se dice que logró escapar hasta Chancay, pero nada hemos encontrado al respecto.

Este fue el fin de la Escuadra Peruana y de sus Fuerzas Sutiles durante la Guerra con Chile. Pero no de los marinos, muchos de ellos cayeron prisioneros de los chilenos, pero otros lograron seguir peleando en los Andes luciendo su uniforme azul y oro junto al legendario general Andrés Avelino Cáceres hasta el fin de la guerra.

2002.- Ahumada, Op. Cit., T. 5, p. 247. Documento titulado *Lista de los buques, chatas, lanchas, etc., pertenecientes al gobierno peruano, que se encuentran a flote o a pique en el Callao*, anexo al parte del contralmirante Galvarino Riveros al Ministro de Guerra y Marina del 12 de febrero de 1881.

12.- *Conclusiones.*

En el momento de escribir la introducción de este libro planteamos que la historiografía naval que se encargó de analizar el comportamiento de la Marina durante la Guerra con Chile centró su atención generalmente en la figura del ahora Gran Almirante del Perú don Miguel Grau, originando como principal problema la relegación del estudio de la participación de otros marinos en ese conflicto. A lo largo del libro hemos visto que el tema de la Defensa de Costa durante la Guerra con Chile sólo fue abordado por los historiadores navales de principios del siglo pasado, los ya mencionados Rosendo Melo y Manuel I. Vegas. Justamente ambos historiadores han sido continuamente citados en nuestro estudio y hemos visto que esa materia fue desarrollada marginalmente pues sus versiones de los hechos son superficiales y mayormente no se ajustan a la realidad, destacando en sus obras el estudio de la Campaña Naval desde el punto de vista de la participación de los blindados, en especial del *Huáscar* y de su Comandante Miguel Grau. ¿Qué explicación puede haber de este fenómeno? En realidad no hay una sola explicación sino varias:

a. Miguel Grau era un marino de mucho prestigio antes del conflicto, todos los historiadores coinciden en señalar que fue un hombre ejemplar en los diferentes planos de su vida personal, familiar, profesional y política; durante la guerra ese prestigio se elevó a su cúspide por su comportamiento en combate, hecho reconocido por el propio enemigo antes y después de su muerte. Tras el Combate de Angamos, su figura se convirtió rápidamente en paradigmática y fue aceptado como tal por la gran mayoría de peruanos. Este fue (y sigue siendo) un factor de influencia poderosa para orientar los estudios históricos navales al análisis de su vida y obra.
b. Tras la Guerra, la figura de Grau fue resaltada por el Estado con fines nacionalistas, su nombre o su figura aparece en sellos postales, monedas, calles, avenidas, monumentos, urbanizaciones, concursos históricos y literarios, etc. La Marina de Guerra también privilegió su recuerdo para fomentar una cultura institucional que tome como ejemplo los valores que Grau proyecta. Estos intereses son factores de influencia en la promoción del estudio de la vida del héroe y su actuación en la Guerra con Chile sobre otros aspectos de la Campaña Naval de 1879 y 1880.
c. Un proceder común en las compilaciones históricas sobre hechos navales es que prima el análisis de las grandes batallas donde se decidió la suerte del poderío naval de las naciones en conflicto y, sencillamente, se dejan de lado encuentros menores que no aportan mucho a la definición del balance del Poder Naval. En el caso de la Guerra con Chile, el Poder Naval de los países en conflicto se decidió en los combates donde participaron los blindados, donde estuvo Grau. Desde este punto de vista, los hechos de armas donde participaron las lanchas cañoneras y torpederas son colocados en un honroso pero relegado segundo plano.
d. Cuando Rosendo Melo y el comandante Manuel I. Vegas escribieron sus obras la información disponible no permitía formar un cuerpo de conocimiento homogéneo

que permitiese describir cuáles fueron los postulados de la Defensa de Costa y sus conceptos estratégicos entre 1879 y 1880, esto se nota sobretodo por la ausencia del análisis de la información generada por los responsables de la conducción estratégica de la guerra naval.

Pero el tratar de encontrar explicaciones a la ausencia de estudios sobre la Defensa de Costa y el hecho de deducir que el tema fue tratado como algo marginal de la Campaña Naval, no quiere decir que se esté planteando la justificación de los errores e imprecisiones en las versiones de Melo y Vegas. Según nuestro juicio hay errores en el análisis de estos autores que tienen un origen distinto a la falta de información o a la natural tendencia a valorar más la lucha entre blindados; son trabajos que presentan fallas en la metodología de investigación pues no se encuentra claramente definida la realidad histórica, ni se trasluce un planteamiento de los conceptos estratégicos de la guerra naval defensiva de los años 1879 y 1880, ni una descripción correcta de los combates y bombardeos del Callao del año 1880, originando serias distorsiones de los hechos e incluso la confusión de las fechas en que estos sucedieron.

Cierto es que muchos repositorios documentales no estaban disponibles en el tiempo de Melo y Vegas (sobre todo los que guardan cartas del general Prado y el Archivo Piérola), situación que indudablemente fue la mayor dificultad con la que tuvieron que lidiar para realizar sus trabajos y que en alguna manera explica las diferencias en el análisis de los hechos. Pero hemos encontrado discrepancias en la veracidad de algunas fuentes de información que hasta hoy son consideradas como merecedoras de crédito y que no fueron cuestionadas en su oportunidad, lo que de alguna manera representa una falla en la metodología de investigación. En este sentido, podemos concluir que ciertas fuentes tomadas tradicionalmente como veraces deben pasar por una severa crítica externa para verificar su contenido.

Un grupo de fuentes tomadas tradicionalmente como veraces son las publicaciones periódicas, pero a lo largo del libro hemos visto que periódicos de la época como *El Comercio*, *El Peruano*, *La Patria* o *La Opinión Nacional* estaban sujetos a una censura que se vio plasmada de cuatro maneras:

a. Los hechos no eran publicados como noticia, es decir fueron ocultados a la opinión pública, lo que nos priva de conocer una versión contemporánea o una opinión sobre el desarrollo de los mismos desde la óptica del momento.
b. Los hechos eran publicados como noticias pero en forma distorsionada e incompleta, lo que nos genera una distorsión de la realidad.
c. Se publicaron noticias sobre hechos falsos, lo que nos hace creer que sucedieron cosas que en realidad no tuvieron lugar.
d. Los partes militares eran publicados distorsionados, lo que nos lleva al error de creer que las versiones oficiales de los hechos publicadas por la prensa son el verdadero reflejo de la realidad.

Este proceder obedecía principalmente a dos objetivos: negar al enemigo información de interés militar o engañarlo por medio de noticias falsas y sosegar la opinión pública

nacional, proceder usual en los gobiernos durante una guerra que no tiene porqué ser de nuestro conocimiento y que distorsiona la percepción de la realidad si no se descubre la censura. Un ejemplo dramático de esta percepción errónea de la realidad por una información periodística distorsionada se observa cuando el historiador Jacinto López creyó que el ataque torpedista del *Huáscar* del 25 de agosto de 1879 no se había producido porque no figuraba en el parte oficial publicado en los periódicos, y que hoy sabemos fue censurado para evitar que el enemigo se entere de nuestra capacidad de uso de torpedos.

Por otro lado, las versiones de reconocidas autoridades del momento, como Rosendo Melo (en el caso de un historiador naval) o Mariano Felipe Paz Soldán (en el caso de un historiador general), han tenido la credibilidad que les dio el haber sido actores del drama histórico que les toco vivir y, pese a tener además la ventaja de contar con testimonios de primera mano proporcionado por políticos o veteranos de guerra, en muchos casos basan las descripciones de los hechos que no vivieron personalmente en información periodística no sujeta a una rigurosa crítica histórica y, como en el caso de Melo, en un ejercicio de la memoria que lindó muchas veces con la fantasía.

Pese a las críticas metodológicas de los trabajos históricos navales que tocaron la Guerra con Chile y a la falta de rigurosidad que se observa en ellos al tratar el tema del análisis de las fuentes, el planeamiento del uso de los torpedos, torpederas, cañoneras y artillería por parte de los responsables de la conducción estratégica de la guerra nos pone frente a otra cara de la realidad: las campañas navales de 1879 y de 1880 adquieren una nueva dimensión pues se complementan con el análisis de la Defensa de Costa y de sus postulados estratégicos; en este sentido obtenemos las siguientes conclusiones:

1. Al estallar la Guerra con Chile en 1879 no había un equilibrio en las fuerzas navales de los países en conflicto, teniendo Chile una evidente superioridad material sobre Bolivia y Perú. La pérdida de la fragata blindada *Independencia* el 21 de mayo de 1879 en el desastre de Punta Gruesa dio aún mayor ventaja a los chilenos pues esa fragata era el buque blindado más grande del Perú.

2. El concepto estratégico chileno del uso de su Marina de Guerra durante la campaña naval de 1879 puede entenderse siguiendo los postulados de quienes abogan por la búsqueda de una batalla decisiva para definir de ese modo el control del mar y donde toda otra operación militar quedaba relegada al resultado de ese encuentro naval. Así sus operaciones de bombardeo indiscriminado sobre los puertos indefensos sólo se explican por el afán de obligar a nuestros buques a salir a la mar para hacer frente a tan ignominioso proceder y la inadecuada concentración de sus unidades de combate en un largo e infructuoso cerco a Iquique, criticado por sus propios analistas, es una consecuencia de esta equivocada forma de conducir las operaciones en pos de un enfrentamiento decisivo que paralizó el conjunto de sus planes militares de abril a octubre de 1879.

3. En los primeros meses de la guerra, Prado pensó trasladar el centro de gravedad de las operaciones militares a Arica para concentrar la guerra en el Sur, por ello artilló ese puerto, movilizó al Ejército y estableció líneas de comunicaciones telegráficas teniendo como centro a Arica. Durante su estadía en el Sur el general Mariano Ignacio Prado no tuvo un plan ofensivo terrestre pues consideró que cualquier plan de esta naturaleza sería inútil sin considerar el dominio de las rutas marítimas, ante esta situación diseñó una estrategia naval defensiva que a nuestro juicio tenía dos aspectos: uno ofensivo que consideraba al *Huáscar* y a la *Unión* como principales elementos de maniobra y otro defensivo, donde la Defensa de Costa giraba en torno al uso de artillería y torpedos.

4. El concepto estratégico del uso de la Escuadra tuvo la lógica del más débil: no enfrentar a un enemigo poderoso y racionalizar el uso de los buques en operaciones ofensivas limitadas y sorpresivas, interdiciendo las líneas de comunicaciones enemigas y buscando objetivos de alto valor militar. Si a esta estrategia se suma la experiencia de hombres como la del Gran Almirante Grau, el resultado lógico era la negación del control del mar a una Escuadra más poderosa y de hecho eso sucedió hasta octubre de 1879. El éxito de esta concepción estratégica se basaba, teóricamente, en la movilidad del monitor *Huáscar* y en el uso de torpedos y torpederas embarcados en ese buque con el fin de tratar de equiparar el balance de las fuerzas navales con un golpe de mano que diese cuenta de alguno de los blindados enemigos. Para ejecutar su política, Prado necesitaba del material bélico de última generación que había en el mercado, el mismo que fue proporcionado por la Casa Grace de los Estados Unidos de Norteamérica y por los comisionados peruanos en el extranjero. Estas gestiones culminaron con la adquisición en los Estados Unidos de las torpederas Herreshoff, los torpedos Lay y Hubbe & Hardy, así como los torpedos Harvey y la torpedera *Alay* de Inglaterra. Pero los torpedos y torpederas conseguidos no fueron elementos bélicos eficientes, tenían limitada autonomía y una evidente fragilidad que no los hacían aparentes para la guerra del modo que se tenía calculado en el Perú y, lamentablemente, la torpedera adquirida en Inglaterra fue capturada por el enemigo antes de llegar al Perú por una evidente falta de previsión de quienes se encargaron de dicha tarea y la también por la falta de apoyo a los marinos que fueron a buscarla a Panamá.

5. Pese a los factores tecnológicos adversos, en 1879 los peruanos trataron de aprovechar al máximo los torpedos y torpederas, pero durante la ejecución de sus operaciones ofensivas estos elementos fallaron, tal como le sucedió al monitor *Huáscar* cuando trató de atacar con torpedos Lay a los buques chilenos surtos en Antofagasta el 25 de agosto de 1879 y cuando las torpederas Herreshoff trataron de viajar al sur en noviembre de ese año, estropeándose el mecanismo de control en el primer caso y fracasando en su intento por no resistir las máquinas una navegación tan prolongada en el segundo.

6. Para contrarrestar la superioridad naval de los chilenos en cualquier intento por atacar los principales puertos, los responsables de la conducción de la guerra decidieron también repetir el concepto de Defensa de Costa usado durante la

Guerra con España de 1866 y de los postulados formulados a raíz de la experiencia militar de la Guerra Civil estadounidense, los mismos que eran conocidos a través de la literatura especializada de la época. Iquique, Pisagua, Arica, Mollendo y el Callao fueron artillados con las piezas disponibles y se les dotaron de torpedos fijos y automóviles de acuerdo a la disponibilidad del momento. Pero esta solución adolecía de cantidad y calidad; la cantidad de piezas de artillería no fue suficiente como para defender todos los puertos (sólo Arica y el Callao contaron con un apropiado número) y su calidad era inferior en comparación con las chilenas, pues eran de avancarga y corto alcance. Por otro lado, los torpedos Lay y Hubbe & Hardy, verdaderos prototipos de complicado funcionamiento, no tenían suficiente alcance como para ser efectivos usándolos desde tierra ni embarcados.

7. Las postrimerías del régimen de Prado se caracterizaron por la pérdida del *Huáscar* único blindado capaz de enfrentarse a la numerosa escuadra chilena y, como consecuencia de la falta de oposición naval a un desembarco de tropas enemigas, la pérdida del departamento de Tarapacá, además de un rápido desmoronamiento de la autoridad del gobierno. En este lapso de tiempo, de octubre a diciembre, se paralizaron las operaciones financieras para comprar nuevas torpederas Herreshoff.

8. Tras la caída del general Prado el régimen del caudillo civil Nicolás de Piérola se vio marcado por una desmedida participación del titulado *Jefe Supremo* en todos los aspectos de la administración pública. En el campo naval no encontramos una clara visión estratégica ni un planeamiento adecuado de las operaciones ofensivas y defensivas. Perdido el *Huáscar*, el control del mar debió ser en absoluto chileno y en efecto sus buques no tuvieron oposición en el Pacífico Sur, pero también queda demostrado que pese a su superioridad no pudieron evitar la llegada de múltiples embarques de armas que enviaban nuestros agentes desde el istmo.

9. Como se ha dicho, la Defensa de Costa en 1880, encomendada principalmente a la artillería de grueso calibre, contó con un apropiado número de cañones en Arica y el Callao. Pero, pese a las limitaciones tecnológicas, no se puede afirmar que la artillería del Callao o la de Arica fue ineficaz del todo, en realidad los cañones de largo alcance chilenos perdían puntería al hacer su tiro desde distancias superiores a los 5,000 metros y cuando los buques enemigos se acercaban al alcance de las baterías de tierra fueron tocados por nuestros proyectiles más de una vez, causándoles averías de consideración. En este sentido, concluimos que se cometió una exageración cuando los historiadores navales peruanos afirmaron que el Callao estaba mal artillado, así como consideramos una exageración cuando los historiadores navales chilenos aseguran que el Callao estaba artillado con *modernas* piezas de artillería de largo alcance.

10. Parte integrante del concepto de Defensa de Costa en ese entonces eran las cañoneras, torpederas y torpedos. Como el Perú no contaba con cañoneras al estallar la guerra, el general Prado propuso la transformación de varias lanchas particulares en cañoneras pero fue recién en 1880 cuando se procedió a artillarlas, organizándose las lanchas a vapor capaces de ser utilizadas militarmente en lo que

se llamó las *Fuerzas Sutiles*, organización que tuvo como principal función la protección de los buques y transportes anclados en el Muelle Dársena del Callao del ataque de las lanchas torpederas enemigas y de enfrentarse a los buques de guerra enemigos que intentasen bombardear nuestros buques o el puerto.

11. Los torpedos fijos (minas) jugaron un papel importante en la defensa del Callao, se invirtió tiempo y dinero en minar zonas de tránsito y bloquear la entrada al Muelle Dársena, pero no funcionaron adecuadamente. Sin embargo, se puede considerar que cumplieron una función disuasiva eficiente pues el enemigo, conocedor de su probable existencia, debió tomar medidas de seguridad extremas que significaron una pérdida en su capacidad ofensiva. Esto se vio claramente cuando el *Cochrane* fracasó en su intento de destruir Chorrillos en setiembre de 1880 pues debió de alejarse de una zona óptima de bombardeo para situarse lejos de su blanco ante el temor de encontrarse con un campo minado.

12. Ante la imposibilidad de ofender a los buques enemigos que bloqueaban el Callao por carecer de unidades de combate con que enfrentárseles, durante el gobierno de Piérola se procedió a fabricar *torpedos* capaces de hundir alguno de los buques bloqueadores. En estas operaciones participaron civiles y militares, representados por peruanos de las más disímiles profesiones y de diferente condición social. Hay que reconocer que en el planeamiento y ejecución de estas operaciones se nota cierto desorden pues Piérola organizó a los torpedistas de tal manera que dependían de dos *Secretarías* (ministerios) diferentes. La acción torpedista fue otro de los planos de la Defensa de Costa donde participó activamente la Marina, aunque es preciso recalcar que Piérola confió mucho en la participación de torpedistas extranjeros, verdaderos mercenarios que nunca lograron dañar un sólo objetivo y que significaron más bien un gasto para el fisco. Los torpedistas peruanos lograron dos veces el éxito, hundiendo al transporte *Loa* y a la goleta *Covadonga*. Sin embargo, la historiografía chilena sostiene que ambos hundimientos fueron *alevosos*, acusación que no tiene sustento pues en la época el ataque con torpedos estaba plenamente justificado como acto de guerra, tal como lo manifestaron los representantes extranjeros acreditados en el Perú y como lo afirman los textos extranjeros de guerra naval de ese momento.

13. Un caso particular, de avanzada tecnología para la época, fue el sumergible de Federico Blume, invento que mostró poder navegar en inmersión con seguridad. Lamentablemente sólo se le prestó atención cuando los chilenos bloquearon el Callao, no alcanzando el tiempo para concluir las mejoras que se proyectaron. Esta fue la única oportunidad en la que se construyó una nave sumergible en el Perú.

14. La tarea principal de los buques bloqueadores del Callao entre abril de 1880 y enero de 1881 fue el de hundir la corbeta *Unión*, tarea que no lograron en los largos meses que duró el bloqueo. Sin embargo el resultado del bloqueo se puede considerar como un éxito chileno pues lograron el objetivo de mantener inmovilizada a la corbeta *Unión* y a los transportes evitando así cualquier amenaza al traslado de su Ejército a Lima. Pese a ello los chilenos tuvieron una mala

impresión del desempeño de su Escuadra, hecho que se confirma con las propias versiones del contralmirante Galvarino Riveros, jefe de la Escuadra enemiga, quien llegó a afirmar que las defensas del Callao eran inexpugnables y que de continuar bombardeándolo sólo elevaría el desprestigio de la Escuadra Chilena.

15. Pese al éxito del objetivo general del bloqueo, la tarea de hundir a la *Unión* no se cumplió pues resultó efectiva la Defensa de Costa. Los chilenos fueron conscientes del riesgo que significaba acercarse al radio de acción de los cañones del Callao y las pequeñas unidades de las *Fuerzas Sutiles* mantuvieron a raya a las torpederas enemigas y no dudaron en enfrentarse a buques con mayor capacidad de fuego. Se puede concluir entonces que las *Fuerzas Sutiles* cumplieron exitosamente su misión en 1880, aunque su suerte estaba sellada desde octubre de 1879.

Anexos

ANEXO N° 1

Oficio del coronel Enrique Lara al Ministro de Hacienda dando parte del resultado de su comisión en el extranjero, fechada en Lima el 13 de setiembre de 1879 (A. C. E. H. M. P.)

Lima 13 de Setiembre de 1879

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda

Señor Ministro

En 14 de Mayo del presente año recibí orden del Supremo Gobierno por conducto de ese Ministerio para trasladarme a los Estados Unidos de Norte América y de allí a Europa, con el objeto de activar la remisión de los torpedos "Lay" y con autorización para comprar una flota de las mejores lanchas torpedo conocidas, contratando también los hombres peritos que las manejasen.

Al llegar a Nueva York encontré concluidos todos los torpedos Lay.

Con fecha 5 de Junio di parte a ese Ministerio de que había hecho la adquisición de una lancha torpedo, sistema "Herreshoff" y ordenado la inmediata construcción de cinco mas; habiendo tomado esta determinación después de consultar a los hombres mas inteligentes en este ramo, que aseguran que con una flotilla de seis lanchas torpedos "Herreshoff", bien manejadas, se puede atacar un buque blindado, por poderoso que sea, aun a la mitad del día, con la seguridad de echarlo a pique.

Desgraciadamente, no recibí al salir, ni se ha remitido tampoco un solo peso del dinero que se ofreció; y a crédito no me ha sido posible sacar mas que dos, de las cuales la primera está en el Callao hace mas de un mes y la segunda se encuentra en Panamá a órdenes del Supremo Gobierno.

Han venido, contratados para este servicio, el célebre capitán D. C. W. Read y el maquinista D. J. H. Smith. Los antecedentes de estos dos hombres, en la guerra última de los Estados Unidos del Norte, que conozco por informes recibidos de jefes y oficiales de la Marina de ese país, me garantizan el cumplimiento de los compromisos que contraigan.

La casa de Grace Brothers con la que, según mis instrucciones, he obrado de acuerdo, presentará las cuentas del importe de estos elementos de guerra y las contratas de los señores Read y Smith.

Dios guarde a Ud.
Señor Ministro

Enrique Lara.

ANEXO N° 2

Segundo oficio del coronel Enrique Lara al Ministro de Hacienda dando parte del resultado de su comisión en el extranjero, fechada en Lima el 13 de setiembre de 1879 (A.C.E.H.M.P.)

Lima Setiembre 13 de 1879

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda

Señor Ministro

Al llegar a Europa, habiendo recibido parte telegráfico de que no se remitía de Lima fondos ningunos para la compra de torpedos, creí posible levantar una suscripción entre los compatriotas ricos avecindados en esos países, que dieron el importe de las lanchas "Herreshoff" que estaban en construcción.

Las grandes ilusiones que se había formado el país respecto del patriotismo de los peruanos residentes en Europa, me autorizaba a creer que bien podía reunir cien mil soles con tan sagrado objeto.

Ya, antes de mi llegada, el 2º Vicepresidente del Perú había provocado una reunión de compatriotas y esta no dio por resultado sino los fondos que él y D. José Canevaro, padre, habían suscrito.

No fui mas feliz yo que el señor Vicepresidente, a pesar de que principié por el rico representante del Perú en Francia D. J. M. de Goyeneche, a quien pedí aunque solo fuese la modesta suma de (1,000) mil libras; pues este señor me contestó, en presencia de los capitanes de navío Muñoz y Delboy, que no podía dar ni un centavo, por las razones que constan en mi nota dirigida a ese Ministerio con fecha 16 de julio. Este proceder no me fue extraño, Señor Ministro, por que yo había presenciado ya el hecho de que dicho señor Goyeneche se negara a poner su firma comercial en un documento de fianza por dos cientos mil pesos, fianza que debía dar de mancomún con el señor José F. Canevaro y que tenía por objeto permitir que el Comandante Muñoz examinase un buque blindado que proponían en venta al Perú.

Por la negativa del señor Goyeneche se atrasó la negociación mas de un mes, mientras el señor Canevaro pudo lograr que admitiesen la fianza de él solo.

Salí de Europa sin saber el resultado de esta negociación.

Solo el ciudadano D. Carlos Candamo ha dado para gastos de la guerra 3,000 libras esterlinas, que han sido remitidas, después de mi salida de París, a la casa de Grace Brothers, y exclusivamente para esos torpedos.

Dicha casa se dará por deudora de esa suma recibida en sus cuentas con el Supremo Gobierno.

Dios guarde a Ud.
Señor Ministro

Enrique Lara.

ANEXO N° 3

Artículo sobre torpedos publicado en *El Peruano* del 25 de agosto de 1879.

Artículo tomado de un periódico chileno

Llamamos la atención de nuestros marinos y militares en general hacia el artículo que publicamos en Inserciones sobre un tema de actualidad.

Lo copiamos de un periódico chileno; y siendo este su origen, nos parece inútil agregar que contiene algunos errores en cuanto se relaciona con los sucesos de la guerra.

Por lo demás, lo confesamos hidalgamente, es un artículo muy notable y, sobre todo, que puede sernos muy útil bajo el punto de vista de la ciencia.

Chile se prepara, lo sabemos de buen origen, a ensayar numerosos torpedos; que no llegaran antes de un par de meses.

Necesitamos, pues, por nuestra parte hacer también un estudio especial de la materia; y con tal fin, puede servir de base la publicación que volvemos a recomendar.

Inserciones

Los Botes Torpedos

1. El Torpedo Fijo – 2. El torpedo Harvey. – 3. El torpedo White – Head. 4. La lancha o bote torpedo.

Los grandes y no menos importantes descubrimientos que han tenido lugar en los últimos años en materias de arma, materiales de guerra, etc., han producido un trastorno completo en la organización de los combates, tanto navales como terrestres, e igualmente en los resultados que se obtienen con los nuevos elementos de guerra.

Hoy día no bastan los conocimientos teóricos y prácticos; no bastan la inteligencia, el valor y demás cualidades que pueden exigiese, tanto en los jefes como en los subalternos de un ejército o de una escuadra para que los resultados de un combate sean satisfactorios. Se necesita que las armas y demás elementos de guerra que se empleen, sean de los más modernos, los cuales también son los más terribles, principalmente los torpedos o máquinas infernales, como se les llamaba, a los cuales dedicaremos por ahora nuestra atención.

El más fuerte blindado, con los más fuertes cañones, con los mejores jefes y la mejor tripulación de que puede dotarse un buque, puede desaparecer en un momento dado, sin que ara ello puedan en algo servir todas las condiciones ventajosas que acabo de indicar, y aún agregada a ellas, un andar a 15 a 16 millas por hora. Eso fácilmente puede suceder cuando un buque es atacado por botes torpedos, de los construidos últimamente por la casa de Yarrow y C^{a} en Poplar, cerca de Londres.

Antes de ocuparme de estos torpedos, daré a la ligera una sucinta descripción del origen de los torpedos, de las diferentes clases, de la importancia de cada una de ellas y de los servicios que cada clase puede prestar.

Tanto los primeros torpedos como los primeros blindados, traen su origen de la Guerra Civil de los Estados Unidos.

Durante esta guerra se encontró la manera de dar a un buque una resistencia tal, que las balas enemigas caían a su lado sin causarles los menores perjuicios. Me refiero al sistema de buques blindados. Este descubrimiento trajo como consecuencia la necesidad de dotar a los nuevos buques de menor número de cañones; pero de un calibre mucho mayor de los que tenían anteriormente. De ello a resultado una especie de competencia; si así puede llamarse, para que, a medida que se aumenta el número de pulgadas de blindaje de un buque, se aumente también el calibre de los cañones que deben atravesarlo, llegando hoy día a existir buque cuyos blindaje es de 14, 15, 16 y aún 20 pulgadas, con cañones que lanzan proyectiles cuyo peso es de 1000 y 2000 libras cada uno.

No sabemos a donde pueda esto llegar; pero es de presumir que no puedan construirse buques con un blindaje mucho más superior y con cañones mucho más poderosos que los hasta hoy conocidos, porque esta clase de buques presenta serios inconvenientes para navegar, por no poderse unir las primeras cualidades a las buenas condiciones marineras que todo buque debe tener, pues los combates navales no siempre tienen lugar en los puertos y costas de los países en guerra.

Habiéndose limitado el número de cañones de un buque al menor número posible, es decir, a uno, con el objeto de lanzar los máximos proyectiles posibles para que puedan estos atravesar los blindajes actuales, a resultado también que los disparos que pueden hacerse son limitados; y si el cañón que los lanza se desmonta o sufre cualquier accidente, aún en la máquina de que se sirven para colocar el proyectil dentro del cañón, queda el poder del buque limitado a servirse de su espolón, arma que hoy día se agrega a todo buque blindado. Esto fue lo que tuvo lugar con el "Huáscar" en el combate que tuvo en Pacochas [sic] con dos buques ingleses, ambos de madera, el Shah y Amethyst, quedando el Huáscar en la imposibilidad de servirse de sus cañones y siéndole inútil el espolón por el mayor andar de los buques enemigos.

La imaginación del hombre que jamás descansa, ha llegado a descubrir una arma más terrible que los grandes cañones y los grandes espolones, una arma contra la cual n puede ofrecer ninguna resistencia el blindaje de un buque y contra la cual son casi inútiles la destreza, la pericia, el valor, etc., de los que tripulan un buque con las cualidades expuestas más arriba.

Las diferentes clases de torpedos son cuatro y los calificaré en el orden de fecha en el que fueron descubiertos:

1° El torpedo fijo
2° El Harvey Torpedo
3° El White Head torpedo
4° El bote torpedo

El torpedo fijo, es una boya o un barril conteniendo cierta cantidad de dinamita. Este barril o boya se coloca en la entrada de los puertos, ríos, etc., a cierta profundidad de la superficie del agua y se hace estallar desde tierra. Cuando el buque enemigo pasa por encima del torpedo se refleja el buque en un espejo colocado en tierra y por medio de un alambre eléctrico se descarga el torpedo. También pueden hacerse los torpedos estallar con el golpe del buque al pasar por donde están

colocados. Esta clase de torpedos presenta serios inconvenientes; entre los principales, los siguientes: Se necesita un gran número de ellos, mucha vigilancia para observar la entrada o salida de buques enemigos, cuando los torpedos se descargan por electricidad; y cuando son de aquellos que hacen explosión al chocar con un objeto, no sólo impiden el paso de buques propios y neutrales, sino que ponen a estos últimos en serios peligros por ignorar que el puerto se encuentre defendido de esta manera, principalmente al fondear de noche.

El Harvey torpedo, es un barril o boya que se ata por medio de un largo cable a las vergas de un buque de guerra; y su objeto es hacer que los buques enemigos puedan chocar con él. A más de su difícil manejo, no puede usarse cuando existen dos o tres buques de la parte que tienen los torpedos, pues se corren grandes riesgos de destruirse los mismos buques entre sí.

El White – Head torpedo, que lleva el nombre de su inventor, es de propiedad exclusiva del gobierno inglés. El inventor vendió su secreto a la Inglaterra. Se conoce su forma, su aplicación, pero no su mecanismo. Aún en la marina inglesa hay pocos jefes que conocen este último. En los buques ingleses que llevan estos torpedos, sólo hay tres personas que conocen el mecanismo: el comandante, capitán e ingeniero del buque, los cuales antes de salir de Inglaterra se comprometen por una declaración por escrito y bajo su firma y palabra de honor, a no divulgar el secreto que se les confía. Estos se le revela únicamente para que puedan componer los torpedos que se desarreglen.

El White Head torpedo tiene la forma de un cigarro de Habana, o sea cigarro puro. Se divide en tres departamentos. El anterior contiene la carga de dinamita, que según el tamaño del torpedo, varía de 100 a 150 libras; los otros dos departamentos contienen la maquinaria y aire comprimido que es la fuerza motriz. El torpedo lleva también en la parte posterior, un pequeño timón, el cual sirve para darle la dirección. Este torpedo se dirige bajo la superficie del agua. La profundidad que se les da depende del calado del buque.

Si el buque es grande y cala muchos pies, el torpedo se coloca a grande profundidad, viceversa, cuando tiene lugar lo contrario. El tamaño del torpedo que se emplea depende también del tamaño y blindaje del buque. Escogido el torpedo que se va a dirigir a un buque, (aunque no hay nada flotante que resista la explosión del menor torpedo que lleva 100 libras de dinamita, igual a 100 quintales de pólvora), se le coloca en una profundidad que se crea conveniente y se le da la dirección por medio del timón a que me he referido. Lanzando así el torpedo recorre una distancia de 1200 a 1500 metros, es decir una milla más o menos, a razón de 8 o 10 millas por hora. Si en su trayecto encuentra el objeto a que va dirigido, hace explosión al chocar con él. En caso contrario, al terminar su andar, que sucede cuando se acaba la cuerda (cuando se dice vulgarmente de un reloj), lo cual tiene lugar cuando se ha agotado el aire comprimido, el torpedo, por un mecanismo especial, parecido al de u despertador, o viene a la superficie del mar arrojando una bandera para que pueda ser recogido, o hace explosión o bien se va al fondo del mar. Así como un despertador, se coloca réveil o silence, así también el torpedo está dotado de un pequeño indicador que, según el lugar donde se coloque, dará lugar a uno de los tres resultados que acabo de exponer.

Siendo este torpedo de propiedad exclusiva del gobierno inglés, no puede el gobierno de Chile contar con él.

Tiene también muchos inconvenientes, y para que su empleo de un éxito feliz, es necesario que se reúnan muchas circunstancias que raras veces pueden conseguirse en alta mar.

Dirigidos estos torpedos contra buques fondeados, pueden ser satisfactorios, pero raras veces podrá presentarse estos casos. Y aún en este caso es necesario que el buque no esté provisto de un tejido o enrejado de fierro, pues, siendo la fuerza propulsiva del torpedo muy débil, basta el más ligero enrejado para proteger buques fondeados de esta clase de torpedos.

De estos enrejados se sirvió la escuadra inglesa cuando permaneció fondeada en la bahía de Besika, durante la guerra turco – rusa. Los buques en movimiento no pueden servirse de estos enrejados que le disminuyen su andar y al mismo tiempo son destruidos por la resistencia del agua.

Dirigido contra un buque en alta mar, es necesario entre otras cosas, para que el resultado sea satisfactorio, que se reúnan las siguientes condiciones:

a) Que la distancia que tenga que recorrer el torpedo no exceda de 1,200 metros (lo cual raras veces sucede, porque los combates navales tienen lugar a dos, tres y cuatro veces esta distancia).
b) Que, habiéndole dado la verdadera dirección al torpedo se necesita que el buque contra el cual va dirigido, continúe navegando en la misma dirección y con el mismo andar, lo cual es también difícil que suceda, porque los buques en combate cambian continuamente de dirección para tirar en un sentido o en otro y si son con torres giratorias por lo menos cambian de dirección para escoger siempre una posición favorable.
c) El curso del torpedo es marcado también por burbujas que salen a la superficie del mar, lo que da aviso de su proximidad y permiten a un buque cambiar de rumbo, como tuvo lugar con el "Huáscar" que pudo así escaparse del White – Head torpedo que le dirigió el buque de guerra inglés "Shah" en el combate de Pacocha.
d) Que el torpedo en su trayecto no encuentre corrientes que lo hagan cambiar de rumbo o sufrir variaciones en su andar.

Existen otras condiciones de las cuales no me ocuparé, por no prolongarme demasiado.

Finalmente el buque – torpedo, construido por la firma Yarrow y C^{a} de Poplar en Londres.

Este torpedo, cuya importancia consiste en su mayor andar parte en la gran velocidad del bote que lo lleva, reúne todas las condiciones favorables que pueden desearse.

Pueden con él obtenerse los mismos resultados de día y de noche; contra los buques fondeados o contra los buques más ligeros conocidos, sean o no blindados, con espolón o sin espolón, significando bien poco el valor, pericia y conocimiento de los tripulantes; pueden servir para la defensa de puertos y costas con preferencia a las fortificaciones más fuertes; como avisos no hay nada a flote que tenga el andar de los buques torpedos y que puedan prestar servicios más importantes, etc., etc. Los demás servicios que pueden estos botes prestar, se desprenden de la descripción que de ellos paso a dar.

Sus dimensiones varían mucho, se construyen generalmente poco mayores que una chalupa o bote común y los hay de treinta y cincuenta metros de largo.

Su andar no baja de veintiuna millas inglesas por hora y en algunos se obtienen hasta veinticinco.

El bote – torpedo está cubierto con un segundo bote invertido, es decir como si sobre una chalupa común colocáramos encima otra chalupa con la quilla para arriba. Este bote es de acero; tiene por objeto el proteger a los tripulantes de las balas de rifles, contra las ametralladoras y Gatling guns,

cuyas balas no pueden penetrarle, al mismo tiempo sirve para que la gran masa de agua que cae sobre el bote al hacer explosión, el torpedo (como después veremos) puede fácilmente pasar por encima del bote; separándose en dos partes, sin causarle el menor perjuicio.

La maquinaria ocupa una buena parte del bote, dejando lugar para llevar carbón para recorrer 150 millas y para lo cuatro tripulantes que puede llevar, habiendo suficiente aún con dos en un caso desesperado.

Estas cuatro personas son: el que gobierna el torpedo, maquinista, fogonero y timonel. El que gobierna el torpedo se coloca en la proa, o sea parte anterior del bote y puede al mismo tiempo que maneja el torpedo, gobernar el bote.

El torpedo consiste en un palo largo, colocado en la proa del bote, llevando a su extremidad un aparato que contiene cien a ciento cincuenta libras de dinamita. Este palo tiene una longitud tal que la explosión del torpedo no cause perjuicio alguno al bote. La explosión tiene lugar debajo del agua, al chocar el torpedo con el buque. El palo saliente tiene el movimiento vertical y horizontal, permitiendo este último que pueda el torpedo describir un arco de más de 180°. El movimiento vertical permite que el torpedo se lleve generalmente a diez pies sobre el nivel del mar y principalmente para que un momento antes de encontrarse con el enemigo, pueda sumergirse a una profundidad proporcionada al tamaño del buque, para que siendo este destrozado bajo la superficie del mar, se llene inmediatamente de agua.

El otro objeto especial para que se tiene en vista para que el torpedo se aplique bajo del agua, es que no puedan volar pedazos de madera o fierro, que causarían perjuicios al mismo bote.

Poco antes de encontrarse el bote torpedo con el buque, la máquina del bote trabaja hacia atrás, calculando que con la fuerza de impulsión que lleva el bote, tenga la suficiente fuerza para chocar con el buque e inmediatamente pueda retroceder, logrando así que la gran marejada del agua que levanta la explosión del torpedo afecte en lo menos posible al bote. Esta masa de agua que, según ya hemos expuesto, se divide en dos al caer sobre el bote, atendiendo a la forma de la cubierta de acero que protege a los tripulantes.

Existe aún otra clase de torpedos, pero está en estado de prueba ante el público. Su inventor lo considera, bajo todo punto de vista, como un fait accompli.

Este torpedo es obra exclusiva de su inventor Juan Ericssen, el mismo que construyó el Monitor, el primer buque blindado con torre, buque que salvó el honor del gobierno de los Estados Unidos en la última guerra civil de esta nación y que contribuyó grandemente a cambiar los resultados de la guerra, batiéndose con el Merrimac en Hampton Roads el 9 de marzo de 1862.

El Destroyer (destructor). Nombre dado por Ericssen a su bote torpedo, es un bote blindado de andar muy ligero, superior al andar de cualquier blindado existente. Todo lo confía a su velocidad.

El torpedo Ericssen, un verdadero proyectil submarino, está colocado en la proa del bote, debajo del agua y se lanza desde la proa por medio de aire comprimido. Su peso es de mil cuatrocientas libras y tiene una velocidad inicial de 164 millas por hora; su fuerza motriz es tal que uno no puede ver con que podría protegerse exteriormente a un buque para defenderse de este torpedo. La parte anterior del proyectil lleva una buena carga de dinamita, la cual estalla por concusión, pero arreglada de tal manera que necesita la resistencia que presta el costado de un buque para que pueda hacer explosión. Este torpedo no está provisto de ninguno de los mecanismos interiores de

que están dotados otros torpedos y que han resultado ser muy delicados y en los cuales no se puede tener confianza alguna. Finalmente, el Destroyer es igual en ambos extremos y puede después de lanzar el torpedo, andar con la misma facilidad hacia atrás que hacia delante, con sólo hacer funcionar su máquina en sentido opuesto.

Como lo hemos dicho al principio, este torpedo está en estado de prueba. Esto tenía lugar en Abril del presente año: puede ser que a la fecha sea un torpedo de tanta importancia como el de la casa Yarrow y C^{a}.

A la ligera, daré algunas de las importantes aplicaciones a que los botes – torpedos de esta última casa pueden destinarse.

En un encuentro naval en alta mar, la escuadra que posea estos botes; puede en el momento de empezar el combate, arriar los botes – torpedos que tenga, los cuales (recorriendo 21 millas por hora, o sean 525 metros por minuto o un kilómetro en menos de dos minutos) estarán en medio del enemigo en menos de ocho minutos, suponiendo que el combate tenga lugar a 4,000 metros de distancia, que es una distancia bastante considerable.

La escuadra enemiga en este corto intervalo de tiempo tiene que dedicar su atención a la destrucción de estos botes por medio de sus cañones, lo cual difícilmente se puede conseguir por ser el andar de estos pequeños botes de una velocidad tan extraordinariamente grande. Y cuanto más difícil será esto, si la escuadra enemiga se compone de buques peruanos, los cuales nos han dado a conocer en los dos encuentros, que hasta la fecha han tenido lugar, cuan poco temor debe agregarse de sus cañones. La Unión y la Pilcomayo dispararon 300 proyectiles contra la Magallanes en el encuentro del Loa, sin poderle acertar uno sólo. El Huáscar ha combatido tres horas y media con la Esmeralda en Iquique, lo cuál habrá tenido lugar a muy poca distancia entre ellos, y el largo tiempo que ha durado ese combate, atendido a la desigualdad en el poder de ambos buques, es la prueba más evidente de los malos tiros de nuestros enemigos.

Pero aún suponiendo que tuviéramos que combatir con buques cuyos tripulantes dirigieran bien los proyectiles de sus cañones, es materialmente casi imposible poder apuntar en alta mar a objetos tan pequeños y dotados de una maquinaria tan poderosa; los cuales antes de diez minutos están en medio del enemigo y bastan después muy pocos segundos para que sus buques desaparezcan unos en pos de otros.

Si el enemigo dedica su atención a la destrucción de los botes – torpedos, nuestra escuadra puede, durante este tiempo, escoger la posición más favorable y disparar sus tiros con toda calma. Si el enemigo no se dedica a atacar los botes – torpedos, como ya lo he expuesto, estos harán desaparecer a sus buques muy luego y esto mismo tendrá lugar aunque todos los cañones se dirijan a los botes.

Es necesario no olvidar que los botes – torpedos están protegidos de las balas de rifles, de las ametralladoras, &, &.

El pánico y la confusión que debe apoderarse de una escuadra atacada por botes – torpedos, no puede ser sino terrible. No pueden sus buques maniobrar con facilidad, no pueden disparar sus cañones a los botes que se encuentran en medio de ellos porque sus proyectiles pueden destruir sus propios buques. Ahora, en un combate entre buques, si uno es destruido por una bala enemiga, una buena parte de sus tripulantes puede salvarse con la ayuda de los botes de los demás buques, mientras que, volado con un torpedo, raras veces salva uno para contar lo sucedido. Agréguese que

buenos buques atacados por estos buques – torpedos, no pueden huir, porque estos últimos torpedos tienen una velocidad de 21 a 25 millas más del doble de los buques de mejor andar. Aún más, estando los botes cerca de los buques, éstos quedan impotentes, porque las balas de los cañones pasan por encima de los botes.

A los blindados no les queda otro recurso que defenderse con su espolón y para que un buque destruya a un bote con un andar de 21 millas y que gobierna con tanta facilidad, es necesario que suceda algo extraordinario.

2 No hay nada igual a estos botes para destruir una escuadra fondeada en un puerto, aunque esté este fortificado, como tiene lugar con la escuadra peruana en el Callao.

Bloqueando un puerto, despejada su bahía de los buques neutrales en una noche cualquiera, si fueran los peruanos atacados por una expedición de botes torpedos, tendrían todos que desaparecer. Estos botes, de los cuales buques pequeños, pueden con facilidad llevar dos, tres y aún cuatro, pueden mandarse a diez millas del puerto y estarán en menos de media hora en medio de la escuadra peruana, la cual desaparecería en pocos segundos, no pudiendo ni aún los mismos fuertes del Callao hacer fuego, porque causarían más perjuicios a sus propios buques que a los botes enemigos.

Esto era sumamente sencillo cuando la bahía del Callao no estaba alumbrada con luz eléctrica. Hoy día, aunque alumbrada no ofrece ninguna dificultad porque la luz eléctrica sólo alumbra tres millas, distancia que los buques torpedos recorren en ocho minutos, tiempo quizás insuficiente para que pudieran los buques mismos imponerse de lo que ocurría y con tanta mayor razón en los fuertes.

3° Para defender puertos, bastan los botes – torpedos; no hay necesidad de fortificaciones. Valparaíso, defendido con diez botes – torpedos, los cuales permanecerían ocultos en varias pequeñas caletas, podría desafiar a cualquiera escuadra.

Ahora toda la costa de Chile podría fácilmente defenderse, pues teniendo cada puerto dos, tres o cuatro botes – torpedos, no serían los peruanos que los atacaran. Puertos poco distantes uno de otro y estando comunicados por el telégrafo, pueden reunir en muy poco tiempo una gran escuadra de botes – torpedos en un punto dado, ventaja que no puede conseguirse si cada puerto está defendido con cañones.

Entre otras ventajas grandísimas, poseen los botes torpedos las siguientes: los pocos brazos que necesitan para ser tripulados y, por consiguiente, las pocas vidas que se exponen y, los pocos gastos que originan. Con 80 botes torpedos, puede defenderse toda la costa de Chile, y, dotando a nuestra escuadra con dos, tres, cuatro o más botes, según el tamaño de cada buque, necesitarían estos 80 botes sólo trescientos para tripularlos.

Los buques más débiles, dotados de estos botes, quedan constituidos en buques terribles.

Cada bote importa sólo 1000 libras más o menos.

Terminada un guerra, estos botes pueden servir para remolcadores, debido a su mucho andar y al poder de su maquinaria.

Para espiar los movimientos de una escuadra enemiga, no puede encontrarse nada mejor.

ANEXO N° 4

Descripción del torpedo Mc Evoy usado en la Armada Argentina y de otros torpedos para embarcaciones menores. (Albarracín, Santiago J. y Julio H. Hictce. *Manual para los Condestables y Cabos Torpedistas de la Armada Argentina*).

Torpedo de botalón de Mac-Evoy

Como su nombre lo indica con suficiente claridad, fáciles comprender de qué manera colocado este torpedo.

Antes de dar á conocer su manejo y la manera de emplearlo, haremos su descripción, dando sus dimensiones.

La fig. 115 representa una sección vertical del torpedo y del aparato de inflamación, qué se coloca en su parte anterior ó superior.

La forma de este torpedo es la de un cilindro, terminado por un cono truncado en su parte anterior; esta caja ó envuelta ***Q*** *es de cobre y tiene las siguientes dimensiones:*

Altura	*0,m 45c*
Diámetro de base	*0,m 24c*
Capacidad de la parte cilíndrica	*15 dec.^{3} 74*
Capacidad de la parte cónica	*2 dec.^{3} 24*
Capacidad Total	*17 dec.^{3} 98*
Peso del torpedo sin aparato de inflamación	*9 Ks. 64 gramos.*
Peso del torpedo con el aparato de inflamación	*16 Ks.*

En la parte posterior ó sea la base de la envuelta, se encuentra la puerta de carga ***D*** *y la tapa* ***A****, que forma una sola pieza con el zuncho* ***Z****, siendo destinado este último a fijar el torpedo en la extremidad del botalón, que sirve para su manejo, por medio de los tornillos* ***C****; esta tapa se fija a la puerta de carga por medio de 12 tornillos* ***t, t****; para impedir la entrada del agua en el interior de la caja* ***Q****, y á fin de evitar que sufra alguna alteración la carga, si esta se compone de dinamita ó de pólvora común, se coloca una arandela de cautchuc vulcanizado entre la puerta de carga y la caja del torpedo.*

A un costado de la parte cilíndrica de la envuelta está soldado un tubo ***J****, de cobre también, que sirve para proteger y fijar el cable ó conductor* ***I, I****; á uno de los extremos de este se conecta la espoleta* ***E****, sirviendo el extremo ó chicote opuesto para inflamarla eléctricamente, por medio de las llaves de fuego de Mac Evoy, que hemos citado en el § 115 y de las cuales muy pronto nos ocuparemos.*

El aparato de inflamación se coloca en la parte anterior del torpedo y es tan sencillo como ingenioso su mecanismo; la inflamación se produce por el choque ó á voluntad, dependiendo esto de las llaves de fuego conectadas al cable ó conductor ***I, I****.*

Se divide en dos partes principales este aparato: 1º El tubo, donde se coloca el cebo ó carga inicial de algodón pólvora seco(*); 2ª el mecanismo que sirve para que se produzca la inflamación de la carga inicial.

*La primera se compone de un tubo cilíndrico de bronce **T**, abierto en su extremo inferior , al cual se adapta una tapa **F** del metal, para impedir que los discos de pólvora algodón se salgan del tubo; en la parte superior, que es roscada, se fija una pieza **O** del mismo metal, en la cual se coloca la espoleta **E**, sirviéndole de siento una cavidad de su misma forma.*

La segunda parte o sea el mecanismo principal, es lo que constituye especialmente la cabeza del torpedo.

*Una caja cilíndrica **M**, de bronce, contiene el mecanismo, formado por un estilo **f** del mismo metal, al cual se adapta exteriormente un sombrerillo **S**, compuesto de ocho brazos dentados , atravesados en sus extremos por una barra cilíndrica **v, v**, que sirve para fijarlos y mantenerlos á la distancia requerida para la protección exterior del aparato **y**, al mismo tiempo, para asegurar la eficacia del choque, cuando este se produce: **x** marco de contacto, que lleva el platillo **P**, por medio del cual se cierra el circuito al chocar con el percutor **p**; **H** terminal, al cual se conecta una pierna de la espoleta **E** y el conductor blanco **b**; **H'**, terminal al cual se fija el conductor negro **n** y en el que se encuentra fijo el percutor **p**; ambos terminales están aislados entre sí; **m** es el muelle elástico de contacto , que mantiene el aparato en la posición que indica la fig. 115 (torpedo), hasta tanto no se produce el choque exterior; el extremo del conductor rojo **r**, se conecta a la otra pierna de la espoleta, por medio de un tornillo de conexión **g**; finalmente , para hacer estanca la cabeza y darle el mejor ajuste al aparato que acabamos de describir, hay un apretador circular roscado **a**.*

*Para introducir en la cabeza el extremo del cable, cuyos conductores se conectan con la espoleta de la manera que hemos indicado, se le adapta un collarín roscado **c**, de bronce, terminado el extremo del cable por unas empaquetaduras de cautchuc **e** y dos arandelas de bronce **d' d'**, que lo aprietan y que al mismo tiempo no permite la entrada del agua por aquella abertura, quedando por consiguiente completamente impermeables, tanto la cabeza, como la envuelta del torpedo.*

Cable y llaves de fuego para el torpedo de botalón de Mac-Evoy.

El cable que se emplea para esta clase de torpedos es triple, siendo compuesto de tres conductores, debidamente aislados entre sí y que van en el mismo cable, protegidos exteriormente por un tejido alquitranado.

El objeto de esta disposición, es el de asegurar la inflamación de la espoleta en el momento de aplicar el torpedo al costado del buque que se ataca; de manera que, si por una casualidad cualquiera, no puede efectuarse la inflamación a voluntad, esta tenga lugar por medio del choque.

Las figuras 116 y 117, representan interior y exteriormente las llaves de fuego que se emplean, juntamente con el cable de que nos ocupamos, para el torpedo de botalón Mac-Evoy.

*Consisten en dos cilindros de ebonita **C** y **C`**, abiertos en ambos extremos y que difieren bastante entre sí, siendo por esta razón necesario ocuparnos de cada una de ellas separadamente.*

---

* .- *En la Armada Argentina esta clase de torpedos se cargan con algodón pólvora húmedo, lo que hace necesario que la carga inicial se componga de algodón pólvora seco.*

La llave de fuego **C** *es la que sirve para la inflamación de la espoleta a voluntad, y se emplea de la siguiente manera: el conductor blanco* **b** *pasa por una tuerca metálica roscada* **f**, *estando esta fija a una tapa de ebonita* **T'**, *también roscada y que cierra uno de los extremos de* **C**; *viene en seguida un tope de cautchuc* **a'** *y otra tuerca metálica* **m'**, *a la cual se adapta una cabeza, también metálica en cuyo centro hay un pequeño disco de platino, que sirve para el contacto; el conductor blanco atraviesa por un orificio central, de su mismo diámetro,* **á t'**, **a'** *y* **m'**, *terminado en esta última los tres hilos de cobre, de que cada uno de los tres conductores está compuesto, despojados de su envuelta de cautchuc, abiertos y apretados por la cabeza de contacto de* **m'**.

El otro de **C** *termina por una tapa de ebonita* **T**, *que contiene el aparto de seguridad y de contacto a voluntad; en esta tapa va fijo un cilindro de ebonita* **r**, *terminado por un tubo* **e**, *de menor diámetro, el cual está ligado con una tuerca metálica* **m**, *con una cabeza idéntica a la que termina* **a m'**; *en la parte superior de* **r** *hay un tope ó arandela de cautchuc* **a**, *siguiendo a este una tuerca metálica* **t**, *ambos fijos en un disco de ebonita* **c**; *otro extremo del cable blanco atraviesa a* **m, e, r, a** *y* **t** *un resorte* **v**, *mantiene el tubo* **r**, *en la posición indicada en la fig. 116, bastando hacerlo funcionar, por medio de una leve presión, para que chocando* **m** *y* **m'**, *el contacto se produzca y la inflamación de la espoleta tenga lugar; para prevenir cualquiera imprudencia o accidente casual, esta llave de fuego está dotada de una llave metálica de seguridad* **l**, *asegurada al cilindro* **C**, *por una cadenita; esta llave se coloca entre* **c** *y* **T**, *y de esta manera ya no es posible que se produzca el contacto; el extremo de* **b**, *que se fija en* **T**, *se conecta con el conductor negro* **n**, *en el punto* **o**, *y los chicotes* **s** *y* **s'** *de los conductos rojo* **r**, *y del negro* **n**, *van asegurados a los eléctrodos de una de las pilas Leclanché de combate (fig. 31 ó 35) el otro extremo del cable* **I** *va conectado a la espoleta* **E**, *como lo hemos indicado precedentemente y como está representado en la fig. 115.*

La llave de fuego **C'**, *es de menor diámetro que* **C** *y sus dos tapas o cabezas* **T"** *y* **T"'**, *son idénticas entre sí; ambas están roscadas en la parte que se introduce en el cilindro, teniendo por objeto tal disposición la de asegurar unas arandelas metálicas, a las cuales se fijan los extremos del conductor negro* **n, n**, *que se conectan en esta llave, con las tuercas metálicas* **t", t"'**; *unos topes ó discos de cautchuc* **a"** *y* **a"'**, *sirven para hacer mas íntima dicha conexión; el cilindro* **C'**, *está atravesado de parte a parte por un orificio* **u**; *un perno metálico* **p**, *asegurado al cilindro por medio de una cadenita, sirve para establecer el contacto entre* **t"** *y* **t"'**; *de esta manera , fijos los extremos de los conductores se produce la inflamación de la espoleta, por medio del choque.*

En la fig. 117, está representada la llave **C"**, *dispuesta para que tenga lugar la inflamación como lo dejamos explicado; la llave* **C**, *ó sea la que se emplea a voluntad está en la disposición requerida, para que no funcione el aparato de contacto de la tapa* **T**; *en la fig. 116 están representadas en el caso inverso.*

Torpedos de botalón para embarcaciones menores, a remo y a vapor.

Esta clase de torpedos se usa poco en el día y aunque sus cargas son mas reducidas que las del torpedo de Mac-Evoy, no por eso sus efectos son menos terribles y sus consecuencias menos funestas.

Los aparatos que sirven para su empleo y manejo son muy sencillos, y por lo tanto, sumamente fáciles de ser maniobrados por la tripulación de un bote de regulares dimensiones o de una lanchita a vapor.

Los torpedos de esta clase, que se emplean en nuestra División de Torpedos, consisten , o en bolsas de goma impermeables, o en envueltas de zinc, de una forma y disposición particulares (¤); para dar paso a la corriente de fuego, se emplean o el cable de Mac-Evoy, que ya conocemos, o se recurre a otro método de inflamación, mucho mas económico , aunque algo mas complicado, pero que compensa esta deficiencia relativa con el consumo menor de conductor.

La figura 123 representa una sección de un torpedo de esta clase con envuelta de zinc; tiene esta la forma de un cilindro **Z**, *que termina en forma de cono; la puerta de carga, sirve también para colocar el aparato de cierre* **b**, *que hace impermeable al torpedo, dando paso al mismo tiempo al conductor c; soldados exteriormente a* **Z** *van los anillos de chapa de bronce a, a, por medio de los cuales el torpedo se hace firme a un vástago de madera* **v**, *de 1 metro 50 centímetros de longitud.*

El vástago **v** *sirve para colocar el torpedo en el extremo anterior del botalón* **B** *de la embarcación que lleva el ataque, asegurándolo con los zunchos de hierro s, apretando fuertemente las tuercas que llevan los pernos roscados que las unen.*

El aparato de cierre del torpedo que describimos es muy sencillo; se compone de un tapón de cautchuc, del mismo diámetro de la puerta o boca de carga **b**, *está horadado en el atraviesan en todo su espesor; el agujero del centro sirve para alojar un tornillo, por la presión del cual se ensancha el tapón, haciendo impermeable la boca de carga; los otros dos orificios dan paso, el uno, al conductor* **c**, *conectado a una de las piernas de la espoleta e y a uno de los electrodos de la pila de fuego o de la máquina dinamo - eléctrica, que sirve para inflamar la carga, el otro da paso a un alambre que se va fijo a una plancha de zinc, soldada exteriormente a la envuelta* **Z**, *formando placa de tierra, para cerrar el circuito por el mar.*

El botalón que se emplea con este torpedo es de medra; mide diez metros de longitud con un espesor proporcionado, siendo mayor su diámetro a un metro de su extremo posterior; en la parte superior y en toda su extensión hay una ranura, donde se aloja el cable conductor; para que este no se zafe, de distancia en distancia, va asegurado al botalón por medio de grapas clavadas en la madera.

En el extremo de la parte posterior, lleva un zuncho con dos cáncamos; estos sirven, el uno, para la retenida y el otro para la tira, que se hace allí firme por uno de sus chicotes, y que sirve para guarnir el aparejo de maniobra del botalón.

El aparato de maniobra se compone, en primer lugar de un pié fijo de hierro **a** *(fig, 124), a proa, llevando en su extremo superior un rolete de bronce y un anillo o arco de hierro giratorio, que da paso al botalón; este pié tiene 50 centímetros de altura, contándose en esta medida la del anillo; otro pié b, también de hierro, es giratorio sobre un eje que lleva en su parte inferior; en el extremo opuesto lleva dos roletes de bronce, mantenidos a cierta distancia uno de otro por dos planchuelas de hierro, formado estas y los roletes un aro o anillo giratorio, de menor diámetro que el otro, pero con el mismo objeto.*

El zuncho del botalón **B**, *está dotado de dos cáncamos como ya hemos dicho; se amarra a uno de ellos la tira t que, pasando por un montón que está a proa, va a un tamborete m donde esta firme el otro chicote , y que sirve para echar a fuera el botalón; al eje de esta tamborete se adaptan dos manivelas o manijas para la maniobra.*

(¤) La envuelta y el aparato de cierre, que representa la figura 123, han sido construidos en la Estación de torpedos del Río Lujan, según las indicaciones del Capitán D. Manuel García y Mansilla, Ingeniero Torpedista de la División.

Al otro zuncho se engancha la retenida **r**, *que pasa por otro motón, firme a proa de la embarcación, para arriar cuando se echa afuera el botalón y para halar cuando se entra.*

Para que el conductor c, cuando se zaya el botalón **B**, *no se corte, se aduja cuidadosamente a popa y un marinero se encarga de fijar la longitud necesaria.*

El pié b es el que gira y hace ejecutar al botalón sus dos movimientos; cuando el oficial da la voz de: A zayar botalon!, los dos marineros que van a proa, colocan las manijas en el eje del tamborete m; otro marinero toma el chicote de la retenida **r** *para fijar, y el Cabo torpedista el conductor c con igual objeto; la gente lista para ejecutar la maniobra, el Oficial que dirige la embarcación, manda entonces: A fuera!, echándose en seguida el botalón afuera, hasta que el pié b ha descrito un arco de círculo de 40°, no pudiendo ir mas hacia la proa, pues la construcción de su extremo inferior no se lo permite; cuando el aparato está en la posición que indica la figura 124, el torpedo se encuentra a 6 metros de distancia de la proa de la lancha a vapor, de manera que no pueda ofenderla la explosión de la carga , y a 2 metros 50 centímetros de profundidad, inmersión suficiente para producir el efecto que se desea con las cargas que se emplean con esta clase de torpedos.*

Para entrar el botalón, el oficial manda: Listos a entrar botalón!; uno de los marineros, que están en el tamborete m, pasa a popa y ayuda a halar de la tira **r**, *al marinero que está encargado de ella, cuando el Oficial da la voz de: Entra!, mientras que el otro marinero que está en el tamborete m, arria el que ha servido para echar afuera el botalón; al mismo tiempo el Cabo Torpedista aduja con cuidado el conductor.*

ANEXO N° 5

Artículos sobre torpedos publicados por el capitán de corbeta Gregorio Pérez en el periódico *La Patria* el 7 de febrero y el de 1880

(LA PATRIA – LIMA SABADO 7 FEBRERO 1880)

LA GUERRA DE TORPEDOS.

La Guerra de torpedos ha alcanzado ya un puesto de reconocida importancia en la guerra marítima. Hay sin embargo es este como en la generalidad de los casos de inventos sorprendentes, una tendencia á exagerar su importancia. Experimentos recientes han contribuido á disminuir en algo la apreciación hecha anteriormente del poder de las minas submarinas; y se ha visto en la práctica, que el cuidado y precaución contribuyen mucho á convertirlas en ineficaces. Son tantas las precauciones de detalle, sin cuya inmediata atención es imposible operar satisfactoriamente que, aun en los experimentos tranquilamente, dirigidos en tiempos de paz, acontecen fallos sin número. Sin embargo, el efecto que puede depender de ellos es tan considerable, que debemos aceptar como probada la necesidad de una investigación científica completa, de los problemas relativos á la materia.

Dos elementos han contribuido a crear la guerra de torpedos, y son: la electricidad y los nuevos mixtos explosivos.

Es verdad que en el Whitehead ó torpedo pez, únicamente se ha recurrido al último de estos; pero es la única excepción material, habiendo sido todo el trabajo efectuado hasta aquí , el resultado de torpedos eléctricos.

Los torpedos usados en los servicios naval y militar de diferentes países, son de varias especies. Generalmente pueden ser clasificados como estacionarios defensivos y locomotivos ú ofensivos.

En Inglaterra, por regla general, hacen uso de la pólvora de algodón comprimido en sus máquinas, mientras que en el Continente parecen que abrigan predilección por la nitro-glicerina ó mas bien , por la dinamita. Ambas son lo que los químicos llaman compuestos de nitro, para distinguirlos de la pólvora que está comprendida entre las clases de compuestos de nitrato, y parece que ejerciesen una fuerza explosiva de violencia casi semejante, estimando las sustancias peso por peso. Pólvora de algodón comprimido apenas se necesita decir que es hilaza de algodón nutrido de ácidos nítrico y sulfúrico, hecha pasta en seguida y lavada de tal manera, que el resultado sea una masa, perfectamente divisible, y á la cual pueda hacerse asumir cualesquiera forma. (*) El material es generalmente comprimido en pastas – forma de disco que pesan de unas cuantas onzas á una libra ó mas, y las láminas se depositan en polvorines mientras permanecen húmedas. La pasta comprimida en esta condición húmeda , no solamente es anti – explosiva sino realmente anti – flamable; á no ser que alguien posea la llave para su detonación. Esta no es mas que una de esas pastas (ó formas) del mismo material técnico, la materia prima, que al ser inflamada con estrépito por medio de unos cuantos granos de fúltino, produce la explosión de cualesquiera pólvora de algodón en su inmediata vecindad, aun cuando esté húmeda . en estos términos, si una red se llena con láminas de pólvora de algodón y se echan al agua, toda la carga puede ser inflamada por la materia prima (á primer) contenida en un saco á prueba de agua, teniendo una espoleta eléctrica y alambre adherido y colocado en el interior de la masa.

La dinamita, como bien se sabe es una mezcla de nitro – glicerina y arena, ó puede describirse como pedernal impregnado con fluido explosivo, y debido á la acción química que siempre actúa en él, necesita renovarse cada tres años próximamente; si esto no se hace, las partes llegan á separarse químicamente.

El ingeniero sueco, señor Novel; que fue también el primero en manufacturar verdadera nitro – glicerina en gran escala, fabrica dinamita mezclando nitro – glicerina y sílice, esta dinamita fúndese como á los 150 grados Fahrenheit. La dinamita descrita se emplea en gran escala en el servicio de la Suecia, donde se le dispensa mas favor que á la pólvora de algodón.

La pólvora de algodón y la dinamita hacen explosión con mucha mayor fuerza que la pólvora de cañón, y por esta razón una carga muy destructora puede confinarse dentro de un espacio comparativamente pequeño; también son adaptadas para las minas submarinas particularmente, puesto que el agua no afecta mas al nitro – glicerina que á la pólvora de algodón.

TORPEDOS PARA OPERACIONES OFENSIVAS.

Tres clases principales de estos se emplean en las armadas europeas – el Whitehead, el Harvey y el torpedo de botalón. (**)

Los principales detalles de construcción del Whitehead Luppis – torpedos – pez, son desconocidos al público, por haberse guardado secreto con buen éxito, desde que por primera vez se trató de él. Cada uno de los diferentes gobiernos europeos que han comprado el secreto, han nombrado un pequeño número de oficiales y obligándolos, bajo su palabra de honor, á no revelar sus trabajos para obtener un juego completo de planos proporcionados con las armas.

Muchos anuncios han aparecido de tiempo en tiempo, significando ser descripciones de esta remarcable invención, la mas extensamente conocida y adaptada entre todos estos instrumentos en el campo de torpedos de movimiento. Ninguno de ellos puede considerarse enteramente correcto; sin embargo, ateniéndose á las informaciones generales, puede decirse que el torpedo Whitehead es un bote submarino explosivo. Es construido de diferentes dimensiones: de 14 á 19 pies de longitud y 13 á 16 pulgadas de diámetro en el centro. Es construido de la mejor plancha de acero y en la forma de cigarro puro, común á muchos de estos instrumentos de destrucción. Esta dividido en compartimentos interiormente. La parte anterior, ó nariz, contiene una carga explosiva de pólvora de algodón ó dinamita, junto con la espoleta y aparato de detonación, que está arreglado para producir explosión por contacto, forzando una pínula contra una cápsula fulminante, este compartimento es hecho separadamente y asegurado al cuerpo principal cuando se desea. La cola ó parte posterior del torpedo, como la mayor parte de las autoridades lo anuncian, contiene una pequeña máquina de tres cilindros, del tipo Brotherhood, los mismos que impelen el hélice que forma el órgano de propulsión. Tal delicadeza en materiales y trabajo ha sido alcanzada en la fabricación de esta maquinaría, movida por aire comprimido, que funcionando los tres pequeños cilindros, ejerciendo una fuerza de 40 caballos nominales, no pesan, según el señor Donaldson gerente del señor Thornycroft, mas de 35 libras. La parte central ó recamará contiene el aire que opera en las máquinas. Esta recámara constituye próximamente toda una mitad de la parte posterior del instrumento, y su fuerza debe ser muy grande para resistir la presión del aire que es comprimido por bombas trabajadas con poder de vapor á una tensión según se manifiesta, como de unas mil libras por pulgada cuadrada, ó mas de 60 ½ atmósferas.

Tiene un timón horizontal ó mecanismo externo, capaz de mantener y regular bajo del agua, la profundidad á la cual se pretende que camine el torpedo, y también para mantenerlo en línea recta ó dirigirlo por la curva que se desee, teniendo en consideración remolinos y corrientes.

Tiene también un aparato con el objeto de poner fuera de conexión el mecanismo de detonación en caso de que el torpedo falle el golpe contra el objeto al cual es dirigido, de suerte que el instrumento bien se vaya á pique, ó flote, como para recuperarlo en último caso.

Es evidente que la velocidad del torpedo disminuirá á medida que disminuya la presión del aire en el depósito, con el funcionamiento de la máquina. De la misma manera atravesará mas rápidamente una corta distancia que otra mayor.

El señor Donaldson ha manifestado que á 220 yardas la velocidad que en mayor grado puede alcanzarse es de 24 millar por hora, y que mil yardas pueden completarse en razón de 16 millas, ó 4,000 yardas á 5 millas por hora, siendo menor la velocidad al terminar la travesía. Con fuerza de 16 millas náuticas, en el tránsito de 1,000 yardas, empleará como dos minutos, ó mas exactamente, 1 minuto 52 segundos. En cuanto al efecto del golpe, poca duda puede haber, si la espoleta es perfectamente instantánea en su acción, como para asegurar la explosión en el momento de contacto. Pequeños intervalos de tiempo son aquí de la mas grande importancia, como que, si el torpedo retrocede antes de hacer explosión, el efecto disminuye prodigiosamente. Esta es la mayor objeción que puede hacerse al uso de espoletas de productos químicos ácidos, cuya acción es bastante lenta para permitir un retroceso sensible entre el choque y la explosión. Los únicos ejemplos del empleo del torpedo - pez que han ocurrido hasta el momento en que escribimos, (1878) no han correspondido. (Mas tarde se rectifica este hecho.)

Un torpedo Whitehead fue descargado por el "Shah" al "Huáscar", cuando el último buque pasaba no á gran distancia del anterior; no obstante, erró el golpe. El segundo fallo del cual se ha dado noticia por el corresponsal naval del "London Times" fue el proyecto de los rusos para destruir por medio de torpedos Whitehead en la noche del 20 de Diciembre último (1877), uno ó mas buques de la División Oriental de la Escuadra Turca del Mar Negro, á la sazón surta en el puerto de Batoum y consistente en tres buques blindados y tres de vela. La "Avni Illah", una corbeta acorazada, estaba amarrada á una boya en el centro del puerto, sin estar protegida por perchas ó botes de vigilancia, y por esta circunstancia fue elegida como punto de ataque. Remolcados los torpedos á una posición conveniente por medio de botes, y enfilados en la dirección del buque turco, fueron abiertas las válvulas de aire y las máquinas arrancaron hacia el objeto; pero sin éxito.

No obstante, el escape del buque no fue debido á las medidas tomadas para su seguridad, ni á la vigencia ejercida por los oficiales de á bordo, sino á la precipitación con que el ataque fue hecho por personas que no estaban bien inteligenciadas en el manejo de ellos. Dos torpedos fueron recogidos á la mañana siguiente flotando en el agua, uno sin la nariz que contiene el material explosivo y el otro varado en la costa. Este último estaba intacto; la nariz cargada aun con pólvora de algodón en cantidad como de treinta libras. Este torpedo fue cuidadosamente descargado, desentornillando la sección de Santa Bárbara, y como estaba completo bajo todos respectos, el secreto del señor Whitehead lo poseen ahora los turcos, sin haber pagado por él. Aunque los rusos han estado en posesión de está máquina durante la guerra, no tenemos noticia de su aplicación con éxito por parte de ellos. (3)

(3) Después de haber escrito el párrafo anterior, ha sido recibida la siguiente:

UN VAPOR OTOMANO VOLADO.

"San Petersburgo, Miércoles, Enero 30 de 1878

"El comandante del vapor ruso "Constantino" comunica que el 22 del corriente salió de Sebastopol á practicar un crucero. Se aproximo el 26 á Batoum, donde habían siete buques turcos. La "Constantino" lanzó un torpedo Whitehead á un vapor turco de hélice que estaba de guardia frente al puerto y lo echó a pique inmediatamente . Toda la tripulación se ahogó. La "Constantino" ha regresado á Sebastopol."

El gobierno alemán no ha dado á conocer los resultados habidos en sus experimentos anunciados; y la prueba práctica hecha por el inglés desde el buque blindado "Temeraire", ha sido relatada como sigue.

El 14 de Noviembre, fue día dedicado á una prueba práctica de aparatos de torpedos y á una serie de experimentos con el torpedo Whitehead. Dos disparos se hicieron de la batería de estribor y dos de la babor, caminando el buque á vapor en razón de 5 ½ y 8 ½ millas por hora, siendo el blanco de puntería una falúa de un buque de guerra estacionada á una distancia como 320 yardas.

Los proyectiles en ambos casos pasaron á unos cuantos pies del objeto y el resultado fue considerado satisfactorio; no así los subsecuentes disparados de los tubos de amura, que se alejaban en otra dirección, no obstante que el mar estaba llano y el andar del buque solo era de 5 ½ á 6 millas.

Tan luego como los torpedos penetraban en el agua y sentían el impulso de sus propias máquinas, inmediatamente cruzaba la amura del buque y se iban de la vuelta de babor con una velocidad de 12 millas. Esto parece ser consecuencia natural de la acción del agua impulsada hacia delante por el buque y los experimentos previos confirmase que estos proyectiles disparados de la amuras de un buque en movimiento son muy erróneos y que al ser largados así, poco puede esperarse de ellos. Si se pudiese llevar á la práctica, regular el paso de un torpedo locomotivo, como para que permitiese modificación de su rumbo, el torpedo se elevaría al rango de una arma de ofensa irresistible.

(Continuará)

G. Pérez.

---

al Whithehead, leidas en Newport, R. I., en Diciembre de 1874 por el teniente de la marina de los Estados Unidos, F.M. Barber, son notables por los informes contenidos en ellas, poniendo de manifiesto una prolija investigación del pasado cuanto á la guerra submarina.

(LA PATRIA – LIMA VIERNES 13 FEBRERO 1880)

LA GUERRA DE TORPEDOS

(Continuación)

Inglaterra, Francia, Alemania, Austria, Italia y Rusia, han comprado el derecho de usar este torpedo.

El gobierno primeramente indicado, han pagado $ 72,300 por el privilegio de su uso, ejemplares y planos. Además de esto, se dice, que como doscientas de estas armas fueron compradas cuando comenzó la guerra turco – rusa, al precio de $2,430 cada una, y un número mayor posteriormente. El mejoramiento y desarrollo del instrumento y sistema de manejarlo son objeto de continuo estudio y experimento por los ingleses en el arsenal real de Wollwich y en el río Medway; también en la escuela especial para instrucción en materia de torpedos á bordo del "Vernon", en Portsmounth: por los franceses en la boca del Charente y en Boyardville, donde se instruyen oficiales en la ciencia de la electricidad y explosivos; por los italianos en Venecia; por los austríacos en FIume, donde el señor Whitehead tiene su factoría; por los alemanes en Whihelmshafen y Kiel; y finalmente, un servicio instructivo en materia de torpedos (á distinct torpedo service) ha sido organizado por los rusos en Kertch y Cronstad, donde las aplicaciones tienen por objeto la defensa de los mares Negro y Báltico.

El torpedo automático ó de propulsión propia mas satisfactoriamente probado en los Estados Unidos, es el inventado por el señor Jhon L. Lay, ingeniero de la armada. Un modelo de este torpedo construido con plancha de hierro de caldera, fue exhibido en la exposición del Centenario; tenia forma de pínola, (ó perno) 28 pies 3 pulgadas de largo, y estaba dividido en cuatro compartimentos.

La extremidad frontera, técnicamente llamada la nariz, contiene el material explosivo, compuesto con de 300 libras de pólvora y 75 de dinamita. El poder motriz, consistente de gas de ácido carbónico producido en la forma común, es llevado del aparato generatriz, por medio de tubos de hierro, á la máquina que está en la 4° sección y dá movimiento al hélice. La presión inicial es como de 40 atmósferas. La 3° sección ó del medio contiene un rollo de dos ó mas millas de alambre eléctrico que por sí mismo vá saliendo del torpedo y sirve para mantener conexión eléctrica con el departamento de las hornillas. El torpedo es sumergido como á cuatro quintos de su volumen. Su fuerza máxima reclamada es de 10 ½ millas náuticas; pero del experimento hecho en New Port, aparece que solo se obtuvo 7. Este instrumento está enteramente bajo la dirección del electricista (electrician) quien por medio de una serie de contactos, abre ó cierra las válvulas de comunicación, y así aumenta ó disminuye la velocidad , y para o pone el torpedo en movimiento según se requiere. Puede dispararse por contacto o cerrando el circuito eléctrico. Si posición es mantenida siempre en vía por medio de una caña que se proyecta en la superficie mas elevada.

Hecha la descripción del primer torpedo de los tres adoptados en el servicio naval de las marinas europeas y consignados los pormenores que preceden concernientes al torpedo americano Lay, habiendo seguido las informaciones del ingeniero King, pasaremos á la del torpedo marino Harvey, favorecidos por una de las publicaciones mas detalladas de este instrumento de guerra y que registra el "Engineering", periódico científico de Londres, en su número del 23 de Noviembre de 1877, con grabados ilustrativos que hemos hecho fotografiar y acompañados para mejor instrucción.

EL TORPEDO MARINO HARVEY.

El principio de construcción del torpedo del capitán Harvey no es nuevo, viene de un flotante de madera (almadía) llamado dragón marino ó nutria, invención empleada extensamente por los pescadores en Escocia, con el objeto de convoyar sus líneas á media corriente ó canal evitándose así el uso de cañas largas.

Este torpedo ha sido adoptado en el servicio británico, así como en muchas de las armadas de la Europa continental. Es dedicado al servicio de buques, y está de tal manera configurado y eslingado, que remolcándolo un buque en movimiento, se aparta de su camino, permitiéndole así pasar frente á un enemigo, a cierta distancia, y mas aún, lo suficientemente cerca para poner el instrumento en inmediato contacto con algún punto de la parte sumergida del casco.

A cada buque se le provee con dos clases de estos torpedos, los que, no obstante, difieren solamente en cuanto á la posición de sus respectivos planos, arreglados de tal modo, que uno se desvíe á babor y otro á estribor.
Cada torpedo consta de un casco exterior construido con tablazón de olmo bien maduro, como de 11/2 pulgada de espesor, asegurada con tornillos, protegida con empaquetadura impermeables en las costuras y ligado con hierro; el interior, por lo regular, es protegido con una capa de brea. El casco interior es construido de planchas de cobre, fuertes, prolijamente unidas con soldadura y provisto con un tubo cilíndrico que atraviesa por el centro, dentro del cual están colocados el perno explosivo y carga de ceba; tiene también dos portas circulares como de 3 ½ pulgadas de diámetro , una en cada lado del perno, para cargar el torpedo. Estas portas quedan ajustadas á prueba de agua por medio de cobertores de tornillo, forzados á firme, con empaquetadura adaptable.

La caja de ceba es hecha de plancha de cobre fuerte y contiene una considerable carga explosiva de pólvora de rifle á granel en discos de pólvora de algodón.

En el centro de la recámara de ceba, ó cilindro hay un tubo de bronce en donde laborea el perno explosivo, y en el fondo de este tubo un yunque de acero puntiagudo que, cuando el perno impulsado llega al fondo, penetra en la cápsula, y chocando contra el brocal, inflama el mixto de detonación y la carga principal atravesando la explosiva.

A un lado del tubo de bronce y cerca de la base del perno, hay un pequeño conducto cubierto con una planchuela delgada de bronce, el cual dará salida al agua que haya penetrado en la caja de ceba y depositándose en el fondo del tubo. La carga de la caja de ceba se aplica por el fondo del mismo modo que por las portas de carga, la principal, entornillándose los cobertores por medio de llave inglesa.

La recámara de ceba puede cargarse separadamente de esta, si así se prefiere; pero esta precaución es enteramente innecesaria, salvo que el explosivo empleado sea peligroso, en cuyo caso ninguna precaución seria excesiva.

Para facilitar el uso de los torpedos Harvey en cada uno de los casos posibles, se hacen de dos tamaños, siendo las dimensiones del caso exterior las siguientes:

Dimensiones del casco exterior del torpedo marino Harvey.

TORPEDO GRANDE.

Eslora	*5 pies*	*0 pulgadas*
Manga	*0 pies*	*6 ½ pulgadas*
Puntal	*1 pies*	*8 ¾ pulgadas*

TORPEDO MENOR

Eslora	*3 pies*	*8 pulgadas*
Manga	*0 pies*	*5 pulgadas*
Puntal	*1 pies*	*6 pulgadas*

La siguiente es una escala de cargas de diferentes mixtos explosivos, que de acuerdo con lo establecido por el inventor, capitán Harvey , son capaces de contener los cascos de cobre interiores , con tal que los materiales sean acondicionados cuidadosamente, calculado bajo la base de que el casco mayor tenga capacidad suficiente para contener 77 libras de agua y 28 el menor.

	Grande lb.	*Menor lb.*
Glioxilina (glyoxilin)	*47*	*16*
Pólvora de mina de Shultze	*60*	*22*
Pólvora de algodón comprimido	*60*	*22*
Pólvora Pícrica	*73*	*26*
Pólvora de rifle en grano	*76*	*27*
Pólvora original de Horsley	*80*	*28*
Pólvora de mina de Horsley	*85*	*30*
Dinamita de Noble	*100*	*35*
Litho – fracteur	*90*	*32*

(Continuará)

G. Pérez

ANEXO N° 6

Parte del Capitán del Puerto del Callao del bombardeo del 22 de abril de 1880 (A. H. de M. Libro Copiador G1-20, pp. 230-231. Oficio al Comandante General del 22 de abril de 1880)

"...Tengo el honor de poner de conocimiento de vuestra señoría los acontecimientos que tuvieron lugar en el tiempo del combate que tubo lugar desde las 2 hasta las 5 p.m.

Como cada jefe habrá dado a V.S parte de lo ocurrido en su puesto, me encontraré solo a dar cuenta a V.S. de lo ocurrido de mi puesto, como capitán de puerto, a cuando ellos me han sido de gran interés . solo a inmediaciones mas o menos de 20 metros callo una bomba que pudo ocasionarnos muchos males si ella no hubiera traído una dirección oblicua, por lo solo hubo un hombre del pueblo herido no de gravedad. Los fragmentos de la bomba sobre las paredes y las ventanas de la comandancia del resguardo, los que rompieron vidrios de la ventana y doblaron algunos de nuestros baluartes de fierro. Antes de la bomba que cayó en esta plaza, cayo otra en el patio del arsenal , la que su explosión victimó a dos caballos, no habiendo hecho mas estragos por lo cual no tengo, que agregar mas a este respecto, sino es de que ha inmediaciones de esta plaza en que se encuentra esta capitanía, como es la estación del ferrocarril tras andino y jardín del frente de la Matriz a donde cayó una bomba en cada lugar de estos sin victimar a persona alguna.

A eso de las 04.30.de la tarde. pidieron de la batería última del norte, llamada "Rímac", unos rieles para colocarle al cañón Rodmam.

Al momento fue atendido por mi el pedido y y entregado con los cabos y sargentos de pescadores que los condujeron hasta la batería a órdenes del comandante Bravo que fue el que a caballo llegó pidiendo los rieles. También se mandó un trozo de madera y un gato y a cuyo trabajo ha debido atender el subteniente de artillería Guerrero pues le mandé con tal objeto. A mi lado se han encontrado el comandante Arriola, el idem Honorato Tizón (enfermo) el comandante Pimentel, el archivero de esta oficina señor Moreno, los cabos de matricula, patrón y marineros de esta capitanía.

El ayudante teniente 1° señor Jimeno permaneció todo el tiempo del combate con unos marineros en lo más elevado de la Estación Inglesa como vigías. Los otros qyudantes han estado en distintas comisiones por Mayoría de Ordenes, en la noche siguió de guardia el teniente primero Jimeno, y a las 12.00 pm. de ronda el teniente Primero Arístides Haza, el que regresó a las 05 de la mañana y dio parte a v.s. del encuentro que desde las 4.30 am. Tuvo la Urcos con una embarcación enemiga. ..".

ANEXO N° 7

Texto anónimo dirigido a Nicolás de Piérola en 1880 sobre la organización de las Fuerzas Sutiles y el aprovechamiento de los Pontones del Estado (B.N.P. Archivo Piérola - Caja 46).

Ideas generales sobre la organización de las Fuerzas Sutiles.

1. *Estas fuerzas las compondrán todas las embarcaciones a vapor de la propiedad del Estado. El jefe de todas ellas será un jefe joven o un oficial de reconocido valor y inteligencia organizadora al cual se le dejará la elección de los oficiales que serán los capitanes de las lanchas así como a estos las de sus segundos que serán guardias marinas, maquinistas y marinería que tripulan sus lanchas respectivas.*

2. *El comandante de la fuerza recibirá (personalmente si es posible o por escrito órdenes de la Secretaría o Sub-Secretaría de Marina.*

3. *Los capitanes de lanchas presididos por el comandante acordarán lo conveniente para disponer el armamento de cada lancha.*

4. *Por el momento no se ocuparán a las lanchas (salvo en lo indispensable), hasta que el jefe de todas ellas no haya manifestado, que la flotilla está lista para las comisiones del servicio.*

5. *Se pondrán todos los torpedos a disposición del comandante.*

6. *El jefe de la flotilla podrá ordenar la construcción de lo que necesite, ya sean estos objetos de madera, fierro, etc. a cualquiera Factoría de Lima o del Callao.*

7. *Se dará ropa de abrigo a los tripulantes de las lanchas.*

8. *A falta de un oficial por motivo de enfermedad o por otro accidente, el comandante podrá solicitar otro que lo reemplace pudiendo concederlo momentáneamente el señor Comandante General de Marina.*

9. *El comandante de la fuerza podrá dirigirse por el telégrafo al señor Secretario o en su defecto al Sub-Secretario del Ramo*

10. *Las embarcaciones a vapor que se empleen para rondas, serán las que designe para esa noche el comandante, cuyas órdenes si emanan de la Comandancia General serán terminantes y por escrito.*
10. *En un transporte, se señalará alojamiento para los tripulantes así como camarotes para los oficiales, guardias marinas y maquinistas y del mismo modo pañoles para depositar los artículos de las lanchas.*
11. *Se aumentará el sueldo de los maquinistas, fogoneros y carboneros.*

La conveniencia de la organización según se ha expresado, se especifica según las razones que se aducen a continuación, correspondiendo a un número del plan el mismo número en la aclaración.

1. *Es preferible que la fuerza sea mandada por un jefe joven o por un oficial, porque en éstos suele haber más resolución, más actividad, más saber y más conocimiento del modo de hacer actualmente la guerra. A demás de estas ventajas sobre un jefe que no es joven hay la*

importantísima de que siendo pequeña la distancia de su jerarquía militar a la de sus compañeros y amigos existe la confianza consiguiente para hacerse recíprocamente las observaciones en pro de su cometido.

Conociéndose de cerca todos los oficiales de marina, estos son los mejores apreciadores de las aptitudes de cada uno sin tener esa necesidad de recurrir a informaciones, que las más veces engañan. Por igual razón los oficiales elegirán sus guardias marinas, maquinistas y marineros.

2. *El objeto de que las órdenes de la Secretaría del Ramo sean directas, es el de evitar las demoras que tienen lugar al pasar sucesivamente de una oficina a otras en donde se comentan y observan las órdenes perjudicando la brevedad del alistamiento que el caso pueda requerir.*

Siempre que sea posible el Sub-Secretario, antes de emitir una orden deberá consultar en la materia al comandante de la fuerza por si lo que se va a dictar está en armonía con el elemento en estado, circunstancias para un momento dado y que sólo puede apreciar el comandante.

3. *Conocedor cada oficial de las condiciones marineras y militares de la lancha que se le ha encomendado es el que estima mejor sus necesidades y por consiguiente será el que mejor pueda arreglarla pudiendo armarla para ofender y para defenderse. Como nuestras embarcaciones a vapor son desiguales en dimensiones, ligereza, etc. sus máquinas más o menos altas, costados más o menos fuertes, no todas pueden llevar las mismas defensas, una podrá llevar tan sólo una plancha de fierro vertical o proa fija o movible, otra podrá llevarla convexa a proa, otra dos, otra planchas angulares de proa a popa, otra al costado de su máquina, aquella podrá llevar exteriormente sacos de arena colgados a la manera de las lanchas rusas en el cambio, etc. Lo mismo sucede para ponerlas en estado de ofender, lanchas hay que no deben llevar un cañón, en cambio otras pueden llevar más de uno. Lo que si deben llevar todas son pequeños torpedos de botalón, y no se comprende que siendo tan sencillos de construir como de colocar, hasta el presente no se hayan puesto en las lanchas.*

Teniendo una lancha su tripulación propia, cada tripulante tendrá cuidado de hacer lo posible para que nada falte, ninguno será indispensable, pues su falta en tal puesto será relevada por cualquiera de los otros que también es conocedor de lo que tiene entre manos. De no tener tripulación propia cada una de las lanchas, éstas se han visto ya en momentos muy duros, como la de huir del enemigo cuando de otro modo se hubieran evitado esa vergüenza. Pueden citarse algunos: por la mala calidad de los rifles Remington calibre 50, reventaron a los pocos tiros los que condujo la lancha Independencia; se atoró la ametralladora no descargando si no media cacerina, a los 5 tiros saltaron los cáncamos a donde se aseguran los bragueros del cañón quedando inútil por el momento para hacer fuego. Con otras lanchas ha sucedido algo parecido, los bragueros eran tan largos y tan ligeras las cureñas que su retroceso ha inutilizado por algunos días a sus cabos cañones, otras han tenido sus cajas de municiones atornilladas. Es muy cierto (pues es la ordenanza) que cada oficial debe conocer el estado del armamento, para desempeñar una comisión. Pero, ¿podrá hacer esa apreciación cuando es de noche, se le conmina de que salga inmediatamente y que todo esté listo? ¡Cuando no sabe que clase de hombres tiene la lancha! Los maquinistas son embarcados poco más o menos del mismo modo, muchas veces ha parado de moverse repentinamente la máquina en una posición crítica sin que el

maquinista haya atinado por más de una hora en encontrar la causa de esa descomposición!

Cuando el marinero no conoce bien a su oficial está desconfiado, fíjase a la defensa que puede proporcionarle tal o cual parte de la embarcación, abandona el puesto a donde debe obrar y si está cerca de tierra o buque se tira a la agua y si no sabe nadar se esconde bajo una bancada; perdiéndose de su cooperación, sin que el oficial preocupado con el movimiento del enemigo y del gobierno pueda fijarse en esa circunstancia. Debe agregarse al hablar de los cañones que montan actualmente las lanchas, que sus cureñas son muy pequeñas por lo que hacen sufrir las embarcaciones en sus amarras por su gran retroceso, las bombas tienen malísimas espoletas y tanto que aquellas revientan casi a la boca de los cañones, que no tienen tablas de puntería, sin lo cual no hay tiro bueno posible. Todo esto puede remediarlo un oficial contraído sin recurrir más que a sus conocimientos profesionales, siempre que pueda exclusivamente ocuparse del elemento que se le encomiende.

4. *El objeto de este artículo es distraer lo menos posible las lanchas en las que se efectúa los trabajos de reparación y preparación que deben estar listas en 15 días lo menos.*

5. *Comprendiendo la importancia de los torpedos, todas las marinas, inclusive la enemiga, tienen en su seno un ramo especial que se ocupa de la práctica de ellos. Este ramo, sabemos todos, es compuesto de oficiales de marina que lo solicitan y a quienes se les asigna un sueldo superior, los cuales no tienen otra tarea según se ha dicho que el de estudiarlos.*

   Los marinos del Perú (en lo que no tienen ellos culpa alguna) no tienen más conocimientos de torpedos que los que pueden dar las publicaciones e ilustraciones de los periódicos extranjeros, que, como órganos de publicidad son pobres en detalles, en atención probablemente a que sus autores están interesados en guardar sus secretos. Tenemos torpedos Harvey, Lait, Francés y Mc Evoyd que puestos a disposición de los capitanes de las lanchas los estudiarán para comprenderlos, lo que será pronto porque por lo regular sus instrucciones son sencillas y estarán en disposición de aplicarlos muy pronto. Estos mismos oficiales podrán embarcarse en cualquier buque, con sus respectivos torpedos cuando se ordene salir un buque.

6. *Es indispensable esa autorización en virtud de que la factoría del estado, tiene siempre aglomerado mucho trabajo ocupándose de preferencia del último que se le encomienda, pero, como esto sucede a menudo y los interesados tienen alguna influencia con los jefes de la factoría cuyas recomendaciones tienen valor también, resulta en fin que muy poco se concluye pronto, por más que se encarezca su importancia, lo cual es una rémora que no puede ni salvarse ni destruirse. Este conocimiento nace de la experiencia que se tiene sobre dicho establecimiento. Por todo esto se solicita que las obras puedan encomendarse también a otros establecimientos para que trabajando a la vez se puedan obtener pronto, con lo que se ganará precio, tiempo y garantía. No se crea por esto que lo que haya de construirse demande mucho material y prolijidad; no, son por el contrario ligeras y sencillas.*

7. *Ignoramos por qué en nuestro país no se concede al marinero la ropa que le es necesario. Al soldado se le da calzoncillo, camisa y capote, además de la exterior que por lo regular es gruesa. El marinero tiene ropa de loneta y cuando tiene azul, ésta es delgada y holgada, lo que no le abriga. Siendo el trabajo de éste muy superior al de aquél y sufriendo más la*

intemperie, en las demás marinas se le da ropa interior y exterior de abrigo. Que no se le dé ropa de aguas, se comprende, porque en nuestro litoral no tenemos lluvia, pero que no se les conceda siquiera un capote es poco humano. En un buque, el marinero encuentra con el movimiento un paliativo al frío, pero en una embarcación, sentado o parado está condenado a la inmovilidad y por consiguiente al disgusto que trae ese sufrimiento. La vigilancia encomendada a éstos no merece confianza. No se tiene presente la conveniencia de un buen servicio o si se aprecia pónganse los medios para que se llenen cumplidamente. El marinero debe tener por lo menos un capote de soldado.

8. *Debiendo trabajar en la noche y durante el día debe pues alimentarse porque su naturaleza enérgica así lo requiere.*

9. *El objeto de que la Comandancia General pueda nombrar un oficial en reemplazo de otro, es el de que pudiendo faltar un capitán de lancha en un momento dado, por motivo de enfermedad o de cualquier otro accidente, sea reemplazado en el acto, evitando así los inconvenientes que podrían sobrevenir malogrando tal vez el éxito de una expedición cuyo mérito dependía de aprovechar un instante o circunstancia que la favoreciese.*

10. *El jefe de la flotilla podrá dirigirse al señor Sub-Secretario en solicitud de tal o cual orden o bien autorización para proceder en pro o en contra de una orden ya expedida porque las circunstancias con que se contaban no son ya las mismas.*

11. *Una vez admitido este plan general o mejorado en todo cuanto es posible, es de suma importancia de que las tripulaciones estén todas juntas para obrar a primera orden, evitando los tropiezos que son consiguientes por estar repartidos en diversos puntos. Estando en un solo buque, todos estarán a la voz de sus jefes, éstos podrán estimar los que están enfermos o fatigados. Los oficiales en mancomún podrán acordar una reparación ligera, así como los maquinistas, en lo que les compete. Ningún jefe u oficial podrá ocupar a los marineros fuera de la tarea de sus lanchas sin encontrar el tropiezo que pueden oponer aquellos que vigilan por su gente con lo que conseguirá que la marinería encontrando una protección estará contenta y satisfecha. Almacenados los artículos de uso de las lanchas, así como los repuestos estarán a la mano, bien para cambiar unos o bien para componer otros.*

12. *Los fogoneros y carboneros no tienen ascenso posible porque se requieren actitudes que ellos comprenden que carecen. Los maquinistas si bien pueden ser ascendidos tienen que comprobar suficiencia por medio de un examen. Los premios pecuniarios siempre han tenido una gran influencia en la gente de máquina, por lo cual si se quiere contar con ellos es necesario ofrecérselos. El aumento de sueldo es muy justo, porque no teniendo quien los releve, su trabajo es mucho, así como que los peligros son también mayores. Por lo regular, los maquinistas tienen alguna instrucción y a ninguno de ellos se les oculta los grandes premios con que han sido premiados en otras naciones cuando han llevado a cabo hechos felices.*

Salvamento de los Pontones

Tenemos pontones y presas cargados y hasta arbolados.

Débese procederse a desarbolarlos inmediatamente, amarrándolos al muro del dársena, descargarlos, calafatear herméticamente sus lumbreras y escotillas y por último sumergirlo dejándoles de flotación 4 ó 5 pies de la línea de agua al trancanil de cubierta. Débese estibar en cubierta de popa a proa sacos de tierra. De esta manera se salvarán todos nuestros pontones. Para que esta operación sea ligera se encomendará a cada buque de guerra uno de los pontones, haciéndole responsable de lo que pudiese sobrevenir por no haberlo verificado a tiempo. Además las lanchas a vapor, o por lo menos dos tendrán consigo calafates, baldes, colchones viejos (que existen en todos nuestros buques) bombillos, tapones, tablas, etc., para acudir a cualquiera que principie a incendiarse, así como irse a pique.

Como la organización de las fuerzas sutiles tiene por objeto la colocación y aplicación de los torpedos no estará demás adicionar lo ya expuesto en las siguientes consideraciones.

Cuando la escuadra española estuvo en el puerto del Callao, se admitieron los ofrecimientos de extranjeros para poner torpedos a los buques españoles. Como en esa época principiaban a conocerse los torpedos, pues se habían hecho uso de ellos en la guerra civil de los Estados Unidos, se creyó a los hijos de ese país capaces de todo acto de valor aun en un país que no era suyo. Todo el mundo confiaba que harían mucho, a lo menos así era de creerse según ellos lo aseguraban de día, pero en la noche siempre había alguna grave dificultad que no podía vencerse hasta el siguiente día o bien porque la noche no ofrecía las condiciones que se requerían para un buen éxito. Al postre quedamos sin el dinero que nos llevaron y con obras inútiles. Por entonces entre los oficiales nuestros que se presentaron con el objeto de ponerlos pudo hacerse aceptar el que fue Teniente 2° en esa época señor Ricardo Vera, el que a pesar de los obstáculos que le pusieron los contratistas y en las peores condiciones posibles se acercó a los buques españoles a distancia de 50 metros poco más o menos, no habiendo conseguido su objeto por el mal elemento de que pudo disponer. Ha hecho énfasis estas reflexiones un francés que perteneció a la Marina de Guerra de su patria en un tiempo en donde no se conocían los torpedos, el que hace alarde de tener un gran cariño al Perú por el que está dispuesto a sacrificarlo todo. Los conocimientos científicos que asegura tener, si los tiene nada tienen que hacer con los torpedos, porque estos no demandan sino audacia y práctica en su manejo, salvo que dicha práctica la haya adquirido en la montaña de Chanchamayo o en las goletas que mandó antes como capitán. Si alude sus conocimientos científicos a los profesionales, los marinos del Perú no tienen porque ceder a los de las demás marinas.

En la escuadra se ignora a donde han sido colocados algunos torpedos, pero sí aseguran los oficiales que han escoltado la embarcación que los puso, que están fondeados muy cerca de 2,500 a 3,500 metros, sin previas marcaciones, que son las únicas que pueden determinar sus posiciones, de lo que puede muy bien resultar que un día salte ridículamente nuestro monitor. Sobre el particular puede dar datos curiosísimos el Teniente Gálvez.

Fondear torpedos no es operación difícil, lo hace cualquiera y no tenemos necesidad de recurrir a extraños a cuyo nombre, más tarde nos puede avergonzar el enemigo enrostrándonos, de confiar a otros porque nosotros no somos capaz de hacer algo.

ANEXO N° 8

Parte del Subsecretario de Marina sobre el hundimiento del *Loa* del 4 de julio de 1880 (B.N.P., Archivo Piérola - Caja 39).

Lima julio 4 de 1880

Señor Capitán de navío}Secretario de Estado en el Despacho de Marina

Señor Secretario

Honrado por SE el Jefe Supremo con la comisión de llevar a efecto el plan de echar a pique a uno de los buques chilenos empleando el ingenioso aparato inventado por el señor Manuel F Cuadros, a pesar de que por un incidente desgraciado se frustró en Ancón el 24 de abril último el primer proyecto, me dirigí nuevamente a este señor y haciéndole saber que SE tenía fe en el buen éxito de la aplicación de su torpedo y que me había autorizado para ponerlo en práctica, me puse de acuerdo con él y con anuencia de VS se procedió a construir en la factoría de Bellavista otro aparto igual y terminado, nombré al alférez de fragata graduado Carlos Bondy, quien con la mayor decisión y entusiasmo aceptó el peligroso encargo de conducir a la vista del enemigo la embarcación portadora del aparato. Este oficial eligió para salir de la caleta próxima a la punta denominada Doña Pancha, y en consecuencia buscamos una lancha en el Callo, la que fue remolcada hasta ese lugar por los matriculados José Morales y Nicolás Arca con un bote pequeño que debía servirles para salvar cuando el enemigo se dirigiese a tomar la lancha.

El 11 de junio puse en conocimiento de SE y de VS el plan concertado y me dirigí por tren extraordinario a Infantas en unión del señor Cuadros, del alférez Bondy, del guardiamarina don Luis Olivera a quien llevé para cualquiera comisión que se ofreciera, al mecánico Juan Bianchi y del carpintero José Chumpitasi que habían trabajado en la Factoría Naval en la construcción del aparato y debían colocarlo dentro de la lancha. En Infantas nos proporcionó entusiasta y desinteresadamente don Julio Tenaud los medios de trasladarnos a la caleta y al llegar a ella a las 5 h p.m. encontramos a los dos matriculados en el botesito, quienes dijeron que la lancha había sido llevada por equivocación, mas al norte. Se les dio orden de traerla al día siguiente al primer lugar y regresamos a Infantas y el que suscribe regresó a Lima esperando que levaría a cabo la salida de la lancha en las primeras horas del 13.

Por el adjunto parte del señor Cuadros, fecha 17 verá VS que fue impracticable la operación de preparar el aparato y embarcar los víveres y se desistió de intentar la salida por esa caleta quedando abandonada en tierra la lancha y roto el bote en el que corrieron riesgo de ahogarse el señor Cuadros y el ingeniero don Daniel Desmaison quien con una decisión que le honra se prestó voluntariamente a cargar el aparato.

Vistos estos inconvenientes, decidí que la salida de la lancha se hiciera del Callao burlando la vigilancia del enemigo como había ya sucedido antes y aparentando después venir del norte. El 2 de los corrientes trasladada de Infantas la carga al Callao, se condujo al costado de la presa "Adelaida Rojas" y se preparó y cargó con dinamita el aparato colocado dentro de una balandra, encargándose de esta peligrosa operación el señor Cuadros, el ingeniero Desmaison y los operarios Joaquín Sotelo y José Chumpitasi, quedando terminada a las 6h 30 m p.m. La balandra zarpó a las 10 h p.m. remolcada por un bote y comandada por el alférez Bondy llevando como auxiliar a don Juan Quintana 2° Jefe de la Estación de Vigías quien con entusiasmo aceptó esta comisión y había tomado parte en la anterior; los matriculados Morales y Arca tripularon el bote.

El 3 amaneció el horizonte nublado por el norte y sólo a las 10 h a.m. vino a despejarse, y entonces fui con el señor Cuadros al torreón de vigías del Arsenal y pudimos avistar con el telescopio instalado allí una balandra a la vela destacándose al norte por entre los islotes Pescadores y fuera de los buques neutrales, era la que habíamos despachado. Toda la Escuadra bloqueadora permanecía en su fondeadero del cabezo de San Lorenzo. 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.

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 al "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.

El éxito más feliz había coronado la perseverancia y los esfuerzos de cerca de tres meses, el señor Cuadros, a quien algunos miraban con recelo desde el siniestro de Ancón, había obtenido un triunfo con su invento, y me es grato consignar en este oficio que la confianza que SE ha tenido en el éxito desde que conoció el aparato ha contribuido en mucho a la realización del acontecimiento de ayer...."

El señor Manuel Cuadros, cuya feliz imaginación concibió el ingenioso mecanismo al que debe el enemigo la pérdida que ha sufrido ayer de un transporte bien artillado y con un valioso cargamento, suceso que ha venido a retemplar el ánimo de todos los peruanos de esta Capital y del callao después de las infaustas nuevas recibidas del Sur, se ha hecho acreedor a las consideraciones del gobierno y a la gratitud del país, pues no ha trepidado en exponer su vida en la peligrosa operación de preparar un torpedo que casi le es fatal en la primera explosión. El ingeniero Desmaison, auxiliar abnegado en el acto de cargar el aparato, ha probado su patriotismo. El alférez de fragata Bondy, el jefe de vigías Quintana que por segunda vez ha sido nombrado para una comisión de esta naturaleza no obstante de haber presenciado la catástrofe de Ancón, 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.

El costo total de gastos en la preparación de este torpedo y el de Ancón, inclusive la compra de embarcaciones y de víveres no llega a mil soles en plata y el enemigo ha perdido más de cien vidas y por lo menos medio millón de pesos fuertes.

Dígnese VS señor Secretario, poner este parte y los adjuntos en manos de SE el Jefe S a fin de que tenga conocimiento exacto de la manera como se ha llevado a cabo el plan por el que ha manifestado tanto interés, que confió a mi dirección y que VS también ha patrocinado con empeño.

Dios Guarde a US

Leopoldo Sánchez

ANEXO N° 9

Carta de Federico Blume a los testigos de la inmersión de su submarino en Paita del 17 de setiembre de 1879 y respuesta de los mismos (A. I. E. H. P.).

Paita, 17 de Setiembre 1879.

Señores Coronel don Joaquín Guerra, don Miguel Manzanares y don Alejandro Rodríguez y Guerra.

Muy señores míos y amigos:

Sírvanse decirme si el Domingo pasado presenciaron ustedes una sumersión que hice en el aparato de mi invención, acompañado del señor don C. D. Parker y de siete soldados, cuanto tiempo estuvimos debajo y en cuantas brazas de agua, y si están ustedes convencidos de la posibilidad de la navegación submarina, aparte de la cuestión de velocidad. Soy de ustedes atentamente su servidor

Federico Blume.

Payta setiembre 17 de 1879

Señor D. F. Blume
Presente.

Muy señor mío y amigo:

En contestación a lo que antecede, diré a U. Que el domingo pasado presencié la sumersión que hizo en el aparato de su invención, permaneciendo debajo del agua a una profundidad de cinco brazas aproximadamente, cuarenta minutos. Respecto a la posibilidad de navegar submarinamente, creo que por lo que tengo visto, que es una cosa resuelta sin poder asegurar la velocidad con que se realice.

Dejando satisfechos sus deseos, me suscribo como su muy afectuoso amigo.

Alejandro Rodríguez Guerra.

Señor
F. Blume

El que suscribe, reproduce en todas sus partes lo expuesto por el señor Alejandro Rodríguez Guerra, en el capítulo precedente, pues todo lo dicho lo presenció también.

De Ud. afectuoso amigo

Miguel Manzanares.

Señor
Federico Blume

Satisfaciendo el pedido de U. Antecedente debo concretarme a decirle que me adhiero en el todo a lo expuesto por los señores Rodríguez y Manzanares que preceden.

De U. Afectuoso amigo SS.

Joaquín Guerra

ANEXO N° 10.

Carta de Federico Blume al general Prado del 17 de setiembre de 1879. (A. I. E. H. P.).

Paita, 17 de Setiembre 1879

Excelentísimo Señor General
Don M. I. Prado
Arica

Excelentísimo señor

Desde que le anuncié mi propósito de construir una embarcación submarina de mi invención no he cesado de trabajar con ese fin, y no he querido hablar antes de ahora porque deseaba citar hechos. Por fin el sábado 13 del presente me sumergí cinco veces, navegué debajo de la superficie en la profundidad que deseaba y volví a salir, sin novedad. En el primer ensayo solo el señor don C. D. Parker se atrevió a acompañarme, pero en los últimos se metieron siete hombres más, y todos querían entrar. Seguro del éxito convidé para el día siguiente al señor don Miguel Manzanares, sub-prefecto, al señor don Joaquín guerra, capitán de puerto y al señor don Alejandro Rodríguez y Guerra, cuyo certificado incluyo. El señor Parker con seis soldados me acompañaron y los señores citados observaban desde un bote. Debido a cierta aprehensión del señor Parker éste 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 nos quedaríamos sepultados. Se portaron espléndidamente, y después de achicar durante cuarenta minutos salimos a la superficie, sin novedad.

Esta terrible prueba, aunque debida a un descuido o mas bien a mi impaciencia, prueba mas que las anteriores la excelencia del aparato. Todos nos daban por perdidos. Podríamos haber estado, los ocho hombres, otros 40 minutos, pues nadie sintió falta de aire.

Ahora vamos al reverso de la medalla. Al aparato le falta velocidad. Es cierto que no es tan esencial ésta para que el que puede llegarse a la quilla sin ser visto y sumergirse cuando es perseguido. Sin embargo, veo que con seis hombres, no es suficiente la velocidad que obtengo. No ha sido tampoco mi objeto probar ese punto, sino la practicabilidad de navegar y atacar por debajo de la superficie, y eso está mas que probado con el tremendo zambullón del domingo. Ahora voy a meterle una máquina de vapor al aparato, y entonces está todo listo, y no hay mas guerra por mar. Deseándole salud y buen éxito soy de Vuestra Excelencia atentamente su servidor y amigo.

Federico Blume.

Cuando concluya mis experimentos daré nuevo aviso a Vuestra Excelencia, y si lo cree conveniente puedo completar lo que falta en la Factoría de Bellavista, pues aparte de que he agotado mis recursos no se puede contar aquí con la reserva indispensable, y hasta ha habido quien insinúe que en caso de exigir los chilenos la entrega del aparato y del inventor como condición de no bombardear desearían saber lo que harían las autoridades agregando, que por lo pronto le estaba ya haciendo un mal a la población con construir tal aparato, que podría excitar la venganza del enemigo. El Sub-Prefecto contestó dignamente. F.B.

ANEXO N° 11

Carta de Federico Blume al Director de Marina del 5 de noviembre de 1879. (A. I. E. H. P.).

Lima 5 de Noviembre de 1879

Señor Director de Marina

Señor Director

Me cabe la honra de poner en conocimiento de Vuestra Señoría que mi lancha submarina ha sido entregada a la Comandancia General de Marina en el Callao, porque los señores Parker, Saenz y Barrientos que me habían acompañado en mis excursiones submarinas en Paita, y que habían venido a esta capital, según indicación del Supremo Gobierno, expresada en nota del Ministerio de la Guerra del 12 de Octubre, para ayudarme no pueden seguir indefinidamente esperando.

Como consta a Vuestra Señoría, el objeto que se propuso el Supremo Gobierno al hacer venir la citada lancha de Paita, fue presenciar aquí la navegación submarina y la aplicación de torpedos, después de completado el aparato con una máquina de vapor. Pero no habiendo sido atendido hasta la fecha mi pedido de 22 toneladas de plomo para lastre a pesar de mi tenaz insistencia, no se ha podido proceder; y tengo el sentimiento de ver frustrados, después de los espléndidos resultados prácticos ya obtenidos y del deseo que Su Excelencia el Supremo Director de la Guerra no expresó en carta del 1° de Octubre, mis afanes de cinco meses, sin utilidad alguna para el país.

Ya que el Supremo Gobierno no da importancia a la idea de atacar a las naves enemigas submarinamente, de ser poder siquiera, para mi propia satisfacción, terminar mi obra, según me lo permitan mis circunstancias, aunque lamentando la demora.

Por lo tanto y a fin de que no queden estériles los resultados hasta ahora obtenidos, yéndose la lancha a pique o al garete.

A Vuestra Señoría suplico me permita retirar el aparato, dispensándome las molestias que involuntariamente he ocasionado.

Dios guarde a Vuestra Señoría.
Señor Director

Federico Blume [firmado]

ANEXO N° 12

Carta de Federico Blume Othon a Nicolás de Piérola del 28 de setiembre de 1880 (B. N. P. – Archivo Piérola).

Lima, 28 de Setiembre de 1880

Excelentísimo Señor

Siento profundamente que un medio no solo de salvar al país sino de aterrorizar al enemigo vaya a malograrse por la indecisión. Por el calor de las manifestaciones de las que presenciaron mi descenso el Domingo 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. Como sabe Vuestra Excelencia jamás me he prometido gran cosa del movimiento por brazos. El cálculo de 3 kilómetros por hora con 8 hombres parece confirmarse con las pocas pruebas incompletas del sábado. El gobierno salió bueno, y si la corriente era adversa como aseguraban los marinos no hay duda de que cambiando el engrenaje para que los hombres empujen menos pero hagan girar mas rápidamente la manizuela, y colocando 4 hombres mas, se obtendrán mejores resultados. Pero ya que se ha llegado hasta aquí ¿porqué demoran la construcción de un bote con aire comprimido? mucho tiempo se ha perdido por la falta de fe, por no ocuparse seriamente del asunto y por llevarlo adelante sin calor. En realidad estoy hoy donde estuve cuando me sumergí en Paita el 13 de Setiembre de 1879. Desde Abril de ese año trabajo sin cesar y he visto con pesar que mi tenacidad se estrella contra el escepticismo y la indecisión y que otras serán las naciones que se aprovechen de mi invento si Vuestra Excelencia no le mete el hombro directamente al Blanco por medio de ese novelesco bote. No digo que sea imposible el ataque con lo que hoy existe. Pero sería seguro, sería una diversión, en un bote con aire comprimido. El folleto adjunto de los pormenores de ese motor tal cual funciona en los carros de la cuarta avenida de Nueva York. La velocidad jamás fue problema que traté de resolver, lo estaba ya. Lo demás, si era grave, y eso, por primera vez, está resuelto del modo más espléndido y sencillo. ¿Querría Vuestra Excelencia privarse de la gloria de pasar a la posteridad por 2000 años, por lo menos?. 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. Nada falta, señor, sino un poco de la energía que caracteriza a Vuestra Excelencia aplicada a este asunto.

Para proceder pronto y con acierto es preciso dedicar un taller exclusivamente al objeto, donde nadie penetre sino los que deban. Esto de hacer una pieza aquí, otro ahí y estar sujeto a mil informalidades como hasta hoy es cosa de desesperar a un santo. El señor Henry dice que el taller que fue de Rumrill puede comprarse hoy en 100,000 dólares, papel, y que él lo tenía en 200,000 dólares concluida la guerra. He ahí una buena oportunidad de obtener los medios de rápida y secreta acción.

He escrito al Cónsul del Perú en Nueva York, señor Tracy, que me mande dibujos de la máquina de comprimir aire y de otros detalles usados en la empresa citada de la 4ª avenida. Desgraciadamente no le he podido incluir el pequeño costo de procesarse esos dibujos, que serían muy útiles pues aunque tengo ideas bien claras de lo que se necesita no es lo mismo que contar con la experiencia

ajena en un asunto que está en práctica casi dos años a que los interesados han ido perfeccionando conforme se las han presentado los inconvenientes. También le digo a Tracy que trato de reunir fondos entre los amigos del Perú a fin de mandarme una maquinaria de comprimir aire. Por la carta del representante de aquella empresa verá Vuestra Excelencia que los tubos para 160 pies cúbicos, o lo suficiente para un carro, cuestan solo 1,000 dólares y la maquinaria completa para cargar un carro cada 5 minutos solo 6,600 dólares. Pero como los tubos pueden ser hechos aquí, y en realidad usaría el mismo bote quizás como tanque, se trata solo de comprar el compresor, y no para cargar tan ligero, pues no se necesita sino cargar un bote en uno o dos días en lugar de 5 minutos. Tal compresor, sin el caldero, creo que no costaría arriba de 5,000 dólares y encargándolo se ahorraría tiempo y se obtendría lo mejor en el ramo no obstante, aquí arreglaríamos de todos modos la construcción de un compresor según las ideas que hasta ahora tengo sobre el particular, y también llegar llanos al objeto. Su resumen creo

1. *Que inmediatamente debe procederse a construir un bote para aire comprimido y la maquinaria necesaria, pero en un taller exclusivamente dedicado a ese objeto.*

2. *Que el señor Henry con quien ya he tenido tantas y tan desolladas aplicaciones, es el mas aparente para dirigir ese taller.*

3. *Que debe ponerse a disposición del señor Cónsul Tracy en Nueva York la suma de 10,000 dólares para compra y flete de lo que se le encargue.*

4. *Que debo entenderme directamente con Vuestra Excelencia si no se quiere perder tiempo.*

Así, creo, que sin perjuicio de lo que se esté haciendo en el actual bote, se llegará a un resultado pronto y seguro.

Ojalá siquiera se le pidiesen al señor Tracy oficialmente los datos que ya le he pedido como amigo y se le autorizase para gastar unos 100 dólares en procurarse los dibujos ese y eso por el próximo vapor.

Perdone Vuestra Excelencia mi insistencia Vuestra Excelencia me ha inspirado confianza y debido a ella he creído deber hablarle en términos claros. Me parece que el asunto es el primero en la actualidad y esta fe está comprobada con la decisión de mi parte en gastar cuanto he podido y en arriesgar mi vida siempre que ha sido necesario.

No voy a ver a Vuestra Excelencia por no quitarle el tiempo, pero estoy a las órdenes de Vuestra Excelencia en cualquier momento.

De Vuestra Excelencia atentamente su servidor

Federico Blume.

ANEXO N° 13

Carta de Federico Blume Othon a Nicolás de Piérola del 10 de enero de 1881 (B. N. P. – Archivo Piérola).

Lima, 10 de Enero de 1881

Excelentísimo Señor Jefe Supremo de la República

Excelentísimo Señor

Es preciso que sepa Vuestra Excelencia lo que pasa con el bote.

El único ensayo que se ha podido llevar a cabo es el de navegar a vapor. Con mar bravo se obtuvo un andar de cuatro millas. Mandé cargar el tanque y resultó completamente inservible la bomba de mayor poder y la pequeña se rompió, pero pudo componerse. En seguida traté de proseguir aunque fuera con poca presión. Pero resultó inservible la válvula principal. Sin embargo con 200 libras que quedaban se navegó mas de una milla, pero de una manera exactamente al revés de lo que yo había mandado, debido a 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.

Procedí al ensayo de sumersión de la manera mas irracional pero desesperado con lo que pasaba y deseando llegar a un resultado que hiciera ver siquiera los puntos principales. No tenía casi aire con que trabajar la bomba, y atenido solo a una débil de manos, que es solo para regular, principié el descenso. Pero tres pernos dejaban entrar agua que iba aumentando y que a los diez pies de profundidad no podía haber sido dominada con esa bombita.

Aparte de estos defectos que en otras circunstancias no serían graves se presentó otro del cual tampoco soy responsable, aunque no parece, como los otros efecto[s] de trabajo aparrado. La tapa, que un hombre había levantado del suelo, no podía ser empujada desde adentro a pesar de reposar la mitad de su peso en la bisagra y de abrirse por tornillo hasta unas seis pulgadas. Este inconveniente lo había temido y había dispuesto que la tapa se hiciera de planchas de hierro forjado. Pero no hubo quien hiciera la obra y fue forzoso conformarse con hacerla de hierro fundido o atrasar el tanque. Cuando quise adelgazar mas la pieza resultó que algunos panales en la fundición hacían imposible esa operación. Ha sido pues preciso modificar eso, las válvulas y otras pequeñeces que la práctica ha dado a conocer. La válvula ya está cambiada y lo demás esperó ver concluido mañana. 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.

Nada de esto es inherente a la invención, y en cuanto al inventor solo los que hayan experimentado las sensaciones que trae consigo la anemia en la cabeza pueden comprender mi agonía al tener que moverme. He querido forzar la naturaleza, comprendiendo la urgencia de obrar, y volvía del Callao sujetándome de las paredes, hasta que me fue imposible dar un paso. Por cuatro días perdí

completamente la voz y en ese estado, haciéndome entender por señas, emprendí la sumersión. A pesar de encontrarme casi exhausto y permanentemente desmayado o mareado sigo hasta donde me rinda la naturaleza y espero aún con pocos días mas alcanzar el objeto. Lucho contra el tiempo y los hombres y mi salud.

Excelentísimo Señor.

Federico Blume.

Bibliografía y fuentes

1. Archivos y Bibliotecas con mención de los libros copiadores revisados en de cada uno de ellos.

Archivos

A.C.E.H.M.P. Archivo del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú.

A. C. P. H. E. Archivo de la Comisión Permanente de Historia del Ejército.

A. G. N. Archivo General de la Nación.

1) Ministerio de Guerra y Marina. Libro Copiador de correspondencia de la Secretaría de Marina con la Comandancia General de la Marina, año 1880, N° H-4-504.
2) Ministerio de Guerra y Marina. Libro Copiador de correspondencia con oficinas de su dependencia y otras autoridades, años 1879-1880, N° H-4-502.
3) Libro Copiador de correspondencia de la Secretaría de Marina con la Factoría Naval de Bellavista, año 1880, N° H-4-503.
4) Dirección de Contabilidad General y Crédito. Sección de Cuenta General. Libro Copiador de Resoluciones de la Secretaría de Fomento, año 1880, N° H-4-242.

A. H. de M. Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú.

1) Libro Copiador: "Relación Historiada de los Contralmirantes, Jefes y Oficiales del Cuerpo de Oficiales de la Armada Nacional, formado en 1861, Tomo 1". N° D - 24.
2) Libro Copiador de órdenes y decretos del Ministerio de Guerra y Marina, año 1866, N° A1-b4.
3) Libro Copiador de correspondencia de la Mayoría de Órdenes con la Comandancia General, años 1871-1873, N° C2-41.
4) Libro Copiador de correspondencia de la Capitanía de Puerto del Callao con el Comandante General y otras dependencias, años 1875-1881, N° G1-20.
5) Libro Copiador de Órdenes Generales de la Armada, años 1878-1881, N° A3-4.
6) Libro Copiador de correspondencia de la Mayoría de Ordenes con la Comandancia General de Marina, años 1878-1879, N° C2-44.
7) Libro Copiador de correspondencia del Comandante General de la Marina con el Ministro de Guerra y otras dependencias, año 1879, N° B1-b47.
8) Libro Copiador de informes de la Comandancia General de Marina al Ministro de Guerra y Marina (1879) y al Secretario de Marina (1880), años 1879-1880, N° B1-b7.
9) Libro Copiador de Pedidos hechos a la Factoría Naval de Bellavista, años 1879-1880, N° F4-A6.
10) Libro Copiador de Listas de Revista del Departamento de febrero a diciembre, año 1880, N° B1-C11.
11) Libro Copiador de la Comandancia General de Marina con diversas dependencias, año 1880, N° B1-b48.
12) Libro Copiador de Pedidos de la Corbeta *Unión*, años 1865-1880, N° E2-U2.
13) Libro Copiador de Tomas de Razón de Diplomas de Vencedores de Abato y 2 de Mayo y Junta Calificadora de Marina, años 1883-1889, N° C2-72.

A.I.R.A. Archivo del Instituto Riva Agüero (Epistolario del general Mendiburu).

A.I. E. H. P. Archivo del Instituto de Estudios Históricos del Pacífico.

A.M. RR.EE. Archivo Central e Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores.

1) Libro Copiador de correspondencia con el Ministerio de Guerra y Marina, años 1872-1879. N° T. 872.

A. R. R. S. Archivo Rómulo Rubatto Suárez (colección general Belisario Suárez).

Bibliotecas y colecciones privadas

Biblioteca Central del Marina.
Biblioteca de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
Biblioteca del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (B. I. H. M. P.).
Biblioteca del Instituto Riva Agüero
Biblioteca del Museo Naval del Perú.
Biblioteca Nacional del Perú, Sala de Investigadores, (B.N.P).
Colección del Instituto de Estudios Históricos del Pacífico.
Colección Sr. Gonzalo Maguiña.
Colección Sr. Pedro Olaechea Ramírez.
Colección C. de N. Reynaldo Pizarro Antram.
Colección Sr. Jacques Vandernotte.
Colección del autor.

2. Publicaciones periódicas.

The Illustrated London News (Londres) 1878, 1882.
The Engineer (Londres) 1875, 1877, 1879, 1880.
Boletín de la Guerra (Santiago) 1879, 1880.
El Comercio (Lima) 1879, 1890.
El Peruano (Lima) 1879, 1880.
El Nacional (Lima) 1880.
La Patria (Lima) 1879, 1880.
El Diario Oficial (Ayacucho) 1881.
Scribners Monthly (Nueva York) 1881.
El Sol (Lima) 1890.
El Perú Ilustrado (Lima) 1891.
La Crónica (Lima) 1920.
El Mercurio (Santiago de Chile) 1979.

3. Libros y Revistas.

Acland, William A. Dyke
1881 *Descripción del Ejército Chileno del Norte*, en "Testimonios Británicos de la Ocupación de Lima" de Cecilia Wu Brading (1986), Lima.

Albarracín, Santiago J. y Julio H. Hictce.
1884 *Manual para los Condestables y Cabos Torpedistas de la Armada Argentina*, Buenos Aires.

Aguirre Vio, Carlos
1997 *Historia Naval Mundial*, (3 tomos), Valparaíso.

Ahumada Moreno, Pascual
1889-1891 *Guerra del Pacífico, recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencia y demás publicaciones referente a la guerra que han dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia por...*, 8 volúmenes. Valparaíso.

Arana Viale, Roberto
1959 *Fragmentos inéditos de una vida heroica*, Lima.

Barnes, J. S.
1869 *Submarine Warfare, Offensive and Defensive*, Nueva York.

Basadre, Jorge
1983 Historia de la República del Perú, T. VI, Lima.

Bradford, R. B.
a) 1882 (febrero) *History of Torpedo Warfare*, U.S. Torpedo Station, Newport, Rhode Island.
b) 1882 (marzo) *Notes on Movable Torpedoes*, U.S. Torpedo Station, Newport, Rhode Island.
c) 1882 (abril) *Notes on Towing Torpedoes*, U.S. Torpedo Station, Newport, Rhode Island.
c) 1882 *Notes on Movable Torpedoes*, U.S. Torpedo Station, Newport, Rhode Island.

Bulnes, Gonzalo
1959 *Guerra del Pacifico*, 3 tomos, tercera edición, Santiago.

Cabanellas de Torres, Guillermo
1963 *Diccionario Militar aeronáutico, naval y terrestre*, T. II, Buenos Aires.

Cáceres, Andrés Avelino
1986 *Memorias*, T. 1, Lima.

Carey Brenton, Reginal
1881 *Informe sobre las actividades del teniente Carey Brenton, mientras estuvo de observador en el Cuartel General del Ejército Peruano a cargo de la defensa de Lima contra los chilenos (1881)*, en "Testimonios Británicos de la Ocupación de Lima" de Cecilia Wu Brading, Lima, 1986.

Carvajal Pareja, Melitón
1995 *La República 1870 a 1876*, en "Historia Marítima del Perú", Tomo IX, Volumen 3, Lima.

Cayo Córdoba, Percy
1982 *Las Conferencias de Lackawanna*, en Revista Histórica Tomo XXXII, Lima.

Delgado de la Flor, Mariano
1860 *Apuntes Sobre Artillería*, Lima.

Dellepiane, Carlos
1931 *Historia Militar del Perú*, 2 tomos, Lima.

Denegri Luna, Félix
1982 *Cartas del General Prado al General La Puerta*, en Revista Histórica, Tomo XXXII, Lima.

Diccionario de Geografía Antigua y Moderna.
1868 París.

Dulanto Pinillos, Jorge
1947 *Nicolás de Piérola*, Lima.

Ekdahl, Wilhelm
1917 *Historia Militar de la Guerra del Pacífico*, 3 Tomos, Santiago.

Elías, Julio J.
a) 1962 *La Lancha Torpedera "Alianza" en la Epopeya de Arica (17 de marzo – 7 de junio 1880)*, Lima.
b) 1971 *Un Marino Italiano en la Guerra de 1879 diario personal del maquinista italiano Pedro Luis Ŝtorace*, Lima.
b) 1980 *Marinos Peruanos en Arica*, Lima.

Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana.
1928 T. IX, XLV, LXII. Editora Espasa - Calpe S.A., Madrid.

Encina, Francisco A.
1970 *Resumen de la Historia de Chile,* Santiago.

Escalafón del Ejército.
1909 Lima.

Fuenzalida Bade, Rodrigo
1988 *La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968).* Tomo 3 "Desde el término de la guerra con España (1866) hasta el comienzo de la guerra civil (1891)", Valparaíso.

García, José Ramón
1993 *Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao el 2 de mayo de 1866*, Lima.

García y García, Aurelio
a) 1867 *Apuntamientos sobre la Fragata Blindada "Independencia"*, Lima.
b) 1870 *Derrotero de la Costa del Perú*, Lima.

Grant, J. A.
1977 *The Herreshoff Spar Torpedo Boats of 1878 – 1880*, en "Warship International" N° 3.

Guerra Martinière, Margarita.
1991 *La Ocupación de Lima (1881-1883)*, Lima.

Guzmán y Valle, Enrique
1906 En revista *Prisma*, Año II, N° 20.

Instructions for the managment of Harvey's Sea Torpedo.
1872 Londres.

Jaques, William H.
1885 *Ericsson's Destroyer and Submarine Gun*, Nueva York.

Jolie, E. W.
1978 *A Brief History of U.S.Navy Torpedo Development*, (NUSC Technical Document 5436, Naval Underwater Systems Center, Newport Laboratory), Newport.

King, J.W
1982 *The War - Ships and Navies of the world, 1880*, (primera edición: Boston, 1880). Naval Institute Press.

Leiva Viacava, Lourdes
1993 *Nicolás de Piérola*, Lima.

López, Jacinto
a) 193? *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico*, Nueva York.
b) *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico*, prólogo y notas de Gustavo Pons Muzzo, Lima.

Le Léon, M.
1969 *Recuerdos de una Misión en el Ejército Chileno*, Buenos Aires.

Luna G. P, Julio A.
1979 *Libro de actas del Consejo de Ministros (1875 – 1879)*, en Revista Histórica Tomo XXXII, 1979 - 1980, Lima.

Márquez, Arnaldo
1866 *El Perú y la España Moderna*, T. II, Lima.

Martín, José Carlos
1982 *Capitán de Fragata Fermín Diez Canseco*, en "Héroes y Marinos Notables", Lima.

Martínez Busch, Jorge
1998 *Dos pensamientos político-estratégicos: análisis de la conducción de la guerra en el mar entre el 5 de abril y el 21 de mayo de 1879*, en "Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile" N° 3, Valparaíso.

Markham, Clements R.
La Guerra entre Perú y Chile, Ediciones Esrmar, Lima, sin fecha.

Mason, Theodorus B. M.
1971 *Guerra en el Pacífico Sur*, (edición original 1882) Buenos Aires, 1971

Melo, Rosendo.
a) 1900 *El Callao, Monografía Histórico - Geográfica*, Lima.
b) 1904 *Historia de la Marina del Perú*, Lima.

Memoria de Marina
1922 Lima.

Memoria que presenta al Supremo Gobierno el General Inspector y Comandante General de Artillería
1875 Lima.

Milla Batres, Carlos (editor).
1967 *Guerra Con Chile: la campaña de Tacna y de Lima (documentos inéditos)*, prólogo y notas de Rubén Vargas Ugarte S.J., Lima.

Noalhat, H..
1905 *Les torpilles et les mines sous-marines,* Nancy.

Olmstead, Edwin; Wayne E. Stark y Spncer C. Tucker
1997 *The Big Guns,* Ontario.

Ortiz Sotelo, Jorge
a) 1988 *Historia de los Submarinos Peruanos*, en "Revista de Marina", V. 381, julio – agosto 1988, Lima.
b) 1999 *El Almirante Miguel Grau*, Lima.

Palacios Rodríguez, Raúl.
a) 1990 *La República 1884 a 1906*, en "Historia Marítima del Perú", Tomo XII, Volumen 1, Lima.
b) 1991 *La República 1884 a 1906*, en "Historia Marítima del Perú", Tomo XII, Volumen 2, Lima.

Pardo, Santiago
1880 *Correspondencia Jeneral de la Comandancia Jeneral de la 1ª División Naval bajo el mando del contra almirante don Miguel Grau, comandante del Huáscar*, Santiago.

Parra Herrera, Germán; Seraylán Leiva, Alejandro.
1981 *Cáceres: de San Francisco a San Juan de Miraflores*, en "La Gesta de Lima" (Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú) 1981.

Pavletich, Esteban.
1990 *Leoncio Prado*, Lima.

Paz Soldán, Carlos.
1929 *Ahora Medio Siglo, La Gestión de los Ministerios Irigoyen y Mendiburu y la Guerra con Chile*, Lima.

Paz Soldán, Mariano Felipe.
1979 *Narración Histórica de la Guerra de Chile Contra el Perú y Bolivia*,3 tomos, Lima.

Pérez, José
1880 *Arica, datos para la historia por un testigo y actor*, en "La Batalla de Arica", de Gerardo Vargas (edición de 1980), Lima.

Pons Muzzo, Gustavo
a) ¿? Prólogo y notas a la obra *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre* de Jacinto López. Lima.
b) 1980 *Francisco Bolognesi Cervantes* en "La Epopeya del Morro de Arica, 7 de junio de 1880" editores: Comisión Permanente de la Historia del Ejército del Perú. Lima.

Querejazu Calvo, Roberto
1979 *Guano, Salitre, Sangre. Historia de la Guerra del Pacífico*, La Paz.

Rodríguez Asti, John.
1998 *Las torpederas Herreshoff la Guerra del Pacífico*, en "Revista de Marina ", Julio-Agosto-Setiembre 1998, Lima.

Rávago Bustamante, Enrique de
2000 *Miguel Grau, comisionado político en el Pacífico Sur*, Lima.

Rubatto Suárez, Rómulo
1998 *La Covadonga, símbolo y trofeo*, Lima.

Prats González, Carlos.
1972 *Benjamín Vicuña Mackenna y las glorias de Chile,* Santiago.

Revilla, Julio E.
1993 *Frenesí de préstamos y cese de pagos de la deuda externa: el caso del Perú en el siglo XIX*, Lima.

Stiglich, Germán
1922 *Diccionario Geográfico del Perú*, 3 volúmenes, Lima.

Stotherd, Richard Hugh.
1872 *Torpedoes, offensive and defensive*, Washington.

Torreblanca, José
1879 *Descripción y Manejo de los cañones Blakely, Armstrong y Vavasseur de las Baterías del Callao*, Lima.

Ulloa Sotomayor, Alberto
1931 *Don Nicolás de Piérola*, Lima.

Ugarte Chamorro, Guillermo
1984 *Diario de la Campaña Naval escrito a bordo del Huáscar*, Lima.

Ugarte y Chamorro, Héctor
1966 *Manuel S. Ugarte, héroe nacional*, Lima.

Valdizán Gamio, José
1966 *Tradiciones Navales Peruanas*, Tomo 1, Lima.

Variedades
1930 Lima.

Vargas Ugarte, Rubén.
a) 1971 *Historia General del Perú*, T. X, Barcelona.
b) 1979 *Guerra Con Chile: la campaña de Tacna y de Lima (documentos inéditos)*, Lima.
c) 1979 *Historia General de la Guerra del Pacífico*, Lima.

Vargas Hurtado, Gerardo.
1979 *La Batalla de Arica*, Lima.

Vegas, Manuel Isauro.
1973 *Historia de la Marina de Guerra del Perú,* Lima.

Vicuña Mackenna, Benjamín .
a) 1880 *Historia de la Campaña de Tarapacá*, Santiago.
b) 1881 *Historia de la Campaña de Tacna y Arica*, Santiago.
c) 1881 *Historia de la Campaña de Lima 1880-1881*, Santiago.

Von Scheliha
1869 *A Treatise on Coast Defence*, Londres.

Yábar Acuña, Francisco
1996 *El Inca de Oro, acuñaciones del Inca en las cecas de Lima y Ayacucho durante la guerra del Pacífico*, Lima.

Zanutteli, Manuel
1994 *Emilio San Martín: su entorno y su Tiempo*, Lima.

4. Publicaciones electrónicas.

Brown, Tony
2000 *Charles "Savez" Read, C.S.N. The man who knew it all*. Página web: http:// www. fortunecity. com/ meltingpot/ cavendish/ 779/ index.html

Diccionario de la Real Academia Española
1992 Madrid.

Kirby, Geoff
1999 *A History of the Torpedo The Early Days*, en "Navies in Transition", p. 7. Página web: http://www.btinternet.com/~philipr/.

Phillips, Michael
1996 *Infernal Machines*, en "Maritime History Page", p. 3. Página web: http://www.cronab.demon.co.uk/mines.htm.

Russel, Phill
1997 *Anti Torpedo nets*, en "Navies in Transition", Página web: http://www.btinternet.com/~philipr/nets.htm.

Virtual Reality Phase of the Moon
2000 U.S. Navy (http://tycho.usno.navy.mil/cgi-bin/vphase-post.sh).

Torpedera "Guacolda" (1ª)
2000 Armada de Chile (página web: http://www.armada.cl/armadahistor/unidadesnav/179.htm.).

Goleta "Virgen de Covadonga"
2000 Armada de Chile (página web: http://www.armada.cl/armadahistor/unidadesnav/146.htm.)

G. F. Des Vignes
1998 Steam Boat Association Archives CD, Londres (SBA).

E. H. Vosper - J.I. Thornycroft
1999 Steam Boat Association Archives CD, Londres (SBA).

MARINA DE GU DEL PERU
Sistema de Bibliotecas
Clas: 985.061/Y/2001
No. Inv:
Fecha:
Ubic:
2016

Actualmente estudia el Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval.

Trabajó como jefe de Control de Averías del B.A.P. *Gálvez* (1984-1986), jefe de Control de Averías, Electricidad y Automatismos del B.A.P. *Montero* (1988-1989), jefe del cuartel contrasubversivo de Puerto Inca (1990) y jefe del Departamento de Ingeniería del B.A.P. *Montero* (1995). Ocupó diversos cargos en la Dirección de Ingeniería Naval, Servicio Industrial de la Marina y en el Archivo Histórico Naval. También se desempeñó como catedrático en la Escuela Naval y en la Escuela de Calificación de Oficiales.

Ha sido Presidente de la Sociedad Numismática del Perú y tiene publicados los siguientes libros: *El Inca de oro* (1996), *Las Últimas Acuñaciones Provinciales* (1996) y *Monedas Fiduciarias del Perú 1922 - 2000* (2001), además de diversos artículos en revistas y periódicos del país.