

**MARINOS
NOTABLES**
DEL
PERÚ

Volumen 2

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS
2021



MARINOS NOTABLES
DEL PERÚ

MARINOS NOTABLES
— DEL —
PERÚ

Volumen 2

Dirección de Investigaciones Marítimas
Marina de Guerra del Perú

201



MARINOS NOTABLES DEL PERÚ

Camilo Carrillo Martínez (1830-1900).
Lizardo Montero Flores (1832-1905).
Miguel Grau Seminario (1834-1879).
Aurelio García y García (1834-1888).
Melitón Carvajal Ambulodegui (1845-1935).

Volumen 2

Dirección de Intereses Marítimos
Marina de Guerra del Perú

2021

Marinos Notables del Perú - Volumen 2.

Editor:

Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina Cdra. 36 s/n
La Perla-Callao

Autor:

Rodolfo Castro Lizarbe

Director de Intereses Marítimos

Contralmirante Antonio Vildoso Concha

Cuidado de Edición

Capitán de Corbeta Michel Laguerre Kleimann
Jefe del Departamento de Asuntos Históricos y Patrimonio Documental
Dirección de Intereses Marítimos

1era. Edición

Tiraje: 3000

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú Nro.: 2021-14288

Se termino de imprimir en mayo de 2021 en:

Imprenta :Optimos Editores SAC
Dirección :Jr. Recuay 283 - Breña, Lima
Teléfono :994-997-960
E-mail :optimos.peru@gmail.com
Lima - Perú

INDICE

PRESENTACIÓN	VII
PRÓLOGO	IX
INTRODUCCIÓN	XI
CAMILO CARRILLO MARTÍNEZ (1830-1900)	13
LIZARDO MONTERO FLORES (1832-1905)	29
MIGUEL GRAU SEMINARIO (1834-1879)	45
AURELIO GARCÍA Y GARCÍA (1834-1888)	61
MELITÓN CARVAJAL AMBULODEGUI (1845-1935)	77
FUENTES	93

PRESENTACIÓN

En el año del bicentenario de la Marina de Guerra del Perú, la aparición de la colección que tiene entre sus manos se convierte en una edición necesaria, la misma que tiene por finalidad recordar a notables marinos que nos mostraron el camino de honor y sacrificio a seguir para aportar a la seguridad, defensa, conocimiento y cultura de nuestro país.

Recordar es una actividad humana que ennoblece tanto a quien lo hace como a quien se recuerda, puesto que se reconoce que sus acciones son dignas de mantenerlas vigentes en la memoria colectiva de las futuras generaciones. De hecho, nuestra Institución se enorgullece de resguardar una nutrida historia llena tanto de glorias como de momentos difíciles, los cuales nos motivan a la reflexión respecto a nuestro aporte e importancia real para un país marítimo como el Perú.

Es así que la relación de nombres que se han reunido en estos tres volúmenes es representativo de las diferentes generaciones que, en sus respectivos contextos históricos, han sido líderes natos que han legado honor y gloria a quienes vestimos el uniforme azul y oro, así como a los peruanos de bien.

Almirante

Alberto Alcalá Luna

Comandante General de la Marina

Introduction

The first part of the book is devoted to a general introduction to the subject of the book. It is divided into two chapters. The first chapter is devoted to a general introduction to the subject of the book. The second chapter is devoted to a general introduction to the subject of the book.

The second part of the book is devoted to a general introduction to the subject of the book. It is divided into two chapters. The first chapter is devoted to a general introduction to the subject of the book. The second chapter is devoted to a general introduction to the subject of the book.

The third part of the book is devoted to a general introduction to the subject of the book. It is divided into two chapters. The first chapter is devoted to a general introduction to the subject of the book. The second chapter is devoted to a general introduction to the subject of the book.

Conclusion

The book is divided into two parts.

The first part is devoted to a general introduction to the subject of the book.

PRÓLOGO

Los dos siglos que la Marina de Guerra del Perú conmemora en el 2021 ha sido la motivación de editar esta colección que reúne las biografías resumidas de distinguidos marinos, cuyas vidas son cátedras diarias de servicio al país.

La selección de los personajes que leerán a continuación responde a la subjetividad y al límite impuesto por el concepto editorial que esta obra contiene. Sin embargo, la nómina de las breves biografías de los marinos notables que se reúnen en estos tres volúmenes es, a todas luces, dignas de conformar cualquier edición conmemorativa, tal cual es esta.

Recordar los aportes de Guise, Panizo, Grau, Montero, Caballero y Stiglich, entre otros que aparecen en esta obra, nos ayuda a tener un panorama general del accionar institucional en beneficio de nuestra Patria, labor que se continúa sin descanso a la fecha.

Estos tres volúmenes aspiran a ser herramientas tangibles, perennes y renovables de la difusión de nuestra honrosa tradición, heredada de quienes nos antecedieron en el uso de la espada y uniforme que la Patria nos ha confiado. Tengamos siempre presente, que nuestro prestigio descansa sobre nuestros hombros gracias a lo que hicieron nuestros ancestros espirituales, prestigio que heredarán quienes nos releven en la tarea cotidiana de servir a la Patria.

Deseo expresar mi agradecimiento a todos los autores que han dado brillo a esta colección, la misma que servirá de base para continuar con la enseñanza de nuestra historia, tarea importantísima para conseguir una conciencia marítima con perspectiva y previsión naval.

Contralmirante

Antonio Vildoso Concha

Director de Intereses Marítimos

THE STATE

The State is a political organization which is organized for the purpose of maintaining order and justice within its territory and for the protection of its citizens against external aggression.

The State is a political organization which is organized for the purpose of maintaining order and justice within its territory and for the protection of its citizens against external aggression.

The State is a political organization which is organized for the purpose of maintaining order and justice within its territory and for the protection of its citizens against external aggression.

The State is a political organization which is organized for the purpose of maintaining order and justice within its territory and for the protection of its citizens against external aggression.

The State is a political organization which is organized for the purpose of maintaining order and justice within its territory and for the protection of its citizens against external aggression.

THE STATE

The State is a political organization which is organized for the purpose of maintaining order and justice within its territory and for the protection of its citizens against external aggression.

The State is a political organization which is organized for the purpose of maintaining order and justice within its territory and for the protection of its citizens against external aggression.

INTRODUCCIÓN

Grata tarea es el repasar la vida de quienes en otros tiempos supieron afrontar la adversidad sin arredrarse ante los peligros de la naturaleza y de los hombres, animados por una inquebrantable fe en el porvenir del Perú y dispuestos al sacrificio heroico. Tanto más en las actuales circunstancias en que nuevas adversidades reclaman de nosotros el ejercicio de virtudes que aquellos desplegaron y el evitar errores que de aquella época parecen repetirse hasta el presente. Antes de presentar sus semblanzas individuales conviene delinear un panorama del conjunto dentro del devenir histórico de la Marina de Guerra del Perú.

Los cinco marinos cuyas biografías esbozamos en las páginas de este libro cubren un arco casi centenario, desde 1830 en que nace Carrillo hasta 1935 en que fallece Carvajal. Grau, García y Carrillo discurren toda su vida en el siglo XIX, si bien el último muere con el siglo; Montero alcanza al primer lustro del XX; y Carvajal, el menor y el más longevo, consigue vivir todo el primer tercio de la nueva centuria. No es la primera generación cuya carrera transcurre íntegra en la marina del Perú independiente: si consideramos una década, lo sería la generación de los nacidos en los años 1801-1810; si tomamos periodos de quince años, lo sería la de los nacidos entre 1801 y 1816; y si optamos por etapas de veinte años, lo sería la de los nacidos de 1801 a 1820. En cualquier caso, nuestros biografiados estarían entre la segunda y la cuarta generaciones de marinos del Perú independiente, con Carvajal en la quinta si se opta por decenios.

La generación de la primera década comenzó su carrera con la Independencia, en paralelo con la gestación de la Marina; encontramos por ejemplo a Panizo, nacido en 1804, y a Forcelledo, nacido en 1805 (año de la conspiración de Aguilar y Ubalde), que coincidieron con Salcedo y Villar, nacidos en 1809 (año de la conspiración de los hermanos Silva), aunque el último había iniciado su carrera en la Real Academia Náutica, en la que también se había formado Boterín, nacido en 1798, el mismo año que Mariátegui. En 1827 se incorporó Domingo Valle Riestra, nacido en 1808 (año de la conspiración de los fernandinos), que había militado en el ejército realista hasta Ayacucho; su primera campaña naval la tendría en 1828-1829 en la guerra con la Gran Colombia. Se trata de una generación de transición, pues vemos que algunos de sus integrantes alcanzaron a figurar unos pocos años en filas realistas.

La generación de la segunda década tiene entre sus representantes a Noel y a Silva Rodríguez, ambos nacidos en 1813 (año de la rebelión de Paillardelli), el último de los cuales empezó a servir en 1834, apenas un año antes de que nuestras discordias civiles desencadenasen la intervención de las fuerzas bolivianas de Santa Cruz; Noel se educó en el colegio de nobles de Vergara, España, donde coincidió con Ramón Azcárate, nacido en 1810 (año de la conspiración de Anchoris) y Antonio Valle Riestra, nacido en 1814, año de la rebelión de los Angulo y Pumacahua. Enrique Cárcamo nace en 1818, año de la conspiración de Gómez, Alcázar y Espejo, que pretendían tomar el Callao y los buques realistas surtos en el puerto; se cubriría de gloria en el combate del 2 de mayo de 1866, donde cayó mortalmente herido.

Entre los de la década iniciada en 1821 figuró su hermano Raymundo, nacido en 1823 y que igualmente sería herido de muerte en la defensa del Callao en 1866. Ambos fueron hijos de Victoriano Cárcamo, sargento de las milicias realistas que junto con su hermano Andrés Cárcamo tomó el pailebote *Sacramento* en 1821 para ponerlo al servicio de la patria como primera unidad de la escuadra peruana. La figura que escaló más alto dentro de la institución entre los nacidos en dicha década fue Antonio de la Haza: nacido en 1825, ingresó a la Marina en 1841, el año de la guerra con Bolivia posterior a la caída de la Confederación; andando el tiempo ostentaría los galones de Contralmirante y ocuparía el Ministerio de Guerra y Marina y la Comandancia General de la Marina, cargo este último en que lo encontró la contienda de 1879.

Tenemos entonces que mientras la generación de 1811 y 1820 tuvo aún cierto influjo español, la de la década de 1821 a 1830 ya fue eminentemente republicana, como que nació en los años finales de la lucha por la Independencia. Justamente al cierre de esta década nace nuestro biografiado Carrillo. Cabe añadir que ambas generaciones, y con mayor razón la de los nacidos entre 1801 y 1810, fueron forjadas por los marinos nacidos en las últimas décadas del siglo XVIII; Andrés y Victoriano Cárcamo nacen respectivamente en 1788 y 1791 (año en que empieza a circular el *Mercurio Peruano* y en que Viscardo presenta en Londres su proyecto para independizar América), mientras Eduardo Carrasco, infatigable educador naval y prestigioso hombre de ciencia, nace en 1779, año en que surge la rebelión de los pasquines en Arequipa y se producen revueltas en Yungay y Huaraz, preludios del levantamiento general de 1780-1783.

La actividad bélica, así en el frente externo como en el interno, desangró al Perú y minó su desarrollo, no solamente en los primeros años de la República, sino en todo el arco temporal de 1830 a 1935, correspondiente al grupo que estudiamos, con mayor o menor intensidad. Carrillo nace al año siguiente de acabada la Guerra con la Gran Colombia y cuando gobernaba el Mariscal Agustín Gamarra, quien fue el primer mandatario peruano en completar su periodo presidencial, tras haber debelado 17 conspiraciones, entre ellas los amotinamientos de los

tripulantes impagos de la corbeta *Libertad* y del bergantín *Congreso*. El deceso de Carvajal se produce a los dos años del fin de la Guerra con Colombia y a tres de los sucesos de Trujillo. El padre de Grau es veterano de la Independencia y el de Carrillo muere en la guerra de la Confederación. Exceptuando a Carvajal, los primeros años de nuestros biografiados coinciden con esta última contienda, su niñez con la anarquía subsecuente y su adolescencia con la estabilidad del primer gobierno de Castilla.

Carrillo inicia su carrera naval en dicho mandato y en el de Echenique la empiezan Montero, Grau y García; Carvajal, en el segundo gobierno de Castilla, aunque a una edad menor que los anteriores. Sin embargo, ninguno igualó la precocidad de Grau en la vida marinera, pues ya de niño tripulaba buques mercantes. Carrillo y García participan en el bloqueo del puerto boliviano de Cobija, durante la tensión que no llegó a convertirse en guerra; Carrillo, Grau y Montero defienden al régimen de Echenique contra Castilla y se rebelan contra éste al lado de Vivanco, ocasión en que tienen su bautizo de fuego. Tras el fracaso del movimiento, Grau y Montero quedan separados de la Armada; Carrillo, aunque readmitido, se desempeña como docente naval, a la vez que García navega con licencia en la marina mercante y Carvajal apenas está por iniciar su formación militar, sin decidir aún su vocación naval. Por una u otra razón, ninguno de los cinco se halla en la expedición al Ecuador (1858-1860), donde la escuadra peruana al mando de Mariátegui tiene un brillante despliegue y combina con eficacia con el Ejército.

Es paradójica la animadversión de la mayoría de marinos hacia Castilla, cuya labor en pro de la institución fue notable, incluso tuvo un hijo que vistió el uniforme naval. Al año siguiente de que Carrillo se incorporase, lo hizo el primer vapor de guerra peruano, el *Rímac*, al mando de Domingo Valle Riestra; también en los años de Castilla se estableció la factoría naval de Bellavista, se envió al bergantín *Gamarra* a California al mando de Silva Rodríguez, se contrató la construcción de la fragata *Amazonas*, ésta circunnavegó al mando de Boterín, se creó el departamento fluvial de Loreto, se comisionó a Mariátegui para la construcción de los vapores fluviales y lacustres. Incluso, con genial previsión, en sus últimos años de gobierno Castilla se interesó en la adquisición de los entonces novísimos buques blindados, la que sólo se concretaría tras dos años del fin de su mandato.

Les tocó ciertamente a nuestros biografiados vivir un periodo acelerado no solamente en lo bélico sino en cuanto a adelantos técnicos. En 1840, cuando Carvajal aún no nacía y los otros cuatro eran niños, se estableció de modo regular la navegación a vapor en el Perú. Vivieron pues el tránsito de la vela al vapor, alcanzaron a navegar en veleros pero combatieron únicamente en vapores. La táctica naval varió no solamente en función a la propulsión, donde además vivieron el paso de las ruedas a la hélice, sino también con respecto a

los cambios en el armamento: nuevos cañones, la aparición de los torpedos y la reparación del espolón. Además, ante el desarrollo de los proyectiles explosivos (bombas) y la artillería de grueso calibre y de ánima rayada, surge como respuesta el blindaje. Así, tenemos que Montero realiza en el *Rímac* el viaje que signó su vocación, pero sus prácticas las realizaría en la infortunada fragata velera *Mercedes*, donde también practicó García. A su vez, éste participó en la misión que al mando de Salcedo supervisó la construcción de la *Apurímac*, el *Tumbes* y el *Loa*, todos movidos a vapor y con cañones “bomberos”. Carrillo comandó este último, transformado ya en blindado, durante el combate del 2 de mayo de 1866. Posteriormente tendría a su cargo el azaroso viaje de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, con la cubierta al ras del agua y un par de cañones “monstruo” en la torre giratoria, en el trayecto desde los Estados Unidos hasta el Brasil. García supervisó la construcción de la fragata blindada *Independencia* y la trajo en su viaje inaugural y Grau se inmortalizó en el comando del *Huáscar*, blindado de torreón cuyo genial diseño lo llevaría a afirmar lo siguiente en la Memoria de Marina de 1878: “En atención al sistema de su torreón y artillería y al poco blanco que presenta y a sus buenas condiciones marineras, dicho buque ha llamado siempre la atención de nuestra Marina, que o ha considerado como el mejor de la Escuadra”. En el mismo documento hallamos una advertencia importante a propósito de los cambios técnicos:

“Después de más de veinte años que el vapor sirve de elemento propulsor de nuestros buques de guerra, llegando a ser, como en todas las naciones, de indispensable necesidad, poco se ha hecho por cultivar y organizar un cuerpo de ingenieros mecánicos para el servicio de las máquinas de abordo. Día por día se siente la influencia de su falta y puesto que la máquina de guerra no puede existir sin él, la importancia de este cuerpo como aquel, merece la atención de V. E.”

En realidad ya iban a cumplirse tres décadas desde la llegada del *Rímac*, y aunque líneas abajo menciona Grau que había buena disposición por parte de jóvenes del país para servir como ingenieros de máquinas, en las autoridades primaba aparentemente la tradición anticientífica heredada del coloniaje y que años después resumiría el escritor español Miguel de Unamuno en boca de uno de sus personajes: “Inventen, pues, ellos, y nosotros nos aprovecharemos de sus invenciones”. El cambio no anulaba la continuidad, las tradiciones seguían vigentes, también en aspectos positivos, ciertamente. Con respecto a nuestra Armada, el legado hispánico llegó no solamente a través de hombres formados en la Real Academia Náutica o de buques de nuestra primera escuadra que habían enarbolado antes el pabellón español, sino también de las propias Ordenanzas Navales y la organización de la institución. Debe tenerse muy presente que también heredó otra vertiente de tradiciones, la de las antiguas culturas nativas costeñas. No es casual que entre nuestros cinco biografiados haya tres piuranos, pues la zona de Paita y Sechura mantenía un activo tráfico marítimo desde

tiempos prehispánicos. Entre otros, son paiteños y contemporáneos de nuestros biografiados los González Otoya, los López Otoya, los De la Haza, Ricardo Pimentel, Eugenio Raygada y Alejandro Newell, nieto este último de Noel, descendiente de los caciques de Colán y también paiteño, como igualmente fueron paiteños los Cárcamo. En Piura nacen los González Tizón, Arístides Aljovín, José María García Seminario, Antonio de la Guerra, José Manzanares, Eduardo Raygada, entre otros coetáneos de los cinco marinos aquí estudiados. Emilio Díaz Seminario, hermano materno de Grau, nace en Sullana.

Si de la oficialidad pasamos a la plana menor, hallamos entre la dotación del *Huáscar* en Angamos a los paiteños Faustino Colán, Juan Chunga (ambos artilleros, el último caído en combate) e Ignacio Martínez (carpintero); a Andrés Araujo, nacido en San Juan de la Virgen, Tumbes (que entonces era parte de Piura); al pacasmaíno Tomás Esteves, veterano de Abtao; a José Encarnación Mantilla, nacido en San José de Lambayeque; a Mariano Portales, tacneño, de quien se dice que dio muerte a Prat; a Enrique Ramírez, nacido en Arica. En este último puerto, como en general en la costa sureña, aún se utilizaban las antiquísimas balsas de odres. En la costa norte sobrevivían las balsas veleras de palo, como la fotografiada en plena navegación por el alemán Hans Heinrich Brüning, ingeniero naval llegado al Perú en 1875. La utilidad de estas balsas la apreciamos en el *Boletín del Ejército* del 19 de noviembre de 1859, que recordaba que para abastecer de agua a las tropas que en Paita iban a embarcarse para Ecuador “se hicieron traer de Sechura once balsas de gran dimensión, único género de embarcaciones apropiadas para proveerse de agua en el Río de Colán, y que llenaron satisfactoria y prontamente su objeto”. Se hallaba al frente de la capitania de Paita José Rosendo Carreño, quien andando los años sería uno de los que urgirían en vano la compra de nuevos blindados, y cuyo concepto del patriotismo de la gente de mar matriculada en las capitánías fue bastante favorable:

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

Efectivamente, en el número dicho hallamos lo siguiente:

“El 4 se embarcó la 3.^a División: el 5 la 2.^a, el escuadrón ‘Volante’ y batallón de ‘Artillería’ y el regimiento ‘Lanceros de la Unión’, habiéndose hecho esta operación de un modo rápido y ordenado que hace honor al capitán de navío D. Rosendo Carreño, capitán del puerto de Paita. En virtud de la actividad y

decisión con que por medio de los matriculados se cumplían las órdenes del E. M; del entusiasmo con que los marineros trabajaban, del celo de los jefes y oficiales y del anhelo de los soldados por salir a campaña, en menos de veinticuatro horas el Ejército, la caballada, el parque, material de artillería, tren de hospital, comisaría e imprenta, estuvo embarcada en los buques que respectivamente se designaron con anticipación, obra que será más admirada por los que conozcan los recursos del puerto, tengan idea de las dificultades que se tocan para embarcar fuerzas y calculen los inconvenientes, que para una operación simultánea y delicada como es la del embarco, se encuentran prácticamente en el crecido número de las personas. De este modo, al izarse la bandera el 6, los batallones que salían a campaña rebotando de alegría y entusiasmo, envidiados por las dos columnas que permanecieron en el Puerto y el medio batallón del 2.º de 'Marina', ocupaban su campamento flotante en la apacible y bella rada de Paíta, lista la Escuadra para dar la vela a la seña que les hiciera la fragata 'Amazonas' en que residía S. E."

Nos resulta muy sugerente la imagen de la fragata a vapor y a hélice *Amazonas*, que para entonces ya había dado la vuelta al mundo, en coincidencia con las balsas de inmemorial tradición para las operaciones combinadas de la Expedición al Ecuador. De modo semejante, evocamos la escena del *Huáscar* en la caleta Garita de Moche, luego puerto de Salaverry, en enero de 1870, cuando Grau inquirió a los indígenas de la zona, que sin duda utilizaban "caballitos" de totora, acerca de la línea de la reventazón de las olas en invierno y sobre la línea de la alta marea, pues efectuaba trabajos hidrográficos para determinar si convenía instalar el puerto que reemplazaría a Huanchaco. En la *Geografía del Perú* de Mateo Paz Soldán, se dice lo siguiente sobre Huanchaco: "Su fondeadero es malo, por lo que es considerado como el puerto más peligroso de todo el Perú". Y una nota al pie agrega este comentario: "A pesar de todo es admirable cómo los indios montados en un manojito de cañas que llaman *caballito*, se burlan de las olas". Esta obra póstuma fue corregida y aumentada por su hermano Mariano Felipe, el célebre historiador, quien estando interinamente a cargo del Ministerio de Guerra fue quien envió a Grau a la Garita de Moche y luego recibió su informe.

Nueve años después estallaba la Guerra del Salitre, y si bien la Marina no contaba con los nuevos blindados por cuya adquisición habrían bregado Grau, Carreño, Montero y otros marinos, poseía una oficialidad experimentada y altamente profesional, así como una marinería entusiasta. En 1883 expresó lo siguiente el escritor colombiano Juan Bautista Pérez y Soto:

"El cuerpo de Marina era y es lucido, lo componían tres contra-almirantes, treinta capitanes de navío, y en la misma proporción, oficiales de las inferiores graduaciones. Hacía mucho tiempo que tenía muy bien montada una escuela naval preparatoria y otra de grumetes, a cargo de inteligentes hijos del país,

hombres de ciencia y experiencia. Aquí se ha dicho en todos los tonos y aún continuáse diciendo que los marinos peruanos son los primeros de Sud-América; que tienen fama hasta en Europa”.

Aunque al estallar la guerra los contralmirantes eran dos (De la Haza y Montero; durante ella ascenderían Grau, Villar y García) y los capitanes de navío 43 (durante ella ascenderían Villavisencio, Astete y Carvajal), la idea expresada es correcta. Parecida fue la apreciación del italiano Tomás Caivano: “En los oficiales de marina se encontró instrucción, valor y patriotismo verdadero, *no de palabras*; y ciertamente bien diferente hubiera sido el éxito de la guerra, si hubiesen tenido una buena, o por lo menos, regular escuadra que mandar”. En cuanto al patriotismo de la marinería, baste narrar el episodio final de la escuadra durante la infausta contienda. Ante la derrota en Miraflores, el 16 de enero de 1881 el Capitán de Corbeta Arístides Aljovín, segundo comandante de la corbeta *Unión*, bloqueada en el Callao como el resto de la escuadra, formó a la tripulación y dijo que cada uno podía irse donde quisiera. Tres grumetes, Lorenzo Davis, Manuel Berna y Francisco Gordillo, estos últimos matriculados en Huanchaco, le solicitaron una embarcación para dirigirse a este puerto: les dio un saco de galletas, un barrilito de agua y un *guig*, en el cual se embarcaron en total dieciséis hombres esa noche. Vieron hundido al monitor *Atahualpa* y sintieron las explosiones de los otros buques; a la altura de Ancón la corbeta chilena *Chacabuco* les disparó unos cañonazos y mandó una embarcación a perseguirlos, pero lograron varar y al día siguiente continuaron la navegación. Iban a remo y cuando había brisa enarbolaban sus frazadas en los remos cual si fuesen velas. En la caleta Los Chinos tomaron víveres y después arribaron a Guañape, desde donde los tres grumetes siguieron por tierra a Huanchaco mientras los once restantes enrumbaban a Chérrepe y Santa Rosa, caletas donde estaban matriculados. A los ocho días de haber salido del Callao, llegaron a Chérrepe, y al día siguiente los restantes arribaron a Santa Rosa: Julián Bello, Edilberto Casas, Encarnación Díaz, Leandro Gordillo, Juan Leiton, Manuel Concepción Leiton, Manuel Llontop y Santiago Palacios. En este punto ocultaron la pequeña y fina embarcación para que no fuese capturada durante la ocupación y tras ella la entregaron al comandante del vapor *Perú*, Capitán de Fragata Juan Salaverry, quien al menos hasta 1906 conservaba tal reliquia. La matrícula de Santa Rosa había aportado 20 hombres para la *Unión*; la gente de mar de dicha caleta veneraba los buques de nuestra escuadra.

Finalizada la lucha, los marinos colaboraron con decisión en la reconstrucción nacional. García murió cuando intentaba como particular contribuir a ella mediante la actividad minera. Carrillo y Carvajal aportaron el contingente de sus luces tanto en la Dirección General de Correos y Telégrafos como en la Sociedad Geográfica de Lima. En esta última, en 1888 Carvajal cooperó a la refutación de un folleto sobre límites con Bolivia y junto con el ingeniero Malinowski elaboró un mapa histórico de los territorios fronterizos con Ecuador en vistas a los litigios

que surgían con dichos vecinos; en 1896 presentó un cálculo de la población del país. Posteriormente, ya como segundo vicepresidente, instó al presidente José Pardo en su segundo mandato para que realizara un nuevo censo y éste llegó a anunciarlo en su Mensaje a la Nación de 1918, pero lamentablemente no se concretó. En 1886, cuando el país al fin disfrutaba de paz tras cinco años y medio de guerra exterior y dos de guerra civil, ayudó con sus conocimientos sobre el departamento de Loreto para sugerir las mejoras necesarias para la buena marcha del gobierno en esa jurisdicción. Había desaparecido también la flotilla amazónica, incluso antes de 1879, pero la Selva seguía siendo vista como una región destinada a asegurar el porvenir del Perú con sus enormes riquezas aún imperfectamente conocidas, tanto más cuanto se había perdido la riqueza salitrera.

La experiencia de Carvajal al respecto venía de su etapa en el *Napo*, el primer buque que comandó, con el cual venció los temidos pongos de Manseriche y Aguirre en 1869. Previamente había estado Carrillo en los ríos amazónicos, tanto en la fase de los vaporcitos *Tirado* y *Huallaga*, mandados a construir por el gobierno de Echenique, como en el arribo de los cuatro vapores mandados a construir por el segundo gobierno de Castilla, cuando definitivamente se asentó la presencia de la Marina en la selva con el apostadero de Iquitos; incluso le cupo batirse en el pequeño incidente con las fortificaciones brasileñas de Obidos. El sabio Raimondi estuvo en Iquitos en enero de 1869 y halló una "población floreciente y llena de vida" que contrastaba con el panorama de 1862: "En donde se veían pequeñas y frágiles canoas, hoy se hallan anclados cuatro buques de vapor, un pontón y un dique flotante". Tampoco dejaba de elogiar la factoría: "El graznido del inmundo sapo, que salía del pantanoso terreno del bosque, se encuentra sustituido por el ruido de las hermosas sierras a vapor que, con admirable prontitud, dividen el añejo tronco en llanas y anchas tablas".

De nuestros otros biografiados, ni Montero ni García estuvieron en la Selva, mientras de Grau apenas se sabe que gestionó el traslado de los restos de su hermano Enrique, muerto en Chanchamayo en 1857 y enterrado definitivamente en Lima veinte años después. Respecto a la cuenca del Titicaca, únicamente Montero y García alcanzaron a navegar por el lago, bien que sin mandar ninguno de los dos vapores, únicamente como pasajeros y de modo circunstancial. García, durante el fugaz viaje de Piérola a Bolivia; Montero cuando, caída Arequipa, abandona el país en el *Yavari*. Si bien Montero consiguió tomar el control de la fragata *Apurímac* a favor de Vivanco en 1856; tuvo éxito en la revolución de 1865, en el combate del 2 de mayo de 1866 y en el debelamiento de la rebelión de Piérola; y dentro de todo logró salir con vida tanto de la batalla de Tacna como de los desórdenes producidos en Arequipa cuando decidió retirar las tropas en vez de defender la ciudad; tras aquel viaje lacustre quedó eclipsado el protagonismo que había tenido por 27 años en la Marina.

A su alrededor se habían nucleado marinos en Arica, en Cajamarca, en Huaraz y en Arequipa; Carvajal lo siguió en todo su periplo andino y Carrillo lo recibió en Arequipa. Grau lo había secundado en las guerras civiles de 1856-1858 y 1865, y lo consideraba en 1879 como el más apto para comandar la escuadra. De hecho, el 2 de mayo de 1866 había comandado la flotilla que defendió al Callao de la escuadra española en conjunto con las fortificaciones, y ese mismo año encabezaría la protesta de los marinos contra el nombramiento del norteamericano Tucker para comandar la escuadra que debía operar contra las fuerzas españolas en las Filipinas. Tal vez la imposición violenta de Montero sobre Villar durante una discusión en la revolución de 1865 marca el paso definitivo al apogeo del primero. García, en cambio, no se rebeló ni 1856-1858 ni en 1865 y en 1881 optó por seguir al lado de Piérola mientras Montero optaba por la ruptura. Esto no quita que en la década de 1870 los cinco coincidieron en el civilismo, como se vio en la reacción contra la revolución de los hermanos Gutiérrez.

Montero llegó a ser candidato de una facción civilista en 1876. Disputó contra Prado, a quien había seguido en las guerras civiles de 1865 y 1867, y en dicha campaña electoral le disputó también ante la opinión pública el título de campeón del 2 de mayo de 1866. Es necesario resaltar que dicha victoria tuvo un impacto muy grande en el país y generó un fatal espejismo de sobrevaloración del poder efectivo del Perú, exagerada autoconfianza que redundó en contra en la Guerra del Salitre. Y así como la derrota en esta contienda desvaneció aquella ensoñación, así también tras la guerra la figura de Montero, que había llegado a primer vicepresidente encargado del mando supremo, durante un periodo tan extenso como el de Piérola y más extenso que el de Prado o el de García Calderón, desaparece de la primera línea entre los políticos, y deja también de tener la primacía entre los marinos. Este último puesto lo va tomando poco a poco Carvajal, lo que resulta comprensible por tratarse del sobreviviente del *Huáscar* de mayor rango. No extraña que recibiese la comisión para traer los restos de Grau y otros caídos en combate así como que comandase los cruceros *Grau* y *Bolognesi* en su viaje inaugural en 1907, que marcó el renacimiento de la Marina tras largos años de convalecencia. Para entonces ya veterano marino, ante los dichos de la prensa chilena aclaró que estas naves no tenían miras hostiles. La disparidad de fuerzas, ciertamente, no deja dudas respecto a Chile, pero hemos visto ya que desde la inmediata posguerra habían surgido problemas en otras fronteras; y siguieron en aumento. Carvajal fallece en 1935 pero dichos cruceros aún participarían en el conflicto con Ecuador de 1941 y seguirían en la escuadra hasta la década de 1950.

Si Carvajal y Montero alcanzaron la vicepresidencia, y el último incluso el mando supremo por la prisión de García Calderón, tanto ellos como Grau, García y Carrillo ingresaron al Congreso. García fue Secretario General de Piérola y

Carrillo Presidente del Consejo de Ministros con Montero. Además, este último y García fueron brevemente alcaldes de Lima. Pero debemos subrayar que la política de entonces fue muy turbulenta, incluso en las elecciones las mesas de sufragio eran disputadas por grupos armados. Las guerras civiles no escaseaban y las conspiraciones eran casi constantes. Aunque Caivano afirmó que la influencia del militarismo había sido nefasta en la oficialidad del Ejército y comparó a ésta con desventaja frente a su par de la Marina, apreciamos que los vaivenes de la política perjudicaron también a la Armada, quizá no tanto como al Ejército pero sí de un modo notable. Los ascensos se anularon, y por eso tenemos que García es recordado generalmente como Capitán de Navío y no como Contralmirante, o que Carvajal recibe más de una vez el ascenso a Capitán de Navío. Grau queda fuera del servicio en dos ocasiones. Montero, reveladoramente, debe sus ascensos más a los avatares políticos que a acciones navales en guerra exterior, e incluso el contralmirantazgo lo obtiene en tierra tras derrotar a las fuerzas pierolistas. Felizmente, los combates navales en nuestras guerras civiles no fueron ni muchos ni muy sangrientos, pero de cualquier manera estas campañas desgastaban el material, ocasionaban gastos y generaban desorganización. Debe tenerse presente, sí, que en el periodo en que nuestros biografiados estuvieron en actividad solamente en dos ocasiones, 1856-1858 y 1865, la Marina se rebeló en su mayor parte contra el gobierno de turno: en el primer caso sin éxito y en el segundo con suceso. Para la década de 1870 la rebelión del *Huáscar* fue breve y fueron pocos los marinos pierolistas; y en la posguerra la escuadra, muy reducida, apenas existía para la guerra civil de 1884-1885 y tanto en ella como en la de 1895 permaneció fiel al gobierno.

No negamos que otros marinos contemporáneos a los aquí escogidos también destacaron notablemente por su probado valor en combate y otras virtudes: Fanning, Astete, More, Villavisencio o Aguirre, entre otros. En todo caso, aunque al escoger quede un margen de arbitrariedad, de nuestros biografiados como de la mayoría de sus contemporáneos en la Armada puede decirse que vivieron los desarrollos en la construcción y el armamento navales; aportaron a la ciencia con estudios hidrográficos en la costa del Pacífico y en la cuenca del Amazonas; contribuyeron al desarrollo en los puertos del litoral y en las riberas fluviales de la Selva; navegaron como marinos mercantes y de guerra y en ocasiones como pasajeros por los mares del mundo, a vela y a vapor; sobrevivieron a naufragios; conocieron los vaivenes de la política y en parte contribuyeron a ellos; heredaron las tradiciones navales de las generaciones previas y forjaron a las nuevas; afianzaron la Independencia en 1866; y combatieron en mar y tierra en defensa de la integridad y del honor del país en la contienda de 1879, donde uno de ellos se encumbró como el héroe por antonomasia de la Marina y del Perú.

El Autor.



**CAMILO
CARRILLO
MARTINEZ**

(1830 - 1900)



CAPITÁN DE NAVÍO CAMILO NICANOR CARRILLO MARTÍNEZ

Nació en Paita el 15 de diciembre de 1830, hijo del Coronel Camilo Carrillo y de doña María Juliana Martínez Lastra. Su padre moriría unos años después, fusilado en Arequipa junto al General Felipe Santiago Salaverry, durante la guerra contra las fuerzas peruano-bolivianas del General Luis José de Orbegoso y el Mariscal Andrés de Santa Cruz (18 de febrero de 1836).

Fue alumno de diversos colegios de la capital, siendo uno de sus educadores don Clemente Noel, hermano del héroe naval Juan Noel. Pasó finalmente al Convictorio de San Carlos. Concluidos sus estudios en este plantel, el 7 de mayo de 1847 ingresó a la Armada como guardiamarina, desembarcado, y un año después ingresó al Colegio Central Militar sito en Bellavista, pues la Escuela Central de Marina independiente recién sería reestablecida el 25 de octubre de 1849, mediante decreto dado por el presidente, Mariscal Ramón Castilla. El 2 de diciembre de 1850 se embarcó en el vapor de guerra *Rímac*, primera unidad a vapor de nuestra Armada. El 10 de junio de 1851 pasó al bergantín *General Gamarra*, comandado por el Capitán de Fragata Ramón Valle Riestra, y el 5 de diciembre ascendió a Alférez de Fragata.

En este último buque participó en dos importantes comisiones relacionadas con el guano: en la isla Chincha Norte para el establecimiento del carguío a mediados de 1852 y meses después en las islas Lobos de Afuera para defender nuestra soberanía, juntamente con el *Rímac* y el pailebote *Vigilante*, ante la llegada de buques estadounidenses que esperaban cargar guano con la protección de la corbeta estadounidense *Rasiter*, pues el 5 de junio de 1852 el Secretario de Estado de dicho país había declarado en carta a un individuo privado que los Estados Unidos no reconocían la pertenencia de las islas de Lobos de Afuera al Perú y que serían protegidos los estadounidenses que se dirigiesen a ellas para cargar guano. Felizmente no fue necesario llegar a las armas pues el asunto se resolvió por cauces diplomáticos. No por ello fue ociosa la presencia del *Gamarra* en dichas aguas, pues Valle Riestra y sus oficiales levantaron un prolijo plano de las islas Lobos de Afuera y el personal construyó un atracadero de piedra en la isla Norte de tal grupo.

Al año siguiente participó en la captura del puerto boliviano de Cobija (15

de junio de 1853), dentro de la división naval comandada por el Contralmirante Francisco Forcelledo e integrada por dicho bergantín y el *Rímac*. El bloqueo y ocupación de Cobija fue una represalia ante la circulación de moneda falsa boliviana y la abrupta expulsión del Encargado de Negocios peruano. Ascendido a Teniente 2º graduado el 18 de marzo de 1854, el 14 de agosto del mismo año alcanzaría la efectividad de dicho rango; al mes siguiente fue trasladado a la fragata *Amazonas*. Para entonces el país se hallaba en guerra civil, que culminaría el 5 de enero de 1855 con el triunfo de Castilla en la batalla de La Palma. Derrocado el General José Rufino Echenique, Carrillo no fue dado de baja pero los cambios anotados en su foja de servicios muestran un progresivo alejamiento, sin duda a causa de la situación política: el mismo 5 de enero pasó como ayudante a la capitanía del Callao, el 11 de abril recibió el comando del pontón *Panamá*, el 16 de setiembre obtuvo licencia temporal, el 26 de diciembre quedó sin colocación y el 15 de enero de 1856 obtuvo licencia final sin goce haber. En los meses finales de 1855 estuvo en la Amazonía en la dotación de uno de los vapores fluviales (*Tirado* y *Huallaga*), que dependían del Ministerio de Gobierno, por lo que sólo se sabe que en diciembre de 1855 había pedido su separación del servicio y emprendido el viaje a la costa.

La evidencia de que no tenía una buena relación con el nuevo gobierno la hallamos en que a continuación su foja indica que el 26 de noviembre de 1856 pasó a la fragata *Apurímac* y que el 28 de marzo de 1858 quedó sin colocación, lo que coincide casi exactamente con el tiempo en que la *Apurímac* estuvo en rebeldía a favor del General Manuel Ignacio de Vivanco. Por tanto, estuvo en la toma de Arica, donde cuatro lanchas de la fragata desembarcaron tropas de asalto que derrotaron a la guarnición (27 de noviembre de 1856); en la captura del vapor *Izcuchaca* y la guarnición de las islas de Chíncha (28 de diciembre de 1856); en el bombardeo del Callao (29 de enero de 1857); en la captura del vapor *Huarás* cerca de Paita; en el ataque al Callao, donde los gobiernistas rechazaron las tropas desembarcadas de la *Apurímac* (22 de abril de 1857) y en el bombardeo previo al desembarco de las tropas del General Rivas que tomaron Arica (21 de febrero de 1858). En este lapso tuvo por jefe a Montero hasta el 17 de marzo de 1858, en que dicho marino dejó el mando de la fragata en Arica, habiéndose producido ya la derrota de Vivanco en Arequipa; la *Apurímac* entró de regreso al Callao el 22 de marzo de 1858 al mando del Capitán de Navío José Elcorrobarrutia.

Sin embargo, Castilla fue indulgente. Así, vemos que en setiembre de 1859 Carrillo pasó como profesor al Colegio Naval Militar y que ascendió a Teniente 1º efectivo en febrero de 1860. Dentro de su preocupación por el desarrollo del Perú y de las fuerzas navales, el Mariscal tarapaqueño creó el departamento

fluvial de Loreto, al cual fue transferido nuestro biografiado un 25 de junio de 1861 y donde permanecería alrededor de cuatro años y medio. Es probable que viajara a Inglaterra, pues al día siguiente de su nombramiento se comisionó al Contralmirante Ignacio Mariátegui Tellería para contratar la construcción de los nuevos vapores fluviales (*Morona, Pastaza, Napo y Putumayo*), el dique flotante y obras conexas para establecer el apostadero fluvial.

Lo cierto es que, siendo buques más grandes, el *Pastaza* y el *Morona* arribaron por sus propios medios al puerto brasileño de Belem (7 de octubre de 1862), comandando la última nave el Capitán de Fragata José Manuel Ferreyros; y que Carrillo estuvo a bordo de dicho vapor cuando el 26 de octubre Ferreyros forzó el paso del río Amazonas bajo los fuegos de la fortaleza de Obidos, que fueron contestados, felizmente sin efusión de sangre. Según la interpretación brasileña el acuerdo de navegación entre ambos países no había estipulado el pase de naves de guerra. Aguas arriba, a siete leguas de Manaos, vararía el *Morona*, gravemente averiado; auxiliado por los marinos brasileños, fue luego remolcado a la fuerza a Belem. El incidente se superó por vías diplomáticas. Se convino en que el *Morona* al volver a pasar por Obidos saludaría con una salva de artillería a la fortaleza; Ferreyros no quiso hacerlo y optó por dejar temporalmente el mando a Carrillo quien cumplió con el saludo y devolvió el mando en Manaos. El *Morona* arribaría a Nauta a inicios de agosto de 1863, viaje que sirvió para decidir que en vez de este último puerto sería Iquitos el lugar indicado para el establecimiento del Apostadero. En diciembre de dicho año ascendió a Capitán de Corbeta graduado.

Posteriormente el *Morona* haría otros tres viajes a Belem. El primero concluyó con su retorno a Iquitos el 25 de mayo de 1864 con la fragata *Arica* a remolque; en el segundo (julio de 1864) remolcó a la barca *Teresa* a Tabatinga, a donde tornaría luego para conducirla a Iquitos; en el tercero zarpó de Belem de regreso a Iquitos el 24 de enero de 1865 con la última carga del material remitido de Inglaterra para el Apostadero. En este último retorno varó a inicios de febrero en Camucheros, en el Amazonas peruano, y no pudo navegar hasta abril, debido a la vaciante. Por esos días Carrillo fue ascendido a Capitán de Corbeta efectivo (5 de abril de 1865). Luego el *Morona* se dedicó al transporte fluvial en la línea Yurimaguas-Tabatinga. Asimismo, en junio de 1865 nuestro biografiado fue nombrado secretario de la Comisión de Límites con el Brasil, que mandaba el Capitán de Navío Francisco Carrasco.

Vuelto a la costa a inicios de 1866, el 5 marzo fue nombrado comandante del blindado de casamata *Loa*, ex cañonera convertida en el Callao. En dicho buque combatió el 2 de mayo de 1866 contra la escuadra española. De su escueto parte de tres párrafos, tomamos los dos últimos:

“Me es altamente satisfactorio comunicar a US. que, a pesar de haber recibido 10 balas en nuestros costados, estas no han causado averías notables al casco ni daño alguno a su dotación.

La oficialidad, tripulación y guarnición han llenado cumplidamente su deber; así como los supernumerarios que en relación acompaño”.

Se aprecia que el blindaje cumplió su función. Carrillo permaneció en cubierta y condujo al *Loa* dos veces hacia la línea enemiga, donde recibió una andanada de la fragata *Blanca* y varios tiros de la *Numancia* y la *Resolución*. En la primera salida, junto con el monitor *Victoria* y tras las aguas del *Tumbes*, se introdujo hasta quedar casi entre la primera y la tercera división naval española. El *Loa* y el *Victoria* se mantuvieron en acción hasta el fin del combate, enfrentados a corta distancia con la *Numancia*, la *Blanca* y la *Almansa*. La puntería fue acertada: se cree que el tiro que cayó en el puente de la *Numancia* e hirió al Brigadier Casto Méndez Núñez, jefe de la escuadra española, fue disparado por el *Loa*.

El 25 de julio del mismo año reemplazó a Miguel Grau en el comando de la *Unión*, debido a la renuncia de Grau y otros marinos ante la designación del contralmirante John R. Tucker, norteamericano de la extinta marina confederada, como jefe de la escuadra aliada peruano-chilena. Posteriormente tomaría el mando de la *Independencia*. Además, el 15 de junio de 1867 ascendió a Capitán de Fragata graduado. Pero el 5 de febrero de 1868 quedó sin colocación, lo que probablemente tuvo nuevamente relación con la política, pues poco antes había triunfado la revolución del Coronel José Balta. Esta situación no duraría mucho, pues el 23 de mayo de 1868 fue reincorporado como capitán de puerto de Huanchaco. Medio año después, el 24 de noviembre, fue comisionado a los Estados Unidos para traer los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*.

Al inspeccionarlos en Nueva Orleans, Carrillo los halló defectuosos y anticipó problemas para la navegación. Los estimaba poco estables pues se balanceaban en forma desagradable. Esto era ocasionado por ciertas modificaciones que les habían añadido pesos altos, tales como dos mástiles y un puente corrido. Carrillo asumió el mando del *Manco Cápac*, que zarpó el 12 de enero de 1869 de Southwest Pass, en el estuario del Mississippi, junto con su gemelo *Atahualpa* y los transportes *Marañón* y *Reyes*. Al día siguiente arribaron a Pensacola, de donde partirían el 15 de febrero con Carrillo al mando del convoy en reemplazo del Capitán de Navío Benjamín Mariátegui, quien había renunciado; a la vez, Carrillo retenía el mando del *Manco Cápac*, monitor que fue remolcado por el *Marañón*. La división llegó a Key West el 19 de febrero y reemprendió la navegación el 4 de marzo rumbo a la isla Inagua Grande (en las Bahamas, por entonces dominio británico), ahora con el *Reyes* como remolcador del *Manco*

Cápac. Tanto en Key West como en el trayecto a Inagua Grande se mantuvieron en observación buques españoles a tres millas de distancia; los monitores estaban preparados para la acción y Carrillo ordenó un ejercicio de zafarrancho de combate, pero no hubo encuentro.

El 9 de marzo, en un temporal, naufragó el *Reyes* al chocar contra la afilada popa del *Manco Cápac* cuando maniobraban para restablecer el remolque, pues desde el 6 el monitor navegaba por sus propios medios al haberse zafado el cabo que lo sujetaba; perecieron seis víctimas. El temporal había separado al convoy el 7 de marzo; solo y escaso de combustible, Carrillo intentó llegar a Santo Domingo, pero el mal tiempo lo obligaría a enrumbar a Puerto Naranjo, en Cuba, a donde arribó el 10 de marzo. Al día siguiente se presentó el Coronel Gutiérrez, de las fuerzas revolucionarias cubanas, quien ofreció apoyo para la provisión de leña y otros recursos, lo que fue aceptado. El 14 zarpó y el 15 llegó a la isla Ragged (en las Bahamas), donde avistó un buque de guerra español. El 3 de abril partió rumbo a Samaná (en Santo Domingo), a donde arribó el 7, tras una navegación a vela y vapor complicada por vientos adversos y la abundancia de bajos de arena. Era la primera vez que un monitor conseguía navegar en solitario por dichos parajes. En Samaná le dio el alcance el *Marañón*, que lo remolcó hasta la isla de Saint Thomas (por entonces colonia de Dinamarca), donde se reunió al fin todo el convoy el 21 de abril. La división partió nuevamente el 9 de mayo, rumbo a Bridgetown (en Barbados, por entonces colonia británica); esta vez el *Manco Cápac* era remolcado por el *Pachitea*, transporte adquirido en Nueva York en reemplazo del *Reyes*. Los buques no consiguieron navegar en convoy en los tramos siguientes por problemas en el *Marañón* y escasez de carbón. En junio, estando en Georgetown, Guayana inglesa, Carrillo recibió su ascenso a Capitán de Fragata efectivo por haber combatido en el Callao el 2 de mayo de 1866, expedido el 26 de enero de 1869. En agosto, estando en Pernambuco, Brasil, recogió el rumor de que el "Coronel Prado" se hallaba en la zona para tomar los monitores y llevarlos a Cuba; probablemente no fue cierto y en todo caso no se trataba de Mariano Ignacio, pues no estuvo en Brasil.

Al entrar a Río de Janeiro y cerca de dos horas después de haber largado el remolque que lo sujetaba al *Marañón*, el *Manco Cápac* varó en la playa Taipú debido a la neblina (15 de setiembre de 1869), aunque pudo felizmente zafar el mismo día con auxilio del *Marañón* y del remolcador brasileño *Vencedor*. Para sorpresa de Carrillo, en este vaporcito se hallaban el Capitán de Navío graduado Ferreyros, su antiguo jefe en el *Morona*, y el Capitán de Fragata Enrique Carreño, quienes habían llegado del Perú a bordo de la *Unión*. El primero venía para reemplazar a nuestro biografiado en el mando de la división y el segundo lo sustituiría en el mando del *Manco Cápac*, pues Carrillo renunció y retornó

al Perú. Aunque el 20 informaba del reemplazo, la entrega formal de toda la flota la efectuó cuando arribó a Río de Janeiro el *Atahualpa*, remolcado por el *Pachitea* (29 de setiembre). Curiosamente, se hallaba en dicho puerto la *Blanca*, contra la cual se había batido Carrillo a bordo del *Loa*; sin embargo, en tierra y en traje de civil, los marinos españoles y los peruanos se visitaban y trataban como caballeros.

Al regresar, fue nombrado vocal de la Junta reformadora de las ordenanzas navales (4 de noviembre de 1869). Tras un nuevo ascenso (a Capitán de Navío graduado, 19 de mayo de 1870) recibiría el comando del *Marañón* (7 de junio de 1870), lo cual se produjo a los tres días de que Balta decretara la creación de la Escuela Naval en dicha nave, apontonada tras la inutilización de su máquina y el maltrato de su casco por el largo remolque de los monitores. Carrillo asumió el comando el 17 de junio y luego de supervisar las adaptaciones correspondientes le fue asignada la dirección de la Escuela Naval (29 de octubre de 1870), cargo este último que retendría hasta 1879, descontando interrupciones para asumir comisiones y cargos políticos. Las clases comenzaron el 7 de noviembre, con un plan de estudios de cuatro años y con los costos compartidos, a iniciativa de Carrillo, entre el Estado y los padres o tutores de los alumnos. El mismo día de la inauguración y en presencia del Ministro de Guerra tuvo que enfrentar la insubordinación de varios alumnos disconformes con el reglamento elaborado por el propio Carrillo; en otra ocasión incluso tuvo que sancionar al Alférez de Fragata Juan Francisco Balta, familiar del mandatario, por su indisciplina.

Sin duda éste último le tenía confianza, pues el 21 de julio 1871 lo nombró Ministro de Hacienda con motivo de una crisis ministerial. Poco duró en el puesto: renunció y se reincorporó a la dirección de la Escuela Naval (20 de setiembre). Algo después se casó con Francisca del Valle, limeña de 22 años (9 de noviembre de 1871). Al 30 de junio de 1872 había en la escuela 37 alumnos con edades que oscilaban entre los 13 y los 22 años. Carrillo era muy exigente en cuanto a la selección de los mismos:

“Sin las cualidades físicas que exigen las fatigas que demanda el servicio naval, sin la instrucción variada que debe ser el distintivo del oficial de marina y con la inclinación natural a la carrera, después de participar de algunas de las privaciones que son tan naturales en su servicio, es imposible formar un hombre de provecho y de utilidad para la Escuadra”.

La actitud de nuestro biografiado contra la rebelión de los Gutiérrez fue decidida. No extraña por ello que el 23 de abril de 1873 ascendiera a Capitán de Navío efectivo y que el 7 de noviembre del mismo fuera nombrado otra vez Ministro de Hacienda, pero ahora por Pardo. En mayo de 1874 renunció

por motivos de salud y junio retornó a la dirección de la Escuela Naval. Para el segundo semestre de dicho mes, además de dirigir la Escuela Naval y de comandar el *Marañón* y el velero *Nereida*, en el que hacían su práctica los alumnos de aquella, recibió el comando del pontón *Meteoro* y la dirección de la Escuela Preparatoria establecida en él. Siendo integrante del Partido Civil, en julio de 1876 se incorporó al Congreso como diputado por Bajo Amazonas; aunque pidió que lo relevaran de sus responsabilidades en la Marina, siguió a cargo de ellas. Pero el 28 de julio de 1878 fue elegido presidente de la Cámara de Diputados, por lo que dejó sus funciones en la Armada. La legislatura terminó el 4 de febrero y el 13 retomó las direcciones de ambas escuelas. Nuevamente lo eligieron presidente de la Cámara de Diputados para la siguiente legislatura (28 de julio de 1879), pero únicamente alcanzaría a presidir una sesión.

Al día siguiente de que el Consejo de Estado chileno aprobase declarar la guerra al Perú, Carrillo fue nombrado (3 de abril de 1879) comandante general de la tercera división naval y a la vez comandante del *Manco Cápac*; la división la integraban además el *Atahualpa* y el transporte *Limeña*. Para entonces ya había participado en preparativos, pues el 15 de febrero había practicado una inspección a los monitores y al *Huáscar*, juntamente con los capitanes de navío Miguel Grau y Aurelio García y García, para establecer su poder combatiente en relación a la escuadra chilena; era un encargo del Consejo de Ministros, ante el cual los tres se presentaron como invitados para la sesión del 7 de marzo. En medio del frenesí por alistar la escuadra, muchos alumnos de las escuelas dirigidas por Carrillo pidieron ser embarcados: éste repuso que debían ser autorizados por sus padres; el 13 de marzo informaba nuestro biografiado que varios de éstos habían contestado “que verían con satisfacción y orgullo” que sus hijos fuesen destinados a la escuadra en caso de salir a campaña. De este modo, el 2 de abril se dispuso que 30 alumnos pasaran a la escuadra con la clase de aspirantes.

Con otros marinos y diversas personalidades, concurrió Carrillo a las juntas convocadas por el presidente Prado el 11 y 13 de mayo, en que se decidió el zarpe de la escuadra a Arica. Partió el 15 de mayo de 1879, con los monitores remolcados por el *Limeña* y el transporte *Chalaco*, pero se presentaron fallas en las calderas del *Manco Cápac*, por lo cual toda la escuadra retornó al Callao. Al día siguiente partió de nuevo la flota, pero sin los monitores. El *Manco Cápac*, sin su gemelo, zarparía hacia Arica el 1 de agosto remolcado por el transporte *Oroya*; a pedido de Carrillo y con orden del vicepresidente, General Luis La Puerta, primero había salido el transporte *Talismán* para servir de aviso. El monitor arribó el 7 de dicho mes, habiendo hallado mar gruesa en la travesía,

lo que ocasionó que el agua entrase, se perdieran los víveres y se dañaran la pólvora, artículos y repuestos navales. En cierto modo este desplazamiento estuvo cubierto por el *Huáscar*, que había zarpado de Arica el 1 de agosto junto con el transporte *Rímac* con la intención de atacar al blindado *Cochrane*, al que se suponía en Caldera en reparaciones.

En vísperas del combate de Angamos, se presentó la escuadra chilena en Arica con intención de torpedear al *Huáscar* y la *Unión* (5 de octubre de 1879). Al confirmar que habían zarpado al Sur, la flota enemiga desistió de atacar Arica y enrumbó en dicha dirección. En el puerto se hallaban la cañonera *Pilcomayo*, el transporte *Rímac* y el *Manco Cápac*; hubo zafarrancho de combate y Carrillo dio la siguiente arenga:

“Soldados y marineros: por tercera vez se presenta delante de nosotros un enemigo cobarde para huir en seguida, porque el miedo de que está dominado es mucho más fuerte que el blindaje que lo oculta; pero si alguna vez se resuelve a combatir tengan entendido que ese pabellón que nos cubre no se arriará mientras haya aquí un peruano que se mantenga de pie”.

Únicamente alcanzó a batirse la *Pilcomayo* contra la *O'Higgins* a seis millas del puerto, sin consecuencias. En Arica, la tripulación del *Manco Cápac* se ejercitaba en el uso de las armas menores y de la artillería, aunque se debió suspender la práctica de tiro con bala porque las trepidaciones dañaban las calderas. Teniendo tiempo libre, Carrillo apoyaba con entusiasmo al Contralmirante Montero, jefe de las baterías. No extraña por tanto que al entregar el mando del monitor al Capitán de Fragata José Sánchez Lagomarsino asumiera la comandancia general de las baterías de Arica (1 de diciembre de 1879), a poco de que el enemigo iniciara el bloqueo. En tal condición asistió a los combates del 27 de febrero y 17 de marzo de 1880, así como a los siete días de bombardeo del 29 de febrero al 6 de marzo. En el primer combate estuvo en las baterías del Morro, que junto con el Fuerte del Norte y el *Manco Cápac* rechazaron al *Huáscar* y la *Magallanes*, ocasión en que murió el comandante de este último, Capitán de Fragata Manuel Thompson, por un certero tiro del *Manco Cápac*. Como represalia vinieron los bombardeos por el crucero *Angamos* y el *Huáscar*, sin mayores consecuencias y a larga distancia, por lo cual Carrillo únicamente contestó nueve tiros con las baterías del Morro. En el segundo combate la *Unión*, al mando del Capitán de Navío graduado Manuel Villavisencio, consiguió la hazaña de romper dos veces el bloqueo de Arica (sostenido al inicio por el *Huáscar* y el *Matías Cousiño* y luego por el *Huáscar*, el *Cochrane* y el transporte *Amazonas*), descargar material bélico, cargar carbón y dejar la torpedera *Alianza*. Mientras descargaba y embarcaba carbón por una banda, la *Unión* disparaba por la otra y a la vez era apoyada por el *Manco*

Cápac y las baterías; los tiros del Morro y del Fuerte Norte mantuvieron a raya al *Huáscar* y al *Cochrane*, impactaron a ambos y el último se alejó tras recibir dos tiros, mientras el primero se alejó tras que el *Manco Cápac* le disparase seis. Terminada la faena, los artilleros de Carrillo en el Morro dieron hurras a la gallarda corbeta cuando se escurría junto a la isla Alacrán.

A raíz de este hecho, Montero cursó una nota al jefe de una estación naval extranjera en que resaltó que la ruptura del bloqueo de Arica implicaba que Chile no tenía la capacidad de sostenerlo y por tanto los neutrales no tenían obligación jurídica de acatarlo, además de que ya lo habían irrespetado. Tal vez ello explique cómo en abril pudo Carrillo regresar a Lima llamado por el nuevo gobierno dictatorial, que lo dejó sin colocación el 1 de dicho mes. Sin embargo, de ello, el 9 de enero de 1881, con el enemigo a las puertas de esta ciudad, Carrillo fue nombrado jefe de una batería por crearse en Miraflores. Seis días después se halló en la batalla de dicho nombre, último intento por impedir la entrada del invasor a la capital. Nuevamente quedó sin colocación por la ocupación chilena, mas esta vez por breve tiempo, pues el 9 de marzo aceptó ocupar el despacho de Guerra y Marina, para el cual había sido designado el día anterior por el doctor Francisco García Calderón, quien presidía el flamante gobierno provisorio instaurado por una junta de notables reunidos en Lima y que finalmente se instalaría en La Magdalena el 12 de marzo, con tolerancia de las autoridades chilenas.

El nuevo gobierno debía buscar controlar territorios fuera del dominio chileno a fin de poder adquirir representatividad y recursos; para ello despachó pequeñas expediciones hacia Chala, Junín y Ancash entre marzo y julio de 1881, todas las cuales fracasaron pues el gobierno dictatorial tenía respaldo en el Perú libre y el provisorio era visto como hechura del invasor, que a su vez lo creía dispuesto a ceder territorio. Aunque fue escandaloso este enfrentamiento entre peruanos frente al enemigo común, apenas hubo ligeros encuentros armados con pocas víctimas. El 19 de julio Carrillo asumió la cartera de Hacienda ante la renuncia de Aurelio Denegri, el 17 de agosto pasó la cartera de Guerra y Marina al General Francisco Diez Canseco y cinco días después recibió la comisión de dirigirse a los departamentos del Sur. El gobierno provisorio enviaba emisarios a las jefaturas superiores del Norte, el Centro y el Sur para conseguir su adhesión con la perspectiva de que la intervención diplomática estadounidense conseguiría arribar a la paz sin cesión territorial. Estas gestiones sí tuvieron éxito, pues en octubre se adhirieron las jefaturas del Norte (a cargo de Montero) y del Sur (encabezada por el Coronel José de la Torre, que depuso al doctor Pedro A. Del Solar).

Visto que el gobierno provisorio no secundaba sus miras, las autoridades chilenas lo hostilizaron: el 5 de setiembre sus fuerzas ocuparon La Magdalena y desarmaron a los pocos celadores que había; el 26 allanaron los locales de la Caja Fiscal, del Ministerio de Hacienda, donde despidieron a Carrillo y sus empleados, y de la junta emisora de billetes; y el 28 comunicaron por bando que no se permitirían actos de gobierno que no emanaran del Cuartel General chileno. Pero el mayor golpe llegó el 6 de noviembre con la detención de García Calderón, que fue embarcado hacia Chile al día siguiente. En ese contexto, no extraña que Carrillo aún estuviese preparando su partida al Sur a mediados de mes; sus instrucciones las había recibido en los primeros días de noviembre, firmadas por Diez Canseco a nombre del Consejo de Ministros. Llegado a Arica, fue detenido por las autoridades chilenas; pero gracias a las gestiones del Teniente 1º José Manzanares, y con el apoyo del doctor Alfredo Gastón, logró dirigirse a Tacna a inicios de diciembre, donde Manzanares lo alojó unos días. Gastón había servido de voluntario en Arica cuando Carrillo mandaba las baterías y Manzanares había dictado el curso de Historia de la Marina Nacional cuando nuestro biografiado dirigía la Escuela Naval.

Luego prosiguió el viaje por tierra hasta Arequipa, siempre acompañado por Gastón. Pasaron muchos contratiempos en el trayecto, no solamente por las fuerzas chilenas sino también por las que obedecían al Coronel Juan Luis Pacheco de Céspedes, quien operaba en Moquegua sin someterse al gobierno provisorio. En Arequipa tuvo graves desencuentros con La Torre, que le negaba su carácter oficial; optó por destituir y apresar a dicho coronel a mediados de marzo de 1882. El gobierno, ahora instalado en Huaraz al mando de Montero, aprobó el 30 de marzo el procedimiento de Carrillo y lo nombró Jefe Superior de los Departamentos del Sur. Desplegó gran actividad para procurar recursos y atender al ejército del Sur; incluso alcanzó a enviar 200 rifles al General Andrés A. Cáceres, que arribarían a Tarma en la segunda quincena de octubre. Especialmente aceleró sus afanes cuando a mediados de año las fuerzas chilenas ocuparon Mollendo y se temió que avanzaran a Arequipa. El enemigo no llegó, pero sí lo haría Montero el 30 de agosto. El 4 de setiembre se desactivó la Jefatura y Carrillo fue designado Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Gobierno. Renunció y en enero de 1883 quedó otra vez sin colocación. Como adherente del gobierno provisorio creyó en una solución pacífica. Así, el 10 de julio de 1882 afirmaba lo siguiente en una carta al Coronel Manuel Velarde:

“De todo lo que he leído y visto puedo deducir, que todos quieren la paz, pero que nadie quiere pronunciar la palabra. Los más apetecen la tregua como medio de llegar al fin de la situación, pero todos rehúsan el firmarla. Falta, pues,

valor para desafiar el sacrificio inmediato, y nadie se exhibe para arrostrar la situación”.

Sin embargo, tuvo un cambio en su apreciación de la situación. Decimos esto pues en octubre de 1883 llegó a Andahuaylas y se encontró con Cáceres, a quien propuso ir a Arequipa y tomar las tropas para abrir campaña, pues bastaría su presencia para que dicha ciudad se pronunciasse a su favor. Cáceres le agradeció, pero se negó por no aparecer como traidor ni ambicioso y no fomentar la lucha interna. Carrillo repuso que debía dejar dichos escrúpulos en aras de la Patria, que el gobierno no lo auxiliaba ni actuaba con resolución. Tal es el testimonio de Cáceres, quien concluye así:

“Juzgaba el Capitán Carrillo que ese ejército se iba a perder sin haber hecho nada por la Patria, y que más tarde me arrepentiría de mis escrúpulos y de no haber procedido en la forma que él me indicaba. Decepcionado el señor Carrillo por no haberle aceptado sus insinuaciones, se marchó a Lima”.

Esta versión la corrobora en parte el doctor Paulino Fuentes Castro, que fue congresista en Arequipa, según el cual nuestro biografiado se separó de Montero “queriendo seguir otros rumbos hasta el punto de habersele acusado de separar de su obediencia tropas que mandó al departamento de Ayacucho”. Se trata sin duda de las fuerzas del Coronel Francisco Luna, que Cáceres encontró en Andahuaylas e incorporó a su ejército. Las predicciones de Carrillo se cumplieron fatalmente, pues el de octubre el enemigo ocupó Arequipa, habiéndose disuelto las fuerzas que la guarecían sin presentar batalla.

Culminada la guerra, el 24 de enero de 1884 figuró entre los fundadores del Partido Liberal, presidido por el General José Miguel Medina. Pero fue detenido y enviado a Chile, lo que sucedió con varios enemigos políticos del régimen de Iglesias. Regresó junto con Medina, quien moriría en Lima el 1 de julio. En el contexto de la reconstrucción, fue uno de los fundadores de la Sociedad Geográfica de Lima (1888), donde aportó sus conocimientos oceanográficos. Por su especial interés citamos un fragmento de su “Disertación sobre las corrientes oceánicas y estudios de la corriente peruana o de Humboldt”, dada en los salones de dicha sociedad el 27 de mayo de 1892:

“Está pues, fuera de toda duda, que hay una contra-corriente que se dirige del Norte al Sur, en la costa del Perú, en oposición a la corriente de Humboldt. [...] Los marinos paitenos que navegan frecuentemente cerca de la costa y en embarcaciones pequeñas, ya al norte o al sur de Paita, conocen esta corriente y la denominan corriente del *Niño*, sin duda porque ella se hace más visible y palpable después de la Pascua de Navidad”.

Le cupo así divulgar a la comunidad científica el nombre de dicha contracorriente. En varias ocasiones tuvo la vicepresidencia de la Sociedad Geográfica de Lima y presidió su comisión de oceanografía; fue también miembro honorario de la Sociedad Geográfica de Madrid. No desaparecieron sus inquietudes políticas, pues en 1890 postuló a la vicepresidencia por el Partido Civil, cuyo candidato presidencial era el doctor Francisco Rosas. Dos años después tomó la palabra durante la primera manifestación pública de la Unión Cívica, nueva entidad política conducida por el doctor Mariano N. Valcárcel, con la concurrencia de más de 3000 personas de todas las clases sociales (27 de noviembre de 1892). Las principales propuestas que planteó Carrillo fueron la solución de problemas en las relaciones internacionales, la reorganización y descentralización del fisco, la simplificación tributaria, la autonomía municipal (“fuente fecunda de la regeneración del país, puesto que difunde la instrucción en todos los pueblos y satisface las más vitales exigencias de cada localidad”), la protección a las industrias y facilidades al trabajo “sin que el Gobierno degenera en empresario y administrador de negocios especiales”, y la solución de problemas monetarios y de circulante.

Asimismo, su compromiso con el progreso nacional lo llevó a asumir la Dirección General de Correos y Telégrafos en reemplazo de Carvajal el 14 de abril de 1895. El contexto político, dada la caída del cacerismo y el ascenso de la coalición formada por el pierolismo y el civilismo, explica tanto la salida de Carvajal como la designación de Carrillo. Con motivo de la publicación de la memoria administrativa del primer año de su gestión (30 de junio de 1896), se desató en las páginas de *El Comercio* una polémica entre el antiguo director, Francisco de Paula Muñoz, y Carrillo (octubre y noviembre de 1896). De la dúplica del último tomamos el párrafo final:

“Un amigo mío, hombre de talento nada vulgar y de criterio exquisito, me decía el día que me hice cargo de la Dirección General: ‘El Correo del Perú ha permanecido muchos años como las momias cuyas ligaduras se encojen bajo la acción de nuestra temperatura.’ Declaro que ante este juicio del amigo quedé absorto, y me decidí entonces a romper las ligaduras de la momia, transmitirle un soplo de vida y hacerla andar, no con sus pies, sino en coche y ligero. He aquí mi misión en el Correo, al cual conduzco con el mismo afán y el mismo interés con que el pastor vigilante acompaña su rebaño al redil, sin provocar resistencias odiosas, sin hostilizar a nadie, dando ejemplo en el trabajo, señalando a cada uno la ocupación a que lo llaman sus aptitudes y sin dejarme faltar el respeto que todos están obligados a guardarme”.

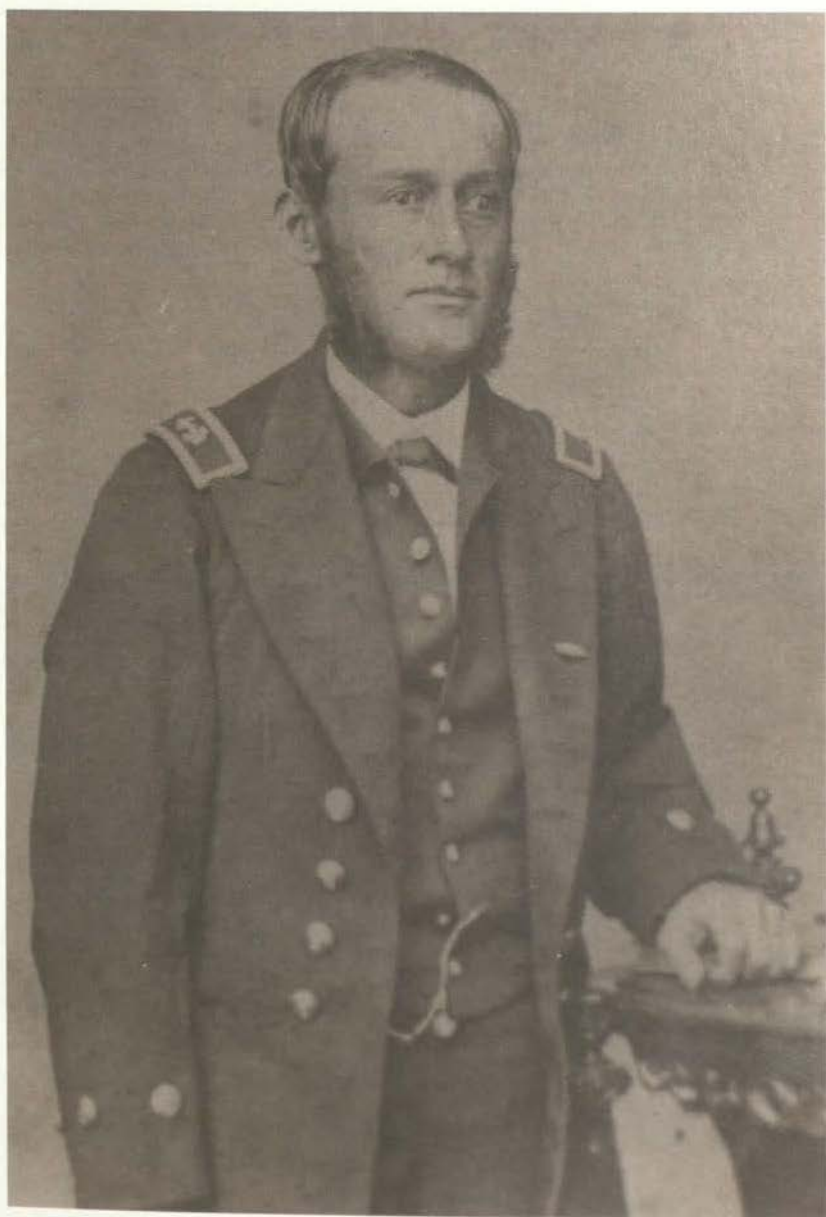
El testimonio de Pedro Páez, quien trabajó para él en el Correo, válida lo último: “Usaba siempre la llaneza del buen tono, que inspiraba confianza

respetuosa e inclinaba a la obediencia por el cariño". Además de impulsar mejoras técnicas, en 1897 inauguró el local de la Casa de Correos de Lima, que hasta hoy existe. Continuaría en este cargo hasta el fin de sus días, salvo por el lapso en que ocupó el Ministerio de Guerra y Marina, apenas iniciado el gobierno de Romaña (9 de setiembre a 2 de diciembre de 1899). Aunque breve, hemos visto que en dicho lapso la situación del país era convulsa por las montoneras. Carrillo murió en Lima el 7 de mayo de 1900, de arterioesclerosis. Velado al día siguiente, el 9 fue enterrado en el Cementerio General mientras el fuerte Santa Catalina tronaba una salva. Del discurso fúnebre dado por el Capitán de Navío Ramón Freyre a nombre de la Marina de Guerra, tomamos los siguientes conceptos:

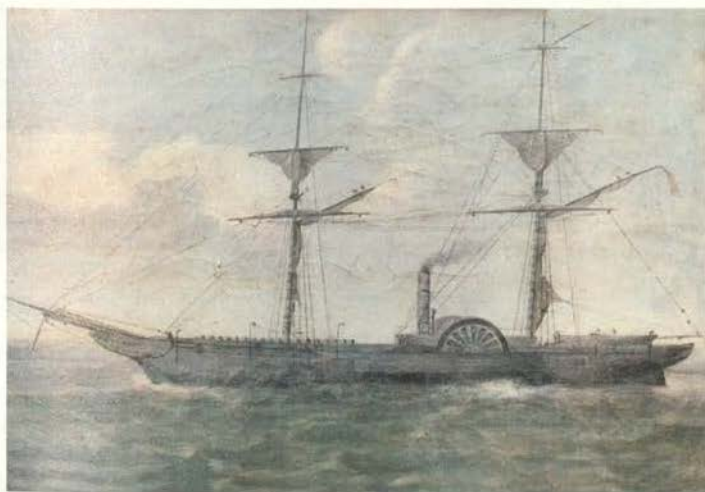
“Esos restos queridos pronto desaparecerán cumpliéndose en ellos la ley fatal de la proliferación de los átomos, pero su espíritu, su memoria, vivirá siempre en el corazón agradecido de dos generaciones de la Marina, que recordarán siempre al maestro cariñoso que con la luz de su inteligencia y perseverante contracción de su noble magisterio, les guió como astro de luz propia en el curso de su carrera, difundiendo sus conocimientos y creando el cuerpo de distinguidos oficiales que perpetuarán su recuerdo en los anales de nuestra Marina de Guerra”.



Capitán de Navío Camilo Carrillo. Archivo Histórico de Marina.



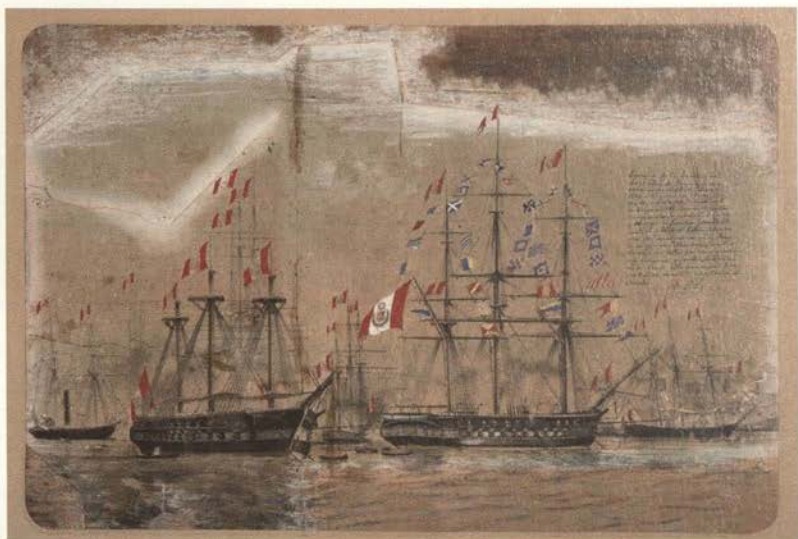
Capitán de Corbeta Camilo Carrillo. Archivo Histórico de Marina.



Vapor Rimac. Museo Nacional de Arqueología,
Antropología e Historia del Perú.



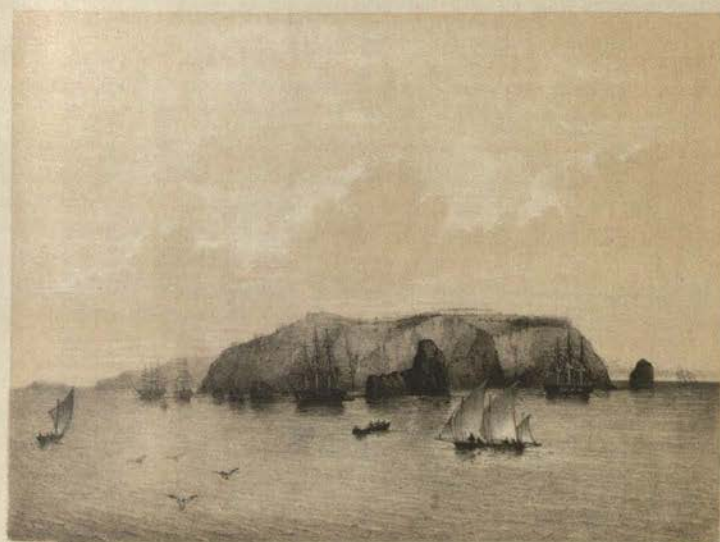
General José Rufino Echenique. 1808-1887. Archivo Histórico de Marina.



Fragata Apurímac empavezada. Anónimo. Colección Raúl Saldías
Haettenschweiler



Vista General de Arica, 1863. Grabado de F. Delamare. En Paz-Soldán.

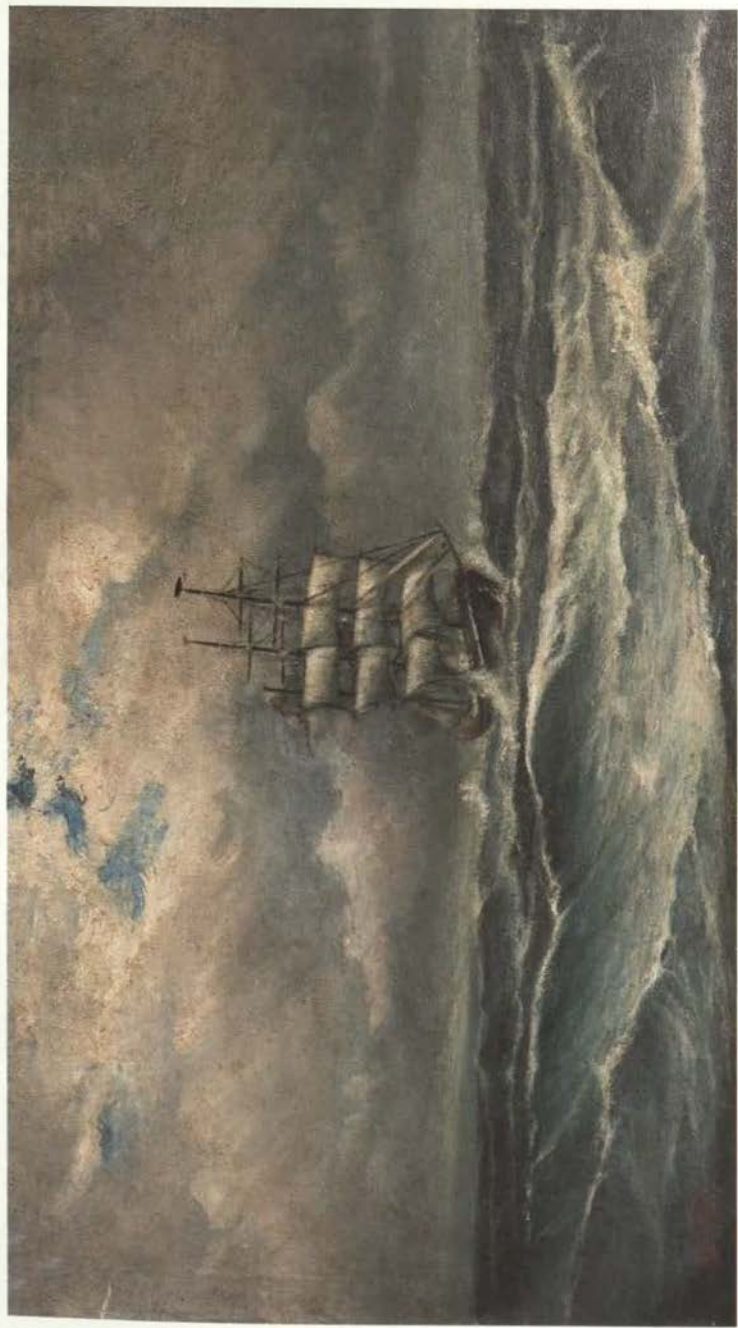


Paris 1864. - J. Delamare

Imp. E. Jussieu, Calle de Capuchinos 42, San P.

VISTA DE LAS ISLAS DE CHINCHA

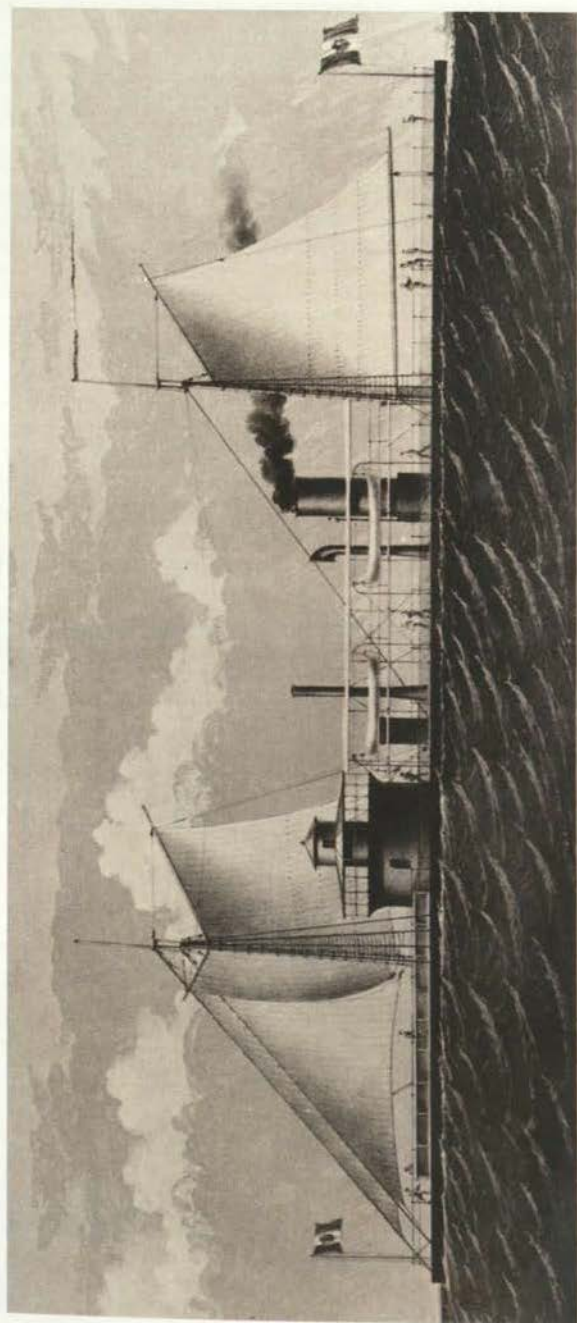
Vista de las Islas de Chincha. 1864.
Grabado de F. Delamare. En Paz-Soldán.



Barca Nereyda. Spiers. Museo Naval del Perú. 61x35 cm.



Combate Naval de Arica, 27 de febrero de 1880. Anónimo.
Museo Naval del Perú.



Nombre, **154**
 Mástil, **42,5**
 Puerto, **10**
 Caballo, **12**
 Directorio, **Comandante de la Torre, El**
 Lugar, **Estación de la Propiedad**

El Monitor de la Torre
 Directorio, **Comandante de la Torre**
 Puerto, **10**
 Caballo, **12**
 Lugar, **Estación de la Propiedad**

MONITOR ATAHUALPA

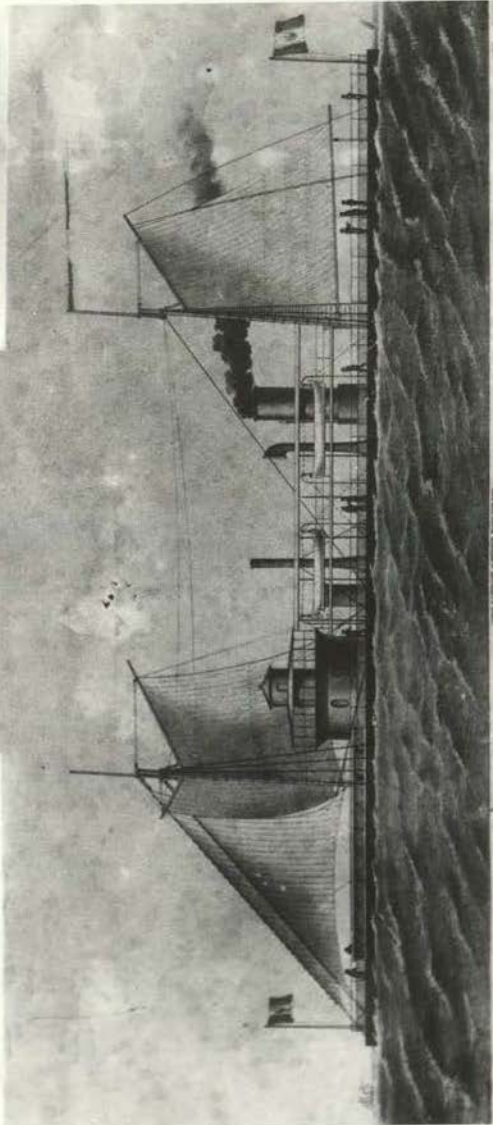
Monitor Atahualpa (Archivo del IEHMP).

FOR BOMBARDER "MANCO CÁPAC" Y "VALERIANO" ARMADOS DE SUS ANCLAS EN
 EL PUERTO DE SAN PEDRO DE LOS RIOS. "MATEO", "FRANCO" Y "VALERIANO" ARMOS
 PARA SERVICIOS EN COMBATE EN EL GOLFO DE GUAYMAS EN EL AÑO
 DE 1878.

COMANDANTE GENERAL CAPITAN DE MAR Y GUERRA

Don Blasparito Martínez de Pineda

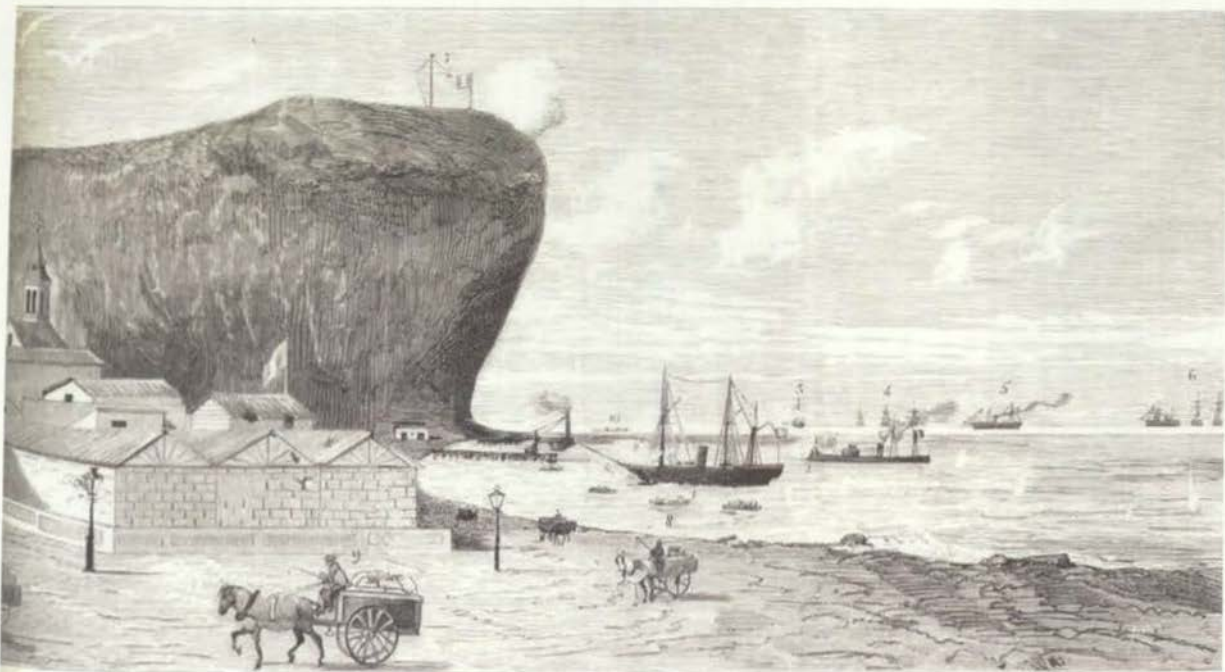
COMANDANTE DEL "MANCO CÁPAC"
 COMANDANTE DEL "VALERIANO"
 COMANDANTE DEL "MATEO"
 COMANDANTE DEL "FRANCO"
 COMANDANTE DEL "VALERIANO"
 COMANDANTE DEL "VALERIANO"



El Monitor de Guerra
 "MANCO CÁPAC" en el Golfo de
 Guaymas en el AÑO DE 1878.
 DISEÑADO POR DON JUAN DE
 LOS RIOS.

MONITOR "MANCO CÁPAC"

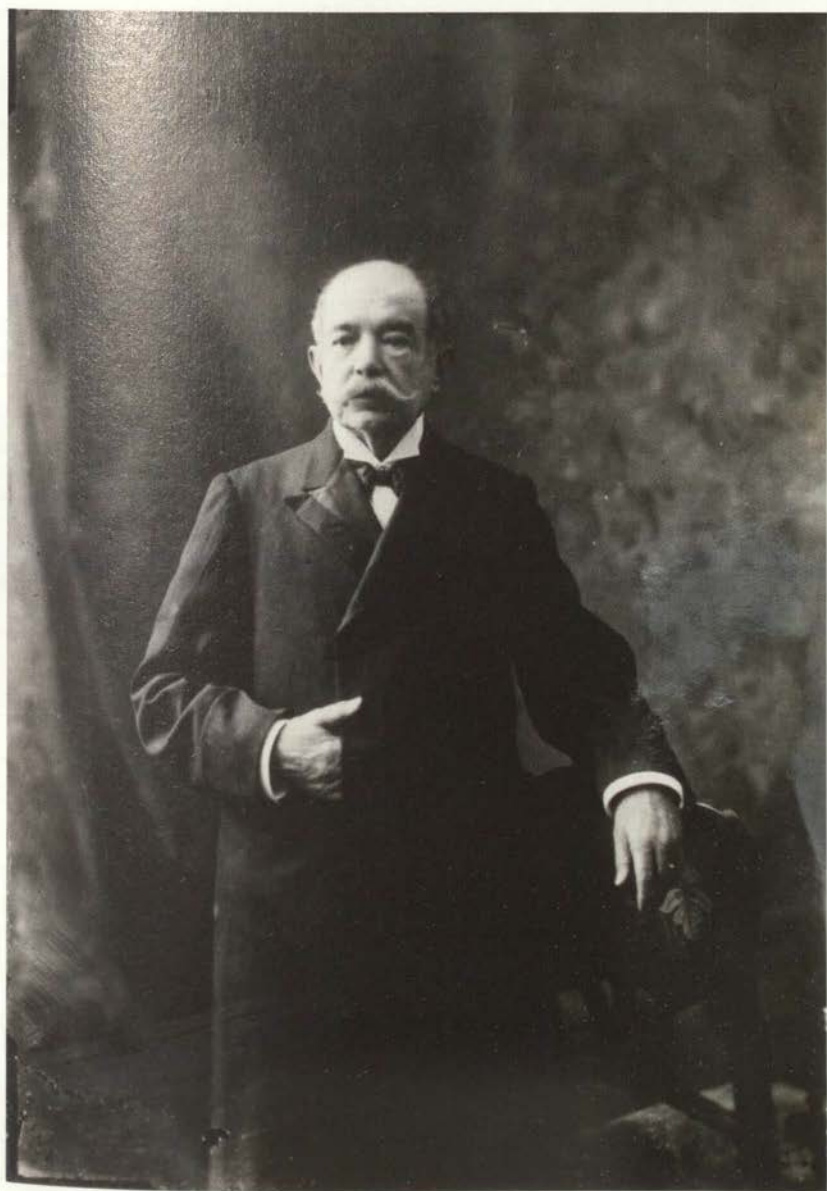
Monitor Manco Cápac (Archivo Histórico de Marina).



ARICA.—LA ORBETA SUEÑA Y FUERZA EL BLOQUEO DEL PUERTO, EL 17 DE MARZO ÚLTIMO.

1 y 2. *Unia y Manco-Capas* (peruanos).—3 y 4. *Huascar* y transportes chilenos.—5. *Lerid-Cabrero*.—6. Buques neutrales.—7. Baterías del Morro.—8. Leñeros desembarcando porretchos.
9. *Adriana*.—10. Isla Alcatraz.—(Colquis de D. Feliciano Ruiz.)

Doble ruptura del bloqueo del puerto de Arica, 17 de marzo de 1880.
Grabado publicado en la *Ilustración Española*.



Francisco García-Calderón Landa. Colección Elejalde,
Archivo Histórico Instituto Riva-Aguero

THE BELLEROPHON

Engraved by Ferris, D. 1864



CATEDRAL DE LA CIUDAD DE AREQUIPA

Catedral de la Ciudad de Arequipa, 1864. Grabado de F. Delamare. En Paz-Soldán.



Capitán de Navío Ramon Freyre. Archivo Histórico de Marina.

Fuente
R.
 Armada

J.
 Nacional

El Capitan de Navio Don Camilo N. Carrillo, su pais Paita, su estado casado, su edad 60 años, sus servicios y circunstancias las que se expresan.

Empleos y fechas en que los obtuvo	Día	Mes	Año	Tiempo que ha servido en cada clase	Años	Meses	Días
Guardia Marina	7	Mayo	1849	De Guardia Marina	4	6	28
Alferez de Fragata	5	Feb.	1851	De Alferez de Fragata	2	3	13
Fuente 2.º Graduado	18	Ag.	1854	De Fuente 2.º Graduado	4	26	
id Efetivo	14	Ag.	1854	De Fuente 2.º Efetivo	5	5	28
Fuente 1.º Efetivo	12	Feb.	1860	De Fuente 1.º Efetivo	3	9	23
Capitan de Corbeta hdo	5	Feb.	1863	De Capitan de Corbeta hdo	1	3	28
id id id Efetivo	3	Mar.	1865	De Capitan de Corbeta Efetivo	2	3	12
Capitan de Fragata hdo	15	Junio	1867	De Capitan de Fragata hdo	1	6	11
id id id Efetivo	26	Jul.	1868	De Capitan de Fragata Efetivo	1	3	23
Capitan de Navio hdo	19	Mayo	1870	De Capitan de Navio hdo	2	11	04
id id id Efetivo	23	Mar.	1873	De Capitan de Navio Efetivo	17	5	07

Total de servicios hasta el 30 de Setiembre de 1890. = 43 años 04 meses 23 dias

Buques y destinos en que ha servido			Años	Meses	Días	
7	Mayo	1849	Desembarcado	1	-	-
7	Mayo	1848	En el Colegio Militar	2	6	25
2	Feb.	1850	in el Vapor "Rumac"	6	18	
				4	1	03

A la vuelta

Fecha	Grado	Descripción	Años	Grado	Grado	Grado
		<i>De la vuelta</i>		4	1	13
10 Junio 1857		En el Bergantín "Yamara"		3	3	15
25 Feb. 1854		En la Fragata "Amazonas"			3	10
5 Enero 1858		Ayudante de la Capitanía del Ballus			3	16
11 Abril 1855		Comandante del Pontón "Panama"			5	15
26 Feb. 1853		Con licencia temporal			3	
26 Feb. 1855		sin colocacion			1	19
15 Feb. 1856		Con licencia final (sin goce)			9	11
26 Nov. 1856		En la Fragata "Apurimas"		1	3	22
18 Mayo 1858		sin colocacion		1	5	17
5 Feb. 1857		Profesor en el Colegio Militar		1	9	18
23 Junio 1861		En el Departamento Municipal de Loreto		4	7	17
10 Feb. 1866		Agregado al Departamento				28
5 Mayo 1866		Comandante del Monitor "Loa"	x		4	20
25 Julio 1866		Comandante de la Unión e Independencia	x	1	6	10
5 Feb. 1868		sin colocacion			3	18
23 Mayo 1868		Capitan del puerto de Huanchaco	x		6	07
24 Nov. 1868		En comision para traer al Perú los Monitores "Manco Capac" y "Atahualpa" de E. E. U. S. A.	x		11	10
4 Nov. 1869		Vocal de la Junta Reformadora de las ordenanzas de Marina			7	03
7 Junio 1870		Comandante del "Maranon"	x		4	20
29 Oct. 1870		Director de la Escuela Naval y Preparatoria			9	02
31 Julio 1871		Ministro de Hacienda			1	20
21 Feb. 1871		Director de la Escuela Naval y Preparatoria		2	1	17
8 Nov. 1873		Ministro de Hacienda			6	18
26 Mayo 1874		Director de la Escuela Naval y Preparatoria		2	2	02
28 Julio 1876		Deputado a Congreso			5	07
5 Enero 1877		Director de la Escuela Naval y Preparatoria		1	6	23
28 Julio 1878		Deputado a Congreso y Presidente de la Seccion de Diputados			6	15
				31	9	06
		<i>Al frente</i>				

		Archivo General de la Marina	FOLIO 29		
		<i>Montinos</i>		mes	dias
		<i>Del frente</i>		31	9 16
13	Sept. 1877	Director de la Escuela Naval y Preparatoria		1	20
3	Abri. 1877	Comandante Gral de la 3. ^a Division Naval y Coman- dante del "Manco Capac"		7	28
11	Sept. 1877	Comandante de las Batallas de Arica y Morro		11	-
11	Abri. 1880	sin colocacion por la Dictadura	x	9	08
9	Julio 1881	Comandante de una Batalla por crease en Miraflores		-	06
15	Ene. 1881	sin colocacion por la ocupacion Chilena		1	05
20	Febr. 1881	Ministro de Guerra y Hacienda (Gran Colombia)	x	6	-
20	Agost. 1881	en comision en los Departamentos del Sur	x	6	18
8	Marzo 1882	Jefe Superior Político y Militar de id. id.		5	20
31	Agost. 1882	Ministro de Gobierno de id. id.		11	09
10	Ene. 1883	sin colocacion		7	2 20
				43	4 23
		<i>Bonos</i>			
		Tiempo doble por Amazonas		4	7 17
		Por el 2 de Mayo de 1866		1	6
		Por la Campaña de 1853		6	-
				50	10
		<i>Campañas y Batallas</i>			
		Concurrió en 1853 a la de Bolona en el Bergeon sin "Gamarra" a ordenes del Sr. Contra Almirante Don Domingo Valle Riestra, que tomó y bloqueó el puerto de Cobija.			
		A la del 2 de Mayo de 1865, mandando el monitor "Loa", a ordenes del Sr. Capitán			



LIZARDO
**MONTERO
FLORES**

(1832 - 1905)



CONTRALMIRANTE LIZARDO MONTERO FLORES

Nació en Tacalpo, Ayabaca, el 27 de mayo de 1832, hijo de don José Casimiro Montero del Águila y de doña Gregoria Flores Ízaga. En 1840 vivía con sus padres en Piura en una casa cercana a la de Grau, de quien se hizo amigo. Culminados sus estudios escolares pasó a la Universidad de Quito, pero sólo por un lapso breve pues se trasladó a Lima. La travesía de Ecuador al Callao a bordo del *Rímac* marcó su vocación naval.

Ingresó al Colegio Naval Militar como guardiamarina el 27 de marzo de 1852. El 15 de enero de 1853 pasó a la *Mercedes*, comandada por Noel, y después a la *Amazonas* (10 de agosto). Debido a la intentona revolucionaria de don Domingo Elías en Tumbes el 21 de octubre, la *Amazonas* embarcó tropas en el Callao en la noche del 31 y zarpó hacia Paita con el Ministro de Guerra, General Juan Crisóstomo Torrico. Llegaron el 9 de noviembre, para enterarse de que el conato había fracasado. Insólitamente, pese a esconderse en la misma casa de Paita donde se alojaba Torrico, Elías consiguió escaparse. El 11 de diciembre zarpó la *Amazonas* de Paita y llegó al Callao el 18 conduciendo a varios implicados en el conato. Ese mismo mes nuestro biografiado pasó al *Ucayali*, pero retornaría a la *Mercedes* con ocasión de su ascenso a Alférez de Fragata (25 de marzo de 1854). Sirvió en ella hasta su naufragio en el puerto de Casma el 2 de mayo de 1854.

Al romperse durante la madrugada el remolque que la ligaba al vapor de ruedas *Rímac*, la fragata impelida por la corriente se estrelló contra la roca La Viuda, se hundió y perecieron 731 hombres y un número incierto de rabonas. Noel se negó a dejar su buque y murió junto con un guardiamarina, el contador, tripulantes, reclutas, soldados del batallón *Ayacucho* y sus anónimas compañeras. Salvaron la esposa de Noel, otra mujer, el General José Allende y otros hombres en un bote; otros llegaron a nado al *Rímac*; en un bote volteado se aferraron algunos soldados; y otros hombres fueron rescatados del agua. De la plana menor se salvaron nueve sargentos, 57 soldados y veintiún tripulantes. Noel no quiso zarpar de noche, pero Allende tenía órdenes del Mariscal Antonio Gutiérrez de la Fuente, Ministro de Guerra, que no permitían ninguna demora, "ni aun la de minutos", pues la revolución seguía, ahora encabezada por Castilla. En el

breve lapso entre el choque y el hundimiento Noel salvó a varios oficiales y a Allende, a quien obligó a lanzarse por una tronera (ventana) de cañón para que abordara el bote; desde éste instaron a Noel a embarcarse, al lado de su esposa, pero contestó: “Ya no abandonaré la fragata hasta que el último hombre no se haya salvado”.

Tras un mes y medio se embarcó nuevamente en el *Ucayali*, donde se mantuvo hasta enero de 1855, en que quedó sin colocación por el triunfo de Castilla. Debe tenerse presente que la escuadra, desde Chorrillos, actuó en protección de las fuerzas de Echenique durante la batalla de La Palma. Pronto Montero fue reincorporado para dotar al *Rímac* (16 de febrero), que partiría del Callao el 27 rumbo a Islay para desembarcar cerca de 400 pasajeros, la mayoría soldados licenciados tras el triunfo de la revolución, a muchos de los cuales acompañaban sus leales rabonas; a su vez el *Rímac* tenía unos ochenta tripulantes. Dicho vapor encalló el 1 de marzo en los arrecifes de punta San Juan, donde perecieron veintidós hombres de la dotación, un capellán militar, un teniente del Ejército, cuarenta soldados, ocho rabonas y dos paisanos. Hay distintas versiones sobre el salvamento; de hecho, polemizaron el Coronel Fernando Alvizuri y Montero. Según éste, los botes se inutilizaron por la precipitación con que acudieron a ellos los marineros y los pasajeros, ante lo cual y dado que la confusión y la ausencia de marineros impedían dar órdenes, los oficiales optaron por dirigirse a tierra donde formaron una balsilla que permitió salvar a los que quedaron abordado; asimismo, afirmó que los oficiales se esforzaron para que la marinería tendiese un cabo a tierra y lo afirmase. Una versión recogida por el escritor Julio Ramón Ribeyro, sostiene que el contador Ricardo Palma, su bisabuelo el guardiamarina Ramón Ribeyro y otros salvaron “gracias al socorro que les prestó un marinero negro”. Las penurias continuaron tras el naufragio, conforme lo recordaría el tradicionista:

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

Habiendo caminado bajo un sol ardiente y sin agua, al llegar el 4 de marzo tenían hinchazón en los pies y erisipela. El 15, Montero tomó contacto con algunos oficiales del *Ucayali*, que había arribado a Lomas para recoger a los náufragos. Zarparon el 17 y tras tocar en Chala e Islay (donde desembarcó la tropa) arribaron al Callao el 28, donde los oficiales y el Capitán de Corbeta

Carlos Castro, comandante del *Rímac*, quedaron arrestados. Tras el proceso, Castilla no estuvo conforme con la sentencia del Consejo de Guerra y el 31 de octubre dictó una resolución con penas más rigurosas: Castro fue dado de baja sin posibilidad de rehabilitación y condenado a dos meses de prisión, mientras los oficiales fueron trasladados por dos años al Colegio Naval como alumnos sin importar sus clases y con solamente medio sueldo; quedaron exceptuados Palma, el Teniente 2º Ricardo Pimentel y los maquinistas Carlos Daynes y Carlos Arnold "por haber sido los únicos que cumplieron con su deber". En los casos de Montero y del Alférez de Fragata Luis Galindo se produjo un conflicto, pues este último se encontraba muy enfermo y el primero se negaba a presentarse en la escuela. El Contralmirante Eduardo Carrasco, director del plantel, se opuso al castigo contra ambos y llegó a despertar la ira de Castilla, pero no por eso dejó de cumplir con perseguir a Montero, llevarlo preso a la escuela y tenerlo vigilado. Pero informó que faltaba tropa para retenerlo y resaltó el rechazo de Montero: "Agréguese a esto que dicho oficial no quiere estudiar y no se logrará jamás el fin que se ha propuesto el Gobierno, pues es evidente que no habrá fuerza humana que obligue a ninguno a que aprenda nada en contra de su voluntad".

No obstante, meses después se desempeñó "con notable utilidad" y "estimación de sus jefes" como profesor interino de Trigonometría Esférica, conforme lo certificó el 15 de marzo de 1856 el Coronel J. Jara Almonte, director del plantel: "En mérito de conducta tan digna cumplo con el deber de manifestar su consagración como profesor". No llegó a cumplir ni un año en la escuela, pues a pedido de Salcedo fue destinado a la *Apurímac*. Incluso ascendió a Teniente 2º efectivo (15 de octubre). Sin embargo, esto no impidió que apoyara la rebelión conservadora de Vivanco; con Grau, Pimentel y otros tomó la fragata en Arica mientras Salcedo, su comandante, se hallaba en tierra (16 de noviembre). Tomaron también un par de pontones. Dos días después, en Islay, capturaron al *Loa*. Las restantes andanzas revolucionarias de Montero en la *Apurímac* ya se han referido al tratar de Carrillo. Cabe añadir que rechazó 500 mil pesos que se le ofrecían para pasarse al gobierno y mandó clavar en un mástil de la fragata la carta respectiva. Esto no fue refutado por el propio periódico liberal *El Constitucional*, que en un artículo del 2 de junio de 1858 atribuyó al resentimiento la decisión de Montero:

"Los que defienden al comandante Montero pregonan que él no se vendió a la revolución por dinero, y desde luego que se había manifestado ser inaccesible a una sórdida codicia; pero él mismo ha hecho ver que resentimientos personales fueron el móvil de esa falta y mortífero pronunciamiento".

Oficialmente destituido de la Marina el 25 de marzo de 1858, fue desterrado a

Chile. En noviembre de 1859 se hallaba de regreso en Lima y se estaba voceando su candidatura a la diputación por Piura. Esta candidatura no prosperó, pero en *El Comercio* del 5 de dicho mes apareció un comunicado rotulado "El bizarro comandante Montero diputado por Piura" del que extraemos la siguiente cita:

"Montero, ese joven hijo de padres sin fortuna, aunque muy decentes, que como los señores Grau y Echeandía (D. Parcemón) supo despreciar ingentes cantidades, ventajosas propuestas con que se pretendiera corromperle [...] Montero repetimos, con su distinguida educación, con su acrisolada conducta, con una razón ilustrada y con su acreditado patriotismo, ofrece a la provincia de Piura y a la nación entera la seguridad de no ser uno de aquellos representantes que, por su torpeza o venalidad, ocupan los bancos de la Asamblea para moverse por resorte, o desempeñar ciegos el papel que en la comedia parlamentaria reparte con antelación el director de ella, el Jefe del poder Ejecutivo".

Luego partiría a España. Regresó al Perú y el 20 de febrero de 1864 fue reincorporado a la Marina y ascendido a Teniente 1º efectivo. El 21 de abril fue ascendido a Capitán de Corbeta y se le dio el comando del vapor *General Lerzundi*. Participó con los demás comandantes de buques, otros jefes navales y el prefecto del Callao en la Junta de Guerra presidida por Pezet que deliberó, a bordo de la *Amazonas*, acerca de la posibilidad de batir a la escuadra española, siendo la conclusión negativa (26 de noviembre de 1864). Seguía a cargo del *Lerzundi* cuando en Islay se sublevó a favor de Prado (1 de marzo de 1865). Cuatro días después fue ascendido a Capitán de Navío. En Arica, que ya se había sumado a la revolución, consiguió sublevar al *Tumbes* mas no al *Chalaco*, que rechazó el ataque del *Lerzundi* y la artillería costera (11 de marzo).

Montero fue designado comandante general de las fuerzas navales restauradoras y además prefecto de Moquegua, cargo este último que dejó por el de comandante general de Arica. Mejoró las fortificaciones y con ellas respondió al ataque de la *Apurímac* (6 de mayo). Pero el 8 la plaza fue tomada por asalto por la división del Coronel Gabriel Ríos, con apoyo de fuegos de dicha fragata; Montero se retiró a Locumba. El *Lerzundi* y el *Tumbes* regresaron a poder del gobierno. Sin embargo, éste decidió concentrar sus fuerzas en la capital, por lo cual a inicios de junio la *América* trasladó a la división Ríos desde Arica. Montero reocupó el puerto, donde había quedado la *Amazonas* para bloquearlo. La tropa embarcada en ésta se amotinó el 24 de junio y dio muerte a Panizo, así como al Capitán de Fragata Abel Raygada, dos oficiales y un paisano; abordada a la mañana siguiente por Montero, la *Amazonas* partió a Islay, donde retomó al *Tumbes*. Ambos buques procedieron a Pisco, donde se hallaba la *América*, cuyo comandante, el Capitán de Fragata Juan Pardo de Zela, engañado por la insignia de almirante izada en la *Amazonas*, obedeció la señal de pasar a bordo de ella;

al comprender la situación e intentar huir fue capturado. La corbeta se rindió (7 de julio).

Su gemela *Unión*, al mando de Grau, llegó a Arica procedente de Valparaíso y se incorporó a la escuadra restauradora (22 de julio). Montero ascendió a Capitán de Navío el 8 de agosto y dos días después la *Amazonas* y ambas corbetas aparecieron en el Callao. Al mes siguiente Chile declaró la guerra a España y los marinos chilenos planearon que la *Esmeralda* y el *Maipú* se encontrasen con la flota restauradora en las islas de Chincha y juntos enrumbasen a Caldera y Coquimbo para sorprender a fragatas españolas aisladas. El 7 de octubre Prado, Montero y los doctores Rivas y José María Quimper aprobaron el plan. Pero los comandantes de los buques no habían sido consultados. Convocados en las islas de Chincha por Montero y con asistencia de Prado y los chilenos Domingo Santa María y Benjamín Vicuña Mackenna (19 de octubre), no hubo acuerdo, pues algunos juzgaron que era muy peligroso, especialmente para la *Amazonas* y el *Tumbes* por su lentitud y mal estado; además, los proyectiles de las corbetas presentaban fallas. La discusión se agrió al punto de que Montero abofeteó a Villar y luego lo mandó arrestar. Un día después el Coronel Manuel Freyre expuso que no convenía desprenderse de la escuadra y perder el dominio del mar ante Pezet ni desgüarecer las guaneras, lo que fue acogido. A ello se sumó que la *Numancia* apareció cerca a Pisco, lo que anuló la posibilidad de reunirse. Los buques chilenos llegaron a la altura de Chilca, donde Montero los alcanzó para informar que la escuadra no zarparía.

Tras el triunfo de Prado, Montero fue nombrado Comandante General de la Marina. Poco después viajó a Colombia como Ministro Plenipotenciario y de ahí pasó en comisión a los Estados Unidos en procura de unidades navales. Regresó en la víspera del 2 de mayo de 1866, justo a tiempo para asumir el comando de la escuadrilla. Izó su insignia en el *Tumbes*; además de esta cañonera, del *Loa* y del *Victoria*, (comandado por el Capitán de Corbeta Antonio Valdivieso), integraban la escuadra los pequeños vapores *Colón* y *Sachaca*, comandados respectivamente por el Capitán de Corbeta Toribio Raygada y el Teniente 1º Patricio Iriarte. La poderosa escuadra española la integraban la *Numancia*, las fragatas *Almansa*, *Berenguela*, *Blanca*, *Resolución* y *Villa de Madrid*, y la cañonera *Vencedora*. Ya referiremos la actuación del *Tumbes* al tratar de Carvajal, y del *Loa* y el *Victoria* al tratar de Carrillo. El *Colón* y el *Sachaca* salieron también por orden de Montero pese a su nula protección y débil artillería; expuestos principalmente a los fuegos de la *Almansa*, tuvo el primero averías de consideración y quedó detenido por dos horas y media, mientras el segundo tuvo apenas ligeras averías. El personal de Marina que dotó los buques constó de 490 hombres; sólo el *Tumbes* reportó bajas. El *Loa*, la torre Junín y el *Victoria*

lanzaron los últimos tiros contra la escuadra enemiga.

Al mes siguiente Montero llegó a Valparaíso (23 de junio) y un día después asumió el comando de la división naval peruana y del *Huáscar*. Sin embargo, ya estaba decidido el envío de Tucker, quien llegó a Chile el 23 de julio. Hemos referido ya la protesta que encabezó Montero, quien expresó a Ferreyros “que la subordinación franciscana era cosa del siglo pasado; que en el presente pasaba la obediencia militar por el criterio”. Ante el *impasse*, José Pardo y Aliaga, ministro plenipotenciario del Perú en Chile, acordó con nuestro biografiado que la división peruana partiría al Callao a ponerse a disposición del gobierno. Pero súbitamente arribó a Valparaíso el *Chalaco* con el ministro de Hacienda Manuel Pardo, comisionado para resolver el problema (3 de agosto). El mismo día los buques fueron entregados a sus nuevos comandos; Salcedo reemplazó a Montero en el *Huáscar*. Cabe agregar que el 1 de octubre el Capitán Varea, a cargo de la guarnición de la *Unión*, en Valparaíso, intentó sublevar a sus soldados y algunos marineros para dirigirse al Perú y ponerse a órdenes de Montero; el conato fue rápidamente debelado.

El incidente Tucker no impediría que Montero volviera a servir al gobierno de Prado, pues fue su consejero durante las operaciones en Arequipa contra las fuerzas rebeldes del General Pedro Diez Canseco (diciembre de 1867). Tras fracasar el asedio, Prado ordenó el repliegue y las tropas se desorganizaron. En una carta a Luis Benjamín Cisneros, don Mariano Felipe Paz Soldán fue especialmente crítico de la “precipitada fuga” de Prado hacia Quilca cuando todavía tenía fuerzas para sostenerse en Arequipa; al llegar a Quilca, Prado se enteró de que “por el valiente Montero y el honrado Morales Melgar” se habían salvado “más de 1 200 hombres, todo el parque, artillería y 300 000 soles”. Por su parte, *El Comercio* del 5 de enero de 1868 lo comentó en estos términos:

“Cuando se temía un desbandamiento general en el Ejército y cuando los jefes de cuerpo abandonaban sus batallones, el capitán de navío don Lizardo Montero hizo lo que ningún coronel del ejército quiso o pudo hacer. Se constituyó en comandante general y después de reunir a las tropas que tenían abandonadas, organizó una división de mil doscientos hombres y la condujo a Quilca”.

Durante el gobierno interino de Diez Canseco, Montero fue detenido en Chorrillos (5 de marzo de 1868), pues aunque candidateaba para senador por el Callao se sospechaba que tramaba un golpe de estado. Consiguió escapar y asilarse en el rancho del encargado de negocios británico, con cuya protección se embarcó al día siguiente en el vapor *Santiago* rumbo a Chile. Regresó en abril clandestinamente y se dio nuevamente a conspirar; trasladado a la intendencia de policía

de Lima, fugó el mismo día (25 de abril) y pudo embarcarse rumbo a Panamá. En diciembre de 1869 asomó nuevamente para conspirar, ahora contra Balta, mas no tuvo suerte: *El Comercio* del 28 anunciaba que lo habían apresado. Estuvo junto al Teniente Coronel Andrés A. Cáceres y otros presuntos pradistas en el cuartel de caballería de Malambo; sería liberado con ellos a fines de abril de 1870. Pero después sufrió una segunda prisión, pues el 14 de agosto se anunciaba que le habían dado libertad. Poco después, el 8 de octubre de 1870, contrajo matrimonio en la parroquia de San Marcelo de Lima con Rosa Elías de la Quintana, limeña de 34 años e hija de don Domingo Elías, para entonces ya fallecido. Por estar fuera de servicio, no le fue permitido lucir el uniforme naval y vistió una levita.

El 24 de abril de 1871 Montero lanzó la candidatura presidencial de Manuel Pardo por la Sociedad Independencia Electoral, germen del Partido Civil. En abril del siguiente año intentó viajar para participar en las elecciones en Piura, pero el gobierno le impidió embarcarse. No obstante, fue elegido senador por dicho departamento y como tal fue uno de los firmantes de la protesta parlamentaria contra la revolución de los hermanos Gutiérrez el 22 de julio de 1872. Cinco días después, mientras lo conducía apresado el Coronel Bruno Ayarza, el Coronel Tomás Gutiérrez notó la presencia de Montero y se entregó a él, quien en vista de la furia ciudadana lo llevó a una botica y lo escondió en un altillo. Pero el pueblo ingresó y ubicó a Gutiérrez, que murió apuñalado.

En agosto asumió Pardo el poder y el mismo mes llegó Ferreyros de Inglaterra, donde se estaban construyendo los blindados chilenos. Nuestro biografiado promovió sin demora una interpelación secreta al Ministro de Guerra y Marina, la que se efectuó el 24 de agosto. En ella se expuso la proposición de los senadores Montero, Juan Salaverry y Mariscal Antonio Gutiérrez de la Fuente: "Autorízase al P. Ejecutivo para hacer los gastos que demande la construcción de una o dos fragatas blindadas de 1.^a clase". El acta asienta que el marino "probó de una manera extensa, la necesidad de aceptar la proposición, dando datos detallados respecto de los buques mandados construir por Chile"; asimismo, que "insistió en la necesidad que había de resolver este asunto sin pérdida de tiempo". Dos días después se instaló la Junta Consultiva de Marina y Montero asistió como invitado; el 27 sesionó el Consejo de Ministros y decidió abrir un crédito de cuatro millones de soles para adquirir buques de mayor poder que los que construía Chile. El 1 de mayo de 1873 se aprobó la ley que asignaba la partida por dicho monto. Lamentablemente no se ejecutó esa partida del presupuesto de 1873-1874.

A mediados de noviembre de 1874 acompañó a Pardo en su viaje al Sur con motivo de la primera revolución de Piérola; en Arequipa recibió el comando

de una de las divisiones del ejército que comandaba el General Juan Buendía. Montero marchó a Puno el 24 de noviembre y se unió con la división del Coronel Belisario Suárez para caer por la retaguardia de las fuerzas pierolistas que se hallaban en Torata. La marcha de Puno a Ilubaya fue muy fatigosa pero sin pérdidas humanas ni materiales. El 7 de diciembre venció en el desfiladero de Chujulay a las fuerzas del General Andrés Segura y al día siguiente ordenó a los coroneles Suárez y Juan Gastó que atacaran a los restos de la fuerza pierolista, los que fueron desalojados de la Quinta de Díaz. Audazmente, Piérola incursionó a Arequipa con escasos 300 hombres, pero fue batido por las fuerzas gobiernistas, estando presente Montero (30 de diciembre). Al día siguiente se propuso su ascenso a la alta clase de Contralmirante, que se efectuó el 3 de marzo de 1875. En este mismo mes Montero persistió en el Senado en su intento de que se incluyera la partida para los blindados, ahora para el presupuesto 1875-1876, pero no lo logró.

También en marzo se lanzó su candidatura presidencial; aunque era civilista representaba una facción distinta a la de Pardo. Éste apoyó a Prado, pese a no ser civilista. Montero viajó de gira electoral a Arequipa, Puno, Cuzco e Ica en julio-setiembre y a Piura, Lambayeque, Cajamarca, La Libertad, Ancash y la provincia de Chancay (enero-marzo de 1876). En las elecciones primarias del 17 de octubre de 1875, según el uso de la época, hubo choques sangrientos para tomar las mesas electorales, con 23 muertos y muchos heridos; los pradistas tenían carabinas de repetición, los monteristas solamente revólveres. Al día siguiente de la asunción de Prado, Montero lanzó fuertes denuncias: "Queríamos una lucha franca y leal en el terreno de la ley y nos encontramos con rifles y revólveres, con la intriga y la falsificación. Las autoridades que cumplían su consigna nos hicieron guerra tenaz y abierta..." (3 de agosto de 1876).

No queda claro si también participó en el motín de García y García (junio de 1877), pero en diciembre nuevamente conspiraba y en enero de 1878 compraba armas. El estallido debía darse el 28 de abril en varios buques, en especial el *Huáscar* que iba a zarpar a Paita con una comisión presidida por Carrillo para observar el paso de Mercurio por el disco del Sol. Pero el Comandante General de la Marina, Contralmirante Antonio de la Haza, tuvo noticia oportuna y cambió el personal del *Huáscar*, que zarpó el 29 en la madrugada. La revuelta quedó frustrada y el 3 de mayo los celadores intentaron detener a Montero al salir del Club de la Unión (cuya presidencia ejercía) con su esposa y muchos amigos; éstos apoyaron al marino, que se resistía y que pudo escapar y asilarse en la legación chilena. El 15 de mayo partió deportado a Valparaíso; retornaría el 7 de agosto para ocupar el escaño por Piura, para el que había sido nuevamente elegido.

Ya en los preparativos bélicos, Montero y De la Haza fueron invitados a la

sesión del Consejo de Ministros del 7 de marzo de 1879 junto a Grau, Carrillo y García. Al siguiente día el Concejo Municipal lo eligió Alcalde de Lima; como tal tomó la palabra en el mitin dado en la Plaza de Armas el 6 de abril de 1879 con motivo del estallido de la Guerra con Chile. Nombrado Comandante General de las baterías y fuerzas de Arica (8 de abril), partió con su comitiva el 10 en el *Talismán*, que llevaba también cuatro cañones, accesorios, proyectiles y pólvora. Aunque aceptó el cargo y procedió con rapidez y ahínco para fortificar el puerto, expuso lo siguiente en carta al Ministro de Guerra y Marina: “podía haber esperado que se me destinara en el puesto profesional donde he manifestado mi patriotismo y formado mis antecedentes”. Al mes siguiente se produjo el combate de Iquique, sobre cuyo resultado reflexionó Grau en carta a su amigo Carlos Elías, cuñado de Montero, con un interesante planteamiento hipotético:

“¡Cuánto mal hacen en nuestro país las pequeñeces de partido! Si Prado, como debía, y como yo se lo indiqué tantas veces le da el mando de la escuadra a Montero, todo hubiera marchado mejor, porque así éste, como Almirante, hubiera ido en la *Independencia*, que era buque aparente para estado mayor, y el 21 de mayo la *Independencia*, se hubiera quedado en Iquique combatiendo con la *Esmeralda* y a mí no se me hubiera escapado la *Covadonga*. Después sobre Antofagasta hubiéramos sorprendido, tomado y echado a pique los transportes con 4,000 hombres que llevaban y sabe Dios cuán distinto hubiera sido el sesgo de la campaña”.

El celo político de Prado hacia Montero sin duda estaba influido por aparecer como presidenciable en vistas a las elecciones de 1880. El vicepresidente La Puerta le escribía el 13 de junio de 1879 para instarlo a que se moviese en el Sur, uniendo el prestigio de una acción de armas a sus simpatías para quedar “en posición de salvarnos del cataclismo, que nos amenaza tanto en la lucha que sostenemos como en nuestras cuestiones internas”. El 25 de noviembre Prado partió de Arica y lo dejó como Jefe Superior, Político y Militar de los departamentos del Sur. Al mes siguiente se produjo el golpe de Piérola; Montero acató el hecho consumado. El último día del año le escribió Mariano Álvarez y le expresó que había expectativa en la capital para que restableciese el orden constitucional, especialmente si vencía al enemigo, y que siendo Piérola consciente de ello haría “todo lo posible por privar a Ud. de los medios de acción y retardará, por lo mismo, la guerra cuanto pueda, con gran riesgo de la causa nacional”. Piérola partió en dos al Ejército del Sur y quitó a Montero el mando político y militar de las provincias sureñas; además, el 31 de enero de 1880 el gobierno reorganizó el Ejército: cambió jefes y refundió unidades veteranas con unidades nuevas (esto implicaba mezclar fusiles de distintos sistemas en una

unidad). Montero pidió reconsideración al Secretario de Guerra, Iglesias, mas no fue atendido.

De parte de Bolivia también hubo problemas, pues el 9 de marzo tres batallones que debían acudir a Tacna se rebelaron en Viacha y posteriormente se dispersaron. Además, la sexta división que estaba en Potosí al mando del General Flores y que debió movilizarse a fines de abril puso excusas para no hacerlo. El 26 de mayo de 1880 se libró la batalla de Tacna, estando las fuerzas aliadas al mando del General Narciso Campero, presidente de Bolivia. En el dispositivo táctico se le asignó a Montero el comando del sector derecho con las divisiones peruanas de los coroneles Justo Pastor Dávila, César Canevaro y Pedro A. Del Solar, tres unidades bolivianas y una batería. Inicialmente se consiguió rechazar el ataque enemigo y lanzar un vigoroso contraataque, pero la superioridad numérica inclinó finalmente el resultado a favor de Chile. Entre muertos y heridos, los aliados sumaron unas 2 500 bajas.

Inicialmente pensó reorganizar las tropas en Tacna. Pero, viendo todo perdido, Montero ordenó que los restos del Ejército se reunieran en Tarata. A su vez, los bolivianos se separaron en Palca rumbo a su país. Llegados a Tarata, Cáceres le observó que no debía abandonar a la guarnición de Arica, comandada por el Coronel Francisco Bolognesi; Montero repuso que había impartido ya órdenes de que retirase sus tropas. Efectivamente, el Coronel Juan Luis Pacheco de Céspedes fue enviado por Del Solar hacia Arica para indicar a Bolognesi que evacuase; pero en el camino se enteró de que el puerto ya había caído. Las fuerzas de Montero marcharon a Puno. A mediados de junio quiso enviarlas a Arequipa, pero el Coronel Segundo Leiva, jefe del Segundo Ejército del Sur, adujo que faltaban cuarteles y que ya estaban por llegar otras tropas, por lo que le indicó permanecer en Puno; no estando a órdenes de Leiva y siendo éste inferior en grado, la molestia del marino fue grande, más cuando estacionar tropas en Puno nada aportaba a la causa nacional. Le escribió a Leiva y directamente le increpó el trabajar "por el desquiciamiento social y por la ruina de la república".

Su traslado a Lima duró casi dos meses y si bien sus enemigos políticos quisieron someterlo a juicio por el desastre de Tacna, el recibimiento entusiasta del pueblo limeño frustró tal intento. Montero ofreció sus servicios a Piérola para la defensa de la capital, mas fue relegado y sólo a último momento lo tomó como ayudante de campo. Ya lo hemos visto en la toma de decisión en la noche del 15 de enero de 1881. Al día siguiente Piérola lo nombró Jefe Superior Político y Militar de los departamentos del Norte; se separaron en Trapiche ese mismo día y tras dirigirse a Huacho y a Supe, se embarcó rumbo a Pacasmayo; el 23 llegó a Trujillo. Desde Cajamarca, Vicente Pita, Indalecio Arce y Manuel

Braulio Castro le enviaron un mensaje para que fuese a dicha ciudad a organizar un ejército. El cura José Tadeo Pita, que estaba en Trujillo, convenció a Montero, cuya idea original era ir a Huamachuco, y le propuso a Rafael Villanueva como Secretario; salió el 17 de febrero, dos días después del desembarco de las fuerzas chilenas en Salaverry. Llegó a Cajamarca el 20 y procedió a organizar el Ejército del Norte. En marzo su cuñado Carlos Elías, comisionado por el gobierno provisorio, trató de convencerlo para adherirse a éste, sin lograrlo. A fines de mes pasó a Chiclayo para amagar al invasor, pero ante el desembarco chileno en Eten a inicios de abril optó por replegarse. Contaba con cuatro batallones y un escuadrón. En julio ya tenía artillería, remitida de Iquitos con otras armas y municiones. El 28 de agosto decía contar con mil hombres en Cajamarca y otros mil entre Piura y Ancash, a la vez que se lamentaba de falta de armamentos; lo último no es muy claro pues fuera de lo remitido de Iquitos llegó un cargamento a Tumbes que pasó por la ruta de Jaén en doce recuas de mulas, que según la versión recibida por el prefecto de Ica en mayo constaba de 6 mil rifles. Además se organizaban guerrillas en Lambayeque y La Libertad.

Aunque había rechazado más solicitudes para proclamar al gobierno provisorio, el 29 de setiembre fue designado vicepresidente del mismo ante la inminencia de que García Calderón sería apresado. Algo antes había sido comisionado a Cajamarca el doctor Ribeyro, su antiguo compañero en el *Rímac*, quien llegó a inicios de octubre y finalmente lo convenció de dar tal paso en la esperanza de que se conseguiría la paz sin cesión territorial con la intervención diplomática estadounidense. El 23 de octubre reconoció al gobierno provisorio y aceptó la vicepresidencia, y el 15 de noviembre tomó el mando supremo al haberse enterado de la prisión de García Calderón; nombró como su Secretario General, en tanto formase un gabinete, a Rafael Villanueva. Por entonces marchaba a su encuentro otra vez Carlos Elías, para coordinar la organización del gabinete. Paralelamente, a fines de octubre Piérola había designado a Montero como Ministro de Gobierno, sin saber aún su pronunciamiento. Nuestro biografiado escribió a dicho caudillo una carta en que explicaba su decisión, lo reprochaba y expresaba su determinación de o bien conseguir una paz honrosa o bien, en caso de no lograrlo, luchar hasta vencer o morir (22 de noviembre).

Tenemos la impresión de que no llegó a decidirse por la última alternativa. Dos días después dio instrucciones para los delegados que actuarían en Pacasmayo, provincia ocupada por el enemigo; el segundo punto era "conseguir elementos bélicos y remitirlos al Cuartel General del Ejército del Norte" y el tercero "indicar si es o no conveniente la continuación de las guerrillas organizadas hasta el día y proponer los medios de darles mejor organización o disolverlas". Ambos puntos muestran que se preocupaba de fortalecer su

ejército en un punto central mas no concedía a las hostilidades la prioridad del caso, al punto de considerar la posibilidad de disolver a las guerrillas que eran las que las venían sosteniendo. Al tratar de Carvajal se referirá la marcha de Montero a Huaraz y su ulterior traslado a Arequipa. Cabe agregar que al partir de Cajamarca dejó a Iglesias como Jefe Superior Político y Militar del Norte, decisión tomada por influjo de Villanueva, opuesto a que asumiera tal cargo el doctor José Mercedes Puga. También debemos añadir que en abril recibió en Huaraz al diplomático estadounidense General William H. Trescot, quien le presentó la propuesta chilena de que cediera Tarapacá y vendiese Arica, lo que rechazó; convinieron sí en que Trescot pidiese a Chile una corta tregua para que Montero pudiese viajar a Arequipa a convocar el Congreso para tratar de la paz; los representantes chilenos no accederían. Poco después, en mayo, recibió al Capitán de Fragata Juan Salaverry, quien proponía atacar a los buques enemigos en las costas peruanas; Montero aceptó, pero Salaverry quedaría en Lima esperando órdenes que no llegaron, desvaneciéndose el plan con la ida a Arequipa.

Al día siguiente del término de dicho viaje, se rebeló Iglesias en Montán (31 de agosto); su nombramiento como Jefe Superior había resultado contraproducente. En contraste con tal ruptura del frente interno, en el externo fortaleció la alianza con Bolivia al viajar a La Paz en noviembre, si bien a precio muy alto: un acuerdo secreto por el cual el Perú y Bolivia gestionarían con Chile una tregua con Tarapacá y Atacama como área ocupada y Arica y Tacna como zona neutral, para que después las últimas provincias pasaran a Bolivia (tácitamente, Chile quedaba con las primeras). También logró coordinar el tránsito de armamento para el Ejército del Sur. No obstante, demoró en mandar apoyo a Cáceres. Aunque mantuvo guerrillas y fuerzas ligeras en Moquegua y Tacna, e incluso envió una pequeña fuerza a Tarapacá, el Ejército del Sur permaneció en general concentrado en Arequipa; esquema muy similar al que había llevado en el Norte. Debe destacarse sí que el 15 de febrero de 1883 escribiera a García Calderón para ofrecerse a ser canjeado por él como prisionero de guerra a fin de que pudiese consultar la opinión pública peruana en vistas a las negociaciones de paz; el presidente cautivo declinó.

La actitud de Montero en Arequipa queda explicada en su carta a Carlos Elías, prisionero en Chile, del 22 de agosto de 1883. Trataba de mantener la alianza y la unidad nacional a fin de que Chile accediese a una paz "sobre la base de la cesión perpetua de la provincia de Tarapacá, que tanto vale, y que ha sido el codiciado objeto de la guerra, prestándose a tomar sobre sí la obligación de celebrar arreglos con nuestros acreedores extranjeros". Añadía que la acumulación de armas era "no para vencer sino para presentarnos respetables

ante el enemigo al tiempo de tratar” y se lamentaba de la anarquía: “Era de suponerse que, a no venir la rebeldía de Iglesias, la paz se habría hecho, y quizás se hará en las condiciones que he mencionado”. Fatalmente, afirmaba lo siguiente:

“Con todo, mi resistencia jamás será temeraria ni obcecada, pues conozco que los elementos de que dispone el enemigo y el prestigio que le dan sus triunfos no pueden destruirse en nuestra condición de vencidos, pobres y anarquizados. Resistiré mientras tenga esperanza de algún resultado menos ruinoso para el país, que el tratado de Iglesias, y el advenimiento al poder de los hombres que lo rodean [...]”

Queda así en gran parte explicado que dos meses después se disolvieran las fuerzas de Arequipa sin dar batalla al invasor. Pasó a Puno y abordó el *Yavarí*, desde el cual remitió a Cáceres una nota en que le anunciaba su salida del país y le entregaba el mando supremo. Éste anotaría lo siguiente años después: “Con todo, se debe reconocer la entereza que demostró ante el chileno, rechazando sus condiciones de paz, las cuales ya habían sido también antes repulsadas por García Calderón”.

Pasó a Bolivia y Argentina, de donde partió a Europa. Regresó al Perú hacia 1886. Ejerció por seis ocasiones la presidencia de la Benemérita Sociedad de Fundadores de la Independencia, Vencedores del 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria. Ocupó por última vez la curul por Piura en el Senado en 1890-1894. Falleció en Lima el 5 de febrero de 1905. Injustamente, no se le rindieron los honores de jefe de estado sino solamente los de ministro.



Contralmirante Lizardo Montero.
Archivo Histórico de Marina.



Contralmirante Lizardo Montero F.
Archivo Histórico de Marina.



Fragata Amazonas. Dio la vuelta al mundo llevando 17 guardiamarinas abordo, 1856-1858.
Museo Nacional de Antropología, Arqueología e Historia del Perú.



Mascarón de la Mercedes. Museo Naval del Perú.

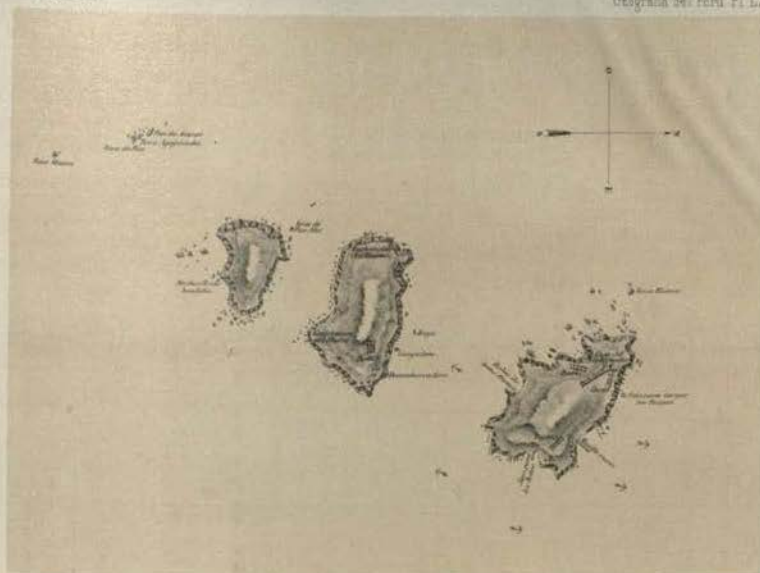


PALMA luciendo el uniforme de
"OFICIAL DE LA ARMADA PERUANA."

Tradicionista Ricardo Palma. 1833-1919.
Archivo Histórico de Marina.



Ramón Castilla. Archivo Histórico de Marina



PLANO DE LAS ISLAS DE CHINCHA

Plano de las Islas de Chincha.
En Paz-Soldán.



Impreso en los Paños de S. C.

1863

VISTA GENERAL DE MOQUEGUA.

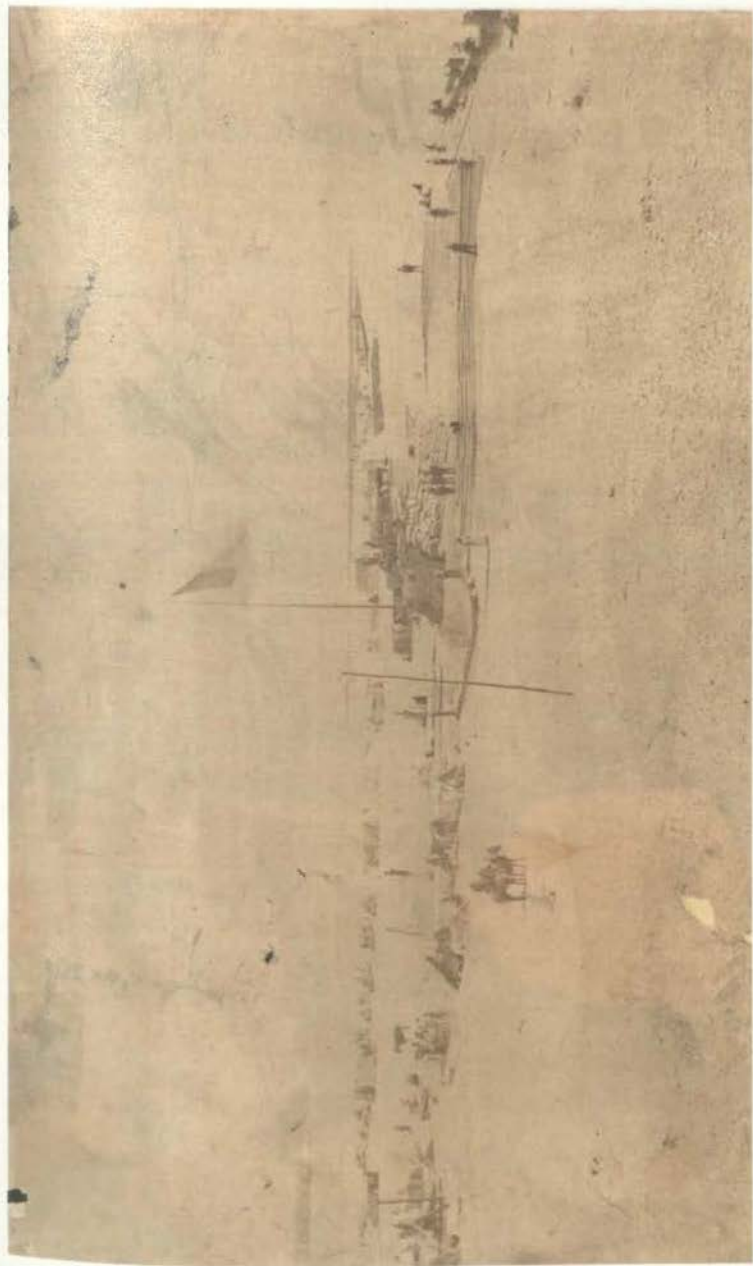
Vista General de Moquegua, 1863.
Grabado de F. Delamare. En Paz-Soldán.



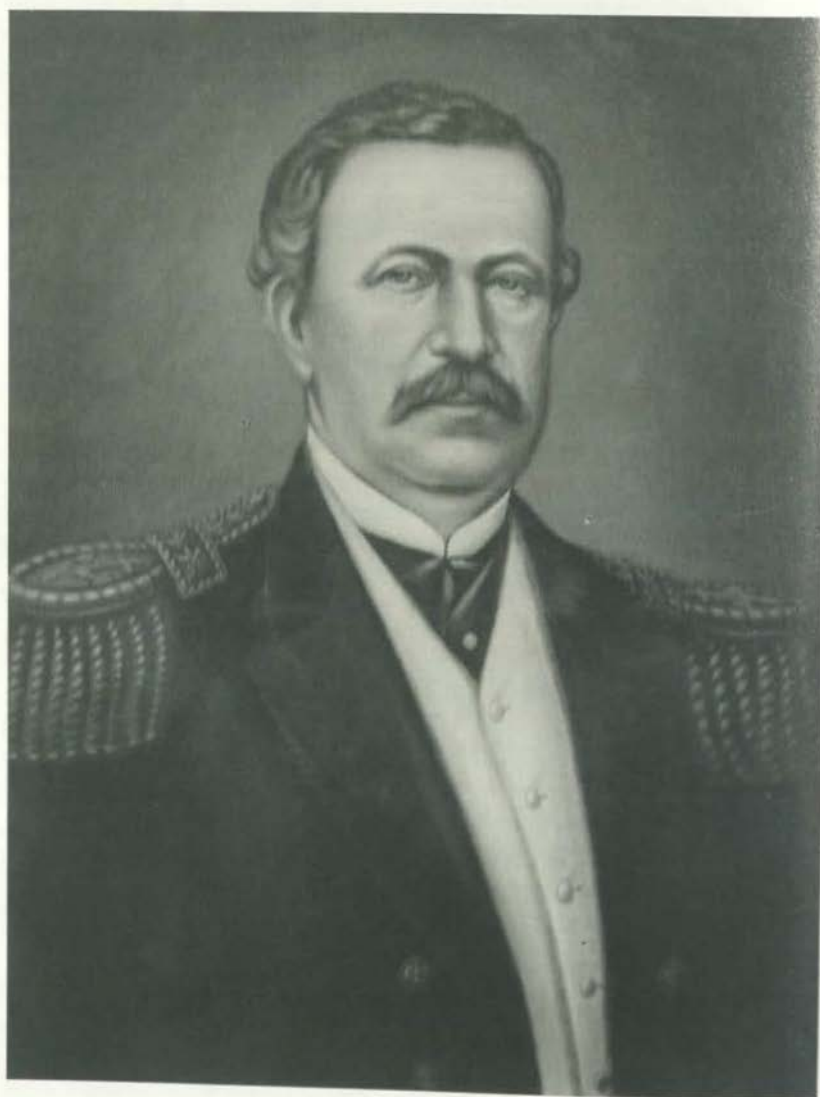
Presidente Mariano I. Prado. Colección Elejalde.
Instituto Riva-Aguero



Combate naval del 2 de mayo del Callao. Orlando Yantas, 2016.
Museo Naval del Perú. 165x103cm



Combate Naval del 2 de Mayo de 1866. Archivo Histórico de Marina.



Contraalmirante Antonio de la Haza. Archivo Histórico de Marina.



Carlos Elias de la Quintana, 1841-1907.



MIGUEL
GRAU
SEMINARIO

(1834 - 1879)



GRAN ALMIRANTE DEL PERÚ MIGUEL GRAU SEMINARIO

Desde niño bregó “contra el destino”, sorteando “dificultades para todo”. Sus éxitos los obtuvo tras “dificultades y luchas” que probaban su carácter y su constancia. Así lo expuso el propio Grau a su gran amigo Carlos Elías en 1879. Taciturno y parco, cultivó pese a ello la amistad con muchos de sus coetáneos; incluso personajes tan opuestos como Piérola y Manuel González Prada afirmaron haberlo contado entre sus amigos.

“Reconstruir conforme a plan matemático la existencia de un personaje, conceder intención al más insignificante de sus actos, ver augurios de proezas en los juegos inocentes del niño, es fantasear una leyenda, no escribir una biografía”, dijo el último. En cambio, para el Capitán de Fragata Fernando Romero resulta significativo que su nacimiento aconteciese “uno de los días en que se conmemoraba la libertad política del Perú”, el 27 de julio de 1834: “Así el destino pareció haberle marcado con signo de predestinación desde que exhaló su primer vagido”. Y a su vez Enrique López Albújar, cuya casona piurana quedaba a cincuenta metros de aquella en que había nacido Miguel María Grau, recogió la anécdota en que éste aparece formando un círculo en el patio con sus pequeños hermanos, varones y mujeres, en torno a un montón de pólvora que su padre, Juan Manuel Grau y Berrío, ordenaba a uno de ellos prender “con el pensamiento seguramente puesto en futuras glorias guerreras” mientras “vigilaba para sorprender quién era el medroso que había pestañeado al ruido de la deflagración”.

En retrospectiva, apreciamos que no luchó contra el destino, sino contra las adversidades que éste le puso para forjar al héroe de 1879. Aunque él rechazaba este adjetivo: “si los héroes son como yo, declaró que no han existido héroes en el mundo”. Concorre el testimonio de su amigo portugués el vizconde de San Juanario:

“Recordamos que al regresar de una de sus brillantes excursiones, encontrándolo en el puerto del Callao, le dirigimos merecidas felicitaciones por sus hechos de armas, a lo que nos respondió con la modestia que lo caracterizaba: ‘Apenas procuro cumplir con mi deber sirviendo a la Patria, ojalá que me sea

dado servirla hasta el fin de la campaña'. Palabras fatídicas de quien preveía que en las arriesgadas empresas, en que lidiaba, se salvaría sólo de milagro".

Era una confirmación de lo que había asegurado en una de las juntas celebradas en Palacio de Gobierno antes del zarpe de la escuadra al Sur, tras exponer las ventajas de los blindados chilenos: "a pesar de todo, si llegase al caso, el *Huáscar* cumplirá con su deber aun cuando tenga la seguridad de su sacrificio". ¿Cómo había llegado al punto de estar dispuesto a la entrega total? Responderlo supone evocar su lucha contra la adversidad en episodios que se van hilvanando desde su infancia hasta su madurez. En efecto, su niñez fue dura tanto porque alrededor de los cinco años dejó de vivir con su madre, Luisa Josefa Seminario y del Castillo, cuanto porque su padre atravesó estrecheces económicas. De esta adversidad, no obstante, sacó a favor el reforzamiento del vínculo fraterno. Embarcado a los 8 años, en su primer viaje naufragó, lo que no impidió que poco después volviese a navegar.

Las rudas faenas de marinero a bordo de mercantes y de un ballenero, la convivencia con tripulantes de orígenes muy diversos y las múltiples incidencias en el mar y en los puertos moldearon su carácter, lo dotaron de una extraordinaria capacidad de mando y lo convirtieron en un experimentado navegante. Así comprendemos cómo logró dominar la situación en la *Unión* en 1865, cuando tripulantes contratados en Europa se negaban a continuar sirviendo en el contexto de la revolución contra Pezet, o cómo en la campaña de 1879 pudo comandar con probada eficacia al *Huáscar*, en cuya dotación había no menos de nueve nacionalidades distintas.

Sin embargo de la dureza de sus vivencias no resultó un hombre vulgar ni un resentido ni un amargado: "Miguel Grau era de carácter afable y suave en sociedad, pero para dominar la natural violencia, que era como instintiva en él, y así más mérito tenía esa afabilidad y esa dulzura, que hacían el encanto de su familia y amigos". Estas palabras corresponden a Carlos Elías, como también las siguientes, que muestran el más valioso aporte de sus dilatadas navegaciones por el Pacífico y el Atlántico: "Había aprendido a adorar a Dios en la inmensidad del océano y en las majestuosas tempestades de los mares, había divisado como los destellos luminosos de la manifestación divina". Antes de partir de Lima por última vez se confesó con el español fray Pedro Gual en el convento de los Descalzos. Aunque no retornó, se cumplió lo que su amigo monseñor José Antonio Roca y Boloña anotó en la estampa de Santa Rosa que le había obsequiado y que llevaba en su camarote del *Huáscar*: "Miguel: Que esta santita nuestra te acompañe y si no te regresa con vida que te traiga lleno de gloria". Roca y Boloña lo calificó de guerrero cristiano: "Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios. A Él atribuía el buen éxito de sus arriesgadas

empresas". Pero el mejor elogio de su cristianismo viene paradójicamente de un radical ateo y anticlerical, González Prada:

"Hoi mismo, al recordar la saña implacable del chileno vencedor, deploramos la exajerada clemencia de Grau en la noche de Iquique. Para comprenderle i disculparle, se necesita realizar un esfuerzo, acallar las punzadas de la herida entreabierta, ver los acontecimientos desde mayor altura. Entonces se reconoce que no merecen llamarse grandes los tigres que matan por matar o hieren por herir, sino los hombres que hasta en el vértigo de la lucha saben economizar vidas y ahorrar dolores.

Sencillo, arraigado a las tradiciones relijiosas, ajeno a las dudas del filósofo, hacía gala de cristiano i demandaba l'absolución del sacerdote antes de partir con la bendición de todos los corazones. Siendo sinceramente relijioso, no conocía la codicia –esa vitalidad de los hombres yertos–, ni la cólera violenta –ese momentáneo valor de los cobardes–, ni la soberbia –ese calor maldito que sólo enjendra víboras en el pecho–".

Y así como antes de su última salida de Lima había preparado su alma, antes de zarpar al Sur al inicio de la campaña había escrito a su esposa, doña Dolores Cabero Núñez, desde el *Huáscar* al ancla en el Callao, para encomendarle una serie de asuntos familiares, entre ellos que atendiera "con sumo esmero y tenaz vigilancia" la educación de sus "hijos idolatrados", y que su poca fortuna se emplease "en darles toda la instrucción" posible, pues siempre había deseado dejárselas como "única herencia". Al pie añadía lo siguiente: "Trata siempre de conservar buena armonía con mis hermanas". Esto último muestra que además de ser un amoroso padre de diez hijos, mantuvo hasta el final el profundo afecto fraternal cultivado desde su infancia en Piura.

Por cierto, su hermano Enrique, mayor que él por casi tres años, se constituyó en su ejemplo pues ambos fueron embarcados por su padre siendo niños y ya jóvenes ingresaron juntos a la Marina mediante solicitud del mismo, convencido de que sus hijos podían "prometerse a hacer su carrera en buques nacionales de su país" y que con ello el Perú tendría "dos buenos oficiales en su Marina de Guerra". La trayectoria de Miguel corrobora el vaticinio del padre, y si Enrique no halló ocasión de brillar fue porque murió en el fuerte San Ramón, situado en Chanchamayo, en 1857. Miguel ubicó en 1876 los restos y organizó su traslado a Lima, donde los recibió en febrero de 1877. El mismo mes, con igual piedad y afecto, viajaría a Chile para recoger los despojos de su padre.

En marzo y abril, mientras Grau se hallaba ausente, Prado y sus ministros deliberaron en un par de sesiones acerca de los preocupantes informes sobre la tensión chileno-boliviana, conscientes de que arrastraría al Perú en virtud

del Tratado de Alianza Defensiva. Se reconoció la necesidad de aumentar las fuerzas de tierra y mar, estas últimas con “buques poderosos y modernos” y de hacer reparaciones en la escuadra, así como la falta de fondos; Prado afirmó que de recibirse más datos alarmantes se ordenaría la compra de los buques necesarios sin excusar sacrificio. Lamentablemente ello no se concretó en medidas eficaces. Al arribar al Callao el 2 de mayo, Grau trajo no solamente los restos de su padre, sino también la impresión causada por el poderío de los blindados chilenos, que había constatado.

No era un asunto nuevo para él, pues ya en agosto de 1872, apenas llegado Ferreyros de Inglaterra, había acudido a la instalación de la Junta Consultiva de Marina convocada por Pardo. Al mes siguiente partió a Iquique en el *Huáscar* y acompañado del *Chalaco*, que siguió hasta Cobija, pues para el gobierno peruano era sospechosa la presencia de la escuadra chilena en el litoral boliviano en sincronización con la expedición del General Quintín Quevedo, boliviano rebelde. Entre marzo y julio de 1873, con el mismo blindado, tocó en Mollendo, Arica e Iquique y llegó en más de una ocasión hasta Cobija; tenía la misión de investigar “cualquier apresto que pudiera hacerse con algún carácter bélico”. Al respecto, resulta reveladora la carta que envió a Pardo desde el *Huáscar* al ancla en Iquique, el 27 de mayo de 1873:

“Con mucha generalidad se habla particularmente entre los pasajeros que vienen de Chile, sobre cierto plan que según se asegura se confecciona allí, para proteger la separación de Bolivia, de todo su litoral; formando un estado hanseático que comprenda todo el territorio entre los grados 23° y 25°; y acordar en seguida su completa independencia. Se comprende muy bien cuál es la idea del Gobierno de Chile al apoyar este plan; que seguramente ha sido sugerido por él”.

Añade el doctor Jorge Basadre que, si bien veía la independización como un paso previo a la anexión por parte de Chile, “Grau, a quien el Presidente Pardo envió en una expedición, por motivos políticos, al sur de la República sugirió en 1874 a su jefe y amigo que la diplomacia peruana contemplase la posibilidad de internacionalizar Antofagasta”. El móvil político aludido fue la llegada de Piérola en el *Talismán*. Hemos visto que el caudillo continuaría en sus empeños en 1876 y 1877, contra el nuevo gobierno de Prado. El 30 de mayo de 1877, el mismo día en que terminaba la rebelión pierolista del *Huáscar*, Grau asumía la Comandancia General de la Marina. Además de activar reparaciones en la escuadra, redactó una Memoria de Marina que presentó el 2 de enero de 1878. Expresó en ella que los buques principales de la escuadra habían quedado superados en artillería y blindaje; y si bien admitió estar consciente de la

estrechez económica del erario, recomendó lo siguiente en vista del desempeño del blindado rebelde:

“Como resultado del hecho referido, de los buenos servicios que ha prestado ese buque, de su fácil conservación y en atención a las proporciones del blindaje usado actualmente, debemos concluir que buques semejantes al *Huáscar*, sin grandes dimensiones, ligeros en su marcha y movimientos, con uno o dos torreones y con un fuerte blindaje, es la nave que debe servir de tipo para el caso de reforzar nuestra Escuadra”.

En la Memoria que presentó al Congreso el 28 de julio de 1878, el Ministro de Guerra y Marina, General Pedro Bustamante, se basó en el informe de Grau y juzgó “conveniente y necesario reforzar la escuadra con la adquisición de dos nuevos buques de guerra, uno de primer orden y otro semejante al ‘Huáscar’, con los mejoramientos de las construcciones y armamentos modernos”. El mismo día Prado pronunció su mensaje a la Nación ante el Congreso y, aunque pretendió ocultar a su auditorio el verdadero estado de nuestras fuerzas armadas al destacar su “moralidad, disciplina e instrucción” y afirmar que tenían elementos “relativamente suficientes”, no omitió lo siguiente: “pero todavía hay importantes necesidades que llenar, entre ellas, la adquisición de una nave más poderosa que las que tenemos”. Nótese que Bustamante hablaba de dos y Grau había mencionado “buques” en general. Para entonces nuestro biografiado se reincorporaba como Diputado por Paita; como tal obró para que procediese el pedido de Bustamante, sin éxito: en setiembre se archivó la propuesta.

A fines de marzo del año siguiente, cuando ya era inminente que el Perú sería arrastrado a la guerra, protagonizó un desesperado intento para impedirlo, según la versión del literato ecuatoriano Nicolás Augusto González, quien asegura haberla tomado de un testigo. Grau por iniciativa particular citó en el hotel Maury a Joaquín Godoy, Ministro Plenipotenciario de Chile en el Perú, le dijo saber de buena fuente que el Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos estaba dispuesto a interponer sus buenos oficios si Prado lo solicitaba y le requirió al diplomático chileno que a su vez telegrafíase a Santiago para que estudiasen la propuesta de mediación. Ante los reparos de Godoy en el sentido de que ya no se podía detener el estallido pues el estado chileno estaba económicamente exhausto y se veía en la disyuntiva de “desaparecer o engrandecerse”, Grau repuso que el Perú podía comprometerse a efectuar un empréstito a Chile y a obtener de Bolivia el retiro de la disposición contraria a los salitreros chilenos; el marino ofreció influir al respecto ante Prado y sus ministros. Godoy se cerró y Grau finalizó así: “Yo no quería convencerme de esa triste verdad. Americano de corazón, pensaba yo que todas estas repúblicas estaban llamadas a mantener

unidas el vínculo de su soberanía. Me he equivocado y sólo me resta ir a prepararme para el combate”.

No resulta inverosímil tal episodio pues hemos visto que en 1874 nuestro biografiado planteó una importante sugerencia a Pardo sobre el litoral boliviano en procura de la paz y además guarda coherencia con su pensamiento americanista. Leamos lo que escribió el 4 de noviembre de 1877 para la publicación titulada *El Autógrafo Americano*:

“Una misión importante y trascendental está reservada a la Marina en nuestras Repúblicas: el sostenimiento de su autonomía y de sus instituciones; cuando por principios y conveniencias aparezcan, en un caso dado formando una sola nación, cuando una marina respetable enarbolando el pabellón de la alianza haga florecer sus derechos; nada tendremos entonces que temer; nuestros actos serán juzgados con la justicia que debe reinar en el mundo de la civilización y habremos afianzado nuestro porvenir.

A la presente generación toca, pues, preparar el camino de la preponderancia americana”.

Tales palabras no deben extrañar si consideramos que era hijo de un militar colombiano veterano de Junín y Ayacucho y que él mismo había combatido el 7 de febrero de 1866 en Abtao contra las fragatas españolas *Blanca* y *Villa de Madrid* unido a marinos chilenos como Thompson, Prat y Carlos Condell, a los que paradójicamente tendrían que enfrentar él y otros marinos peruanos en 1879. Cabe agregar que su concuñado el Capitán de Fragata Óscar Viel y Toro, marino chileno, comandó la corbeta *Chacabuco* durante la guerra, por lo cual escribió lo siguiente a su cuñada Manuela Cabero de Viel el 29 de mayo de 1879: “Al cielo le pido que me separe siempre de la ‘Chacabuco’, porque para mí sería siempre la más grande desgracia tener que combatir con Viel a quien tanto quiero”. Tal clamor fue escuchado pues el encuentro nunca se produjo, aunque en un par de ocasiones pareció estar próximo. La primera, el 2 de junio, cuando recibió orden de zarpar de Pisagua con el *Huáscar* para atacar a la *Chacabuco* y la *O’Higgins*, que habían sido avistadas al sur de Iquique; no las halló, pero en cambio el 3 a la altura de Huanillos avistó al *Blanco* y la *Magallanes*, siendo perseguido sin suceso. La segunda, cuando el *Huáscar* y la *Unión* incursionaron hacia las costas bolivianas y chilenas en julio; hallándose la *Chacabuco* en Coquimbo, el 20 se ordenó que ésta zarpara hacia Valparaíso al saberse por telégrafo que ambos buques peruanos habían sido avistados el 18 en Mejillones. Ello evitó un combate entre los concuñados, mas no impidió que el *Rímac*, que no alcanzó a ser alertado, fuese apresado el 23.

Esta captura, por cierto, causó un roce entre Grau y García respecto a quién había conseguido la rendición del transporte; García entregó a Prado en Arica la bandera chilena del *Rímac* a nombre de la plana mayor de la *Unión* y redactó su propio parte. No era el primer desencuentro entre ambos amigos: hemos visto ya lo ocurrido cuando el motín de junio de 1877 en el Callao, pero ahora cabe añadir un suceso anterior y más grave en lo personal. En 1867 Salcedo había publicado una exposición entre cuyos documentos había una carta personal escrita por García el 8 de setiembre de 1865 en que al conocer el pase de Grau a la revolución de Prado lo calificaba de “miserable” y a su conducta de “pérfida”, lo juzgaba “hombre sin voluntad propia” nacido “para ser siempre mandado” y que en la revolución “no pasaba de un ridículo Teniente del pieza Montero”. En una carta publicada en *El Nacional* el 4 de junio de 1869, García replicó que había dado satisfacciones a Grau y que la intención de Salcedo era sembrar discordia entre dos amigos “que, si alguna vez no han marchado de acuerdo con sus apreciaciones políticas, juzgadas con injusta severidad por la efervescencia de los partidos y distancia de los sucesos, esto no los dividirá jamás”. El incidente acabó con una publicación de cartas por parte de Grau en *El Comercio* del 9 de setiembre de 1870: “Creo que con estos documentos la opinión pública quedará satisfecha y se sabrá que sé estimar mi dignidad personal, y que habiendo desaparecido las causas de disidencia, se ha restablecido desde entonces la buena armonía entre el señor García y... Miguel Grau”.

A propósito de la influencia de Montero, advertimos que si bien fue innegable en la adhesión del joven Grau a la revolución de Vivanco, hay más factores a considerar. Su padre era amigo del caudillo rebelde, su cuñado el Teniente Coronel Manuel María Gómez estaba separado del servicio desde la batalla de La Palma, la Marina en general no simpatizaba con Castilla, entre otros. Al año siguiente de que fuese derrotada la revolución vivanquista, Grau fue implicado en el motín del 23 de noviembre de 1860, ocasión en que el Capitán Enrique Lara atacó la casa de Castilla con intención de victimarlo, lo que afortunadamente no consiguió. En cuanto a su participación en la rebelión de Prado contra Pezet, se comprende que lo movieron consideraciones altamente patrióticas en vista del repudio nacional al Tratado Vivanco-Pareja y el deseo general de batir a la escuadra española. Hemos referido el nombramiento de Tucker y sus consecuencias, mas cabe añadir que tras dicho incidente quedó fuera del servicio y, a diferencia de Montero, no optó por apoyar a Prado en la guerra civil de 1867-1868 sino que como marino mercante prestó algún auxilio a las fuerzas rebeldes del Coronel José Balta, pues, siendo capitán del vapor *Quito* de la compañía inglesa, en octubre de 1867 desembarcó cincuenta montoneros en Santa, comandados por el Teniente Coronel Luis Herrera, y

otros tres en Malabrigo. Su actuación contra la revolución de los Gutiérrez y su militancia civilista concuerdan con lo apreciado para Carvajal, Carrillo, García y Montero. Fue uno de los doce que cargaron los restos de Pardo del templo de Santo Domingo a la Catedral el 21 de noviembre de 1878 y el 6 de diciembre afirmaría que éste había mostrado “circunspección y tino” en “todos los actos de su vida pública”, que había tenido “grandes virtudes” y que con su asesinato se había perdido “la mejor esperanza del porvenir de nuestra patria querida”. Ya en el contexto bélico, y al igual que pasó con Montero, fue voceado como candidato para 1880, tal cual se desprende de la penúltima carta a su esposa, fechada en Arica el 27 de setiembre de 1879:

“Había resuelto no contestarte nada respecto al asunto presidencia, porque francamente me parecía que era una broma, pero al ver que me lo repites nuevamente con cierta seriedad, debo decirte que no pienso en tal cosa; por lo menos por ahora, que aún conservo mi razón”.

Que fuese considerado presidenciable o que tuviera estrecha amistad con personajes de la más elevada esfera social como Pardo o Carlos Elías no debe ocultarnos un rasgo que arraigó en su niñez paiteña y su juventud marinera: la sencillez. Recordemos aquí lo anotado por Abelardo Gamarra, *El Tunante*, a propósito del último cumpleaños de Grau, a bordo del *Huáscar* en Arica:

“Grau era hombre sencillo, bondadoso, sin afectación ni apariencia; formado en el trabajo, hecho en el mar, como Cincinato en el campo; nunca pareció otra cosa que el más bueno de los corazones y el más humilde de los hombres.

A su lado, los pobres estaban a sus anchas; de modo que hasta los marineros que hacían el servicio, aunque respetuosos y exactos, todos formaban un conjunto de amigos que bufoneaban y reían, brindaban y se complacían en jugar con las frases, dirigiendo a porfía un cumplimiento al hombre que encarnaba todo el orgullo de la patria”.

Vemos que la férrea disciplina de Grau no estuvo reñida con la camaradería en el *Huáscar*, que llegó hasta la familiaridad en los casos del Teniente 1º graduado Pedro Gárezon, quien había sido su subordinado por varios años; del Aspirante Federico Sotomayor, hijo de un amigo suyo; del farmacéutico José Flores, hijo de una allegada de su familia; y del artillero de preferencia Faustino Colán, hijo de la sirvienta de su familia. Éste era paiteño, siendo la marinería del *Huáscar* de diversos puntos del litoral peruano, desde Tumbes hasta Arica, excepto los extranjeros. Según lo expresado por Grau en la Memoria de Marina, estos últimos constituían dos tercios de la plana menor y su presencia era “un mal necesario” que entorpecía el servicio con “detrimento de la disciplina y moralidad”. Encomiaba por tanto la labor de la Escuela de Aprendices de

Marineros, aunque para 1877 solamente habían egresado de ella 294 grumetes, siendo necesarios mil; sugería la formación de una sección especial para oficiales de mar y otra para condestables y artilleros. Hemos visto que esta última se llegó a crear, aunque tardíamente. Un alumno de la Escuela de Condestables, Alcides Gutiérrez, hijo del Coronel Marcelino Gutiérrez, sirvió precisamente en el *Huáscar* durante la campaña de 1879 y resultó gravemente herido en el segundo combate de Antofagasta; egresados de la Escuela de Aprendices de Marineros hubo unos pocos, entre los que destaca Pedro Pablo Unanue. Herido gravemente en Angamos, murió tres días después en Valparaíso, donde dijo lo siguiente: "Muerdo con gusto porque muerdo por mi patria, qué importa que yo muera cuando quedan tantos valientes". Así lo testimonió Gárezon, quien anotó este comentario: "Hacia honor a la Escuela de Grumetes, donde fue educado".

No sería justo omitir a la tropa embarcada en el *Huáscar*, algunos de cuyos integrantes continuaron luchando hasta en las campañas terrestres. Así, el sargento 1º Francisco Retes, de la columna Constitución, caería en Miraflores como Subteniente del batallón Guarnición de Marina. A su vez, el soldado arequipeño Pablo Soto Castillo, del batallón Ayacucho, quedó herido en Angamos, volvería a salir herido en Miraflores y luego combatiría en Pucará, Marcavalle y otras acciones de la resistencia, hasta que, ya con el grado de Capitán, fue capturado por segunda vez en Cañete en octubre de 1882; trasladado a Iquique, conseguiría escapar en enero de 1883 y dirigirse hacia Arequipa. Tampoco debemos soslayar al personal extranjero, dentro del cual también hubo víctimas en Angamos. Por ejemplo, el alemán Julio Pablo, artillero de preferencia herido cuando trataba de reparar la driza para que no cayese la bandera peruana, quien fallecería poco después en Valparaíso. Acción semejante fue la del francés Francisco Mazé, también artillero de preferencia, quien se expuso al fuego enemigo y logró reparar la driza cuando el pabellón yacía en el suelo y el adversario creía rendido al *Huáscar*; afortunadamente quedó ileso y fue vivado con entusiasmo al tornar a la torre. A su vez, los maquinistas Samuel Mac Mahon y Thomas Wilkins, estadounidense e inglés respectivamente, rechazaron el ofrecimiento de ser contratados en la Armada de Chile. El primero servía desde 1868 en la Armada Peruana; el segundo llegó al Perú con la *Independencia* en 1866, habiendo servido antes en las armadas de su país y de Turquía.

La estimación de Grau hacia la plana menor de su buque en campaña se refleja en sus insistentes pedidos de vestuario, frazadas y jabón para asear los *coys* (hamacas); también urgía por el pago de sueldos atrasados, en especial al personal transferido de la *Independencia*. Coincide el interés que en la Memoria de Marina había mostrado por los talleres de sastrería y zapatería establecidos en la Escuela de Aprendices de Marineros pese a ciertos tropiezos: "siendo tan

interesante para el país y para esos individuos que tengan una industria lucrativa y honrosa después de dejar por cualquier motivo el servicio de las armas, creo conveniente no desmayar en ese propósito”.

De modo semejante, en su correspondencia reflejó gran aprecio por la plana mayor del *Huáscar*. En todas las partes que elevó en la campaña de 1879 expresó el buen comportamiento de jefes, oficiales y aspirantes. Así lo recordó en un oficio a Montero fechado en Arica el 4 de setiembre, en el que a su vez pedía que, dado su ascenso a Contralmirante, también ascendieran los jefes, oficiales y aspirantes: los primeros y segundos al grado superior y los últimos a guardiamarinas. Reconocía que su ascenso era un premio a los resultados de las acciones de armas en que había sido secundado satisfactoriamente por todos sus subordinados. Léanse a modo de ejemplo estas líneas de Grau sobre la muerte de Carlos de los Heros en el segundo combate de Antofagasta, tomadas del parte fechado en Arica el 31 de agosto:

“Al dar á US. cuenta de la pérdida de este inteligente oficial, siéntome vivamente impresionado al recordar los méritos personales que le adornaban y la celosa puntualidad que en todas las ocasiones del servicio, ha manifestado para cumplir con su deber, así como el valor y la serenidad que ha desplegado en las acciones de armas, que ha tenido este buque en la presente campaña”.

A todas luces, fue en el combate de Angamos donde la valentía y el cumplimiento del deber por parte de la dotación del *Huáscar* alcanzaron la cumbre. Al avistar los humos de la segunda división chilena, Grau creyó que se trataba de unos transportes que según noticias recibidas en Tongoy navegaban escoltados por el *Blanco*. En realidad, las informaciones recogidas en dicho puerto chileno eran confusas e incluso una de ellas, tomada al encontrarse el *Huáscar* con el vapor inglés *Cotopaxi*, indicaba que habían desembarcado tropas chilenas cerca de Iquique, dato falso que decidió el retorno al Norte el 5 de octubre. Poco después de avistar los humos, Grau identificó al *Cochrane* y sus dos acompañantes, pero demoró en aumentar el andar al parecer porque creyó que dicho blindado seguía lento como en ocasiones previas. Escapar hacia el Sur para evadir al *Cochrane*, teóricamente viable con un cálculo de velocidades, no era posible por escasez de carbón. Según escribiría Carvajal en 1921, pudo Grau sumergir su buque o vararlo, pero “prefirió en su denuedo sucumbir heroicamente”. Además, al ordenar zafarrancho de combate ocurrió un imprevisto que redujo la distancia con el *Cochrane*; leamos a Manuel Elías Bonnemaïson, Aspirante en Angamos y Alférez de Fragata cuando el 8 de octubre de 1935 brindó su testimonio en un discurso:

“Es entonces que interviene un factor que, si bien personalmente me resisto a admitir, precisa reconocerle aciaga influencia. Es la fuerza del destino. Es el

algo implacable que trueca a capricho todas las posibilidades y escapa a todas las presunciones. Es así como, al toque de combate, se dispone una maniobra, repetida siempre a diario sin interrupción: el cambio de timón de comando por el de combate gobernado desde la torre respectiva, cambio que se hacía por medio de aparejos. Sucede aquí lo inesperado. Se rompe un aparejo y el buque, momentáneamente sin gobierno, va perdiendo gradualmente la ventaja alcanzada, y la distancia que separaba al 'Huáscar' de la primera [debe decir segunda] división, se reduce velozmente de 4 000 a 2 000 metros. Se estrecha más y más el cerco y el almirante Grau da la orden definitiva de afirmar el pabellón y hacer los primeros disparos".

Cabe aquí citar las palabras del Cirujano de 1ª Felipe M. Rotalde en carta a su padre escrita a bordo del *Blanco Encalada* el mismo 8 de octubre: "No todas las veces la suerte nos había de ser favorable: hoy nos ha sido adversa". Al día siguiente, desde el vapor *Copiapó* en Mejillones, el Teniente 2º graduado Fermín Díez Canseco comentaría lo siguiente en carta al periodista Julio Octavio Reyes: "La suerte nos fue adversa en el combate y no podía ser de otro modo, desde que combatimos contra toda la escuadra enemiga, inclusive sus dos poderosos blindados". Nos surge una reflexión: noticias falsas, desperfectos mecánicos y otros imponderables se pueden presentar en campaña, mas ello no debe ocultar el hecho macizo de la superioridad naval chilena; advertida a tiempo por Grau y otros marinos, así como por algunos diplomáticos, los gobernantes, ministros y parlamentarios de 1872 a 1878 no la revirtieron ni neutralizaron.

El destino que lo había forjado desde niño con múltiples retos le presentaba la prueba final: debía cumplir con su deber aun con la seguridad del sacrificio, tal cual lo había expresado en la junta antes del zarpe de la escuadra al abrirse la campaña. El significado profundo de su inmolación en Angamos lo captó, otra vez paradójicamente, González Prada, pues reafirmaba la fe en el porvenir del Perú y tenía valor expiatorio:

"Sin Grau en la Punta de Angamos, sin Bolognesi en el Morro de Arica ¿tendríamos derecho de llamarnos nación? ¡Qué escándalo no dimos al mundo, desde las ridículas escaramuzas hasta las inesplicables dispersiones en masa, desde la fuga traidora de los caudillos hasta las sediciones bizantinas, desde las maquinaciones subterráneas de los ambiciosos vulgares hasta las tristes arlequinadas de los héroes funambulescos!

[...]

Sin embargo, en el grotesco i sombrío drama de la derrota, surgieron de cuando en cuando figuras luminosas i simpáticas. La guerra, con todos sus males, nos hizo el bien de probar que todavía sabemos enjendrar hombres de temple

viril. Alentémonos, pues: la rosa no florece en el pantano; ¡ el pueblo en que nacen un Grau i un Bolognesi no está ni muerto ni completamente dejenarado”.

Los primeros en ser iluminados por su ejemplo fueron los tripulantes del *Huáscar*. Abiertos los fuegos a las 9:40, veinte minutos después una granada ingresó a la torre de mando, explotó e hizo volar el cuerpo de Grau y acabó también con la vida del Teniente 1º Ferré por efecto de la onda explosiva. Este último había izado por orden del primero el pabellón caído a consecuencia de haberse cortado la driza con los disparos del enemigo; éste procuró impedirlo con nutrido fuego de armas menores, pero Ferré retornó a su puesto, vivió al Perú y fue coreado. Sucumbirían después el Capitán de Corbeta Aguirre y el Teniente 1º Rodríguez, habiéndose escuchado desde el *Cochrane* al momento de izarse por segunda vez el pabellón peruano caído el grito “¡Nadie se rinde en este buque!” En total ofrendaron sus vidas 33 miembros de la dotación durante el combate y posteriormente a consecuencia de sus heridas fallecerían ocho más, entre estos últimos el Teniente 1º Palacios. El mandó recayó al final en el Teniente 1º graduado Gárezon, quien ordenó hundir el buque. Ello exigía parar la máquina, lo que llevó a que el *Huáscar* fuese abordado y capturado cuando le restaban minutos para irse a pique. No se pudo ofrecer resistencia, estando la artillería inservible y destrozadas las armas menores, pero Gárezon hizo constar que el pabellón yacía en cubierta por haber caído el pique que lo sostenía; de allí que en 1921 Carvajal resaltara que el buque no había sido rendido sino apresado. Agrega una versión recogida por Rosendo Melo que el Teniente 2º graduado Gervacio Santillana tomó el pabellón y lo arrojó al mar por la popa envuelto en un bala de cañón. Según el corresponsal del periódico chileno *El Mercurio*, momentos antes de que el blindado peruano fuera abordado, sus oficiales habían arrojado al mar sus espadas y algunos gritaban: “¡Los peruanos no se rinden!”

En cuanto la orden del hundimiento, Retes comentó lo siguiente en carta a su madre fechada en San Bernardo el 15 de octubre: “Amenazando a los maquinistas, que como no son peruanos no podían tener el interés que nosotros, consiguieron cerrar las válvulas [*en realidad, tapar los condensadores*] y sacar el agua con bombas que llevaron del ‘Blanco’”. A su vez, sostiene Melo que el buque se hundía despacio “por determinada previsión personal” y dice basarse en una carta de Santillana, que no reproduce. Pero es justo agregar que según una versión periodística chilena, estando prisionero refirió Mac Mahon “que cuando él se disfrazó de marinero para que no lo reconocieran, se olvidó de quitarse la gorra” y que por ello lo reconoció el Teniente Enrique Simpson, quien “tomándolo con fuerza del cuello le dijo: Mira gringo: vas a cerrar las válvulas sobre la marcha si no te disparo los seis tiros”. Otra vez una aparente fatalidad encierra un problema de fondo; resuenan las palabras de Grau en su

Memoria de Marina:

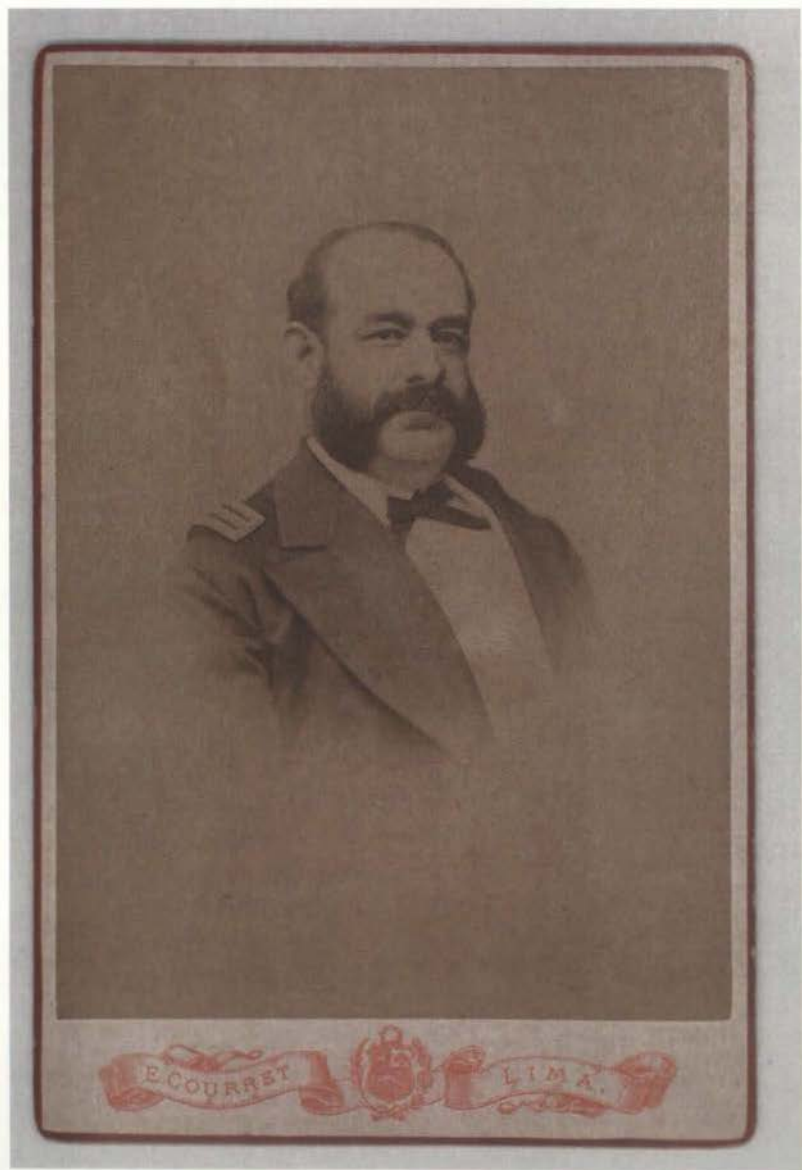
“La Escuadra habrá hecho una adquisición importantísima cuando posea un cuerpo de ingenieros nacionales y realzará su prestigio hallándose independizada del elemento extranjero el que, por más que reúna suficientes cualidades, jamás poseerá las que tiene el que sirve a su propia patria”.

Sobrevivientes del *Huáscar* participaron aún en acciones navales tales como la doble ruptura del bloqueo de Arica y la defensa del Callao frente a la escuadra bloqueadora, además de actuar luego en las campañas terrestres. Grau recibiría póstumamente el ascenso a Almirante el 26 de octubre de 1946 y el título honorífico de Gran Almirante del Perú el 24 de noviembre de 1967.

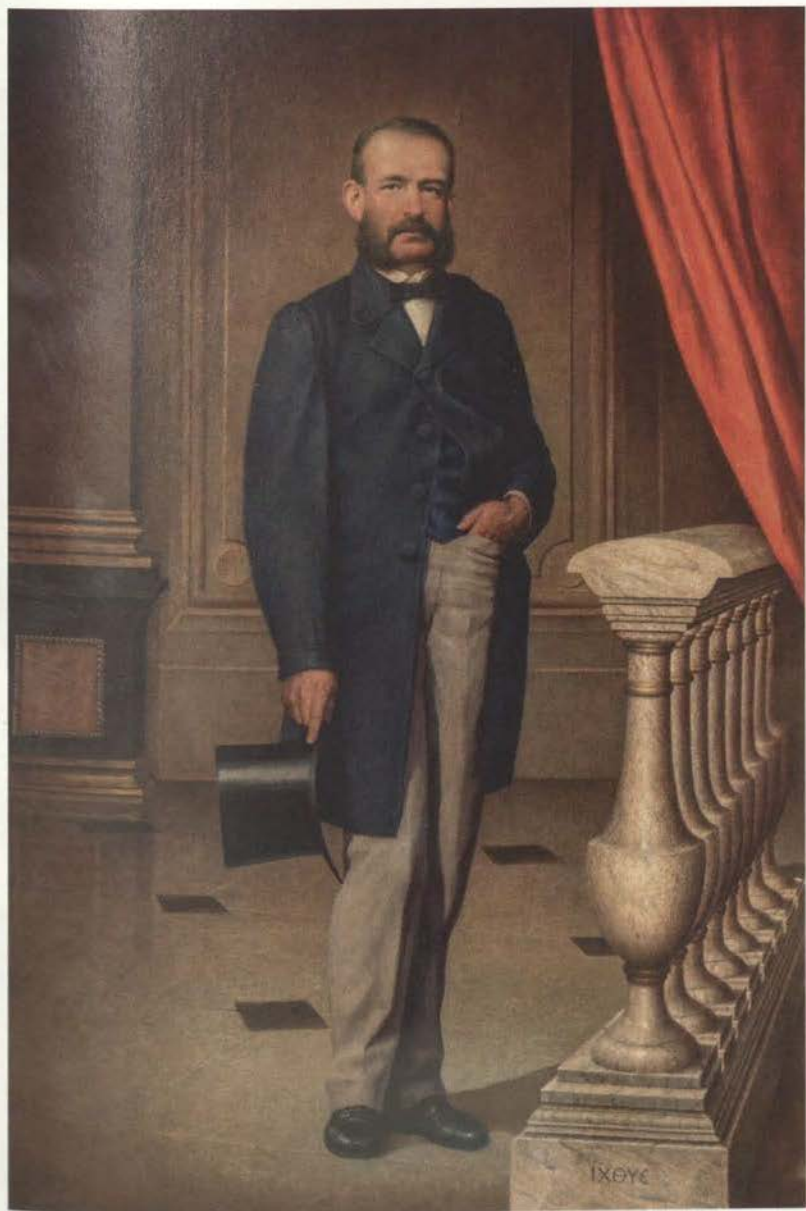
En la recia tempestad que el Perú hoy atraviesa, con fe en su destino y surcando la estela de seriedad profesional, generosidad, humildad, valentía y patriotismo trazada por Grau anclaremos en buen puerto.



Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario.
Orlando Yantas. Dirección de Intereses Marítimos.



Tarjeta de visita de Miguel Grau. Estudio E. Courret.
Archivo Histórico de Marina.



Miguel Grau de civil. Orlando Yantas.
Casa Museo Grau de Lima



Juan Manuel Grau y Berrío.
Archivo Histórico de Marina.

71 En Nueva España navegó en la fragata Bayler
 Guzman en su Capitan Juan Adam a las Pro-
 vincias de California.

72 En California tomó plaza a bordo de la fragata
 D. J. Viana su Capitán Pedro Cook y fue
 a Hongay y Kanon.

73 En Hongkong tomó plaza a bordo de la fragata
 S. J. Wick Voz y fue a Nagasaki y regresó a
 Hongkong.

101 En Hongkong tomó plaza a bordo de la fragata
 N. J. Cook su Capitán Guillermo
 Cook y fue a Nueva York y Boston.

120 En Boston tomó plaza a bordo de la fragata
 D. J. Guzman su Capitán Pedro Cook
 y fue a California.

121 En California tomó plaza a bordo de la
 fragata D. J. Villan Vega su
 Capitán Pedro y siguió a Wallac.

Lima Agosto 10 de 1830

Miguel Grau

Relación de buques en que ha navegado el suscrito Miguel Grau. Archivo Histórico de Marina.

74 En Nueva España navegó en la fragata Bayler
 Guzman en su Capitan Juan Adam a las Pro-
 vincias de California.

75 En California tomó plaza a bordo de la fragata
 D. J. Viana su Capitán Pedro Cook y fue
 a Hongay y Kanon.

76 En Hongkong tomó plaza a bordo de la fragata
 S. J. Wick Voz y fue a Nagasaki y regresó a
 Hongkong.

101 En Hongkong tomó plaza a bordo de la fragata
 N. J. Cook su Capitán Guillermo
 Cook y fue a Nueva York y Boston.

120 En Boston tomó plaza a bordo de la fragata
 D. J. Guzman su Capitán Pedro Cook
 y fue a California.

121 En California tomó plaza a bordo de la
 fragata D. J. Villan Vega su
 Capitán Pedro y siguió a Wallac.

Lima Agosto 10 de 1830

Miguel Grau

Relación de buques en que ha navegado el suscrito Miguel Grau. Archivo Histórico de Marina.



Dolores Cabero viuda de Grau. Archivo Histórico de Marina.



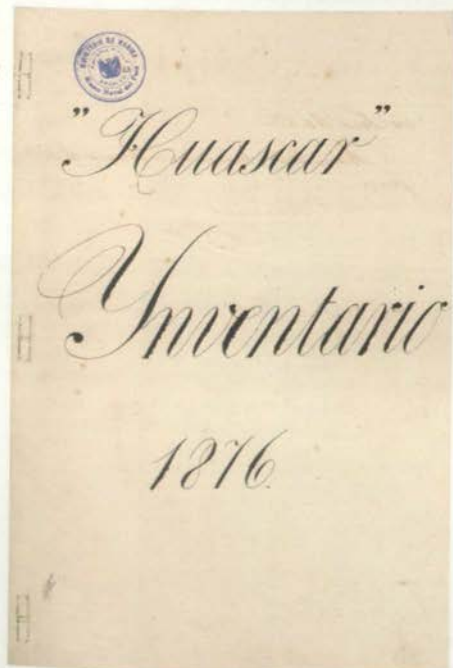
Miguel Grau, donación
Mariloli Camarero
Cisneros. Foto de Daniel
Giannoni. Archivo
Histórico de Marina.



Cuatro Ases de la
Marina. Orlando Yantas.
Museo Naval del Perú.



Sello vapor de Torrerón Huáscar. Archivo Histórico de Marina.



Huáscar, monitor, 1876, fol. 69



Huáscar. Spiers. Museo Naval del Perú



Rescate de los náufragos de la Esmeralda, 21 de mayo 1879. Combate Naval de Iquique.
Fernando Saldías Díaz. Cripta de la Escuela Naval del Perú.



en Cédulas de la
 deuda interna.
 Cuanto accioneros de
 a arca Solis cada
 una del Banco
 Nacional del Perú
 el bil Solis con sus
 respectivos intereses
 en poder de la Ca
 sa de Comercio,
 al por tanto que le
 soy deudor de dos
 cientos veinte y
 tres libras, que le
 plega para su cuenta

Carta de Miguel Grau a Dolores Cavero de Grau. Archivo Histórico de Marina.

siguientes que exigidas
 estatutos.
 En poder de Juli
 Jan Vasca, queda el
 documento por va
 lor de siete mil
 Solis, que le correspon
 de en la susten
 teria de la Marina
 Miguel a favor de
 la Marina que queda
 sujeta de losa por
 servicios profesio
 nales prestados
 por el difunto.
 Me honra la
 orden que al dpa
 hara de este



Sevilla, Mayo 15 de 1879

Al Sr. Capitán de Marina
D. Manuel Grau

Yo el Comodoro D. Carlos de
Castro, del Puerto de San Pedro de
Macoris, me he acordado con el Sr. D.
Manuel Grau, Capitán de Marina,
y de las Reservas de Marina,
que en virtud de un convenio que se
hizo en el mes de Mayo de 1878, se
debería dar a D. Manuel Grau, un
comando de Marina, para que se
ocupara de la defensa de este Puerto.

Yo el Comodoro D. Carlos de
Castro, del Puerto de San Pedro de
Macoris, me he acordado con el Sr. D.
Manuel Grau, Capitán de Marina,
y de las Reservas de Marina,
que en virtud de un convenio que se
hizo en el mes de Mayo de 1878, se
debería dar a D. Manuel Grau, un
comando de Marina, para que se
ocupara de la defensa de este Puerto.

Yo el Comodoro D. Carlos de
Castro, del Puerto de San Pedro de
Macoris, me he acordado con el Sr. D.
Manuel Grau, Capitán de Marina,
y de las Reservas de Marina,
que en virtud de un convenio que se
hizo en el mes de Mayo de 1878, se
debería dar a D. Manuel Grau, un
comando de Marina, para que se
ocupara de la defensa de este Puerto.

Yo el Comodoro D. Carlos de
Castro, del Puerto de San Pedro de
Macoris, me he acordado con el Sr. D.
Manuel Grau, Capitán de Marina,
y de las Reservas de Marina,
que en virtud de un convenio que se
hizo en el mes de Mayo de 1878, se
debería dar a D. Manuel Grau, un
comando de Marina, para que se
ocupara de la defensa de este Puerto.

Yo el Comodoro D. Carlos de
Castro, del Puerto de San Pedro de
Macoris, me he acordado con el Sr. D.
Manuel Grau, Capitán de Marina,
y de las Reservas de Marina,
que en virtud de un convenio que se
hizo en el mes de Mayo de 1878, se
debería dar a D. Manuel Grau, un
comando de Marina, para que se
ocupara de la defensa de este Puerto.

Instrucciones a Grau
del 15 de mayo
de 1879. Archivo
Histórico de Marina.

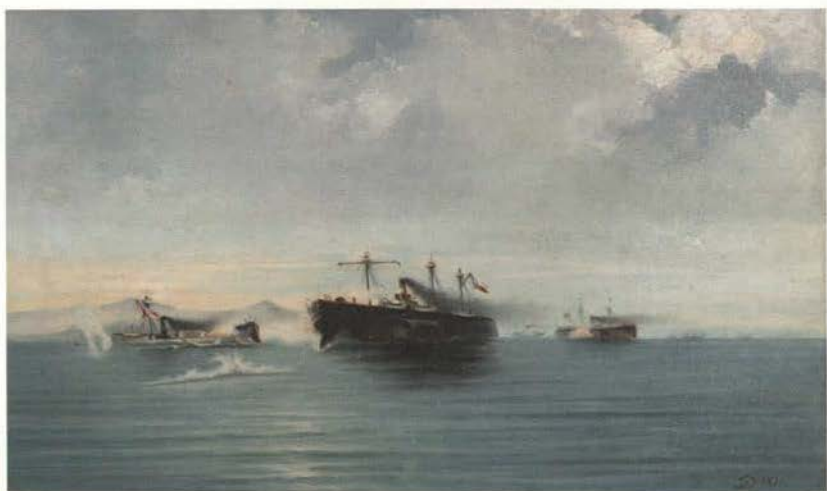
Para recibir noticias e hacer
los arreglos y reparaciones que
sean necesarias, dando obediencia
al Sr. Comodoro de Marina, Sr. D.
Manuel Grau, y de las Reservas de Marina,
que en virtud de un convenio que se
hizo en el mes de Mayo de 1878, se
debería dar a D. Manuel Grau, un
comando de Marina, para que se
ocupara de la defensa de este Puerto.

1.^o Yo el Comodoro de Marina, Sr. D.
Manuel Grau, me he acordado con el Sr. D.
Manuel Grau, Capitán de Marina,
y de las Reservas de Marina,
que en virtud de un convenio que se
hizo en el mes de Mayo de 1878, se
debería dar a D. Manuel Grau, un
comando de Marina, para que se
ocupara de la defensa de este Puerto.

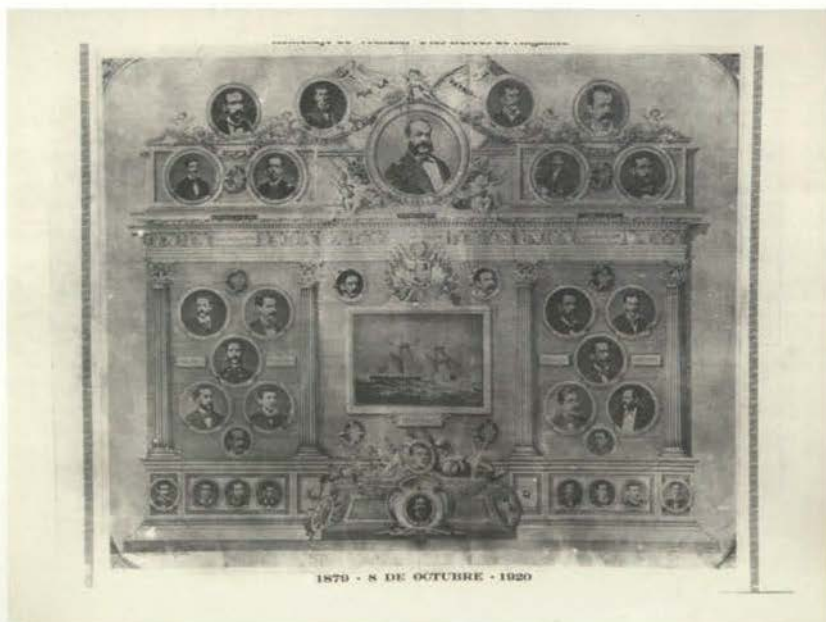
2.^o Yo el Comodoro de Marina, Sr. D.
Manuel Grau, me he acordado con el Sr. D.
Manuel Grau, Capitán de Marina,
y de las Reservas de Marina,
que en virtud de un convenio que se
hizo en el mes de Mayo de 1878, se
debería dar a D. Manuel Grau, un
comando de Marina, para que se
ocupara de la defensa de este Puerto.

3.^o Yo el Comodoro de Marina, Sr. D.
Manuel Grau, me he acordado con el Sr. D.
Manuel Grau, Capitán de Marina,
y de las Reservas de Marina,
que en virtud de un convenio que se
hizo en el mes de Mayo de 1878, se
debería dar a D. Manuel Grau, un
comando de Marina, para que se
ocupara de la defensa de este Puerto.

4.^o Yo el Comodoro de Marina, Sr. D.
Manuel Grau, me he acordado con el Sr. D.
Manuel Grau, Capitán de Marina,
y de las Reservas de Marina,
que en virtud de un convenio que se
hizo en el mes de Mayo de 1878, se
debería dar a D. Manuel Grau, un
comando de Marina, para que se
ocupara de la defensa de este Puerto.



Combate naval de Angamos. Spiers. Comandancia General de la Marina.



Alegoría de la plana mayor Huáscar. Foto estudio Castillo.



**AURELIO
GARCÍA
Y GARCÍA**

(1834 - 1888)



Frisancho y Nicolás Freire (25 de julio de 1864). En agosto, junto con Grau y el Capitán de Corbeta Juan Pardo de Zela inspeccionó en Nantes (Francia) dos corbetas mandadas construir por los confederados para la Guerra de Secesión norteamericana que se hallaban en venta; dados los informes favorables de dichos marinos, fueron adquiridas en noviembre y diciembre y nombradas *América* y *Unión*. El 25 de marzo de 1865 ascendió a Capitán de Fragata graduado. En enero de 1866 asumió el comando de la *Independencia*, que, ante las gestiones españolas para que embargarla, zarpó de Greenhite el 26 sin estar lista rumbo a Terneuzen (Holanda), donde arribó el 28; entre otros trabajos, se instaló la artillería. El 17 de febrero partió de Fleurhing (Holanda) y el 20 llegó a Brest (Francia), donde se reunió con el *Huáscar*, comandado por el Capitán de Navío José María Salcedo, chileno al servicio del Perú desde la Emancipación.

Entre nuestro biografiado y Salcedo hubo una gran rivalidad, que fue muy notoria durante el viaje de los blindados al Pacífico. García deseaba que los buques se dirigieran a Cabo Verde, pero Salcedo, que estaba al mando, decidió que enrumbaran a Funchal (en las islas Madera, posesión portuguesa), hacia donde zarparon definitivamente el 26 de marzo, pues el 24 habían zarpado y el 25 regresado por el mal tiempo. No solo hubo roces entre los comandantes, sino que los buques mismos rozaron sus cascos en la madrugada del 28 de marzo en el golfo de Vizcaya, pues el *Huáscar* se detuvo por una falla mecánica; las averías en éste fueron serias, aunque no se abrió una vía de agua. Llegaron a Funchal el 4 de marzo, donde los esperaba el vapor británico *Thames*, fletado como buque logístico, y partieron el 7 rumbo a San Vicente (una de las islas de Cabo Verde, por entonces posesión portuguesa), donde arribaron el 12. Dos días después el Perú declaró la guerra a España. Los tres buques zarparon de San Pedro (en el lado sur de San Vicente) el 18 rumbo a Río de Janeiro; los blindados llegaron por separado el 1 de abril y el *Thames* el 15. En el trayecto el *Huáscar* perdió una pala de la hélice, lo que redujo su andar; antes de arribar, dicho blindado avistó dos bergantines españoles: se escapó el *Paco* pero fue capturado el *Dorotea* con una carga de charqui y dinero. Tras desembarcar a sus tripulantes, fue incendiado y barrenado fuera del puerto (15 de abril). Ambos blindados fueron reparados y el *Huáscar* entró a dique por cuatro días; aunque no le competía, dado que Salcedo no desembarcaba, García se preocupó porque le colocaran la pala faltante, pues no iba a poder cumplir con la orden de navegar en convoy si el *Huáscar* no recuperaba su velocidad.

El 29 de abril partió el convoy rumbo a Maldonado (Uruguay), a donde arribaron el 7 de mayo. Antes de ello capturaron al bergantín español *Manuel*, cargado de azúcar y aguardiente (5 de mayo); transbordados sus tripulantes, fue incendiado y hundido por la *Independencia* como ejercicio de tiro, pues, al igual que el *Dorotea*, no era posible despacharlo al Pacífico. En cambio, el bergantín

Petita Victorina, con 25 mil litros de vino, fue apresado por el *Huáscar* el 6 de mayo y enviado hacia el Callao con dotación de presa proporcionada por la *Independencia*. El mismo 7 de mayo el convoy prosiguió su marcha; en el trayecto se dispersaron los buques. Tras reunirse en la bahía Posesión (Argentina), el 23 zarparon rumbo a Punta Arenas (Chile); poco antes de llegar les dio el encuentro la *América*; arribaron el 26 y despacharon al *Thames* a Inglaterra. Los dos blindados y la corbeta zarparon el 28 y al día siguiente ingresaron al Pacífico con rumbo a Ancud. La *Independencia* arribó el 7 de junio 1866, un día después que el *Huáscar*; ambos se incorporaron a la escuadra aliada que comandaba el Vicealmirante Manuel Blanco Encalada, argentino al servicio de Chile desde la Emancipación. La flota aliada la integraban los buques peruanos *Apurímac*, *América*, *Unión* y *Chalaco*, además de los nuevos blindados; y los buques chilenos *Esmeralda*, *Covadonga* y vapor *Maipú*.

Cabe agregar que en medio de las graves desavenencias entre Salcedo y García, que en Río llegó a pedir la destitución del chileno, uno de los puntos discordantes fue el pase hacia el Pacífico: Salcedo deseaba efectuarlo por el cabo de Hornos; nuestro biografiado, por el estrecho de Magallanes, lo que concordaba con las instrucciones oficiales. Salcedo desconfiaba de la marinería de los blindados y temía encontrarse con el enemigo, prefería alejarse y eludirlo; en cambio García quería ganar tiempo y no temía combatir. Esta vez prevaleció la opinión de García, lo cual resultó contraproducente: las fragatas españolas *Almansa*, *Blanca*, *Resolución* y *Villa de Madrid* regresaban al Atlántico justamente por el cabo de Hornos en la primera quincena de junio, dispersas por el mal tiempo y con tripulaciones enfermas de escorbuto, de modo que la decisión de nuestro biografiado, sin saberlo, privó al Perú de una victoria casi segura.

Poco después, el 26 de junio, Prado escribió en carta personal a García que Tucker iría a Chile para tomar el mando de la escuadra. La respuesta de nuestro biografiado fechada el 1 de julio fue de sorpresa “que toca en espanto” por el nombramiento del “esclavista y desconocido rebelde”, grave desaire para el Perú y sus marinos que acababan de probar su valía; por ello solicitaba respetuosamente la revocación de tal nombramiento y advertía que jamás lo aceptarían los jefes y oficiales a su cargo, según se lo habían expresado. En total fueron 36 marinos encabezados por Montero quienes el 3 de agosto renunciaron para no servir a órdenes del norteamericano. No hubo sublevación, pues entregaron los buques a los nuevos comandos: para la *Independencia* fue designado el Capitán de Navío José María García en reemplazo de García y García. El 16 fondeó en el Callao el *Chalaco* con los renunciantes, que serían procesados por “insubordinación, desertión y traición a la patria”. El transporte ancló en la isla San Lorenzo, como prisión flotante; en noviembre los marinos pasaron a la isla para continuar

su reclusión. Necesitándose la isla para usarla como lazareto por la llegada de un buque con peste, los marinos fueron trasladados a tierra el 24 de enero de 1867. Al día siguiente empezó el juicio, en que lo defendió su hermano José Antonio y del que los marinos saldrían absueltos el 11 de febrero. Reincorporado en marzo, asumió el comando del *Chalaco*, que el gobierno había destinado para integrar una compañía mercante nacional.

El 15 de octubre de 1867 fue comisionado a los Estados Unidos para encargarse de los monitores y los transportes que los debían remolcar. Emitió su informe en noviembre y aunque sostuvo que tenían un “poder militar extraordinario” admitió que carecían de cualidades marineras, por lo cual recomendó las modificaciones ya vistas al tratar de Carrillo. Se mantuvo en dicho puesto hasta febrero de 1868, en que fue reemplazado por Benjamín Mariátegui debido al derrocamiento de Prado por Balta. Regresó en marzo y en agosto fue nuevamente nombrado comandante de la *Independencia*. El año 1870 fue de bastante actividad para nuestro biografiado. En lo intelectual, publicó la segunda edición de su *Derrotero* así como su traducción de la *Táctica Naval de las Escuadras a Vapor* de Foxhall A. Parker. El 21 de enero zarpó en la *Independencia* con el Ministro de Guerra, Juan Francisco Balta; desembarcaron en Islay para colocar la primera piedra del ferrocarril Arequipa-Puno y luego desembarcaron en Ilo para fijar la nueva ubicación de Moquegua, destruida por el terremoto de 1868. Meses después volvería al Sur para estudiar si convenía situar el terminal del ferrocarril en Mollendo o en Islay; aunque consideró mejor el último puerto, su propuesta fue descartada al considerarse más costoso extender la línea a Islay que efectuar las obras necesarias en Mollendo. Ascendió a Capitán de Navío graduado el 27 de junio de 1870 y el 5 de setiembre el gobierno propuso su ascenso a Capitán de Navío efectivo.

En realidad, el viaje con el hermano del gobernante tuvo otra motivación. Luego de su comisión en el Sur la blindada continuó hacia Chile para alcanzar al convoy de los monitores, ya en la etapa final de su penosísima travesía. La presencia del Ministro de Guerra en Chile obedecía al rumor de que Prado, refugiado en Santiago, intentaría capturarlos al arribar a Valparaíso para usarlos contra el gobierno. La resolución del 20 de enero que disponía que provisionalmente los cargos ejercidos por Juan Francisco Balta (la presidencia del Consejo de Ministros y el ministerio de Guerra) serían asumidos por el doctor Mariano F. Paz Soldán mencionaba la inauguración del ferrocarril, pero nada decía del viaje a Chile: silencio revelador de ser asunto confidencial. La *Independencia* zarpó de Talcahuano el 20 de abril rumbo al Perú y el convoy dejó dicho punto el 22 sin volver a tocar puertos chilenos. Tras recalar en Cobija, Iquique y Pisco, los monitores, remolcados, entraron al Callao el 11 de mayo.

La política también explica que, por no ser baltista, García fuese despojado

del mando de la *Independencia* el 4 de abril de 1872 en pleno contexto electoral. Ya hemos delineado la valiosa participación de la Marina en la reacción contra la revolución de los Gutiérrez en julio de dicho año, pero cabe aquí agregar que García, pese a no estar sirviendo en la escuadra, tuvo también actuación destacada. Era parte de un comité civilista para Lima y Callao que comandaba su hermano José Antonio y en el que estaba también Grau; de hecho, cuando el 22 de julio se produce el golpe, Grau y García se hallaban con Pardo, quien escapó a Chilca mientras aquellos iban al Callao; en la reunión ya referida en el *Marañón*, decidieron el plan de operaciones de la escuadra. García se embarcó en la *Independencia* en la isla San Lorenzo con la intención de ir al encuentro de Pardo y fue uno de los firmantes del manifiesto del 23 de julio.

Dado el ascenso de Pardo, García retomó el comando de la *Independencia* (12 de agosto de 1872). Pero ese mismo año sería relevado pues el 5 de noviembre fue nombrado Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú ante la China y el Japón; era la primera misión diplomática peruana en Asia. Inicialmente se pensó despachar a la *Independencia* y la *Unión*; pero, dada la tensión por la detención de la barca peruana *María Luz* en el Japón ante las quejas de los culíes que iban a bordo (junio de 1872), se optó por viajar en vapores mercantes para no aparentar hostilidad hacia dicho imperio. Zarpó con su comitiva el 22 de diciembre y, tras tocar en Panamá, Centroamérica, México y San Francisco, llegó a Yokohama (Japón) el 28 de febrero de 1873. Negoció arduamente respecto a la *María Luz*; llegó a valerse de la prensa para difundir la noticia del retorno del Sargento Mayor Francisco Ramos, miembro de la legación peruana, a fin de generar el rumor de que iba en busca de la escuadra peruana; en realidad viajaba por motivos de salud. Tuvo éxito y logró firmar un protocolo para someter el caso al arbitraje de un soberano de un país amigo y otro que designaba al zar de Rusia (19 y 25 de junio de 1873). Para entonces ya se le habían extendido sus despachos de Capitán de Navío efectivo (28 de abril). El 21 de agosto firmó en Yedo el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con el Japón; el pabellón peruano fue izado en el fuerte Kanagawa y saludado con veintiún cañonazos, gesto que sería devuelto con la bandera japonesa en el Real Felipe (20 de setiembre). Además, García estableció un consulado y obtuvo franquicias y exoneración de impuestos para el guano peruano.

El 10 de setiembre partió de Nagasaki rumbo a Shangai (China), pero un fuerte temporal obligó a la nave a tornar a puerto. Reparadas las averías, zarpó nuevamente y llegó a su destino el 7 de octubre. Los ánimos eran muy adversos a la misión peruana y el retorno de los culíes era exigido como base de toda negociación. Harto complicada fue la gestión de nuestro biografiado. Refutó con estadísticas que en el Perú murieran 9 de cada 10 chinos, pues había más de 100 mil, de los que muchos no querían tornar pues acabada su contrata se

radicaban como prósperos comerciantes o agricultores; además expuso que el gobierno peruano estaba dictando decretos para mejorar la condición de los chinos. García combinó paciencia con energía; así, en algún momento expresó que abandonaría la China si el gobierno imperial impedía el establecimiento de relaciones diplomáticas permanentes. Ofreció que se obligaría a los patrones a retornar a su costo a los culíes al fin de su contrata cuando ésta así lo estipulase y a cancelar todas las contrataciones de los que así lo quisieran; y afirmó que se quería establecer una migración ordenada, libre y espontánea como la que existía a California. Tras largas esperas y varias audiencias, finalmente el 26 de junio de 1874 firmó en Tientsin un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación y un convenio sobre emigración. Pasó a Shangai, visitó los puertos del sur de la China y el 1 de agosto partió en un buque británico, habiendo entregado la legación a Juan Federico Elmore. Tocó en Singapur, Ceilán, Adén y Suez. Si en el Japón había tenido audiencia con el emperador Meiji y en la China con el regente Kung, en Egipto lo recibió el virrey Ismail Pachá y en Roma el papa Pío IX. Se embarcó en Southampton el 17 de noviembre de 1874 y un mes después llegó al Callao procedente de Panamá a bordo del vapor británico *Oroya*.

Al formar su último gabinete, Pardo lo nombró Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas (1 de febrero de 1875). Desde entonces hasta el fin del régimen (2 de agosto de 1876), tuvo que enfrentar cuatro asonadas y una conspiración en los departamentos del Sur. También asumió interinamente, por casi dos meses, la cartera de Relaciones Exteriores en tanto llegaba el titular Aníbal Víctor de la Torre. García expresó con claridad sus conceptos en una circular a los prefectos fechada el 3 de febrero de 1875:

“La Constitución, que no admite clases privilegiadas, ha querido que todos los habitantes del Perú disfruten de la más amplia libertad en el ejercicio de sus derechos; así es que las manifestaciones de aquella son una condición imprescindible de nuestra forma de gobierno, una necesidad absoluta de la democracia, y por eso esta libertad merece toda protección y respeto”.

Pero a renglón seguido explicaba que la misma carta fundamental estipulaba la cesación de tales libertades cuando por las extralimitaciones de los partidos degeneraban en delitos que alteraban el orden moral y la tranquilidad del Estado. Resumía así su línea de conducta: “respeto absoluto al derecho político y social ejercitado en conformidad con la ley; pronta y severa represión al abuso de esos derechos”. También destacó su política de acercamiento con la prensa, al punto que en mayo de 1876 dio un banquete en su casa a los periodistas de Lima, sin excluir a los que habían atacado su gestión.

En octubre de 1876 emprendió un viaje de recreo con destino a Bolivia; tras llegar a Puno se embarcó en el vapor *Yavari*, pero éste fue abordado desde su gemelo *Yapurá* por rebeldes pierolistas que encabezaba Enrique Bustamante y

Salazar, quienes lo desembarcaron (15 de octubre). Decidió volver al Callao y arribó el 22. El penúltimo día del año en sesión de concejo fue elegido alcalde de Lima por 31 de 33 votos. A su turno, Piérola no cejó en sus empresas revolucionarias y el 6 de mayo de 1877 sus partidarios tomaron el *Huáscar*, que el 29 al mando del Capitán de Corbeta Luis Germán Astete enfrentó en Pacocha a la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst* de la armada británica. También conspiraba contra el gobierno del general Prado una facción civilista. El 4 de junio García y García intentó persuadir a Prado, pero éste se mostró en desacuerdo; se dirigió al Callao y con apoyo de la guarnición inició el movimiento en la madrugada del 5. En el contexto de una gran agitación popular por la intervención naval británica, los insurrectos proclamaban que Prado había comprometido el honor nacional y que ante ello reconocían como gobernante al vicepresidente La Puerta; García asumió el comando de las fuerzas. Según rumores, los rebeldes se proponían recibir a cañonazos a la *Shah* y la *Amethyst* cuando arribaran al Callao. En cuanto a los buques peruanos, los insurrectos no pudieron tomarlos pues el Comandante General de la Marina, Grau, dictó personalmente las medidas necesarias en cada unidad. El marino piurano no se apartó de su lealtad al orden constitucional ni por su militancia civilista ni por su amistad con García, quien había sido su testigo matrimonial. Felizmente no hubo combate, pues la tropa al saber que no se trataba de encumbrar a Piérola se desanimó y el mismo día se rindieron García y los demás jefes del movimiento. Quedó recluido en el cuartel del arsenal chalaco, pero el decreto que ordenó cortar los juicios militares por la rebelión del *Huáscar* comprendió también a los civilistas alzados en el Callao (6 de julio de 1877).

Dos meses después hubo elecciones parlamentarias (21 de octubre) y resultó elegido senador por Ayacucho. Los nuevos parlamentarios asumieron sus curules en 1878 y sesionaron hasta el 4 febrero de 1879, en que el Congreso entró en receso, aunque García pasó a la comisión de Marina. Comenzaban los aprestos de la escuadra y en consecuencia, como ya hemos referido, fue uno de los jefes que inspeccionó a los monitores y al *Huáscar*. Además, nuestro biografiado presidió la comitiva que inspeccionó a la *Independencia* el 5 de marzo. Dos días después estuvo ante el Consejo de Ministros, conforme queda dicho. Al cabo de un mes, estando ya declarada la guerra, recibió orden verbal de Prado para asumir el comando de una división naval compuesta por la *Unión* y la *Pilcomayo* cuya misión eran cruzar la línea de comunicación de la escuadra chilena (7 de abril). Zarparon en la madrugada del 8, con García a bordo de la *Unión*, comandada por el Capitán de Navío Nicolás Portal; el Capitán de Fragata graduado Antonio de la Guerra comandaba la *Pilcomayo*. Ambos buques lanzaron los primeros cañonazos peruanos de la guerra en el combate de Chipana (12 de abril).

Tras aproximarse a la *Magallanes*, García bajó del puente, reunió a la tripulación, la arengó y remató con vivas al Perú y a la Armada Nacional; además transmitió

el mensaje por señales a la *Pilcomayo*. Los tiros de la *Unión* estuvieron bien dirigidos pero cayeron cortos o largos. Su compañera consiguió dañar ligeramente a la *Magallanes* con un tiro de rebote. No hubo bajas. Por su mayor andar, la nave enemiga escapó hacia Iquique, donde se reunió con la escuadra bloqueadora. La *Unión* tenía problemas en las calderas, sus proyectiles estallaban antes de tiempo y la tripulación no estaba entrenada; García y Portal hallaron el buque en deplorable estado de alistamiento y en plena navegación improvisaron reparaciones para los accesorios de artillería y las armas menores. El combate culminó en la tarde y esa misma noche la *Pilcomayo* procedió a Ilo y la *Unión* a Arica para mandar telegramas al gobierno; luego zarpó para reunirse con la *Pilcomayo* en Ilo. Retornaron al Callao, donde fondearon el 17 de abril.

La *Unión* entró a reparaciones, que no culminarían hasta julio. Entre tanto, se reorganizó la escuadra y el 10 de mayo García recibió el comando de la segunda división naval, compuesta por la *Unión*, la *Pilcomayo* y el transporte *Oroya*, que había sido adquirido a la compañía inglesa. El 11 y el 13 participó en las juntas que decidieron el zarpe de la escuadra a Arica, si bien su posición, que no prevaleció, era esperar hasta que estuvieran instalados cañones de mayor calibre en dicho puerto.

A bordo del *Oroya*, comandado por el Capitán de Navío graduado Toribio Raygada, zarpó el 16 de mayo en compañía del presidente Prado, quien le asignó el comando táctico del convoy que enrumbó a Arica, integrado además por el *Huáscar*, la *Independencia*, el *Chalaco* y el *Limeña*. Arribaron el 20 tras haber tocado en Mollendo y haberse cruzado a la altura de Atico con la escuadra chilena que iba en rumbo opuesto, sin avistarse. Ese mismo día, Prado, García, Grau y el Capitán de Navío Juan Guillermo More decidieron la partida del *Huáscar* y la *Independencia* a Iquique, pues se supo que únicamente habían quedado tres débiles buques chilenos. Con ello se descartó el plan anterior que indicaba recorrer la línea enemiga entre Huanillos y Antofagasta, lo que resultó fatal pues al día siguiente la *Independencia* encallaría en una roca al sur de Iquique mientras dos transportes chilenos con tropas y sin escolta llegaron a Antofagasta el 22; ciertamente, no se conocía este último desplazamiento. Mientras tanto, el *Oroya* descargó artillería, rifles, municiones, vestuario y otros; el 22 procedió a Pisagua, a donde llegó el mismo día en la tarde, y rápidamente desembarcó un batallón, material bélico y raciones; zarpó esa misma noche de regreso; el 24 a la altura del cabo Nazca avistó y evadió a la escuadra chilena que volvía del Callao; y el 25 fondeó en dicho puerto con García a bordo.

El 13 de julio zarpó en la *Unión* rumbo a Arica. Arribó el 16 y zarpó con el *Huáscar* al día siguiente hacia Antofagasta para capturar transportes, según orden de Prado. Llegaron a Antofagasta el 19 y la corbeta capturó a la fragata mercante chilena *Adelaida Rojas* con 1700 toneladas de carbón; al día siguiente

en Chañaral hizo lo mismo con el bergantín chileno *Saucy Jack* con cargamento de cobre; el 21 destruyó diecisiete lanchas en Carrizal Bajo; y el 22 efectuó lo mismo con cinco lanchas en Pan de Azúcar. Finalmente, el 23 a la altura de Antofagasta fue capturado el *Rímac*; la *Unión* realizó la mayor parte de la caza y su artillería logró cuatro impactos, siendo importante el apoyo del *Huáscar* para finalizar la captura. En el transporte chileno izaron bandera blanca mientras arrojaban armas, municiones y documentos al mar. Llevaba un escuadrón de 258 hombres, 215 caballos, 300 rifles, 200 mil tiros, carabinas, forraje, carbón, dinero y otros. Este acontecimiento aceleró la crisis política en Chile y determinó la renuncia del jefe de su escuadra. Los tres buques llegaron a Arica el 25 y apenas seis días después García zarpaba de nuevo con la corbeta rumbo al Estrecho de Magallanes.

El objetivo era interceptar un vapor británico con contrabando de guerra para Chile de cuyo viaje se había tenido noticia por documentación capturada en el *Rímac*. Para García la misión tenía muchos inconvenientes pues no había suficiente información sobre el vapor ni todos los recursos logísticos precisos para tal navegación, sin embargo de lo cual cumplió con llegar a Punta Arenas el 16 de agosto, donde supo que el vapor *Glenelg*, con su cargamento bélico, había pasado doce días antes. El 18 emprendió el regreso y fondeó en Arica el 14 de setiembre. Cuatro días después partió al Callao, a donde arribó el 20. Realizadas algunas reparaciones, zarpó el 27 en compañía del *Rímac*, con tropas, municiones y pertrechos, rumbo a Arica. Tras tocar en Islay, Mollendo e Ilo, a la altura de Sama se avistaron con el *Chalaco* y el *Huáscar*; en convoy con el último siguieron a Arica, donde llegaron el 30. Zarparon el mismo día y tocaron en Pisagua, donde el *Rímac* desembarcó jefes, oficiales y bultos del ejército boliviano, y en Iquique, donde dicho transporte desembarcó la división Bustamante. Al día siguiente, 1 de octubre, el *Rímac* emprendió el regreso a Pisagua y Arica mientras la *Unión* y el *Huáscar* enrumbaron al Sur con el objetivo de hostilizar al enemigo entre Tocopilla y Coquimbo: sería la última misión del legendario blindado peruano.

En la madrugada del 8 de octubre, la *Unión* consiguió atraer al *Blanco Encalada*, la *Covadonga* y el *Matías Cousiño* para alejarlos del *Huáscar*, pero en la mañana apareció la otra división naval chilena y el blindado peruano no pudo evadir al *Cochrane*, mientras la *Unión* aprovechó su mayor andar para continuar rumbo al Norte. García no hizo más que cumplir con las instrucciones que había dado Prado y que siempre respetó Grau: no empeñar combate contra buques de mayor poder salvo que no pudiera eludirlo. Ante la caza emprendida por el *Loa* y la *O'Higgins*, García y Portal se reunieron con el Capitán de Fragata Gregorio Pérez, los capitanes de corbeta Juan Salaverry y Emilio Benavides y el Teniente Coronel Leopoldo Flores Guerra a fin de deliberar sobre batirse o no

contra dichos buques puesto que luego llegaría el resto de la escuadra chilena, como también acerca de si el resultado de tal combate influiría de algún modo en la suerte del *Huáscar*. Por unanimidad se decidió que en caso de estrecharse las distancias hasta el punto de quedar la *Unión* bajo los fuegos del enemigo se trabaría combate, y que también se atacaría a los buques enemigos uno por uno en caso de que perdieran el convoy, pero que si no se daban esos supuestos la corbeta seguiría su rumbo; concordaron en que nada de esto influiría en la suerte del *Huáscar*, que se batía en Angamos. El *Loa* dirigió cuatro tiros a la *Unión*, pero cayeron cortos. Salaverry colocó en popa un cañoncito con el que a su vez se dispararon dos bombas. Tras ello el *Loa* redujo su andar y a las 6 de la tarde se perdió de vista junto con la *O'Higgins*.

La *Unión* llegó a Arica el 9. Embarcó 177 prisioneros tomados en el *Rímac* y zarpó en la madrugada del 10 hacia Mollendo, donde los dejó. Siguió hacia el Callao y llegó el 12. A los dos días, García solicitó se le abriese un sumario para aclarar su honor. Asimismo, en *La Patria* del 17 se informó que García había pasado una nota a los jefes de los buques de la escuadra para anunciar su separación del comando de la segunda división naval. Sin embargo, la orden para que cesara en el comando se expidió el 24 de octubre. El 10 de abril de 1880 la escuadra chilena comenzó el bloqueo del Callao. Ante ello, el mismo día se presentaron más de 30 jefes y oficiales de marina, entre ellos García, para ofrecer sus servicios al Comandante General de la Marina. El primer bombardeo fue efectuado el 22 por el *Blanco Encalada*, el *Huáscar*, el crucero *Angamos*, el *Loa* y la *Pilcomayo* (había sido capturada). Apenas iniciado, García y otros voluntarios se presentaron en el fuerte Santa Rosa, comandado por el Teniente Coronel Wenceslao Gayangos. Se hallaba también allí el Capitán de Navío Astete, jefe de las baterías del Sur, quien a su vez dependía del Coronel Pedro José Saavedra, prefecto y comandante general del Callao. Los tiros del fuerte apuntaron al *Huáscar* con buena dirección, pero quedaron cortos por la gran distancia; este blindado disparó un tiro que cayó a 50 metros del fuerte y el *Angamos* otro que pasó por elevación.

Entre los voluntarios que acompañaron a García en el fuerte estuvieron los capitanes de navío efectivos Francisco Carrasco y José Rosendo Carreño: curiosamente, el primero había tenido a su cargo la investigación solicitada por García y el segundo la había continuado y ultimaba la ampliación de su dictamen, favorable a nuestro biografiado, que ratificó el 29 de abril. Tras ello, el proceso pasó al Consejo de Oficiales Generales, que el 19 de mayo escuchó la defensa del doctor Ramón Ribeyro y del propio García y lo absolvió por unanimidad. Finalmente, el 30 de julio de 1880 se promulgó una resolución firmada por Villar que lo declaraba absuelto. Asimismo, el 22, 25 y 27 de octubre de dicho año, concurrió a las conferencias habidas en Arica a bordo de la corbeta

estadounidense *Lackawanna*, en las que se desempeñó como delegado junto con el doctor Antonio Arenas, quien encabezaba la misión. Entre otras exigencias, Chile pedía la cesión de Atacama y Tarapacá; la ocupación temporal de Arica, Tacna y Moquegua; el pago de una indemnización; y la cancelación de la alianza peruano-boliviana. García aclaró que era inexacto que la población de Tarapacá fuese chilena y que los capitales y mano de obra de Chile formasen sus industrias, fuera de no ser motivos válidos para anexiones. Se expresó a favor del arbitraje estadounidense, pero Chile lo rechazó. Mientras tanto y también en Arica, se preparaba la flota que llevaría al ejército chileno destinado a invadir la capital del Perú. Curiosamente, existe un plano que muestra la ubicación de los buques chilenos surtos en dicho puerto precisamente en la fecha de la última conferencia y que debía servir a Villavísencia para una nueva incursión audaz de la *Unión*, que no se concretó.

En cambio, se produjeron los desembarcos del invasor en Paracas (19-21 de noviembre), Chilca (21 de diciembre) y Curayacu (22-27 de diciembre). Este último mes, García fue nombrado secretario del dictador Nicolás de Piérola. En la batalla de San Juan sufrió contusiones en la frente y el brazo izquierdo por sendos trozos de granada (13 de enero de 1881). Al día siguiente le ordenaron conversar con el parlamentario chileno que llegó a la línea de Miraflores, pero éste repuso que se limitaba a exigir la rendición incondicional. El Cuerpo Diplomático intervino y se pactó un armisticio de 24 horas, que no se cumpliría pues en la tarde del 15 aconteció la batalla de Miraflores. Derrotadas las fuerzas peruanas al caer la tarde, Piérola se reunió en Vásquez con el General Juan Buendía, Montero, García y los coroneles José Arancibia, Juan Martín Echenique, Juan Pío Lanfranco y Julio Tenaud para deliberar el curso de acción. Piérola planteó retirar las tropas de la reserva a la Sierra, pero García repuso que no tenían vestuario apropiado ni equipo suficientes, siendo inmobilizables, y que por el afán de ver por sus familias podían desertar y volver a Lima en desorden. Ante ello, Piérola ordenó desarmarlos y depositar las armas fuera de la ciudad para luego remitirlas al interior. Al día siguiente nombró a García Secretario General, a cargo de todas las carteras, por decreto dado en Chocas.

Tres meses después partió de Jauja con la comitiva de Piérola rumbo a Bolivia (30 de abril). Llegaron a La Paz el 3 de junio, siendo el propósito ultimar acuerdos para una contraofensiva peruano-boliviana; tanto en las coordinaciones preliminares como en los aprestos operativos, que incluyeron el envío de un comisionado para comprar armamentos, la participación de García fue importante. El 11 Piérola estaba de regreso en Arequipa y el 1 de julio llegó a Ayacucho, donde instaló su gobierno. Un mes después la Asamblea congregada en dicha ciudad decretó el nombramiento de García como Ministro General y el 8 de setiembre lo ascendió a Contralmirante. A fines de octubre

Piérola reorganizó su gobierno y lo designó Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Relaciones Exteriores. Sin embargo, como ya hemos visto, el gobierno paralelo de García Calderón obtenía ese mismo mes el respaldo de las jefaturas superiores del Norte y el Sur. Ello frustró el plan aliado justo cuando comenzaban a moverse las tropas bolivianas y se aprestaban las de Arequipa. El golpe final lo dio el pronunciamiento de Cáceres del 24 de noviembre, pues jefaturaba los departamentos del Centro; aunque aún no reconoció abiertamente al gobierno provisorio, sí desconoció a Piérola. Éste renunció en Tarma el 28.

No por ello dicho caudillo dejó la política. El 5 febrero de 1882 fundó en Lima el Partido Nacional Reconstituyente, siendo García uno de los integrantes de su junta directiva. A fines de año fue elegido diputado para la Asamblea de Cajamarca, pero no llegó a ocupar el cargo. Su casa fue saqueada y quemada por órdenes del Contralmirante Patricio Lynch, jefe de la ocupación chilena, quien además dispuso su captura y fusilamiento. Escapó con su familia a Inglaterra, donde el *Times* de Londres del 30 de abril de 1883 publicaría una carta suya en defensa del Perú. Tras establecer que Chile se armó “de antemano y en secreto” y que atacó a Bolivia y al Perú para apropiarse de un territorio “rico en salitre, guano, plata y otros minerales”, afirmó que prolongaba la guerra tras la caída de Lima para que el Perú no se recuperase en cien años. Luego narró los horrores de la ocupación: asesinatos, flagelaciones, incendios, saqueos, cupos, extorsiones, deportaciones, persecuciones, difamaciones, impuestos abusivos. Extraemos aquí el caso del asesinato del guardiamarina Oliverio Sáenz, veterano de Angamos en la *Unión*:

“Fueron víctimas de igual atentado en enero último tres infelices hombres que trabajaban en un campo en los suburbios de Lima. Para ocultar el asesinato a traición cometido por un chileno en la persona de su cuñado el joven peruano Oliverio Sáenz, los soldados chilenos al rayar el alba del siguiente día cogieron a las primeras personas que por allí pasaban y las fusilaron, o mejor dicho asesinaron en el mismo lugar, sin apariencia siquiera de juicio o fórmula legal alguna. Los cadáveres de estos desdichados fueron dejados expuestos por varios días, presa de los cuervos, y no se les enterró hasta que un súbdito inglés, llamado Campbell, y varios otros habitantes protestaron contra el daño que podía causarles semejante foco de infección”.

El 13 de noviembre de 1883 el gobierno de Iglesias lo nombró Ministro Plenipotenciario en la Gran Bretaña. Al mes siguiente se le sumó el nombramiento de Ministro Plenipotenciario en el Vaticano. Dado el complicado contexto del Perú, donde aún había tropas chilenas y además existía una guerra civil, solamente fue recibido por la reina Victoria el 26 de junio de 1884 y por el papa León XIII el 12 de diciembre del mismo año. Habiéndolo reemplazado Javier de Izcue, en enero de 1885 tuvo una audiencia de despedida con la reina Victoria

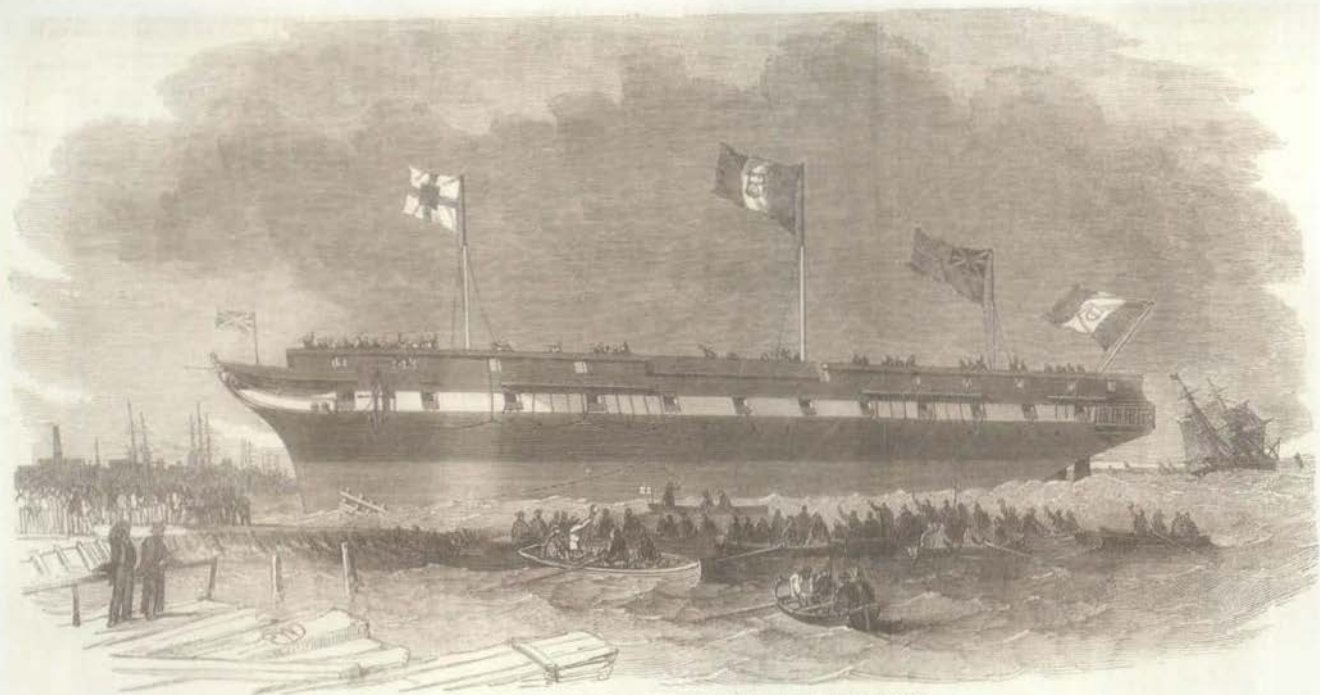
y quedó encargado únicamente de la legación en el Vaticano; su renuncia a esta última fue aceptada el 6 de febrero de 1886. En noviembre de 1887 fue designado presidente de la comisión enviada a Europa para informar sobre los adelantos bélicos, en especial de armamentos. Esto no obstó para que su nombre figurase también entre los fundadores de la Sociedad Geográfica de Lima (22 de febrero de 1888). El mismo año viajó para inspeccionar como particular la mina de Montesclaros en la provincia de La Unión, Arequipa, para cuya explotación y la de otras seis minas se había asociado con capitalistas británicos. De pronto lo atacó el tifus en Quilca; y aunque el presidente Cáceres envió al transporte *Santa Rosa*, comandado por Villavisencio, para que lo trajese, murió el 25 de junio de 1888 tras pocas horas de haber arribado al Callao.



Contralmirante Aurelio García y García.
Archivo Histórico de Marina.



Capitán de Navío Juan Noel, Comandante de la Mercedes.
(Obra de Guillermo Spiers). Museo Naval del Perú.



LAUNCH OF THE "AMAZONAS" PERUVIAN STEAM FRIGATE, AT BLACKWALL YARD.

Botadura de la fragata Amazonas. Grabado. Colección Francisco Yábar Acuña.

DERROTERO



— de la —
Costa del Perú

— por —
Aurelio García y García

Teniente 5.º de la Armada Nacional
y Comandante del vapor de Guerra
— General Lersundi. —

República del Perú
Lima — Año 1865.

320-10

TERMINO DE SU CONSULTA



DERROTERO

COSTA DEL PERÚ

AURELIO GARCIA Y GARCIA

Capitan de Navío de la Armada Nacional y Comandante de la Fragata blindada "Independencia."

SEGUNDA EDICION.



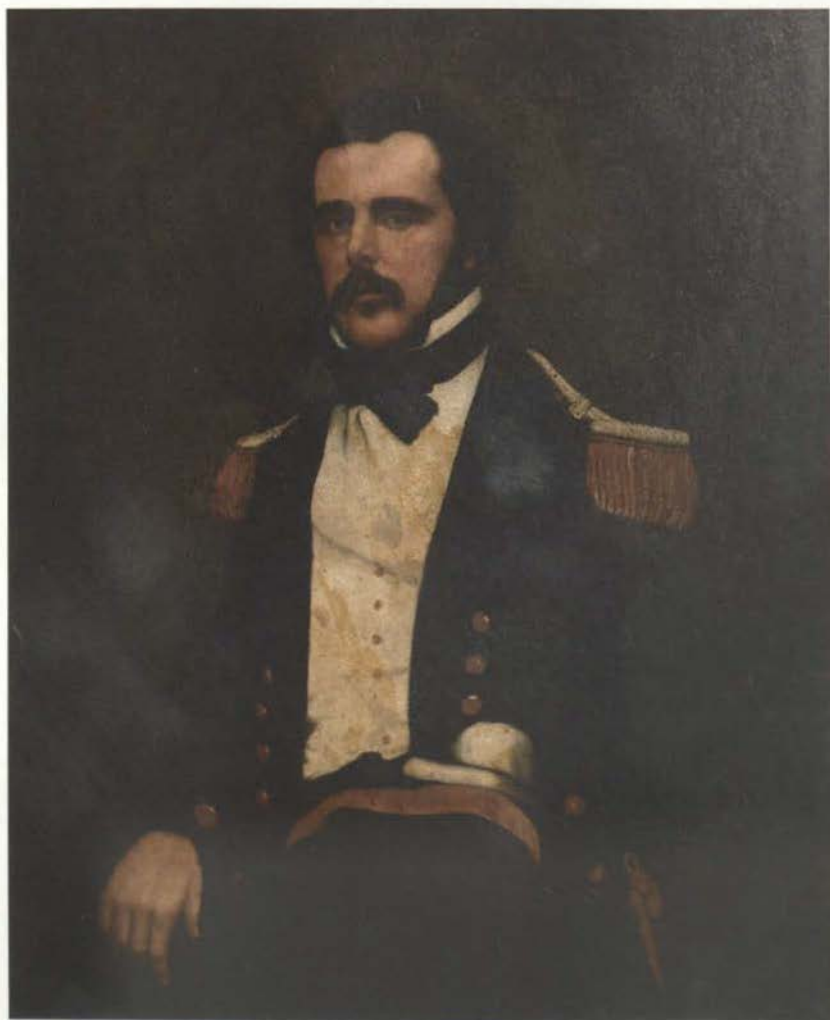
LIMA
IMPRESA DEL ESTADO

CALLE DE LA RIFA NUMERO 50

1870.

0681570

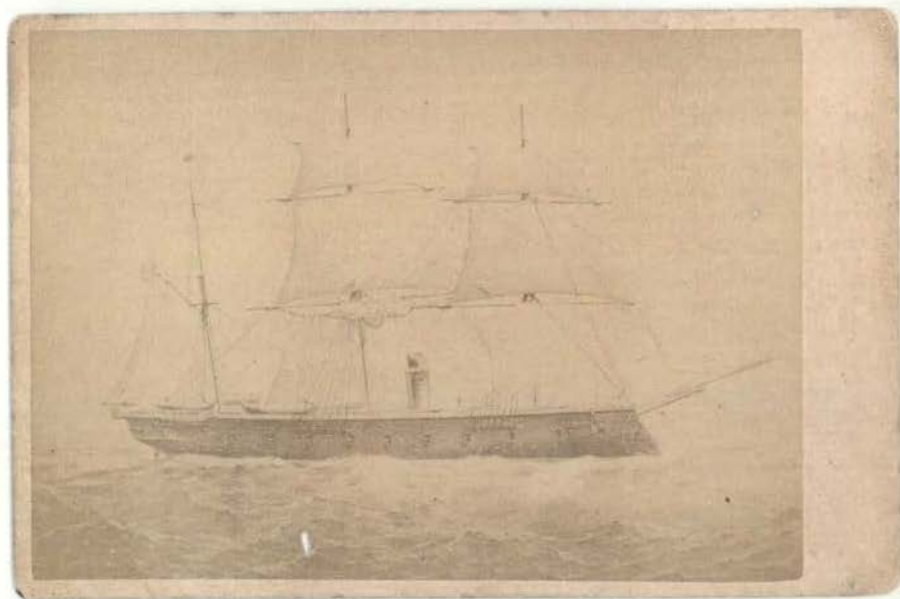
Derrotero de la costa del Perú Segunda Edición.
Biblioteca Central de Marina.



Capitán de Navío Benjamín Mariátegui y Palacio.
Asociación Nacional ProMarina



Juan Antonio Pezet. Archivo Histórico de Marina.



Fragata Independencia. Fotografía de Courret Hermanos.
Archivo Histórico de Marina

6065

2A

TÁCTICA NAVAL

DE LAS

ESCUADRAS Á VAPOR.

POR

FOXHALL A. PARKER.

COMANDANTE DE LA MARINA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
CHIRIQUETEMAR



TRADUCIDA AL CASTELLANO Y ARREGLADA PARA EL USO
DE LA ESCUADRA DEL PERÚ,

POR

EL CAPITAN DE NAVIO

AURELIO GARCIA Y GARCIA.



BIBLIOTECA CENTRAL
CHIRIQUETEMAR

Class. 359.42/P26

Nro. Inv. 6149

Fecha. 19/11/60

NUEVA YORK:

D. VAN NOSTRAND, CALLE DE MURRAY No. 23.

1870.

MVP/cuch/649
19/11/60

Táctica Naval de las Escuadras a Vapor. Foxhall.
Traducido por Aurelio García y García.
Biblioteca Central de Marina.

PAC SILDAN.

Geografía del Perú. Pl. XXXIII.

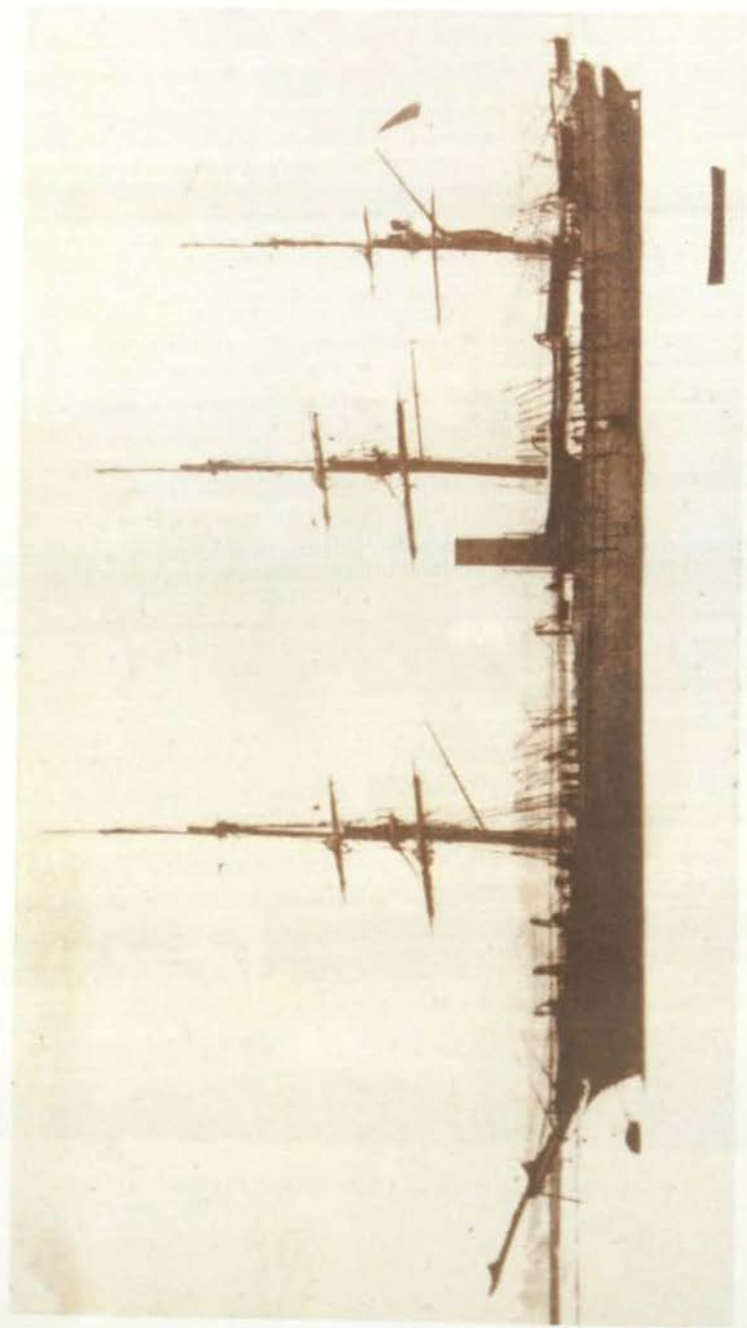


PUERTO DE ISLAY.

Puerto de Islay. 1863.
Grabado de F. Delamare. En Paz-Soldán.



Presidente Manuel Pardo y Lavalle. Archivo Histórico de Marina.



Corbeta Unión. Archivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.



Capitán de Navío Manuel Villavicencio. Archivo Histórico de Marina.



Captura del transporte Rímac. A. Chapeyquen Romero.
Museo Naval del Perú.



Nicolás Portal. Fotografía de
Courret Hermanos.
Archivo Histórico de Marina.

República Peruana

Depósito 17
 No. 17
 de la Marina

Armada

Nacional

El Capitan de Navio graduado Don Aurelio Garcia
 y Garcia su pais Lima su estado casado su edad 37 años
 sus servicios y circunstancias los que se expresan

Domingo en el empleo o cargo	dias	meses	años	Desde el mes hasta inclusive	dias	meses	años
Guardia Marina	6	Abril	1852	De Guardia Marina	1	11	12
Alferez de Fragata	13	Noviembre	1854	Alf. de Fragata	2	6	27
Terciente 2°	15	Octubre	1856	Terciente 2°	6	1	16
Terciente 1°	17	Diciembre	1862	Terciente 1°	1	0	3
Cap. de Corbeta	4	Enero	1863	Cap. de Corbeta	1	13	27
id de Fragata	34	Marzo	1863	id de Fragata	5	2	28
id de Navio grad.	27	Junio	1876	id de Navio grad.	1	9	27

Detal de servicios hasta el 4 de Abril de 1872 20 0 1

Clasificación de sus servicios

En el Colpe Alistas a ordenes del Comand. Don A. Torres	9	24
Embarcado en la Fragata Mercedes a ordenes del Capitan de Fragata D. Juan Vel	8	29
id en la Fragata Amarcas a ordenes del Capitan de Navio D. Domingo Valle Jirón	1	22
En comision a Europa para la construcción de la Fragata Apurimac a ordenes del Sr. Comand. Almirante F. Diaz	-	-
como Tercelete, y embarcado en Londres en el Vapor Sumas a ordenes del Capitan de Navio D. Diego de los Rios	1	20
En comision en el Departamento de Marina del Callao	9	-
Embarcado en el Vapor Ucayali	3	19
Embarcado y al mando de los buques mercantiles nacionales Cristina, Maria Encarnacion y Angela, cuyo tiempo le se da abono conforme a la ley de reparacion de 11 de Abril de 1851 y su primer decreto de 27 de Set. de 1862	5	10 24
Embarcado como Comand. del Bagacatin Almirante Guise a la rueta	11	11 18

Foja de servicio de Aurelio Garcia y Garcia.
 Archivo Histórico de Marina.



Nicolás de Piérola. Archivo Histórico de Marina.



MANUEL MELITÓN
CARVAJAL
AMBULODEGUI

(1845 - 1935)



VICEALMIRANTE MANUEL MELITÓN CARVAJAL AMBULODEGUI

Nació en Lima el 10 de marzo de 1847, hijo del médico colombiano don Manuel Ignacio Carbajal y de doña María del Pilar Ambulodegui. Fue bautizado tres días después en la parroquia del Sagrario. Ingresó al colegio Guadalupe, cuyo rector era por entonces el doctor Carlos Lissón, un 22 de abril de 1857, según lo registró Manuel Marcos Salazar, docente de Historia en dicho plantel.

En marzo de 1860 ingresó al Colegio Naval-Militar, del cual egresaría en enero de 1863 con el grado de Subteniente de Ejército. En tal institución venían estudiando tanto cadetes del Ejército como guardiamarinas de la Armada desde que en octubre de 1858 el presidente, General don Ramón Castilla, diera un decreto al respecto. Tras egresar del establecimiento mencionado fue nombrado profesor de Geografía e Historia del Perú en el mismo. Figura también como amanuense en un documento de abril de 1863, siendo director el Capitán de Navío Juan José Panizo. De modo paralelo estudió náutica en el mismo centro de formación; así, tras los exámenes correspondientes, en abril de 1864 recibió los despachos de Alférez de Fragata y fue transferido a la Marina. Al mes siguiente se embarcó en su primera unidad naval, el transporte *General Plaza*. La rapidez con que pudo concluir los estudios para su nueva y definitiva vocación se explica por la tensión bélica ocasionada por la presencia de la escuadra española.

Esta misma coyuntura desencadenó también una guerra civil, pues la opinión pública reclamaba una actitud de confrontación que el gobierno del General Juan Antonio Pezet no asumía. El 28 de febrero de 1865 un alzamiento en Arequipa inició la revolución que, acaudillada por el Coronel Mariano Ignacio Prado, terminaría con la caída de Pezet en noviembre del mismo año. La Marina se vio envuelta en el proceso, siendo Carbajal de los que permanecieron leales al gobierno. Pezet puso a la escuadra bajo el mando del Contralmirante Juan José Panizo, cuya confianza en Carbajal debió de ser grande, pues lo tuvo a su lado como ayudante. La escuadra llegó a Arica y cooperó con las fuerzas terrestres para la toma del puerto el 8 de mayo de 1865. Sin embargo, Panizo murió en un motín a bordo de la fragata *Amazonas*, el 24 de junio de 1865. Andando los años, en 1890, Carvajal trasladó los restos de Panizo desde Arica, que provisionalmente quedarían en el fuerte Santa Catalina. Durante el definitivo entierro de Panizo en el Cementerio General, ocurrido un 17 de octubre de 1909,

tocó asimismo a Carbajal pronunciar el discurso panegírico. Afirmó lo siguiente:

“Los restos que vamos a sepultar son los de un distinguido jefe de nuestra Marina, fundador de la Independencia nacional, que ha llenado con hechos notables las páginas de nuestra historia”.

Tan elogiosas cuantas justas palabras muestran también que Carbajal se interesaba en la historia de la institución. Panizo, quien personificaba nuestra historia naval republicana, le transmitió a Carbajal una valiosísima anécdota sobre la conversación entre don José de San Martín y el marino español José Pascual de Vivero en la ocasión en que se conocieron y el último ofreció sus servicios al Perú, patria de sus hijos. A su vez, nuestro biografiado comunicaría el relato al Capitán de Navío Germán Stiglich y éste lo divulgaría al Capitán de Navío Julio J. Elías.

Por su actuación en Arica, ascendió a Teniente 2º el 31 de julio de 1865. Se había negado a unirse a los revolucionarios, por lo cual regresó al Callao. Incorporado a la fragata *Apurímac*, comandada por el Capitán de Fragata Alejandro Muñoz, estuvo en el combate contra la *Amazonas* y las corbetas *Unión* y *América* en Huacho el 3 de setiembre de 1865 y, junto con el transporte *Chalaco*, en el combate nocturno de Chilca el 27 de octubre de 1865, contra las mencionadas corbetas y otras unidades revolucionarias. Con el triunfo de Prado en noviembre de 1865, quedó separado del servicio.

Sin embargo, habiéndose declarado la guerra a España, fue reincorporado en abril de 1866 y le cupo por tanto participar en el combate del 2 de mayo en el Callao a bordo de la cañonera *Tumbes*, comandada por el Capitán de Corbeta Juan José Raygada, estando también en dicha nave el Capitán de Navío Lizardo Montero, jefe de la escuadra. La poderosa flota española, integrada por la blindada *Numancia*, cinco fragatas y una cañonera, fue rechazada por las baterías terrestres y los buques peruanos. El *Tumbes* salió en dos ocasiones a batirse, recibió de la *Numancia* y las fragatas *Resolución* y *Almansa* cinco tiros en la obra muerta y varios a flor de agua y debajo de ella; disparó toda su dotación de 250 bombas, “hasta quemar el último cartucho”, tal cual se expresó Raygada; y tuvo siete bajas: un muerto, un herido grave, cuatro leves y un contuso. En el parte redactado elevado por éste a Montero, Carbajal figura como adicional a la dotación de la cañonera y “ex Teniente 2º”, lo que revela que aún pesaba sobre él la consecuencia de los azares políticos, si bien dicho documento reconoce que todos por igual cumplieron “estrictamente con su deber”.

Caído el régimen de Prado, el 30 de marzo de 1868 ascendió a Teniente 1º y a fines de dicho año fue destinado al departamento fluvial de Loreto. Ya en Iquitos, asumió primero la capitanía del puerto y después el comando del vapor

Napo, a bordo del cual realizó exploraciones por el Marañón, el Huallaga y el Parapapura. Destacan especialmente los pases de los pongos de Manseriche, en el río Marañón, y de Aguirre, en el río Huallaga. Así describió Carbajal la sección más difícil del pongo de Manseriche, que atravesó un 26 de octubre de 1869:

“En el centro del Pongo, es decir, en la parte más elevada del cerro en que la agitación de las aguas comprimidas por dos grandes peñascos cortados a pico y con las puntas muy salientes, es donde se encuentra el paso más difícil [...]. Las aguas en su corriente van recibiendo detenciones sucesivas en las puntas de piedra y en su reacción son impelidas al lado opuesto con mayor fuerza y causando fuertes remolinos. Al llegar a este punto recibió el buque uno de los descargos de corriente por la proa al mismo tiempo que por la popa otro en dirección contraria; la fuerza de la máquina y la del timón, no pudieron contrariar el movimiento que estas dos fuerzas opuestas en dirección, paralelas en sentido y obrando en los extremos del centro de gravedad obligaban al buque a un movimiento de rotación en el que quedó atravesado a la corriente e impulsado por ella sobre las peñas”.

No obstante, este accidente, que dejó averías bajo la línea de flotación, consiguió salir, y tras la indicación del prefecto de Loreto, Coronel Lino Olaria, de seguir adelante si se encontraba con valor, Carbajal puso proa contra los remolinos y consiguió tras tres intentos trasponer el *mal paso del pongo*. Se cantó el himno nacional y el buque ancló en una playa que fue bautizada por el prefecto como “Carbajal”; formó el personal y se dispararon tres salvas de cañón. Olaria realzó los méritos de Carbajal en su informe al Ministro de Gobierno:

“Réstame sólo recomendar a la consideración del Supremo Gobierno como un acto de estricta justicia al comandante del buque Teniente primero de la Armada don Manuel M. Carbajal, que debido a su inteligencia, serenidad y arrojo en el peligro, se ha salvado el buque y coronado una empresa que será de proficuos resultados para la nación, por lo que lo considero merecedor a que sea ascendido a la inmediata clase superior, en atención a que no solo en los campos de batalla se ejecutan hechos heroicos y se adquieren glorias, sino también en la realización de grandes empresas que redundan en bien del país”.

Con motivo del pase del pongo de Aguirre, Olaria elogió nuevamente al “infatigable, hábil, empresista y patriota joven Teniente 1º de la Armada Nacional”. Aunque el 1 de diciembre de 1869 salvó obstáculos y pasó también este pongo, al seguir surcando el río nuevamente la fuerza de un remolino arrastró al *Napo* contra una piedra. El choque fue corto; luego emprendió el retorno. Pero el 11 de diciembre tuvo otro choque, esta vez contra un palo sumergido, que abrió

una gran vía de agua. Con mucha actividad, logró improvisar las reparaciones necesarias y el 15 pudo continuar su viaje hacia Yurimaguas; llegaría finalmente a Iquitos el 5 de enero de 1870.

Como consecuencia de estas exploraciones, cuyos partes serían publicados en *El Peruano*, y especialmente por haber cruzado el pongo de Manseriche, ascendió a capitán de corbeta graduado el 11 de enero de 1870. Su relación historiada indica que permaneció en Loreto hasta junio de 1870. Deducimos que su retorno a la costa lo emprendió por la vía de Moyobamba y Chachapoyas, pues el 26 de noviembre de 1870 contrajo matrimonio en la parroquia de Santa Catalina de Cajamarca con Rosaura Fonseca Vélez, limeña de 32 años. Curiosamente, existe otro registro de matrimonio entre ambos en la misma parroquia el 5 de julio de 1869, de lo cual parece desprenderse que por algún motivo efectuaron la ceremonia tanto en la ida como en el regreso.

En febrero de 1871, ya en el Callao, fue destinado al *Marañón*, del cual pasó a la *Apurímac*, en abril, y a la Escuela Naval, como profesor, en agosto. En junio del siguiente año asumió la subdirección del plantel y fue ascendido a Capitán de Corbeta efectivo. Un mes después estalló la revolución de los hermanos Gutiérrez, ante la cual la Marina optó por una cerrada defensa del orden constitucional. El 22 de julio de 1872 se llevó a cabo una reunión de los comandantes de los buques surtos en el Callao, quienes juraron defender las leyes y las instituciones; precisamente se realizó a bordo del *Marañón*, donde funcionaba la Escuela Naval, cuyo director (jefe inmediato de Carbajal) era el Capitán de Navío Camilo Carrillo, a la vez comandante de la nave. Al día siguiente, nuestro biografiado fue uno de los 77 marinos que estamparon su firma en un acta de protesta a bordo del *Huáscar*. Los buques tomaron distintos rumbos: la fragata *Independencia* se dirigió a Chilca para recoger a don Manuel Pardo, presidente electo, quien había conseguido huir de Lima. Para abordar la blindada, Pardo se embarcó junto al coronel Armando Zamudio en una canoa conducida por el pescador Manuel de los Reyes Manco; luego fue transbordado a una falúa mandada por Carbajal, de donde a su vez pasó a la *Independencia*. El episodio ocurrió el 24 de julio. Tres días después la fragata fondeó en el Callao, donde Pardo fue apoteósicamente recibido.

En noviembre de 1873 Carbajal tomó provisionalmente la dirección de la escuela, interinato que cesó en junio de 1874. Continuaría como subdirector hasta abril de 1875. Tras desempeñar otros puestos y comisiones, en marzo de 1877 fue designado oficial primero de la Sección de Marina en el Ministerio de Guerra y Marina. En julio del mismo año fue ascendido a Capitán de Fragata graduado. Estando en dicho cargo, realizó un estudio sobre los condestables (expertos en artillería naval) en marinas extranjeras, publicado en *El Peruano* en

febrero de 1878; fue su aporte para el reglamento de la Escuela de Condestables, promulgado el 18 de marzo de 1878. La escuela había sido creada por decreto del 3 de enero de 1878 sobre la base de 25 aprendices de marineros, cuyos estudios debían tomar 18 meses. El 4 de febrero de 1879, disuelta la Sección y cuando la Armada comenzaba a aprestarse ante la inminencia del enfrentamiento bélico, se creó la Dirección de Marina; dos días después fue nombrado subdirector de la misma. Dentro de la estructura orgánica de la Armada, era una instancia intermedia entre la Comandancia General de la Marina y el Ministerio de Guerra y Marina. En dicho puesto lo halló el estallido de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia.

El 16 de mayo de 1879 pasó al *Huáscar* como secretario de la comandancia general de la primera división naval (conformada por dicho buque y la *Independencia*), a pedido expreso del Capitán de Navío Miguel Grau, comandante general de dicha división; luego sería designado como mayor de órdenes de la primera división naval. Durante la disputa por el control del mar, estuvo presente en el primer combate de Iquique el 21 de mayo, donde ambos buques enfrentaron a la corbeta *Esmeralda*, la cañonera *Covadonga* y el transporte *La Mar*; en el primer combate de Antofagasta el 26 de mayo, donde el *Huáscar* bombardeó la condensadora, la fábrica de salitre y un fuerte e intercambió disparos con la *Covadonga* y la artillería emplazada en tierra, de campaña y de plaza, a la cual silenció; en el segundo combate de Iquique el 10 de julio, donde el *Huáscar* sorprendió al transporte *Matías Cousiño*, a las corbetas *Magallanes* y *Abtao* y al blindado *Cochrane*; en la captura del transporte *Rímac* el 23 de julio, donde el *Huáscar* operó junto con la *Unión*; en el segundo combate de Antofagasta el 28 de agosto, donde el *Huáscar* se batió contra la *Abtao*, la *Magallanes* y los fuertes de tierra; y en el glorioso combate de Angamos el 8 de octubre de 1879, donde la *Unión* y el *Huáscar* fueron emboscados por los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, las corbetas *O'Higgins* y *Magallanes*, el crucero *Loa*, la *Covadonga* y el *Matías Cousiño*. Cabe destacar que con ocasión de la captura del *Rímac* asumió provisionalmente su comando y lo condujo hacia Arica, donde lo relevaría el Capitán de Navío Ezequiel Otoya.

Con frecuencia durante la campaña Carbajal recibió la orden de dirigirse en alguna embarcación menor del *Huáscar* para diversas misiones tales como visitas de registro a vapores mercantes o reconocimientos en los fondeaderos enemigos. En otra ocasión, al desembarcar en Chañaral el 20 de julio para notificar al jefe militar que el *Huáscar* destruiría las lanchas y que en caso de hostilidades sería responsable de las represalias, estuvo cerca de ser atacado por una turba. En cambio, al inicio de la campaña, cuando recibió orden de desembarcar en Pisagua en la madrugada del 21 de mayo, contactó al Capitán

de Fragata y de puerto José Becerra, quien confirmó la presencia de tres débiles buques enemigos en Iquique, valiosa información para el ataque.

Precisamente en el combate de Iquique estuvo al inicio al lado derecho de Grau en el puente de mando del *Huáscar*. Al quedar herido el capitán de fragata Ramón Freire, encargado de la torre de artillería, Carbajal lo reemplazó. No obstante que, ante la ineficaz puntería de sus artilleros, Grau decidió embestir con el ariete, la artillería de la torre descargó una andanada a quemarropa con ocasión del tercer y último espolonazo, tras el cual se hundió la *Esmeralda*. Nótese cómo la previsión de crear la Escuela de Condestables había sido correcta, aunque tardía.

En Angamos nuestro biografiado se encontró también en la torre. Transcurridos más de 20 minutos de la muerte de Grau, se acercó el blindado *Blanco Encalada* para sumarse al ataque de su gemelo *Cochrane*. Encerrado entre ambos blindados, el *Huáscar* disparó al *Blanco Encalada* e intentó embestirlo, lo que el blindado chileno consiguió evitar. Aquí cedemos la palabra al propio Carbajal:

“En estas circunstancias el que suscribe, que se encontraba al costado del cañón derecho de la torre, fue herido por los destellos una bomba que penetró en la torre, y estalló dentro de ella, e imposibilitado para continuar apreciando por sí mismo las demás circunstancias del combate, fue conducido a la sección de la máquina donde se le prodigaron las atenciones que su estado exigía”.

A pesar de quedar temporalmente ciego e inmóvil y con un gancho de cañón incrustado en una pierna, Carbajal fue afortunado, pues con tal explosión murió la mayoría de sirvientes de ambos cañones de la torre; además quedó inutilizado el cañón derecho.

Capturado el *Huáscar*, nuestro biografiado fue conducido a Chile como prisionero de guerra. Mientras tanto, fue ascendido a capitán de fragata efectivo el 29 de octubre. Además, como el más caracterizado entre los prisioneros del *Huáscar*, estuvo encargado de distribuir los sueldos que el gobierno peruano enviaba para ellos a través de la diplomacia británica. El 5 de diciembre, el Teniente 2º Fermín Diez Canseco informaba lo siguiente en carta a su madre, Isabel Coloma: “Mis compañeros todos bien excepto el Sr. Carvajal que debido a la mala curación que le hacen está peor de la pierna y no será extraño que se quede cojo”. Estuvo dos meses en un hospital de Santiago y luego fue liberado en virtud de un canje de prisioneros concertado con la mediación de la diplomacia británica, sin aceptar a cambio condición alguna.

El 20 de diciembre se embarcó en el vapor *Ilo* de la *Pacific Steam Navigation Company* en Valparaíso junto con otros prisioneros del *Huáscar*, de la *Pilcomayo*

y algunos de otro origen. El 30 desembarcaron en el Callao, estando Carvajal aún muy aquejado por sus heridas, algunas todavía abiertas. Se hallaba muy débil, con un ojo casi perdido y "del todo postrado". El 6 de enero de 1880 le fue extraído un tumor maligno de la pierna derecha. Estos datos sobre su salud fueron consignados en el diario *La Patria* del 7 de enero, en un artículo que además denunciaba la falta de atención especial del gobierno, pues estaba "disfrutando únicamente los cuidados que puede prodigarle su familia".

Aquí cabe agregar que tras el cautiverio en Chile dejó de escribir su apellido con B y pasó a firmarlo con V, "Carvajal", y así también apareció en su expediente personal. Durante enero y febrero de 1880 estuvo con licencia por sus heridas, pero el 4 de marzo de 1880 fue nombrado adjunto comisión que desempeñaba en Europa el Capitán de Navío Alejandro Muñoz, destinada a la adquisición de buques y armamentos. Carvajal se puso bajo las órdenes de Muñoz, su antiguo jefe en la *Apurímac*, el 17 de abril de 1880. Al mes siguiente, el 28 de mayo, el dictador Nicolás de Piérola emitió un decreto, firmado también por el Secretario de Marina, Contralmirante Manuel Villar, que extrañamente concedía póstumamente la cruz de acero en primera clase a segunda clase a Elías Aguirre y a Enrique Palacios y la de segunda clase a Miguel Grau; además, decía lo siguiente respecto a nuestro biografiado:

"Acuérdase la cruz de acero de 3a. al entonces capitán de fragata graduado Melitón Carvajal, que no pudo suceder en el mando al 2º Elías Aguirre, en razón de quedar inutilizado desde el principio del combate".

Aquí hay un doble error, pues ni le correspondía suceder a Aguirre por no estar en la cadena de comando del buque, ya que se desempeñaba como mayor de órdenes de la comandancia general de la primera división naval, ni se inutilizó desde el principio pues pasaron más de 20 minutos desde la muerte de Grau hasta el disparo que penetró en la torre de artillería.

Entre tanto la comisión desempeñaba su labor con diligencia, pues el 16 de julio de 1880 se firmó con el astillero Howaldt de Kiel, Alemania, el contrato de construcción de las cañoneras *Sócrates* y *Diógenes*. Estuvieron listas en el primer semestre del siguiente año, pero la previsión de ponerles nombres griegos no bastó para despistar a la diplomacia chilena, que consiguió que fueran embargadas en agosto de 1881. Dos meses después, el 31 de octubre de 1881, Carvajal recibió orden del gobierno para retornar al país. Nunca más vería a Muñoz, pues este distinguido jefe de la Armada se quitaría la vida en Middlesex, Inglaterra, el 7 de marzo de 1883, probablemente por los desastres del Perú en la guerra.

Arribó al Perú en diciembre y, pese a las difíciles circunstancias de la ocupación

chilena, consiguió dirigirse a Cajamarca, donde se hallaba el contralmirante Lizardo Montero, vicepresidente que había asumido el mando supremo el 15 de noviembre de 1881. El 1 de enero de 1882, Carvajal fue nombrado Director General de Guerra y Marina, dependiente del Ministerio de Guerra y Marina. Al mes siguiente Montero y su gobierno dejaron Cajamarca y se dirigieron al Callejón de Huaylas: a mediados de marzo ya se hallaban en Huaraz, ubicación mucho más aparente para mantener contacto con las jefaturas superiores del Centro y del Sur así como con la Delegación del Supremo Gobierno que operaba en Lima ocupada. Aún se encontraba allí cuando, el 10 de julio de 1882, el mismo día en que culminaba el combate de Concepción con el exterminio de la guarnición chilena, fue ascendido a Capitán de Navío graduado. Sin embargo, no sería Huaraz la sede definitiva del gobierno, pues el 17 de julio Montero salió hacia Arequipa. En este largo viaje, no exento de peligro, Carvajal lo acompañó en calidad de Secretario General.

Reorganizado el gobierno en Arequipa, Carvajal reasumiría la Dirección de Guerra y Marina. Se mantuvo en el puesto hasta el 18 de marzo de 1883, cuando pasó al Congreso reunido en dicha ciudad como diputado por Andahuaylas. Este Congreso debía instalarse el 15 de marzo, pero las sesiones se celebraron del 28 de abril al 20 de julio. Especial relevancia tuvo la sesión secreta del 19 de junio de 1883, en la cual se votó acerca de la cesión de Tarapacá; Carvajal, al igual que la mayoría, votó por el "sí". Era la expresión de una idea que se venía consolidando desde el año anterior, al haberse desvanecido la esperanza de que la diplomacia estadounidense mediaría para conseguir una paz sin cesión territorial. Al día siguiente fue uno de los firmantes de la ley que designaba al General Andrés A. Cáceres para ocupar la segunda vicepresidencia. Poco después, el 6 de julio, ascendió a Capitán de Navío efectivo. En agosto, finalizado ya el Congreso, fue nombrado Director General de Correos, cargo que mantendría hasta octubre, mes en que cayó el gobierno de Arequipa.

Su siguiente cargo fue Director General de Telégrafos, desde diciembre de 1883. Esto nos indica que tras la caída del gobierno de Montero pasó a Lima y acató al régimen del General Miguel Iglesias. De hecho, el 1 de mayo de 1885 la asamblea iglesista lo ascendió a Capitán de Navío con antigüedad del 28 de octubre de 1879. Para comprender este ascenso hay que considerar que el 31 de octubre de 1883 Iglesias había decretado nulos los actos del gobierno de Montero desde el 1 de enero de 1883. Ya durante el gobierno de Cáceres, sería por tercera vez ascendido a Capitán de Navío (27 de octubre de 1886). Nuevamente, un decreto dado por Cáceres el día anterior había anulado los actos internos de los gobiernos de Piérola e Iglesias por haber sido gobiernos de hecho.

A despecho de tales vaivenes, prosiguió desempeñando el cargo, con ciertas

interrupciones, hasta abril de 1895, esto es, durante los gobiernos de Arenas, Cáceres y Morales Bermúdez, señal de que su gestión fue debidamente apreciada. Desaparecida gran parte del personal, perdidos los equipos y arruinadas las oficinas, la labor fue ardua y se agravó por la carencia de recursos. Con todo, restableció la línea Quilca-Mollendo-Moquegua-Locumba-Sama y tendió la línea de Santa Rosa al Cuzco. En el Norte restauró la línea hasta Ferreñafe. En el centro tendió la línea Lima-La Oroya y sus ramales a Cerro de Pasco y a Tarma-Jauja-Concepción-Huancayo; esto se logró con el aporte de las municipalidades y el trabajo gratuito de los habitantes de Junín. Instaló también una escuela de telegrafistas, que él dirigió personalmente y donde se introdujo el trabajo de mujeres telegrafistas en las oficinas del Estado, siendo Eufemia Arana la primera en graduarse. También tendió la primera línea telefónica pública entre dos localidades, Lima-Cañete, por su iniciativa y sin mayor gasto, pues empleó el mismo conductor del telégrafo. Según el decreto dado por Cáceres el 31 de julio de 1886, la organización que debía tener el servicio de telégrafos era la siguiente: Dirección General, sección de líneas, sección de contabilidad, primer centro (oficinas desde Ica a Huarmey), segundo centro (oficinas desde Casma a Paita) y tercer centro (oficinas desde Camaná a Sama), con un personal de 101 individuos desde el Director hasta los ayudantes de reparador.

Dentro del mismo espíritu de la reconstrucción nacional, el 24 de febrero de 1886 fue designado miembro de la Junta Informadora sobre la región fluvial de Loreto creada por el Consejo de Gobierno presidido por Antonio Arenas. La Junta empezó a funcionar en el Callao el 2 de marzo y fue presidida por el Capitán de Navío Federico Alzamora, quien por motivos de salud solo pudo acudir a las dos primeras sesiones, tras lo cual lo sucedió Carvajal. Los datos que recogiera debían servir para “tomar las medidas conducentes al desarrollo y progreso de esas regiones”. El informe fue emitido el 30 de junio y especialmente señaló el descuido de las fronteras, la carencia de vías de comunicación entre la capital del departamento y Lima, la riqueza de los recursos naturales y la falta de organización administrativa, que llegaba a la anarquía “hasta el punto de coexistir cinco titulados prefectos”. Además, sugirió el envío de una comisión a la zona.

De igual modo, el 22 de febrero de 1888 Cáceres decretó la fundación de la Sociedad Geográfica de Lima y estableció que entre sus miembros natos figuraba el Director General de Telégrafos. La labor de Carvajal en esta entidad fue proficua; llegaría a presidirla de 1898 a 1900 y de 1919 a 1935. En 1889 fue designado para rectificar y determinar ciertas posiciones en el interior; a su regreso a Lima presentó un informe y un cuadro con las coordenadas, habiendo usado el telégrafo para medir las longitudes.

Hacia el final de su gobierno, el héroe de la Breña quiso despedirse con un gesto de gratitud hacia sus compañeros, por lo cual encomendó a Carvajal la comisión de dirigirse al Sur en la cañonera *Lima*, la antigua *Sócrates* cuya construcción había gestionado en Alemania, para repatriar restos de víctimas de la guerra. La cañonera zarpó del Callao al mando del Capitán de Navío Ruperto Alzamora el 16 de junio de 1890 y regresó el 11 del siguiente mes. En cuanto a la Marina, los restos repatriados correspondían a Grau, Aguirre, Capitán de Corbeta Diego Ferré, Teniente 1º José Melitón Rodríguez, Teniente 1º Jorge Velarde, maquinista Alayza y cinco ataúdes con restos de tripulantes y soldados de la guarnición del *Huáscar*. Respecto al Ejército, entre muchos otros, llegaron los restos de los coroneles José Miguel Ríos, Jacinto Mendoza, Alfonso Ugarte, Gregorio Albarracín, Belisario Barriga y Manuel Suárez y los del Teniente Coronel Ladislao Espinar. Los restos se desembarcaron el 13 con toda solemnidad y el 15 se efectuó su traslado a Lima, donde el cortejo fue multitudinario y Carvajal pronunció uno de los discursos; al día siguiente se ofició la misa en el templo de La Merced.

En diciembre de 1890 fue enviado a Europa en una "comisión de estudios navales" para adquirir dos torpederos de alta mar, compra que no se consumó; sin embargo, su expediente indica que se desempeñó "a satisfacción del gobierno". Un año después, el 7 de noviembre de 1891, emitió en París un informe respecto al tipo de lancha cañonera apropiada para el servicio fluvial amazónico: proponía una lancha de acero con rueda atrás, de 35 toneladas y 8.68 nudos de andar. Ya en Lima, el 1 de noviembre de 1892 evacuó otro informe en el cual recomendaba, además de una cañonera como la ya descrita (para el Huallaga, el Pachitea y otros ríos menores), dos cañoneras de acero galvanizado a hélice y 10 nudos de andar para el Amazonas, el Ucayali y el Marañón.

El 30 de enero de 1894 fue nombrado Ministro de Hacienda y Comercio; gobernaba el General Remigio Morales-Bermúdez, quien moriría el 1 de abril. Con motivo de tal deceso y el ascenso al poder del segundo vicepresidente, General Justiniano Borgoño, en vez del primero, don Pedro Alejandrino del Solar, se desató la guerra civil que ulteriormente llevaría a Piérola al poder. Esto trajo complicaciones a Carvajal, pues el congreso de 1895 enjuició a los ministros del último gabinete de Morales Bermúdez, entre ellos nuestro biografiado, acusándolos de rebelión. Tras once meses de proceso en el cual estuvieron inhabilitados de ejercer función pública, resultaron finalmente sobreseídos. El nuevo gobierno de Piérola lo nombraría director de la Escuela Militar Preparatoria y Naval, cargo que ejerció de abril de 1897 a abril de 1898.

Al año siguiente contrajo segundas nupcias en Lima con la escritora Felisa Moscoso, arequipeña de 42 años, el 1 de agosto de 1899; su primera esposa,

Rosaura Fonseca, había fallecido el 28 de mayo. Poco después, iniciado el gobierno del ingeniero Eduardo López de Romaña, fue nombrado prefecto del departamento de Junín. El contexto era de convulsión, pues se habían levantado montoneras en diversas provincias del país, siendo la más importante la del doctor Augusto Durand. La noticia fue bien recibida, como se aprecia en este telegrama: “Tarma, setiembre 30— Señor ministro de gobierno.— Tarma reconocido sinceramente al ministro manifiesta su fe en la bondad y justicia del gobierno actual. *Cárdenas—Alcalde*”.

El 3 de noviembre, desde La Oroya, un telegrama de Carvajal informaba que Durand estaba en Ambo y al día siguiente mediante otro telegrama avisaba que había pasado a Huánuco. En realidad, el 2 se había producido el combate en esta ciudad que terminó con la derrota definitiva del joven caudillo liberal. Por su parte, Carvajal adoptó medidas sagaces que consiguieron restaurar el orden. Así, el 18 de noviembre comunicó al Ministerio de Gobierno que el Coronel Bartolomé Guerra no estaba con la montonera del Coronel Felipe Santiago Oré sino que se hallaba en Huancayo para pedir garantías. En diciembre dejó la prefectura y en enero de 1900 reasumió la dirección de la Escuela Militar Preparatoria y Naval.

En mayo de 1900 asumió el alto cargo de Ministro de Guerra y Marina, que retuvo hasta fines de agosto. En octubre fue enviado a Europa en una tercera comisión, que duró hasta agosto de 1901. El 12 de setiembre fue nuevamente nombrado Ministro de Guerra y Marina; retuvo el cargo hasta el 11 de abril de 1902. Durante este último lapso ascendió a contralmirante (5 de noviembre de 1901). Además de reorganizar las escuelas Militar y Naval, bajo su gestión ministerial se adquirieron cañones Krupp de montaña, ametralladoras Schneider, fusiles Máuser argentinos modelo 1891 y máquinas y útiles para la fabricación de cartuchos.

En febrero de 1905, durante el gobierno de don José Pardo, fue comisionado a Europa por cuarta vez, ahora para vigilar la construcción de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* en el astillero Vickers, Sons & Maxim de Barrow-in-Furness, Inglaterra. Cada uno desplazaba 3250 toneladas; desarrollaba 24 nudos de andar; montaba dos cañones principales y ocho secundarios, además de dos tubos lanzatorpedos; y requería una tripulación de 300 hombres. A fin de conseguir esta última fue necesario contratar personal europeo, para lo cual pusieron tropiezos agentes chilenos. Con ocasión del lanzamiento del *Grau*, el 27 de marzo de 1906, y en contraste con el alboroto de la prensa chilena cual, si el Perú construyese dos potentes acorazados, Carvajal afirmó que la adquisición no tenía propósitos ofensivos, pues el Perú solo apuntaba a la defensa de su autonomía e intereses y a la búsqueda del desarrollo; además, recordó con sumo

aprecio a su antiguo jefe, cuyo nombre llevaba el buque que simbolizaba el renacimiento de la Armada:

“Podéis ya apreciar cuán intensa es la satisfacción de los peruanos de ver repetido tan ilustre nombre en este buque, que, aunque pequeño para merecerlo, es, sin embargo, el primero que el Perú construye después de los desastres que sufrió en aquella infortunada guerra. Lo es en particular la mía por el favor que la Providencia me ha dispensado de poder contribuir, como lo hago ahora, a la construcción del buque que llevará el nombre de mi inolvidable y querido jefe en aquel combate”.

No exageraba en cuanto a la satisfacción de los peruanos, pues buena parte del costo de las naves fue cubierto por la colecta de la Junta Patriótica Nacional presidida por el doctor Santiago Figueredo. Ambos cruceros zarparon de Fleetwood el 28 de mayo de 1907, estando Carvajal al mando de la división naval. Arribaron al Callao el 10 de agosto, en medio de la algarabía del pueblo. En diciembre del mismo año, ante una solicitud de la Sociedad Geográfica, que contó con la asesoría experta de nuestro biografiado, el gobierno estableció la hora oficial del Perú.

Nombrado comandante general de la escuadra el 4 de marzo de 1913, se desempeñó en tal puesto hasta 1916, con breves interrupciones para asumir el cargo de Ministro de Guerra y Marina: del 17 de junio al 25 de julio de 1913, en el gobierno de don Guillermo Billinghurst, y nuevamente en el gobierno del Coronel Óscar R. Benavides, del 1 al 21 de agosto de 1914, lapso este último en el cual se encargó también de la Presidencia del Consejo de Ministros. No sería el pináculo de su carrera política, pues ocupó la segunda vicepresidencia de 1915 a 1919, durante el segundo mandato de don José Pardo.

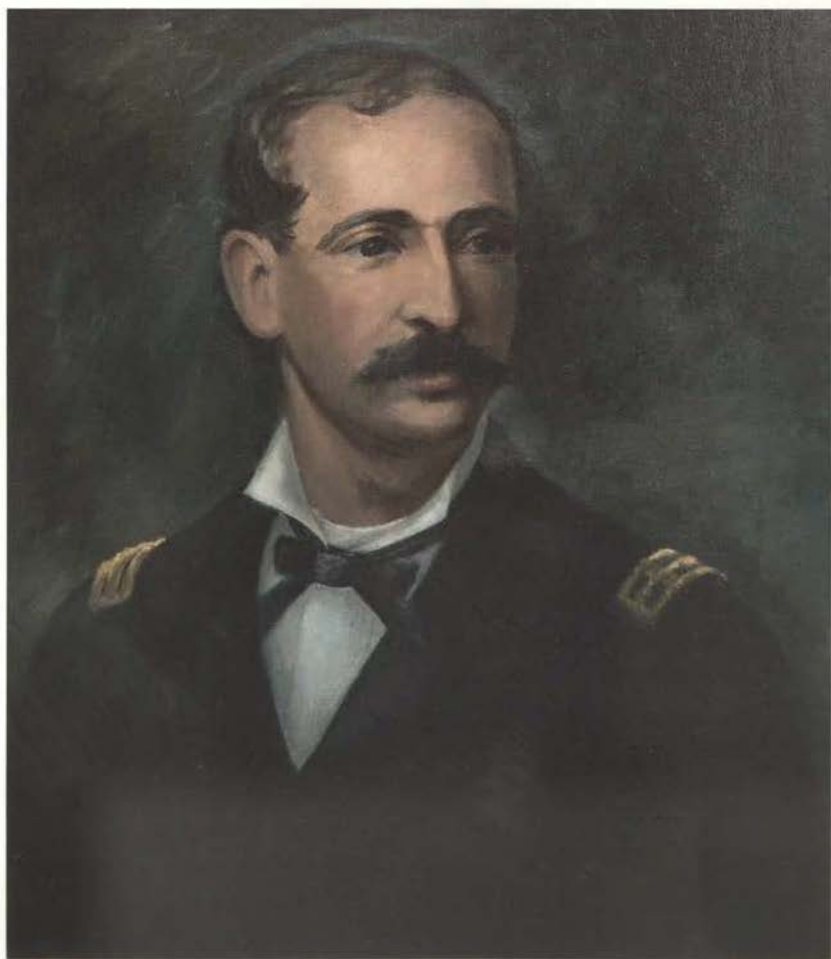
Al año siguiente contrajo terceras nupcias en Lima con la moqueguana Mercedes Vizcarra, de 50 años (12 de noviembre de 1920); llevaba varios años de viudez, pues doña Felisa Moscoso había fallecido el 16 de junio de 1902. El 8 de octubre de 1927, durante el gobierno de don Augusto B. Leguía, fue ascendido a Vicealmirante “en mérito de los eminentes servicios prestados al país por más de 50 años”. Todavía en 1932, en su calidad de Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima, suscribió una exposición conjunta con el Instituto Histórico acerca de la cuestión fronteriza de Leticia con Colombia. Su fallecimiento se produjo en Lima el 19 de setiembre de 1935. Con la concurrencia del presidente, General Benavides, se oficiaron los funerales al día siguiente. Finalmente, el 21 de setiembre sus restos fueron depositados en la Cripta de los Héroes del Cementerio General de Lima. Entre quienes tomaron la palabra estuvieron el Contralmirante José M. Olivera, a nombre de la Armada,

y el Contralmirante Federico Sotomayor y Vigil, su antiguo compañero en el *Huáscar*, quien sostuvo que

“llegó con la conciencia del saber y el aplauso de sus compañeros a escalar, con inteligencia y brillo, desde la clase de Caballero Cadete hasta el alta de Vicealmirante de la Armada Nacional”.



Capitán de Navío Melitón Carvajal. Archivo Histórico de Marina.



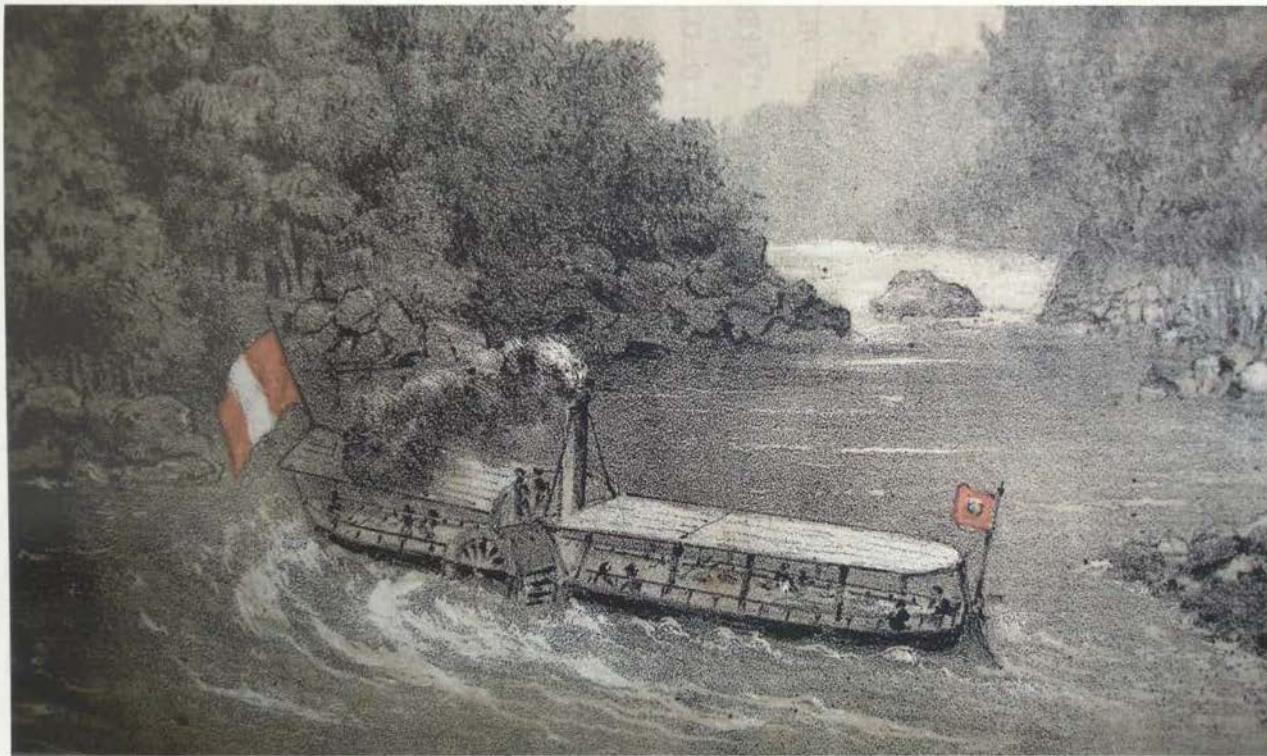
Capitán de Fragata Melitón Carvajal. María Teresa de Suárez.
Comandancia General de la Marina.



Contralmirante Juan José Panizo y Talamantes.
Ángel Chávez. Centro Naval del Callao.



Capitán de Navío Juan José Raygada. 1841-1909.



Cruce del Pongo de Manserriche. Colección Francisco Yábar Acuña.

PROGRAMA

DE LAS MATERIAS CURSADAS

EN

LA ESCUELA NAVAL

DURANTE EL TERCER AÑO ESCOLAR

por el que se presentan á examen sus alumnos, bajo la dirección accidental del Sub-Director
de ella Capitan de Corbeta

D. Manuel M. Carbajal.

En los días *16* y siguientes del mes de Diciembre de 1873
de doce á cinco de la tarde.



LIMA.

—
IMPRENTA DEL ESTADO, CALLE DE LA RIFA NUM. 55.
—

1873.

Programa de las materias cursadas en la Escuela Naval, 1873.
Director Accidental el Capitán de Corbeta Manuel Carbajal.
Biblioteca Central de Marina.



Monitor Huascar. Orlando Yantas. Fotografía de Daniel Giannoni.
Dirección de Intereses Marítimos.



Combate Naval de Angamos, 8 de octubre 1879.
Teófilo Castillo. Museo Naval del Perú.

42

Monitor Huáscar

Lista de revista que para el Caboto Mayor
Operaba de Guano, y donde mayormente se encontraba
marina, maquinistas y tripulantes del referido
en el día de la fecha.

Caboto Mayor

Comand. en Jefe de la 1ª Armada
don Manuel de la Cruz Alvarado de O. Almirante General
Ayudante Jefe de la 1ª Armada de O. Almirante General
Comand. de la 1ª Armada de O. Almirante General

Oficiales de Guano

2º Comand. en Jefe de Caboto 1º B. Carlos Oyarzun
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Diego Fariña
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Felipe Torres
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. José de los Ríos
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Enrique Salazar
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Carlos Santibañez
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Juan José Carrasco
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Andrés Flores
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Mariano Bustamante
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Manuel Chelton

Oficiales Mayores


Comand. en Jefe de Caboto 1º B. Santiago Torres
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Felipe de los Ríos
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Juan Villaverde
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. José de los Ríos

Capitanes de Marina

Comand. en Jefe de Caboto 1º B. Manuel Bana
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Joaquín Villaverde
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Manuel Villaverde
Ayudante Jefe de Caboto 1º B. Domingo Tallo y Torres

Maquinistas

[Signature]



Primera página de la Lista de Revista del monitor
Huáscar el 8 octubre de 1879. Archivo Histórico de Marina.

Alfades

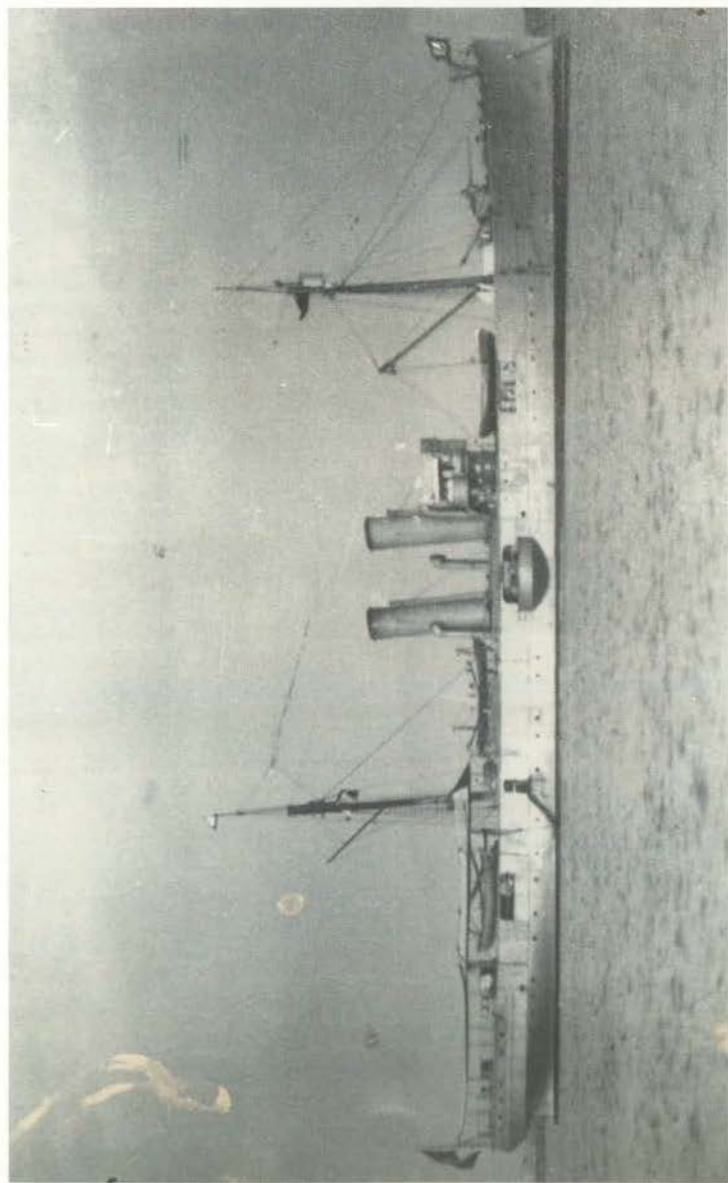
Francisco de Paula	Mariano Larra
Mariano Vega	Salvador de los Ríos
Andrés Villaverde	Manuel Villaverde
Antonio Villaverde	Manuel Torres
Antonio Villaverde	Manuel Villaverde
José Villaverde	Manuel Villaverde
Antonio Villaverde	Manuel Villaverde
José Villaverde	Manuel Villaverde
Antonio Villaverde	Manuel Villaverde
José Villaverde	Manuel Villaverde

En la 1ª Armada de O. Almirante General
el 8 de Octubre de 1879
[Signature]

[Signature]

[Signature]

Última página de la Lista de Revista del monitor
Huáscar el 8 octubre de 1879. Nótese el VB de Carvajal.
Archivo Histórico de Marina.



Cruceiro Lima. Archivo Histórico de Marina.



Capitán de Navío Federico Alzamora. Archivo Histórico de Marina.

30. May 1905

DESIGN No. 170.

*Este es parte de un proyecto de
Hull, Machinery & Armament
presente a la Marina de la B.P.P.
"Gran" y "Bolognesi"*

SPECIFICATION

OF

HULL, MACHINERY & ARMAMENT

FOR A

PROTECTED CRUISER

OF

24 KNOTS SPEED

FOR THE

GOVERNMENT OF PERU.



*M. Milton
Cavallari*

1905

Peru

VICKERS, SONS & MAXIM

Especificaciones de casco, maquinaria y armamento del crucero para el Gobierno del Perú, 1905. Biblioteca Central de Marina.



Ceremonia de bendición Crucero Coronel Bolognesi.
Archivo Histórico de Marina.



Primera dotacion crucero Almirante Grau. Archivo Histórico de Marina.



Contraalmirantes de la Armada Nacional, 1915.
Biblioteca central de Marina.



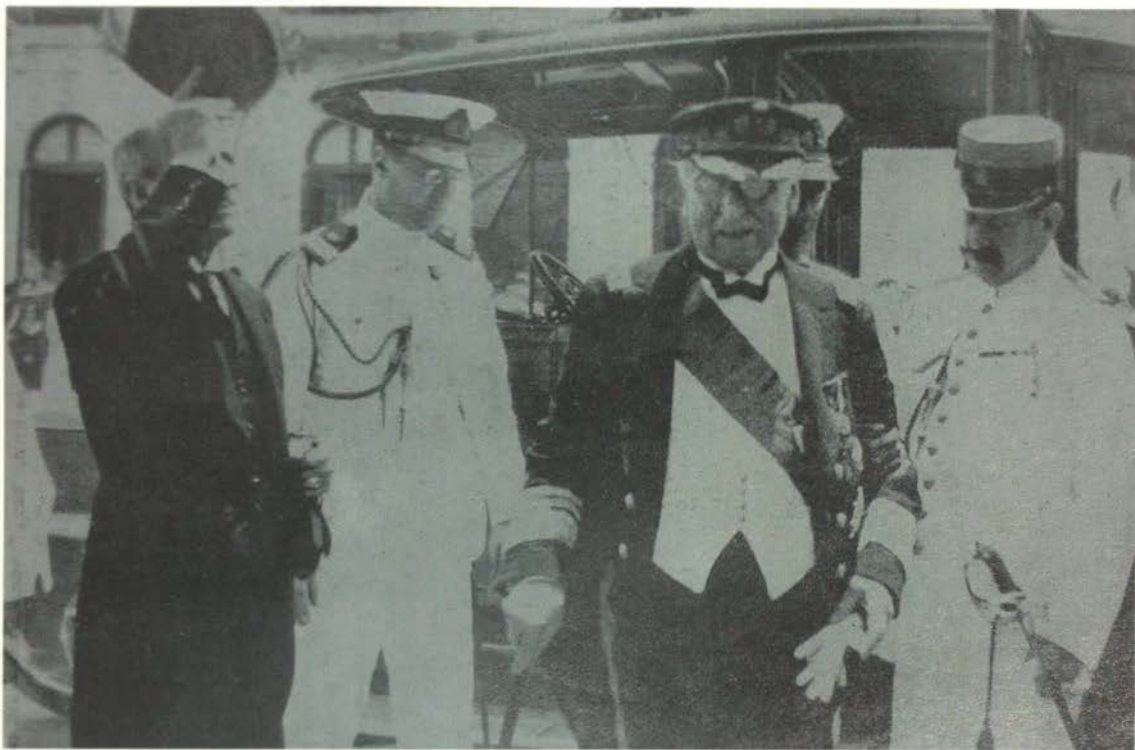
Contraalmirante Toribio Raygada, Manuel Villavisencio y Manuel Melitón Carvajal. Sentados Generales César Canevaro, Enrique Varela.
Archivo Histórico de Marina.



Vicealmirante Melitón Carvajal como segundo Vicepresidente de la República durante el segundo gobierno de José Pardo y Barreda. Biblioteca Central de Marina.



Vicealmirante Melitón Carvajal durante una exposición dada vía Radio Nacional en 1935. Revista de Marina. Biblioteca Central de Marina.



Vicealmirante Melitón Carvajal junto al Presidente Augusto B. Leguía
(Mundial, 1929)

FUENTES

ARCHIVOS

Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores / Cuaderno Copiador 150, pp. 12-13

Instrucciones conforme a las cuales desempeñarán su cometido en la provincia de Pacasmayo los Delegados del Supremo Gobierno. Firmadas en Cajamarca por Rafael Villanueva y rubricadas por Lizardo Montero. Anexas a la circular de Rafael Villanueva y Lizardo Montero a los delegados en Pacasmayo. Cajamarca, 24 de noviembre de 1881.

Archivo General del Congreso de la República - Archivo Digital de la Legislación del Perú

Decreto del 18 de abril de 1883 estableciendo fecha para la instalación del Congreso Constitucional de 1883.

Resolución legislativa del 27 de junio de 1883 eligiendo segundo vicepresidente de la República al ciudadano Andrés Avelino Cáceres.

Decreto de 31 de octubre de 1883 declarando nulos los actos del gobierno del Contra-Almirante Lizardo Montero.

Resolución legislativa del 7 de mayo de 1885 ascendiendo a Capitán de Navío al Capitán de Fragata D. Melitón Carvajal.

Decreto del 28 de julio de 1886 organizando el servicio de telégrafos de la República.

Decreto del 8 de octubre de 1886 determinando la clase y forma de la medalla a que se refiere la ley de 28 de octubre de 1879.

Ley del 26 de octubre de 1886 declarando nulos los actos gubernativos de don Nicolás de Piérola y don Miguel Iglesias.

Archivo Histórico de Marina

Foja de servicios de Camilo N. Carrillo.

Foja de servicios de Lizardo Montero.

Relación historiada de Aurelio García y García.

Relación historiada de Manuel Melitón Carvajal.

Archivo Histórico del Museo Nacional de Antropología, Arqueología e Historia del Perú - Colección Velarde / Legajo 3

Carta de José Manzanares a Manuel Velarde fechada en Tacna el 5 de diciembre de 1881.

Carta de Camilo Carrillo a Manuel Velarde fechada en Arica el 30 de noviembre de 1881.

Carta de Alfredo Gastón a Manuel Velarde fechada en Arequipa en diciembre de 1881.

Carta de Camilo Carrillo a Manuel Velarde fechada en Arequipa el 5 de febrero de 1882.

Carta de Alfredo Gastón a Manuel Velarde fechada en Arequipa el 18 de marzo de 1882.

Carta de Camilo Carrillo a Manuel Velarde fechada en Arequipa el 10 de julio de 1882.

Biblioteca Nacional del Perú - Archivo Piérola

Cartas de Aurelio García y García a Nicolás de Piérola fechadas en Lima el 19 de julio y el 2 de agosto de 1882 (la primera sin firma pero con la misma letra que la segunda, que sí está firmada).

Biblioteca Nacional del Perú - Correspondencia Particular Onomástico

Carta de Mariano Felipe Paz Soldán a Luis Benjamín Cisneros fechada en Lima el 12 de enero de 1868.

Family Search

Registro del bautismo de Juana Rosaura Fonseca Velis (Lima, 2 de setiembre de 1838). Disponible en:

<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:V592-YVR>

Registro del matrimonio de Manuel Melitón Carbajal con Rosaura Fonseca (Cajamarca, 5 de julio de 1869). Disponible en:

<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:FNY7-R5W>

Registro del matrimonio de Manuel Melitón Carbajal con Rosaura Fonseca (Cajamarca, 23 de noviembre de 1870). Disponible en:

<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:FNY7-GQ9>

Partida de defunción de Rosa [*Rosaura*] Fonseca (Lima, 28 de mayo de 1899). Disponible en:

<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:2C38-3DB>

Partida del matrimonio civil de Manuel Melitón Carvajal con María Felisa Moscoso (Lima, 1 de agosto de 1899). Disponible en:

<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:FCWC-Q5H>

Partida de defunción de Felisa Moscoso de Carbajal (Lima, 16 de junio de 1902; la partida está fechada el 17 de junio)

<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:FCWS-2ZX>

Partida del matrimonio civil de Manuel Melitón Carvajal con Mercedes Vizcarra (Lima, 12 de noviembre de 1920; la partida está fechada el 19). Disponible en:

<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:FCQL-97T>

Museo del Congreso y de la Inquisición

Mensaje presidencial del presidente constitucional del Perú, General Mariano Ignacio Prado Ochoa, al Congreso Nacional, el 28 de julio de 1878. Estuvo disponible en:

http://www.congreso.gob.pe/participacion/museo/congreso/mensajes/mensaje_nacion_congreso_28_julio_1878

Mensaje del presidente constitucional del Perú, José Pardo y Barreda, al Congreso Nacional, el 28 de julio de 1918. Estuvo disponible en:

http://www.congreso.gob.pe/Docs/participacion/museo/congreso/files/mensajes/1901-1920/files/mensaje_1918.pdf

PERIÓDICOS

El Comercio

1 de diciembre de 1853

17 de noviembre de 1853

19 de diciembre de 1853

14 de marzo de 1855

14 de abril de 1855

5 de noviembre de 1859

22 de enero de 1870 (nro. 10442)

27 de octubre de 1896, edición de la tarde

28 de octubre de 1896, edición de la tarde

4 de noviembre de 1896, edición de la tarde

8 de noviembre de 1896, edición de la tarde

10 de noviembre de 1896, edición de la tarde

14 de noviembre de 1896, edición de la tarde

19 de noviembre de 1896, edición de la mañana

24 de noviembre de 1896, edición de la tarde

25 de noviembre de 1896, edición de la mañana

19 de diciembre de 1896, edición de la mañana

25 de diciembre de 1896, edición única

4 de octubre de 1899, edición de la tarde

6 de octubre de 1899, edición de la tarde

El Orden

18 de julio de 1881

17 de agosto de 1881

El Peruano

21 de enero de 1870

30 de abril de 1870

Registro Oficial (Lima)

30 de junio de 1853, nro. 28

BIBLIOGRAFÍA

AHUMADA MORENO, Pascual

Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia. Conteniendo documentos inéditos de importancia. Tomo I. Valparaíso: Imprenta del Progreso, 1884.

Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias i demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú i Bolivia. Conteniendo documentos inéditos de importancia. Tomo II. Valparaíso: Imprenta i Lib. Americana, 1885.

Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias i demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú i Bolivia. Conteniendo documentos inéditos de importancia. Tomo III. Valparaíso: Imprenta i Lib. Americana, 1886.

Guerra del Pacífico. Documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra, que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia. Tomos VII y VIII. Santiago: Editorial Andrés Bello, 1982.

ALJOVÍN DE LOSADA, Cristóbal y Julio César LOAYZA ORIHUELA

“La campaña presidencial de Lizardo Montero (1875-1876)”. En: *Elecciones*, nro. 7 (2007), pp. 187-218.

AROSEMENA GARLAND, Geraldo

El almirante Grau. Lima: Enrique Ferreyros y Cía. S. A., 1973. 5ª edición.

AYLLÓN DULANTO, Fernando

“Camilo Nicanor Carrillo Martínez”. En: *Sitio Web del Museo del Congreso y de la Inquisición*, s/f. Estuvo disponible en:

http://www.congreso.gob.pe/Docs/participacion/museo/congreso/files/files/camilo_carrillo.pdf

“Vidal Guillermo Juan García y García”. En: *Sitio Web del Museo del Congreso y de la Inquisición*, s/f. Estuvo disponible en:

http://www.congreso.gob.pe/Docs/participacion/museo/congreso/files/files/vidal_garcia.pdf

BACHMANN, Carlos

“D. Camilo N. Carrillo”. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*, tomo X, boletines 1, 2 y 3, junio de 1900, pp. 115 y 116.

Departamento de Lambayeque. Monografía histórico-geográfica. Lima: Imp. Torres Aguirre, 1921.

BARREDA, Felipe A.

El Caballero de los Mares. Almirante Miguel Grau. Lima: Edición privada, 1959.

BASADRE GROHMANN, Jorge

Historia de la República del Perú. Tomo V. Lima: Editorial Peruamérica S. A., 1964.

“Antecedentes de la Guerra con Chile”. En: SILVA SANTISTEBAN, Fernando (coord.): *Historia del Perú*, tomo XII, pp. 9-160. Lima: Editorial Juan Mejía Baca, 1980.

BUENAÑO MURO, Javier

"El Capitán de Navío Aurelio García y García". En: VARIOS AUTORES: *Héroes y marinos notables. Apuntes biográficos*. Volumen I. Lima: Ministerio de Marina, 1982, pp. 139-151.

BURGA LARREA, Carlos

Diccionario geográfico e histórico de Cajamarca (toponimia departamental). Lima: Servicios de Artes Gráficas, 1983.

BUSTAMANTE, Pedro

Memoria del ramo de Marina que presenta a la legislatura de 1878 el Ministro de Guerra y Marina. Lima: Imprenta del Estado, 1878.

CÁCERES, Andrés A.

La guerra entre el Perú y Chile (1879-1883). Extracto de las "Memorias de mi vida militar". GUERRERO, Julio C. (toma del dictado y recopilación). Madrid-Berlín-Buenos Aires-México: Editora Internacional, 1924.

CÁCERES, Zoila Aurora

La campaña de la Breña. Memorias del Mariscal del Perú D. Andrés A. Cáceres. Lima: Imp. Americana, 1921.

CAIVANO, Tomás

Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia. Volumen I. Callao: Museo Naval, 1979.

CARRILLO MARTÍNEZ, Camilo Nicanor

"Hidrografía oceánica". En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*, tomo II, boletines 1, 2 y 3, junio de 1892, pp. 72-110.

CARVAJAL PAREJA, José

“Capitán de Navío Don Aurelio García y García. Marino Ilustre, Científico, Ministro Plenipotenciario, Embajador Extraordinario y Político Sagaz”. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú*, nro. 12, enero-junio de 1994, pp. 9-70.

CARVAJAL PAREJA, Melitón

Historia Marítima del Perú. Tomo IX, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1992.

Historia Marítima del Perú. Tomo IX, volumen 3. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1995.

Historia Marítima del Perú. Tomo XI, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2004.

Historia Marítima del Perú. Tomo XI, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2006.

Historia Marítima del Perú. Tomo XI, volumen 3. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2013.

CAYO CÓRDOVA, Percy

Historia Marítima del Perú. Tomo XIII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2009.

CAYO CÓRDOVA, Percy, Héctor LÓPEZ MARTÍNEZ y Raúl PALACIOS RODRÍGUEZ

Historia Marítima del Perú. Tomo IX, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1993.

CERDA CATALÁN, Alfonso

La Guerra entre España y las Repúblicas del Pacífico, 1864-1866: el Bombardeo de Valparaíso y el Combate Naval del Callao. Santiago de Chile: Editorial Puerto de Palos, 2004?

CORNEJO, Edmundo

Calendario de Piura. Piura: Municipalidad Provincial de Piura, 2006.

CRUZ LARENAS, Jorge

Fundación de Antofagasta y su primera década. Antofagasta: Municipalidad de Antofagasta, 1966.

DENEGRI LUNA, Félix, Julio J. ELÍAS MURGUÍA y Armando NIETO VÉLEZ

Historia Marítima del Perú. Tomo VI, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1981.

DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

Anales de las Obras Públicas del Perú. Año de 1886. Lima: Imprenta del Estado, 1891

DURAN, Xavier

La ciencia en la literatura. Un viaje por la historia de la ciencia vista por escritores de todos los tiempos. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2018.

DURÁN REY, Rafael

Contralmirante Lizardo Montero, marino ilustre, general en jefe del Ejército del Sur y primer vicepresidente del Perú, encargado del poder ejecutivo. Lima: Ministerio de Marina, 1984?

ELÍAS BONNEMAISON, Manuel

“Mis recuerdos de Angamos: Así fue el combate inmortal”. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, nro. 30 (2011), pp. 101-104.

ELÍAS MURGUÍA, Julio J.

“La Marina”. En: *La Independencia Nacional. Conferencias dictadas por encargo de la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú. Segundo ciclo*. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971, pp. 64-92.

FLÓREZ NOHESELL, Miguel

Historia Marítima del Perú. Los Puertos del Perú. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1986.

FUENTES CASTRO, Paulino

"El Sanedrín". En: *Mundial*, nro. 55, 13 de mayo de 1921.

GÁLVEZ MONTERO, José y Enrique Silvestre GARCÍA VEGA

Historia de la Presidencia del Consejo de Ministros. Democracia y buen gobierno. Tomo I (1820-1956). Lima: Presidencia del Consejo de Ministros, 2016.

GARCÍA ROSSEL, César

"Apunte biográfico del contralmirante Ignacio Mariátegui". En: VARIOS AUTORES: *Héroes y marinos notables. Apuntes biográficos.* Volumen I, pp. 173-181. Lima: Ministerio de Marina, 1982.

GARCÍA Y GARCÍA, Aurelio

Derrotero de la costa del Perú. Lima: Establecimiento Tipográfico de Aurelio Alfaro, 1863.

Parte oficial que presenta al Supremo Gobierno del Perú, el Capitán de Fragata D. Aurelio García y García comandante de la Fragata blindada "Independencia", sobre las operaciones y movimientos de dicho buque en su viaje de Inglaterra al Pacífico. Lima: Imprenta de Aurelio Alfaro y C^a, 1866.

Suplemento indispensable a los folletos dados a luz por D. José María Salcedo, durante su escapada a Europa en 1867 y después de su fuga a Chile en 1869. Lima: Tipografía de "El Nacional", 1869.

Derrotero de la costa del Perú. Lima: Imprenta del Estado, 1870. 2ª edición.

GARCÍA Y GARCÍA, Elvira

La mujer peruana a través de los siglos. Serie historiada de estudios y observaciones. Tomo II. Lima: Imp. Americana, 1925.

GONZÁLEZ, Nicolás Augusto

Nuestros héroes. Episodios nacionales de la Guerra del Pacífico. Lima: Oficina de Información y Educación del Ejército, 1979.

GONZÁLEZ PRADA, Manuel

Páginas libres. SÁNCHEZ, Luis Alberto (prólogo y notas). Lima: Editorial PTCM, 1946.

GRAU SEMINARIO, Miguel

Correspondencia general de la Ira. División Naval bajo el mando del Contralmirante don Miguel Grau, comandante del "Huáscar". Lima: Centro Naval del Perú, 1978.

GUERRA MARTINIERE, Margarita. ESPINOZA, Alonso, María del Carmen ESCALA e Irene KUWAE (colaboradores)

Cronología de la Independencia del Perú. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2016. Estuvo disponible en:

<https://ira.pucp.edu.pe/biblioteca/publicaciones/cronologia-de-la-independencia-del-peru>

GUZMÁN PALOMINO, Luis

Campaña de la Breña. Colección de documentos inéditos: 1881-1884. Lima: Centro de Estudios Histórico Militares del Perú – Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 1990.

GUZMÁN PALOMINO, Luis, Alberto TAURO DEL PINO y Manuel ZANUTELLI ROSAS

Los héroes de la Breña. Lima: Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú, 1982.

HOLGUÍN CALLO, Oswaldo

Tiempos de infancia y bohemia: Ricardo Palma, 1833-1860. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1994.

IGNOTUS (seudónimo)

"Montero en Buenos Aires. Nuestra Visita". En: *El Nacional* (Buenos Aires), 22 de diciembre de 1883.

INSTITUTO LIBERTADOR RAMÓN CASTILLA. MUJICA GALLO, Manuel (introducción). BASADRE, Jorge (notas preliminares).

Dos documentos sobre Castilla. (Una Biografía por Juan Gualberto Valdivia y el "Boletín del Ejército" de 1859 - 1860). Lima: Editorial Huascarán, 1953.

LARRABURE Y CORREA, Carlos

Colección de leyes, decretos, resoluciones i otros documentos oficiales referentes al departamento de Loreto. Tomo II. Lima: Imp. de "La Opinión Nacional", 1905.

Colección de leyes, decretos, resoluciones i otros documentos oficiales referentes al departamento de Loreto. Tomo VII. Lima: Imp. de "La Opinión Nacional", 1905.

Colección de leyes, decretos, resoluciones i otros documentos oficiales referentes al departamento de Loreto. Tomo X. Lima: Oficina Tipográfica de "La Opinión Nacional", 1907.

LINARES MASCARÓ, Ernesto

"Cartas de Carlos de los Heros y Francisco Retes sobre la Campaña del 'Huáscar'". En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, nro. 28-29 (2008-2009), pp. 179-211.

LÓPEZ ALBÚJAR, Enrique

De mi casona. Lima: Promoción Editorial Inca S. A., 1998.

LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor

Historia Marítima del Perú. Tomo X. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1988.

Los 150 años de "El Comercio". Lima: El Comercio, 1989.

LYNCH, Patricio

Segunda Memoria que el Contra-Almirante D. Patricio Lynch jeneral en jefe del ejército de operaciones en el norte del Perú presenta al Supremo Gobierno de Chile. Tomo I. Lima: Imp. de la Merced, Peter Bacugalupi y C.^a, 1883.

MÁRQUEZ, José Arnaldo

Recuerdos de viaje a los Estados-Unidos de la América del Norte (1857-1861). Lima: Imprenta del "Comercio" por José María Monterola, 1862.

MARTIN, José Carlos

"Capitán de Fragata Fermin Diez Canseco". En: VARIOS AUTORES: *Héroes y marinos notables. Apuntes biográficos.* Volumen 1, pp. 189-205. Lima: Ministerio de Marina, 1982.

MC EVOY CARRERAS, Carmen

La Utopía Republicana: Ideales y Realidades en la Formación de la Cultura Política Peruana (1871-1919). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1997.

MELO MORENO, Rosendo

Historia de la Marina del Perú. Tomo I. Museo Naval: Callao, 1980.

MINISTERIO DE MARINA

A la gloria del gran almirante del Perú Miguel Grau en el sesquicentenario de su natalicio, 1834-1984. Lima: Ministerio de Marina, 1984.

MIRÓ QUESADA LAOS, Carlos

Autopsia de los partidos políticos. Lima: Ediciones "Páginas Peruanas", 1961.

MUÑIZ, Carlos María

Historia del Patriotismo, Valor y Heroísmo de la Nación Peruana en la Guerra con Chile. Tomo II. Arequipa: Tipografía Muñiz, 1909.

ORTIZ SOTELO, Jorge

Miguel Grau, el hombre y el mar. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2003.

ORTIZ SOTELO, Jorge y Alicia CASTAÑEDA MARTOS

Diccionario biográfico marítimo peruano. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.

PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl

Historia Marítima del Perú. Tomo XII, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1990.

Historia Marítima del Perú. Tomo XII, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1991.

PALMA, Ricardo

Tradiciones peruanas completas. PALMA, Edith (edición y prólogo). Madrid: Aguilar, 1964.

Cartas a Piérola sobre la ocupación chilena de Lima. VARGAS UGARTE, Rubén (introducción y notas). Lima: Editorial Milla Batres, 1979. 2ª edición.

Crónicas de la Guerra con Chile. GUICE, Norman (compilación, introducción y notas); OSWALDO HOLGUÍN CALLO (colaboración); Héctor LÓPEZ MARTÍNEZ (prólogo). Lima: Mosca Azul editores, 1984.

PARODI REVOREDO, Daniel

La laguna de los villanos. Bolivia, Argentina y Lizardo Montero en la Guerra del Pacífico (1881-1883). Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos – Pontificia Universidad Católica del Perú, 2001.

PASTOR, Alberto Enrique

“El Vice-Almirante Manuel Melitón Carvajal”. En: VARIOS AUTORES: *Héroes y marinos notables. Apuntes biográficos*. Volumen I, pp. 79-93. Lima: Ministerio de Marina, 1982.

PÁUCAR POZO, José Ignacio

Ensayo monográfico de la provincia de Ayavaca. Lima: Industrias Gráficas Ingeniería, 1980.

PAZ SOLDÁN, Juan Pedro

Diccionario biográfico de peruanos contemporáneos. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1917.

PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe

Narración histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia. Buenos Aires: Imprenta y Librería de Mayo, 1884.

PAZ SOLDÁN, Mateo

Geografía del Perú. París: Librería de Fermín Didot Hermanos, Hijos y C.^a, 1862.

PERALTA RUIZ, Víctor y Marta IRUZOZQUI VICTORIANO

Por la concordia, la fusión y el unitarismo: estado y caudillismo en Bolivia, 1825-1880. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2000.

PÉREZ Y SOTO, Juan Bautista

Carta a don Ricardo Palma. Juicio comparativo de la actual guerra del Perú con la de su Independencia en 1824. Nueva York: Goodeve & Sidford, 1883.

PERÚ

Constitución Política del Perú, reformada por el Congreso de 1860. Lima: Imprenta de José María Masías, 1860.

PITA, Vicente

Anuario Cajamarquino. Diurno del mes de enero. Lectura diaria para el pueblo. Cajamarca: Imp. "La Tribuna", 1920.

Anuario Cajamarquino. Diurno del mes de febrero. Lectura diaria para el pueblo. Cajamarca: Tip. L. P. Olascoaga, 1921.

PONS MUZZO, Gustavo

Historia del conflicto entre el Perú y España (1864-1866). El 2 de mayo de 1866. Lima: Iberia S. A., 1966.

PUENTE CANDAMO, José Agustín de la

Miguel Grau. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2003.

PUENTE CANDAMO, José Agustín de la y José de la PUENTE BRUNKE (editores)

El estado en la sombra. El Perú durante la ocupación chilena. Documentos administrativos (diciembre de 1881-julio de 1882). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2016.

QUEREJAZU CALVO, Roberto

Guano, salitre, sangre. Historia de la Guerra del Pacífico (La Participación de Bolivia). La Paz: Librería Editorial "G. U. M.", 2009. 4ª edición.

RAIMONDI, Antonio

El Perú. Itinerario de Viajes (versión literal de las libretas originales). Lima: Banco Italiano, 1929.

RIBEYRO, Julio Ramón

Antología personal. México: Fondo de Cultura Económica, 1994.

ROMERO PINTADO, Fernando

Iquitos y la fuerza naval de la Amazonia (1830-1933). Lima: Ministerio de Marina, 1983.

Grau: biografía lírica. Lima: Ministerio de Marina, 1984.

Historia Marítima del Perú. Tomo VIII, volumen 1. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1984.

Historia Marítima del Perú. Tomo VIII, volumen 2. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1984.

Historia Marítima del Perú. Tomo VIII, volumen 3. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1985.

SAN JANUARIO, conde de

Missão do visconde de San Januario nas repúblicas da América do Sul. 1878 e 1879. Lisboa: Imprensa Nacional, 1880.

SANTA MARÍA, Ignacio

“Antes del Tratado de Ancón”. En: *Revista Chilena de Historia y Geografía*, año XIII, tomo XLV, nro. 49, primer trimestre de 1923, pp. 22-48.

SEOANE GARCÍA, Buenaventura G. y Guillermo F.

El biógrafo americano. Lima: Librería Escolar e Imprenta E. Moreno, 1903.

TAURO DEL PINO, Alberto

Enciclopedia Ilustrada del Perú. Ocho tomos. Lima: Promoción Editorial Inca S. A., 1987.

TEALDO, Alfredo

“Con el último sobreviviente del Huáscar”. En: JÁUREGUI, Eloy: *Cajón Negro* (blog), 5 de agosto de 2020. Disponible en:

<https://cangrejonegro.wordpress.com/2020/08/05/alfonso-tealdo-heroes-bizarros-207/>

[entrevista originalmente publicada en la revista *Turismo*, 1942]

THORNDIKE, Guillermo

Grau. Los hijos de los libertadores. Tomo I. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú – Fondo Editorial del Banco de Crédito del Perú, 2005.

Grau. La traición y los héroes. Tomo II. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú – Fondo Editorial del Banco de Crédito del Perú, 2005.

Grau. Caudillo, la Ley. Tomo III. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú – Fondo Editorial del Banco de Crédito del Perú, 2005.

Grau. La República canibal. Tomo IV. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú – Fondo Editorial del Banco de Crédito del Perú, 2007.

Grau. 1878 crimen perfecto. Tomo V. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú – Fondo Editorial del Banco de Crédito del Perú, 2008.

TORRES, José Luis

Catecismo Patriótico. Lima: Editorial ECOMA, 1979.

TUESTA SOLDEVILLA, Fernando

“Senadores 1872”. En: *Política* (blog), 2016. Disponible en:

<http://blog.pucp.edu.pe/blog/fernandotuesta/wp-content/uploads/sites/945/2016/05/1872-Senadores.pdf>

URREA, José Celedonio

Una pagina gloriosa para la historia del Perú o el 2 de mayo de 1866. Lima: Imprenta dirigida por Adolfo Valdez, 1866. 2ª edición.

VALDIVIA, Juan Gualberto

Memorias sobre las revoluciones de Arequipa. Lima: Imprenta de La Opinión Nacional, 1874.

VALDIZÁN GAMIO, José

Historia Naval del Perú. Tomo III. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos, 1984.

VARGAS HURTADO, Gerardo

La batalla de Arica. Lima: Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico, 1980. 2ª edición.

VARGAS UGARTE, Rubén

Guerra con Chile. La Campaña de Tacna y de Lima (documentos inéditos). Lima: Milla Batres, 1970.

VEGAS GARCÍA, Manuel Ignacio

“En Memoria de un noble servidor de la Patria”. En: *Revista de Marina*, año XXVI, nro. 2, marzo y abril de 1940, pp. 284-287 [originalmente publicado en *El Universal*, 3 de abril de 1940].

VEGAS GARCÍA, Ricardo

Las Presidentas del Perú. PUCCINELLI, Jorge (prólogo). Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 2002.

VIDAURRE, Pedro N.

Relación cronológica de los alcaldes que han presidido el ayuntamiento de Lima desde su fundación hasta nuestros días: Formada de orden de la Alcaldía, y en vista de documentos auténticos, que originales se conservan en el archivo de la ciudad. Lima: Imprenta de J. Francisco Solís, 1889.

WAGNER DE REYNA, Alberto

Historia Marítima del Perú. Tomo VII. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1981.

YÁBAR ACUÑA, Francisco

Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 2001.

La campaña de la resistencia en los Andes 1881-1883. Tres tomos. Lima: Editora Yábar, 2009.

ZANUTELLI ROSAS, Manuel

El almirante Grau y la plana menor del 'Huáscar'. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2002.



BICENTENARIO
PERÚ 2021

