

# TRADICIONES NAVALES PERUANAS

JOSE VALDIZAN GAMIO

CAPITAN DE NAVIO



D E L

INOC TIALIS  
OCEANUS

Z U R

PERUVIANUS

MARE PACIFICUM

C U M

RA AUSTRALIS INCOGNITA.

9359

5



## E L A U T O R

JOSE VALDIZAN GAMIO

Capitán de Navío de la Armada Peruana, egresó de la Escuela Naval del Perú en 1941, habiendo comandado ocho buques hasta la fecha, entre ellos tres submarinos, tocándole participar en dos operaciones internacionales "UNITAS".

Calificado en el arma submarina y en buceo a Gran Profundidad (más de 300 pies), ha seguido los estudios y prácticas correspondientes, tanto en el Perú como en los Estados Unidos de Norteamérica.

Autor de numerosos trabajos de índole profesional, histórica y otras, ha merecido que ellos se editen en diversas publicaciones nacionales y extranjeras. Fuera de haber escrito el presente libro, es co-autor de "Visión del Perú en el Siglo XX" y del "Resumen Histórico de la Marina de Guerra del Perú", teniendo en preparación "Nuestros Hombres", obra de corte sociológico-militar así como "Estampas Amazónicas", constituidas por apuntes folklóricos sobre la acción de nuestra Armada en la Selva.

Académico de Número del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, está condecorado con la Orden Militar de Ayacucho y la Cruz Peruana al Mérito Naval, en los grados de Comendador y Gran Oficial, respectivamente. Entre otras medallas, posee la de Vencedores de la Campaña Militar de 1941, llevada a cabo por nuestras Fuerzas Armadas en el Ecuador.

Como deportista, individualmente ostenta el récord del más importante concurso nacional de tiro al blanco, el torneo "Juan Gilde-meister" (obtenido en Lima en 1960), y el Sub-Campeonato Mundial de tiro con fusil de guerra en tres posiciones (logrado en Río de Janeiro, 1961), competencia en la cual quedó a tres puntos de diferencia del actual recordman mundial de fusil (arma de guerra), el campeón Gary M.

Lima, 8 de octubre de 1966.

5604

A la Marina de  
Guerra del Perú, en ocasión  
de celebrarse el Centenario del  
Glorioso Combate del 2 de  
Mayo de 1866.

14 may 1866

*Propiedad intelectual registrada.  
Prohibida la reproducción total o  
parcial.*

*Sólo son auténticos los ejemplares  
que llevan la firma del Autor.*

*Baldizán*

TRADICIONES  
NAVALES  
PERUANAS



TRABAJO HISTORICO-LITERARIO, EN EL QUE SE DESCRIBEN -EN BASE A UNA ANTOLOGIA ESTRICTAMENTE SUBJETIVA-, DIVERSOS EPISODIOS NAVALES RELACIONADOS, EN SU MAYORIA, CON HECHOS HISTORICOS DE LA VIDA DE NUESTRA MARINA DE GUERRA, RELATOS, TODOS ELLOS, EXTRACTADOS DE FUENTES HEURISTICAS INEDITAS O POCO CONOCIDAS.



JOSE VALDIZAN GAMIO  
CAPITAN DE NAVIO A.P.

1966

REPÚBLICA PERUANA



|                              |
|------------------------------|
| <b>R. M.</b>                 |
| REGISTRADO No. <i>29-880</i> |
| FOLIO <i>779</i>             |

## Resolución Ministerial

21 ABR. 1966

Vista la obra intitulada "TRADICIONES NAVALES PERUANAS", presentada por el Capitán de Navío A.P., José Valdizán Gamio;

Teniendo en consideración la calidad histórica y literaria del citado trabajo, así como la conveniencia de su divulgación, dentro y fuera del Medio Naval, desde que en él se describen diversos episodios de la historia de la Marina de Guerra Nacional -algunos de ellos desconocidos o inéditos-, muchos de cuyos capítulos ya han sido acogidos por publicaciones nacionales y extranjeras, todo lo cual redunda en indiscutible prestigio de la Institución;

Estando a lo recomendado por el Comandante General de la Marina;

SE RESUELVE:

1°.- Apruébase la publicación de la obra intitulada "TRADICIONES NAVALES PERUANAS", presentada por el Capitán de Navío A.P., José Valdizán Gamio.

2°.- Se autoriza al autor disponer la impresión de dicha obra y difundirla, bajo venta, dentro y fuera del Medio Naval.

Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Público (D.O.P.).

LUIS M. PONCE



REPUBLICA PERUANA



MINISTERIO DE MARINA

COMANDANCIA GENERAL DE LA MARINA

"AÑO DE LOS VENCEDORES DEL 2 DE MAYO"

San Isidro, 5 mayo 1966

P. 200-966

Del: Comandante General de la Marina  
Al: Capitán de Navío JOSE VALDIZAN GAMIO  
Asunto: Sobre obra "Tradiciones Navales Peruanas"  
Ref: a)-Res. Min. N°. CG. 880. - 21 abril 1966

- 1.-Esta Comandancia General, atenta siempre a propiciar y estimular los esfuerzos realizados por miembros de nuestra Marina de Guerra para prestigiar a la Institución Naval, especialmente, en tratándose de trabajos -que como el presente-, divulgan el conocimiento de hechos históricos estrechamente relacionados con la gloriosa trayectoria de nuestra Armada en la vida del país, expresa a Ud. sus sinceras congratulaciones por el valioso aporte que esta obra representa, la misma que ha sido aprobada por Resolución Ministerial de la referencia.
- 2.-Asimismo, al coincidir con las apreciaciones vertidas por el Sr. Contralmirante Ministro de Marina, dispone que copia de esta felicitación sea agregada a su Legajo Personal.

Dios guarde a Ud.  
El Vice-Almirante  
JULIO GIANNOTTI LANDA

O-M-20002108-G

DISTRIBUCION:

Copia: Dir. Gral. Per. Mar.  
Sec. Sr. Ministro  
Leg. Per. Interesado  
Archivo.

## A MANERA DE PROLOGO

### TRADICIONES NAVALES PERUANAS

*Un distinguido jefe de nuestra Marina de Guerra, el Capitán de Navío José Valdizán Gamio —conocido de los lectores de este diario por sus interesantes colaboraciones histórico-literarias de unos años atrás—, haciendo un alto en sus tareas profesionales pero sin apartarse de la línea de su vocación, ha escrito un libro, con el sugestivo título que encabeza estas líneas, que le valdrá un digno ingreso a la carrera de las letras*

*Esta carrera de las letras dicen que tiene sus bemoles; que es dura y fatigosa; que depara satisfacciones pero también no pocas contrariedades; que entrar a ella es difícil y, ya adentro, un mundo parece pesar sobre el que la ejercita, un mundo que a veces aplasta. Dicen, y eso lo verá el autor de las **Tradiciones Navales Peruanas.***

*Pero, el Capitán de Navío José Valdizán Gamio puede estar seguro que el paso que ha dado es firme, y que reposadamente y con muy buenos apoyos —y mejores augurios— ha penetrado al terreno de las letras.*

*Hurgador de la historia y diestro a la hora de coger la pluma, en años de trabajo ha reunido cerca de medio centenar de tradiciones; en las que los tiempos, los personajes y los acaeceres cambian, pero el común denominador se mantiene el mismo: el mar.*

*Hay en esto —queremos verlo— un acto de sincero reconocimiento del marino para con el escenario que ha sido aula de su vida y cínchel de su espíritu.*

*Pero, el mar es un tema inagotable, casi infinito. Por lo mismo, no es patrimonio exclusivo de nadie y a todos, a la vez, pertenece. Sobre el mar escriben los biólogos, sobre el mar escriben los físicos. A él van los poetas, los novelistas, los narradores de las más diversas intenciones, y en él se refugian los hombres de todas las edades mentales de la historia. El mar es realidad para el geógrafo, para el geólogo; y es fecundo asidero de las más sueltas composiciones mitológicas. Hay religiones que se alimentan del mar y media humanidad, también, se nutre de lo que el mar produce. El mar es agua y espejo, vínculo y abismo, furia o paz de ilimitada dimensión. El mar es esto y aquello y mucho más. De la espuma de las aguas surgieron unos hombres y en el fondo del mar se gestan los continentes del mañana.*

*Hay, pues, mil facetas; intrincado poliedro que atrae por donde se le mire.*

*Pero, aunque invite a todos y a todos se ofrezca por igual, mayor entendimiento es lógico que prometa a los hombres que llegan a él por el camino de la entrega, del servicio, del trabajo afincado en la vocación.*

*Este es el caso de nuestro autor: natural que un marino escriba sobre el mar, porque el mar para un marino es una suerte feliz de amigo y maestro, camarada en la borrasca y en la calma.*

*El género de la tradición, sabemos bien, abre muy anchas puertas, pero es paralelamente exigente. Con nuestro autor, la puerta no quedó entornada y las exigencias han sido cumplidas.*

*La historia aflora en estas páginas con flexibilidad literaria pero sin dar traspies. Nuestro autor ha buscado con indeclinable tesón en las mejores fuentes. Ha sido cuidadoso y no ha olvidado tamizar, por los más finos cedazos, los productos de su trabajo en archivos y bibliotecas. El género por él escogido se concede ciertas licencias, pero no admite inexactitudes ni vuelos desordenados. Una cosa es elevarse con la mirada fija en el destino y otra valar por los espacios prohibidos. La tradición debe tener una base histórica, de certidumbre y honradez. Sin esta base, se mixtifica. En **Tradiciones Navales Peruanas** hay un acopio extraordinario de información de buen origen. Nada es bastardo. En todo momento sale a relucir, junto al escritor galano y desenvuelto, el hombre de estudio que cuida la verdad, que profundiza, que norma su tarea según pautas de severa y acuciosa búsqueda. En armoniosa síntesis, los dos valores se mantienen unidos: el literario y el histórico.*

*Muchos de los temas que ha escogido nuestro autor para desarrollar su interesante programa, tocan episodios de resonante magnitud de la historia nacional. Capítulos trascendentales de la vida del país ligados, en su ventura o desgracia, al mar, pasan, con los gratos aderezos de una exposición amena y generosamente inspirada en los más nobles sentimientos, por las páginas de esta colección de estampas. Vibra aquí el Perú en su drama. Está el Perú que lucha, que empeña su destino por salvar el decoro, el honor nacional. Hay fragor de batalla, y tras ese fragor, el nervio descarnado.*

*La tradición, entonces, se hace cuadro vivo y gana en patetismo a la mejor narración estrictamente histórica.*

*Pero, alternando con estos cuadros, están las notas amables, las aventuras felices, la cordial adhesión de las aguas a las expectativas rosadas; están las superficies tranquilas que tanto anhela el hombre de mar después de las tormentas. Y en estos temas es donde el autor da todo de sí. Mediante una suerte de diálogo, un diálogo de palabras afables y comunicativas, sabe llevar por los mejores caminos. La historia se endulza y todo transcurre bajo signos auspiciosos.*

*Un país de lejanísimas raíces marítimas y una historia de anchas bases oceánicas sobre las que se eleva a los niveles de la gloria el monumento de nuestros grandes héroes, da material para la literatura histórica que se encauza por los canales de la tradición. He aquí un primer programa que puede convertirse en sólo primer paso. Y he aquí una buena y entusiasta pluma, tesonera y proba, que debe seguir trabajando.*

**Hermann Buse.**

Diario "El Comercio", Lima.  
Página Editorial.  
Viernes 5 de agosto, 1966.

---

## INTRODUCCION

*“La historia es como cosa sagrada porque ha de ser verdadera, y donde está la verdad, está Dios en cuanto a la verdad; pero no obstante esto, hay algunos que así componen y arrojan libros de sí como si fueran buñuelos”.— Miguel de Cervantes Saavedra.*

---

Precisamente, por no arrojar este libro de mí como si fuera un buñuelo, es que me atrevo a dar una explicación al lector sobre su contenido:

Cuarenta y cuatro tradiciones salen a la luz en estas páginas, amigo mío, tratando de plasmar un experimento de naturaleza esencialmente subjetiva, destinado a recordarte nuestra historia naval de manera amena. Algunos esfuerzos he hecho para lograrlo. Desde revisar viejos archivos y enemistarme con las polillas —mediante papirotazos, generalmente fatales para ellas—, hasta pulir versos, reconstruir hechos olvidados, consultar con escritores entendidos y, en fin, trabajar con cariño y dedicación para presentarte este libro.

Y lo he intitulado “Tradiciones Navales” poniéndome de acuerdo con el Diccionario Castellano, porque el término “naval”, en su origen, abarcaba todo lo que se relacionara con naves —de cualquier tipo—, pese a que, en la actualidad, la tendencia evolutiva del idioma trata de referirlo solamente a la Marina Militar.

El cuarenta y cuatro es para mí un número cabalístico. Contando esa edad me decidí a terminar estos palotes tradicionales; el B.A.P. “Iquique” —buque que tantas satisfacciones personales y profesionales me diera cuando tuve la suerte de comandarlo—, tenía como sigla identificadora la de “S-44”; un lauro deportivo que mucho me agradó, fue el haber conseguido ob-

tener un record nacional en tiro al blanco, en competencia que en mi tierra es famosa desde hace medio siglo: el cuadragésimo cuarto concurso “Juan Gildemeister”. Otra vez el número cuarenta y cuatro.

Tal vez pensando en todo ello —aunque, supersticioso no soy— es que decidí completar cuarenta y cuatro tradiciones en números redondos, para darle una manito al destino con el fin de que me ayudara a sacar este libro con pie derecho.

Pero después he recordado el caso de un marino brasileño —ex-Agregado Naval a su Embajada, en Lima—, a quién, por cariño, sus amigos le llamaban “Cuatro-Cuatro”. ¿La razón?: cuatro nombres y apellidos: José Luis Páez Leme, con igual número de letras cada uno.

Se contaba de él, que habiéndose despertado a las cuatro de la madrugada de un día 4 de abril (cuarto mes del año) pensando en el “4”, su número de suerte, decidió tentar fortuna concurriendo al hipódromo ese domingo. Llegó a las cuatro de la tarde, y por curiosa coincidencia, a la cuarta carrera. Como aquello era demasiado, resolvió arriesgar —de acuerdo con el supuesto aviso de la “caprichosa”—, una apuesta de cuatro mil soles al caballo número cuatro.

Y su cábala no contrarió el persistente mensaje del destino:

El de cuatro patas llegó cuarto. ¡Como para desorientarse, lector amigo! ¿no te parece?

Pero mejor colocamos punto y aparte a la digresión, y basándonos en la opinión del escritor Castro Arenas sobre el asunto, pasamos a desgranar el racimo. A las uvas me remito:

Indudable resulta que en nuestro medio, D. Calixto Bustamante Carlos Inga (“Concolorcorvo”), al escribir “El Lazarrillo de Ciegos Caminantes” allá por el año de 1773, dio un notable paso para aclimatar al Perú las modalidades picarescas de la narrativa hispana, presagiando un futuro estilo que tuvo su eclosión en Palma. Escritores posteriores, tales como Terraya y Landa, Fray Francisco del Castillo (“El Ciego de la Merced”), Larriva, Pardo, Segura y algunos otros, contribuyeron a sentar las bases del costumbrismo —especialmente del satírico—, refundiendo el lenguaje culto con el popular y logrando que sus lecto-

res olvidaran a los gastados personajes de la novelística española, para pasar a gustar de la sátira social que les resultaba por demás sabrosa.

Fue así como venteros, mujerzuelas y tahures, junto con espadachines, damas de alcurnia o rapaces —por citar unos cuantos de sus protagonistas usuales—, comenzaron a diluir sus figuras en la salsa picante y criolla del nuevo estilo, pasando a ser considerados obsoletos y a ceder lugares a los personajes vivos que tan sarcásticamente presentaban los hombres de letras, para solaz de sus contemporáneos y comidilla apreciadísima de nuestras tertulias antañeras.

Por estimar que el carácter nacional ha variado muy poco y que nuestra idiosincrasia sigue siendo parecida, es que me he atrevido a intentar el experimento de verter diferentes episodios navales al género de la tradición, pensando que quizás gusten más los platos con diferente sazón.

Verdad es que si la tarea resulta simpática para quien la acomete, pueda ser que el lector la juzgue incompetente y mal lograda. Estimo que si bien no todo el mundo tiene dedos para organista, cualquiera, cuando menos, puede producir sonidos dando pisotones al fuelle y presionando las teclas. Ese es mi caso y no me disculpo. Aquello de hurgar archivos y polvorientos manuscritos, tratando de resucitar figuras olvidadas para hacerlas protagonizar historias sepultadas entre infolios, da satisfacciones y deja tranquila a la conciencia que clama por justas reivindicaciones.

Seguir el género tan bien logrado por Palma —aplicándolo a la tradición naval pero sin copiar sus ideas ni plagiar su estilo— me ha resultado difícil. Si el acervo con que cuenta la gente de mar es copioso, jamás podría compararse con el que sirvió a tan ilustre escritor, años ha, para relatar sucesos de la costa, sierra y selva peruanas, sin barreras impuestas por el tiempo o el diferente número de protagonistas. Existen muchísimas limitaciones en el ambiente naval, siendo la principal, entre ellas, el respeto que se debe a nuestras sagradas figuras históricas. Lo dicho resta, sin duda, muchos y jugosísimos temas a quien, deseándolo, no puede abordarlos sin sentirse cohibido.

Entre los protagonistas obligados de estas tradiciones: marinos, héroes, exploradores, piratas o corsarios, resultaría casi imposible encontrar personajes que se aderecen al gusto y humor de quien las escribe, tales como los que sirvieran a Palma para estructurar las suyas: vale decir Juana la Marimacho, don Dimas de la Tijereta, la tía Catita, Cuzcurrita, Bofetada del Diablo, Ño Bernardito, Manongo Moñón, Ibirijuitanga o don Adeodato de la Mentirola.

Por contraste, las señeras y respetabilísimas figuras de Grau, Aguirre, Palacios, de los Heros u Olaya, ni dejan resquicio para motejarlas ni posibilidad de que sobre ellas se fantasee. Pretender hacerlo, sería irreverente, desatinado y de pésimo gusto.

Los basamentos de estas tradiciones son históricos en su esencia, llegando, en algunos casos, a apoyarse en fuentes heurísticas inéditas o poco conocidas. Como los temas estrictamente relacionados con el ambiente naval, marítimo o fluvial de nuestra patria, tanto por la corta vida de la Marina de Guerra Nacional como por el acontecer de los hechos oficiales —que eliminan la posibilidad de tratar intimidades— no son muy abundantes, las tradiciones de este libro deben y tienen que resultar constreñidas al medio, dentro de un marco relativamente limitado y una escueta variedad de asuntos, desde que lo reducido de los escenarios y el corto número de protagonistas no permiten una mayor elasticidad.

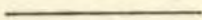
Dadas todas estas explicaciones necesarias, aún sigo en la convicción de que el contenido de este libro viene a ser historia pura, pero mostrada bajo otro prisma. Un tradicionista aficionado como yo puede permitirse determinadas licencias, y eso es lo que he hecho. En estas páginas, amigo lector, no encontrarás ni perspectivismo ni periodificación, como es usual cuando se trata de disciplinas históricas. Hallarás dispersas —unidas solamente por el nexo de una cronología espaciada— diversas tradiciones sobre los más variados asuntos. Para evitarte el cansancio hubiese querido que ni ese eslabonamiento existiera, y así pudieses leer tan pronto un tema de la época Colonial como uno del Incanato u otro de la República, en desorden, pero con variedad y sabor diferentes.

Sin embargo, ha sido preciso ordenar las cosas para no acusar desconcierto... ¡Abajo los editores!

Pese a que mi primera idea fue la de anexar a esta obra algunas biografías, un índice nominativo, un apéndice paremiológico y otros aderezos adicionales, posteriormente he desistido de hacerlo en pro de la simplicidad. Introducción, Tradiciones e Índice General conformarán la estructura de este libro, porque lo engorroso del trabajo y el respeto que me merece la idea de no complicar tu atención, constituyen, para mi colete, razones de a puño.

Con el tiempo trataré de seguir la publicación en que estoy empeñado, siempre y cuando gusten las presentes Tradiciones y la opinión de mis lectores me anime a confeccionar otros tomos complementarios de éste.

Y así entrego mis palotes a la imprenta, sabiendo que llevan algo de crónicas y mucho de historia, como un modesto aporte de quien —sin pensarlo dos veces—, afirma que sólo ha deseado con ellos revivir olvidados recuerdos marineros, para reivindicar así memorias que realmente lo merecen.



## LOS NAVIOS DEL REY SALOMON

(1032 - 975 A. C.)

Allá por el año de 1869, el diario genovés "El Globo" (publicación de carácter geográfico) dio a la luz un interesante artículo —una hipótesis, por decirlo así—, que llevaba la firma de Enrique Onffroy de Torón.

No lo citaré en estas tradiciones, de no encontrarle relación alguna con el ambiente principal del libro. Pocos años después, en 1905 para ser exacto, dicho trabajo fue traducido al idioma portugués, saliendo al público bajo un curioso titular, de esos que hacen pensar dos veces en si los lentes están sucios, el mismo que textualmente rezaba como sigue: "Anti-güedades da Navegação do Oceano: Viagens dos Navíos de Salomao ao Rio das Amazonas". Esto se imprimía en el Estado de Pará, Brasil.

Sin que supieras el idioma lusitano estimo, lector mío, que en un periquete podrías intuir la traducción. Pues sí señor, en los renglones que a continuación venían se escribía sobre el rey Salomón; de cómo la construcción de su famoso templo le hizo aguzar el ingenio para acopiar preciosos materiales allende los mares, enviando para ello a sus marinos y buques hasta la Amazonía con el encargo de traérselos, en cantidades considerables y al irrisorio precio del costo de una navegación en la que el viento se conseguía gratis.

Y como la reunión de datos recopilados por aquel articulista puede hoy resultar curiosa, en mi calidad de aficionado a fisgar historias poco conocidas me he sentado a relatarle ésta, de la mejor manera posible.

A todos los humanos, desde que comenzamos a comer pan hasta que nos acuestan en el bote cerrado y con lumbrera cuadrada sobre el rostro, nos atrae el misterio y nos subyuga totalmente cuanto tenga visos de fantasía o atisbos de tradición. El presente tema posee algo de aquello. Además, trata en forma directa sobre la navegación de bajeles por los ríos de la Amazonía, asunto que toca en cierto modo a las historias que pretendo traer a colación, sobre buques y hombres que en alguna época flotaron, se sumergieron o tuvieron que hacer con los mares, ríos y lagos que Dios quiso poner en nuestro territorio, para humedecerlo un poco y evitar —con el agua—, que nos amenazara demasiado la hidrofobia interna. Sin embargo, Carrampempe —quien desde que le largaron del Paraíso Terrenal, le guarda inquina a Nuestro Señor, de vez en cuando cierra la espita, y tomando asiento en su palco se solaza con las trifulcas que arma entre

hacendados y minifundistas, quienes por una compuerta cerrada o abierta, son capaces de hacer liar petates al vecino en menos de lo que canta un gallo, y después... ¡las del humo!

Menos mal que a los marinos nos sobra el líquido elemento y que el mar da para todos.

Extractaré, lector, las más conspicuas ideas de la hipótesis citada ut supra, para no aburrirte demasiado ni abusar de tu paciencia. Antes debo ordenar las referencias que tengo sobre la mesa, pulirlas y aderezarlas para que el plato resulte siquiera aceptable. Me persigno y que Dios me ayude:

Se trata de hacerles ver a los colegas que sirven en la Fuerza Fluvial del Amazonas, que existe la posibilidad de que —antes que ellos lo hicieran—, marinos de Salomón e Hiram surcaron los ríos de la Hoya por el motivo indicado más arriba. Veamos las referencias y sentemos las deducciones:

En el versículo veintidós, del capítulo diez del Libro de los Reyes (Antiguo Testamento), se lee lo siguiente:

“En el mar, había para Salomón una flota de Tarsdchisch con la flota de Hiram. Una vez cada tres años venían los navíos de Tarsdchisch trayendo oro, marfil, plata, monos y pavos reales”.

Por otro lado, en los Paralipómenos, libro segundo, capítulo nueve, versículo décimo, podrás encontrar, lector, esta afirmación:

“Los siervos de Hiram y de Salomón que traían el oro de Ophir, conducían almug y piedras preciosas”.

Con un poco de imaginación y algo de buena voluntad, los anteriores versículos pueden enlazarse con la tradición griega. Critias —quien fuera abuelo de Platón—, sostuvo junto con Solón que “La gran isla Atlántida se hallaba en el océano, frente al Estrecho de Hércules”; “que después de la Atlántida había numerosas islas llamadas Antillas”. A mayor abundamiento afirmó “que más allá de aquello se hallaba la Gran Tierra Firme, que no era otra cosa que un verdadero continente”.

El historiador griego, Diodoro de Sicilia, autor de la “Biblioteca Histórica”, una especie de Historia Universal que escribiera durante el Siglo de Augusto, nos dijo con respecto de la Isla Grande:

“...está distante de la Libia, a muchos días de navegación y situada al occidente. Su suelo es fértil, de gran belleza y regado por ríos navegables”.

Indudablemente que después de leer lo anterior queda abierto el campo para las especulaciones. Dicha Isla Grande pudo muy bien haber sido un continente. Sus “ríos navegables” parecen robustecer la idea.

El propio Diodoro consignó también en sus obras que los fenicios, cuando costeaban las playas de Libia, fueron arrojados por vientos dema-

siado fuertes "mar adentro del océano, siendo juguetes de la tempestad por muchos días; llegados por fin (a la Isla Grande) y habiendo conocido la riqueza de su suelo, comunicaron su descubrimiento a todo el mundo".

Como ya debes estar aburrido, lector, con tanta cita y seguramente deseas entrar en materia, paso a concretar algunos puntos básicos que abiertamente se coligen, después de examinar la curiosa hipótesis sobre la ocurrencia que tuvo Salomón, rey sabio y aficionado a aconsejar que cortaran a los infantes por la mitad; igualito que si se tratara de embutidos o alfajores a repartirse entre dos hermanitos glotones: justo al medio.

Primero.—Que Cristóbal Colón debió tener antecesores fenicios que llegaron a la Isla Grande (¿por qué no América?) con siglos de anticipación.

Segundo.—Que el Templo de Salomón fue o pudo ser construido con maderas, oro y marfil procedentes de la Amazonía.

Tercero.—Que para transportar dichas riquezas, los bajeles de esos marinos tuvieron que surcar, de regreso a sus lares, cuando menos el río Amazonas.

Cuarto.—Que los idiomas griego, hebreo e indostano —por citar algunos—, tuvieron como lengua original al quichua.

Quinto.—Que podría suceder que las ciudades de Ophir y Tardischisch —de las que se escribe en el Libro de los Reyes—, hubieran existido a orillas del Yapurá y Maraón, respectivamente.

Pruebas, lo que se dice pruebas sobre los puntos anteriores, la verdad que no las hay. De que existió por esos olvidados tiempos un territorio insular considerable, no parece haber duda. Aristóteles afirmó que el Senado de Cartago había decretado pena de muerte a todo aquel que pretendiera llegar hasta la Isla Grande, asegurando, a la vez, "que había sido descubierta más allá del Atlántico, por los cartagineses" y punto en boca.

Si sobre este hecho inducimos con cierto atrevimiento, podríamos suponer que aquella enorme porción de tierra, popular para los antiguos y desconocida para nosotros, fue quizás nuestra América simple y llanamente. ¡Pámpanos y repámpanos, con las ideas revolucionarias que aquí te traigo, lector!

¿No es cierto que algunas veces se buscan los anteojos por toda la casa, cuando al fin de cuentas se tienen cabalgando sobre las narices?

Nuestro bello continente guarda, hasta ahora, oro, piedras preciosas, plata, monos y pavos reales. En cuanto al "almug", sabido es que en la Biblia designaron a toda fibra procedente de árboles con esa palabra. En la selva peruana o brasileña, es frecuente encontrar una indetenible gama de hermosísimas maderas, desde el aromático y valioso sándalo, hasta el cedro, palo de cruz, caoba, capinurí, palo de sangre y otros muchos.

Nos queda tan sólo explicar lo del marfil y tendremos abierta la trocha, ¿procedemos?

Hace apenas un puñadito de años —ni siquiera una docena, desde que estas cuartillas se escriben en 1965—, que tres o cuatro científicos peruanos que laboraban en nuestro Museo de Historia Natural, partieron hacia Ica como almas que lleva el diablo, para ser los primeros en verificar el hallazgo de los restos fósiles de un mastodonte desenterrado en la hacienda Montesierpe. En el camino los esperaba **la flaca**; el automóvil que les conducía se hizo leña, pegó varios saltos en la carretera y se detuvo convertido en retorcido ataúd. Todos los paleontólogos de mi patria tuvieron que vestir luto, como era de rigor, y el mastodonte quedóse esperando la próxima expedición. A la larga se rescató el fósil aquél, verificándose que había poseído colmillos de los buenos y que era un digno antepasado de los elefantes de pura raza, con heráldica familiar inobjetable, trompa prensil y piel rugosa, como corresponde a todo mamífero proboscideo que se respeta.

Y llegados a lo del marfil, lector mío, ahora sólo nos falta un razonamiento obvio: el de los ríos navegables. Creo que no merece gastar mucha tinta el asunto. Por algo Carlos Germán Amézaga compuso unos versos loando al Amazonas, cuya primera cuarteta se inicia así:

Hay un río, monarca de los ríos  
único, inmenso, de beldad sin par;  
humilde nace entre picachos fríos,  
¡soberbio muere rechazando al mar!

Y no era para menos la cosa: el Amazonas, con sus 6,400 kilómetros de longitud contados desde el que parece ser su nacimiento —la laguna de Vilcanota, en el nudo cordillerano del mismo nombre—, no muere precisamente en el Atlántico, sino que irrumpe en él, lo contrarresta y domina, hasta que por fuerza natural se diluye en sus aguas. A este curiosísimo fenómeno que produce una gran turbonada, oleaje y atomización impresionantes, los brasileños lo llaman "pororoca", ¿sabremos algún día por qué?

Hay algunas cifras que merecen citarse a manera de información sobre la discutida longitud del Amazonas: Reyna dijo que tenía 7,000 kilómetros; Hildebrando Fuentes, que 6,755; el Barón de Teffé se declaró partidario de los 5,400; Delgado de Carvalho afirmó que eran 6,200. Quien estas líneas escribe —siguiendo la media proporcional, para no desbarrar demasiado—, anotó por ello la cantidad de kilómetros más de acuerdo con Dios y con el diablo: 6,400, y que no se discuta su buena voluntad para limar asperezas.

Suma y divide lector para que estés conmigo: sale justito; "cabalíng" como dicen los bolivianos del oriente de esa república, por citar un bolivianismo expresivo.

Y siguiendo con nuestro tema principal, ¿no te he contado que el poeta e historiador griego, Heliano Théopompo, dijo que Silenio probó a Midas (rey de los frigios), que más allá de Asia, Europa y Africa —que él llamaba y creía islas—, existía un verdadero y único continente, con inmensos ríos navegables, habitado por los meropios?

Veamos ahora algunas curiosidades lingüísticas diversas: los brasileños llaman Solimoes al Amazonas, desde Nauta hasta que recibe al río Negro. No sería aventurado pensar que la palabra "Solimoes", pueda ser una corrupción del vocablo "Salomón" que en hebreo se dice "Solima", y en turco, "Solimán". Deduciendo, el río Solimoes podría haber sido bautizado originalmente como río de Salomón.

Sabido es que el templo que mandara construir este buen monarca tenía retablos, artesonados, altares y qué sé yo cuantas cosas más, tallados artísticamente en maderas finísimas. "Almug" les llamaban; da la coincidencia que dicha palabra pudiera ser descompuesta en dos raíces de procedencia quichua, "alli" y "mucki", significando la primera, bueno, excelente, fino, mientras que la segunda se interpreta como oloroso, perfumado... ¿no tiene por ventura el sándalo propiedades semejantes?

Y entre las maderas preciosas de nuestra Amazonía, ¿no se da el sándalo junto con otras muchas?

En la biblia llamaron al marfil "Karnotschan". Ello parece ser también una corrupción del quichua, en el que según Onffroy, "kiru" significa diente. La raíz "kar" pudo derivar y convertirse en "kir", sucediendo lo propio con el resto de la palabra hasta llegar a "notschan", que se interpreta como "parecido a".

¿Quedaría tan sólo pensar que dicho vocablo se refería a un colmillo? Al fin y al cabo, en América han sido descubiertas hasta la fecha algo más de seis variedades de proboscidios fósiles, lo que abona la hipótesis de que hace 2,800 o 3,000 años, en la época del reinado de Salomón, pudimos muy bien poseer marfiles como para adornar los mejores rincones de su templo, el cuerpo de sus estatuas y los brazos de sus sillas ceremoniales, sin que hubiera necesidad de recurrir a los conocidos osarios africanos o a los difuntos elefantes de la India y Ceylán.

Por otro lado, los vocablos extranjeros señalados en la Biblia para designar artículos que condujeron las flotas de Salomón e Hiram, podrían muy bien haberse tomado del quichua. Por ejemplo, la palabra "tuki" (el nombre dado en hebreo al pavo real), parece sindicada en nuestra lengua vernácula para designar lo que resulta vano, hinchado de orgullo. ¿Podría darse mejor interpretación a la fatuidad arrogante del pavo real, al pasearse entre las aves muy orondo, luciendo su armada cola de plumaje multi-color y tornasolado?

Aduce también Onffroy de Torón, que en el capítulo diez del libro de los Reyes se ha escrito Ophir de dos maneras: Apir y Aypir. Pese a que,

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

según tengo entendido, la palabra agua se traduce como **yacu** o **unu** en quichua, él afianza su hipótesis diciendo que la letra "Y" de por sí sola, puede significar también lo mismo. Troca por corrupción "Apir" en "Apur" o "Apurá", y añadiéndole en forma de precederla la consabida "Y", tiene ya listo el vocablo "Yapurá" para significar "Agua de Ophir" o "Río de Ophir". Finaliza exponiendo, que el oro de Ophir de que se habla en el Antiguo Testamento, pudo muy bien proceder del cauce del Yapurá.

Como esta manía de encontrar relaciones lingüísticas no es nueva ni mucho menos, citaré aquí lector que James Churward encuentra a cada paso —en tres de sus libros sobre el supuesto acontecimiento de la desaparición de Mu, un continente que a su juicio existió hace 12,000 años, en el Océano Pacífico—, múltiples coincidencias entre los alfabetos mayas, griegos y egipcios, que inducen a pensar en que ellas tuvieron alguna razón de más envergadura que la simple casualidad o el azar (New York, 1931).

Si a todo lo dicho añadimos —desde que estamos en el campo de las conjeturas—, que el referido investigador afirma que hace unos doce o trece siglos existía en Sud-América un Mar Amazónico, justo en su centro, con canales que lo comunicaban con el Océano Pacífico y ríos que lo relacionaban con el Atlántico, tendremos, lector amigo, una posibilidad más para no considerar tan descabellada la idea de monsieur Onffroy de Torón.

Cabría anotar aquí que el sacerdote agustino, R. P. Avencio Villarejo, en su trabajo monográfico "Así es la Selva", designa con el nombre de Uca-Mara (raíces de Ucayali y Marañón), una extensa región situada entre las cuencas de ambos ríos, la misma que fue mar, sin duda alguna, en épocas pretéritas; como que está conformada actualmente por inmensos "aguajales", habiéndose encontrado en ella diferentes variedades de ostras marinas, incluyendo especies perliíferas en las cercanías de Pucallpa y en Yarinacocha. Fuera de ello, nuestra Amazonía posee en parte una curiosa fauna ictiológica, al parecer producto de la adaptación telúrica, correspondiente a especies oceánicas afines. Si has estado alguna vez en la Hoya, lector, ¿no crees que el pez llamado "saltón", resulta hermano de leche del delfín, que en nuestra costa apodamos "tonina"?

Onffroy es todavía más audaz: afirma haber encontrado dentro del quichua nada menos que quinientas palabras del indostano, pese a que dicho idioma está formado del sánscrito, las lenguas dravinianas, el árabe y el persa.

Yo no pongo las manos al fuego por él, probablemente porque de seguir haciéndolo, de repente niega la primacía de Colón en el descubrimiento de América y de plano dice que no salió del puerto de Palos o que quien lo hizo fue Salomón. Sin embargo, fuera de dejarte, lector, campo abierto para las especulaciones, me permito exponer mis dudas... , si nó, ¿por qué acaban de ocurrírseme —para poner punto final a mi relato—, estos versos chabacanos, pero razonables? ¿Intuición subconsciente?:

JOSE VALDIZAN GAMIO

¿No cree que su historia  
—Monsieur Torón—,  
opacará la gloria  
del gran Colón?

Con ambos he de verme  
en el más allá,  
y en líos de meterme  
por terquedad.

Si a **Palos**, voy por malo  
y por metejón,  
Colón me agarra a palos  
¡y con razón!

Por publicarla entera  
culpable soy,  
¿qué será cuando muera?  
¡Por San Eloy!

Si afirmo que lo escrito  
es una ficción,  
tendré del francesito  
gran bofetón.

---

## SHINA: UNA ISLA LEGENDARIA

(Crónica del Perú Antiguo)

Ligada profundamente a nuestra tradición de mar desde los tiempos pre-incaicos hasta los presentes, la isla conocida como "Shina" por los antiguos peruanos y como "San Lorenzo" por los de hogaño, tiene una variadísima y larga historia que evoca misterios. En estas páginas pretendo sólo esbozarla para cumplir con los fines de una tradición. ¿Me permites, lector, ensayar unas pinceladas de primera mano?

Dando frente a la bahía del Callao y casi como si quisiera protegerla maternalmente de los embates marinos, alza su mole árida la antes citada isla semejando un gigantesco y grisáceo "pan dulce" criollo. Su posición geográfica —por si algún día desaparece del mapa y es necesario ubicarla nuevamente— te la daré lector en un periquete: latitud 12° 05'.5 Sur; longitud 77° 13'.5 Oeste. Su cumbre más alta se eleva hasta los 375 metros, siendo su largo 8,100 mts., aproximadamente, y su anchura de unos 3 kilómetros, poco más o menos.

Separada de "La Punta" por el tramo conocido como el "Boquerón", que alcanza 2¼ millas entre aquella isla y el continente, colinda por su lado Sur con un canal indudablemente profundo, riscoso y de paredes acantiladas. Inmediatamente después se encuentra "El Frontón", is-

lote que hace muchísimos años debió conformar un todo con "San Lorenzo", pero que hoy, por razones de algún fuerte maremoto o cataclismo, se levanta emancipado en sus inmediaciones como el hijo de la antigua "Shina".

Establecidas las generales de ley sobre el sujeto obligado de esta tradición, quisiera invitarte, lector, a dar un salto hacia el pasado, ¿me lo permites?

El sabio arqueólogo peruano, estudioso como ninguno de nuestro histórico pasado, D. Julio C. Tello, escribió refiriéndose —entre otras— a la isla de que trato, expresándose como sigue:

"Las islas del Pacífico fueron en la antigüedad teatro de grandes acontecimientos. Macabí, Guañape, Chao, Don Martín, **San Lorenzo**, Pachacamac, Asia y el grupo Chincha, fueron las más celebradas y tenían nombres de diosas cuya historia conserva la tradición, como Akat, Shina, Willaca, etc. En la mayoría de las islas se han encontrado debajo de las capas de guano, restos de adoratorios y templos, cadáveres de mujeres decapitadas, alfarería ceremonial y otros objetos rituales".

Y como parece que en la isla de San Lorenzo —según la afirmado por el Dr. Villar Córdoba— existió en épocas pretéritas "El Templo de la Luna", el mismo que fuera construido en su cima para reverenciar a esa deidad de los antiguos peruanos, no nos queda otra cosa, amigo lector, sino pensar que tenemos como centinela marítimo del Callao a una porción terráquea de ancestro, con pergaminos, escudo nobiliario y todo lo demás que la heráldica exige.

El Ingeniero Dn. Luis Gamarra Dulanto, reconocida autoridad técnica en la materia y amplio conocedor de todas las islas que se encuentran frente a nuestro litoral, por sus estudios y muchísimos años que trabaja en la explotación del guano; escritor de nota, hombre de visión y actual colaborador en la tarea de escribir la "Historia Marítima del Perú" (Área de Monografías.— Fertilizantes), dijo en una de sus conferencias refiriéndose a San Lorenzo:

"Esta isla es muy conocida, por lo cual no entraremos en consideraciones con respecto a su descripción. Una de las más grandes de la costa, de zonas muy arenosas, no presenta condiciones como productora de guano sino en determinadas secciones que miran hacia el Oeste. Parece haber sido muy concurrida en épocas pasadas. Tiene una extensa zona de necrópolis en la que se han efectuado muchísimos cateos, sin control, desde hace mucho tiempo...".

Anataré que entre los objetos arqueológicos más notables hallados en la isla, se encontró un gran manto de algodón blanco con figuras en

colores de animales marinos, entre ellos el gato de agua, y con la de una divinidad en la que algunos creyeron reconocer a la Luna. (1)

Personalmente, también he tenido la oportunidad de examinar de cerca algunos hallazgos como los mencionados: alfarería y determinados implementos de pesca, entre los que había una finísima red blanca del tipo "atarraya", de urdimbre tan delicada que me hizo recordar a la seda. Fue cuando por los años 1950-51, me tocó visitar ese lugar (que conocía de antes) siendo ya Jefe de la División de Buceo y Salvataje de la Armada. Recuerdo que la barca "Omega", de la Compañía Administradora del Guano, cargada hasta los imbornales con el mencionado producto, había-se varado cerca de San Lorenzo con averías que abrieron sus bodegas y las hicieron inundarse. A petición de los interesados debimos efectuar un reconocimiento previo al salvamento. Por razones particulares quise hacerlo personalmente, para lo cual, con equipo pesado de más o menos 195 libras, descendí hasta el fondo, dando una vuelta completa al casco y proporcionando a continuación mi informe, verbalmente.

Después de concretar la verdadera situación del barco, fuí invitado a almorzar en la caleta guanera de la Compañía. El Capitán de Navío (R), D. Leonidas Rivadeneira, quien se encontraba trabajando para dicha entidad y a cargo de las operaciones de salvamento, resultó mi anfitrión. Poco antes del ágape me mostró, uno por uno, los implementos de pesca recientemente hallados en las excavaciones que habían efectuado. Entre ellos se encontraba la ya mencionada red.

Hago acápite y paréntesis, lector, confiado en tu benevolencia.

Si he traído a colación este episodio, ello se debe a que pretendo hacer historia sobre la isla de marras, relatando momentos curiosos de su existencia, se hallen o no dentro de los cánones cronológicos de la disciplina que los enmarca. Para esto tendré que salirme de las pautas usuales y presentarte a un personaje curiosísimo, jacarandoso y de orejas largas: el burro "Tony", para ser más explícito, animal que vivía en San Lorenzo por ese entonces.

Asno joven, fuerte y de pelaje terso, el pollino aquel habitaba en la isla desde hacía algún tiempo. Sabido es que en San Lorenzo no se ha encontrado agua dulce aún; de consiguiente no existen posibilidades de cultivar forrajes de ninguna especie. "Tony" era un ejemplar inequívoco de la adaptación telúrica: al no hallar yerbas con qué alimentarse, pues... , ¡comía arroz, frijoles, guisos aderezados, carne y pan, como cualquier humano!

Y había que contemplarlo cuando se le llamaba por su nombre. Desde lejos, retozón y zalamero, acudía dando saltos coquetones, para co-

(1).—Según el Dr. D. Luis Alayza y Paz Soldán, en su interesante libro "Las Islas Místicas del Perú".

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

mer —en la mano de quien se lo ofrecía—, un "cachito" de pan mantecado y crocante, tal como si fuera un infante gozoso.

Normalmente era el primero en acudir con "la peonada", apenas se tocaba el "gong" anunciando la distribución de la comida.

Y reclamaba su "ración", escarbando la tierra con las patas delanteras, para luego rebuznar de alegría cuando le ponían la escudilla por delante. . .

¡Y hasta gustar el fondo gozoso, que burro goloso siempre es curioso!

Pero volvamos a los primeros tiempos de la isla y perdona, lector, la apartada digresión.

Refiriéndose al culto de la Luna que practicaron los antiguos peruanos —porque al verla normar el flujo y reflujo de las mareas, la tuvieron como tanto o más poderosa que el Sol—, escribió Huamán Poma de Ayala que el mes de septiembre le estaba consagrado, expresándose como sigue, textualmente:

"Dízese este mes **coya raymi** por la gran fiesta de la Luna — Es coya y señora del Sol que quiere dixer, **coya**: reyna; **raymi**: gran fiesta y pascua, porque de todos los planetas y estrellas del cielo es **rreyna y coya** la Luna y señora del Sol. Y así fué fiesta y pascua de la Luna y se huelgan mucho en este mes lo más las mugeres y las Sras. coyas y capac uarmi, ñustas, pallas, aui y los capacomis uayrus y otras prencipal mugeres deste rreyno y conuidan a los hombres. . ." (sic)

En nuestras islas del Pacífico, existía en aquellos tiempos costumbre de celebrar la llamada "Akatay Mita" (1). Al respecto citaré a Tello:

"La Akatay Mita es una vieja costumbre que se halla ilustrada en la alfarería industrial Moche, Chimú y Muchik. Vasos grandes con eminencias o depresiones, transformadas, mediante modelaje y pintura, en cerros, quebradas, ensenadas y abras, son representaciones de las islas, y, como tales, ostentan una fauna compuesta de lobos marinos, peces y aves guaneras, y además ofrecen escenas de sacrificios presididas por seres fantásticos, en figuras de animales humanizados".

Tumbas precolombinas han sido halladas en San Lorenzo. Max Uhle efectuó en la isla interesantes trabajos, llegando a afirmar que había sido anteriormente habitada —seguramente en épocas remotas y en forma alternativa desde que carece de agua—, por pescadores antropófagos, de talla gigantesca". Posteriormente, Tello completó y rectificó dichos estudios.

(1).—"Akatay Mita" significa, literalmente, la festividad de "la vuelta al guano" "el reabono de tierras", para tornarlas fértiles.

Cuando fue visitada por Frezier, éste dijo lo siguiente: "La isla sirve de destierro a los negros y mulatos, condenados por algunos crímenes a extraer piedras destinadas a los edificios públicos y particulares". Concluyó diciendo aquel viajero francés que: "Como este castigo es comparado al de Galeras, en Europa se da este nombre a la punta del lado Oeste de la isla. Los blancos eran desterrados a la Galera de Valdivia".

El Dr. Dn. Luis Alayza Paz Soldán, en su interesante y ya citado libro que intituló "Las Misteriosas Islas del Perú" (Editorial Lumen, Lima, 1951), consignó un pasaje curioso sobre el virrey D. Blasco Núñez de Vela y su viaje obligado a San Lorenzo, el mismo que no me atrevo a dejar en el tintero y que me permito copiar —pidiéndole perdones al autor— ad litteram:

#### "UN VIRREY Y UN PIRATA

El virrey Núñez de Vela, insigne majadero cuya intemperancia y falta de tino estuvieron a punto de dar al traste con los dominios del Emperador Carlos V, fue huésped desventurado de la isla, y Virrey sin ventura hasta el fin de sus menguados días.

Salió de Madrid al mismo tiempo que el eclesiástico Francisco Téllez de Sandoval, cometidos ambos de hacer cumplir y llevar las "Ordenanzas" en México y el Perú, respectivamente. Uno y otro hallaron oposición violenta y subversiva; pero mientras el sagaz Téllez tranquilizó a los descontentos "prometiéndoles ser buen intercesor y medianero para con su Majestad, a quien escribiría en su favor sobre la suspensión de Ordenanzas"; y que "las muy rigurosas", "él no las había de ejecutar de ninguna manera" (El Palentino); el de Vela prodújose con alardes de bárbara rudeza y política inflexible hasta su arribo a Tierra Firme, y trató de imponer de inmediato lo más odioso de ellas.

En su viaje por tierra de Tumbes a Lima, al pasar por Barranca, le hicieron esta advertencia: "Al que me echare de mi casa y hacienda, yo le echaré del mando y quitarle he la vida". Pero a pesar de ello, en vez de meditar como hombre cuerdo, montó en ira deshaciéndose en improperios y amenazas.

En el corto lapso del 15 de mayo al 18 de setiembre de 1544, Núñez de Vela desquició el Virreinato, determinó la insurrección más grave del Perú —la de Gonzalo Pizarro—, precipitó a la Audiencia en el sendero del crimen y llegó a convertirse en vulgar asesino; al final, traicionado por los suyos, estuvo cinco días preso en la isla de San Lorenzo: pagaba así las tropelías que cometió apresando a Vaca de Castro, enviado antes que él como Gobernador del Perú, y a los deudos de Pizarro. La prisión del Virrey motivó un combate en la bahía, porque los hombres que tripulaban los buques trataron de impedirla sin conseguirlo, pues los captores regresaron con el Virrey a Lima; pero, ida la escuadra, la Audiencia lo internó en la isla, haciéndole cruzar la bahía en un "caballito de totora" manejado por un indio. El Palentino, que trae el minucioso relato de este episodio, dice: "Era cosa de lástima ver ir de aquella suerte al Virrey, en una balsilla de enea, de poco sostén y menos seguridad, arrasando los pies por el agua, con mil sobresaltos que las ondas del

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

mar de poco en poco le daban (por no tener experiencia en semejante navegación), lo cual se veía en el semblante de su rostro y por algunas palabras que decía". La balsilla era uno de los "caballitos" empleados, hoy como ayer, por los pescadores de la costa de los cuales ya he tratado"

Tal como lo anota Alayza y Paz Soldán en el citado libro, aquel confinamiento le resultó providencial al Virrey. Merced a su estada forzosa en la isla —y mientras Vaca de Castro se hallaba prisionero por orden suya, en el único buque surto en la bahía y comandado por el capitán Dn. Rodrigo Nuño—, cuando ocupó la capital Gonzalo Pizarro no pudo tomarse la revancha y apresar al gobernante, debido a que el barco aquél se había hecho a la mar para liberar a Vaca de Castro, llevándose a Panamá.

En diversas ocasiones San Lorenzo ha servido de cementerio. Respetando el orden cronológico consignaré lo que sigue, siempre citando al autor de "Las Misteriosas Islas del Perú":

"El pirata de Hermite o Jacobo Clerk, holandés al servicio del Príncipe de Orange, quien, para hacer la guerra a España en todas las partes, lo envió al frente de una poderosa escuadra directamente al Callao, puerto a la sazón indefenso. Clerk estableció en la isla "su gobierno", el que duró cinco meses. En una ocasión varios griegos que tenía a su servicio quisieron asesinarlo; frustrado el plan, desertaron y se entregaron a las tropas reales. Clerk propuso al Marqués de Guadalcazar canjearlos con prisioneros españoles, pero el caballeroso Virrey rechazó la proposición, pues fácil era saber para qué quería a los griegos, de lo cual vengóse bárbaramente el pirata, degollando a los infelices españoles".

La resistencia del Callao organizada por Guadalcazar fue admirable, y todos los embates del holandés se estrellaron contra ella. En lo más reñido de la lucha murió Clerk, "a causa de tantas contrariedades" dice un biógrafo, lo que permite suponer que quizás falleció de un ataque cardíaco.

Sus restos fueron sepultados en la isla y deben encontrarse actualmente en alguna parte de ella.

Y a propósito de restos humanos, lector, quien estas líneas escribe tuvo también la oportunidad de hallar varios en la isla de San Lorenzo. Recuerdo que allá por 1944 o 1945, hallándome en la dotación de la Base Naval, se me encargó trabajar en la construcción de una carretera que había de unir la misma con la llamada "Caleta de la Aviación", depósito de explosivos de esta Arma.

Con tal motivo y mientras laborábamos en dicho camino, hubo día en el que desenterramos alrededor de catorce cadáveres bastante bien conservados. Al parecer —y pese a que pueda resultarte absurda la aseveración—, todos ellos habían pertenecido a la raza amarilla. Envueltos con túnicas de denime azul, preservados por la tierra salitrosa en que los inhu-

maron, sus facciones eran asiáticas sin lugar a dudas. Presumo que fueron quizás esclavos chinos, fallecidos a consecuencia de alguna peste y sepultados, mientras duró la cuarentena a que se sometió al buque que los trajo.

En cierta ocasión, y mientras se construía un nuevo recinto para la "peluquería" en la parte naval de la isla, allá por el año de 1944, se verificó el hallazgo de un cadáver masculino dentro de un rústico ataúd improvisado, el mismo que tenía las manos atadas detrás de la espalda y presentaba una pierna cercenada. ¿Alguna de las víctimas de Jacobo L'Hermite?

Y a propósito de este último personaje, anotaré algo más sobre él para que le conozcas de cerca, lector, pidiéndote disculpas por haberme referido sucintamente a su actuación, sin habértelo presentado.

Nacido realmente en Francia y miembro de una familia protestante, tuvo que emigrar a Holanda con los suyos debido a persecuciones religiosas. Habiendo abrazado la carrera del mar y embarcándose para las Indias Orientales en 1605, navegó bastante por dichos parajes y desempeñó diversos cargos de importancia. Cuando regresó a Holanda, los Estados Generales le nombraron Almirante, dándole el mando de una escuadra compuesta por 11 buques —algunos de ellos de gran porte— con 294 cañones, 1,040 tripulantes y unos 600 soldados, confiándole la misión de explorar el estrecho Le Maire y atacar a las colonias españolas de América. Habiendo pasado aquél en febrero de 1624, encontró vientos contrarios que le obligaron a permanecer más tiempo del debido frente a las costas de Sudamérica, dedicándose a efectuar trabajos hidrográficos y a recoger datos sobre las costumbres indígenas.

Reanudada la expedición, llegó a la isla de Juan Fernández, para luego dirigirse hacia el Callao y proceder a atacarlo en mayo de 1624. Merced a la defensa del puerto, tan competentemente organizada por Guadalcázar, L'Hermite tuvo que limitarse a algunas correrías por las inmediaciones, escasos desembarcos parciales y el apresamiento de unos pocos barcos. Con su base en San Lorenzo, sostuvo una especie de bloqueo por cosa de cinco meses, al final de los cuales murió, presumiblemente, de una afección cardíaca como ya se apuntó.

Dos siglos después en las "Memorias" del Almirante Sir Thomas Cochrane, refiriéndose a la expedición que efectuara al Perú en 1819, se lee lo siguiente:

"Sabía que en el Callao se esperaban de un día a otro a dos buques de guerra norteamericanos, y aprovechando de esta eventualidad determiné entrar en la "O'Higgins" y la "Lautaro" con el pabellón norteamericano, dejando al "San Martín" oculto tras la isla de San Lorenzo. Si la estrategia del pabellón salía bien, procuraba fingir al entrar enviando un bote a tierra con despachos, y al propio tiempo arrojarme de sorpresa sobre las fragatas". (sic)

Como se sabe, la suerte no acompañó al Almirante en su intento en esta oportunidad. Poco después desembarcó aquel marino en San Lorenzo, en donde libertó a 37 prisioneros patriotas que eran tratados inhumanamente, colocándoseles grillos y cadenas para dormir y alojándoseles en mazmorras que parecían pocilgas.

Siempre con base en la isla, Cochrane intentó nuevamente atacar a la escuadra realista valiéndose de cohetes Cosgrave y brulotes, fallando nuevamente. Dice Alayza y Paz Soldán que dicho fracaso se debió a la infeliz ocurrencia de ocupar a los prisioneros españoles en la fabricación de cohetes, exponiéndose con ello a que mezclaran la pólvora con tierra y dieran al traste con la operación. Algo de cierto puede haber en ello, pero respecto de la elaboración de los mencionados artefactos y no así de la pólvora, desde que Cochrane poseía personal idóneo para dirigir dicha faena. Confirmando lo aseverado, me permito copiar parte del documento elevado al Ministro de Marina de Chile por el Almirante, dándole cuenta de esa fase de su expedición:

"...el Teniente Mórgeil incendió un lanzafuego, por estar todas las guías despedazadas en las balsas, y a los diez minutos después hacía explosión el brulote, lo que habría aniquilado a la fuerza naval del Callao, si hubiese habido más viento para que pasase el brulote con más presteza por las baterías.

Aguardando el éxito de la "Victoria", había retenido a la "Jerezana"; pero como calmase el viento, juzgué que sería infructuoso hacer otra tentativa bajo circunstancias tan poco favorables. Me confirmé más en esta opinión, viendo que los cohetes no tenían mejor éxito esta noche que en la del día primero, cuya causa me es ya demasiado palpable.

Aquellos que revientan fallan por razón de la mala o apurada obra en la soldadura de los tubos o cilindros, los otros, por razón de quebrarse los palos, que fueron hechos de madera nudosa y quebradiza.

El Teniente Freeman, de la "Lautaro", que se halló en el bombardeo de Algeciras por la escuadra inglesa, entendiendo el método de arrojar los cohetes, tuvo a su cargo la segunda balsa esta noche, por estar el Capitán Hind incapacitado de asistir a su deber". (Octubre, 6 de 1819).

Como ves, lector, pese a que los cohetes están de última moda hogaño y sirven para poder fotografiar a la Luna, poner en órbita a hombres y satélites, etc., hace algo más de 100 años fueron empleados en el Callao y fabricados en San Lorenzo.

¿No te complace tener en tu tierra una islita tan precoz?

Fuera de todo ello, no vayas a creer, amigo carísimo, que su ancestro se limita a las consideraciones anotadas. También han servido sus playas y promontorios para labores de renombrados científicos. En los comienzos del siglo XIX, P. Lesson, quien daba la vuelta al mundo en el "Coquille", después de cruzar el Cabo de Hornos vino hasta el Callao y desem-

barcó en San Lorenzo. Habiendo realizado detenidos estudios sobre las aves guaneras de nuestras islas, los completó en la chalaca examinando guanayes y "manchotes" así como el "hornero castaño con manchas leonadas" (sic) que habitaba en ella, llegando a describir a un bellissimo ejemplar de ave palmípeda que él llamó "Sterne de los Incas".

Charles Darwin, el sabio autor de "El Origen de las Especies", también visitó San Lorenzo en 1835. Habiendo arribado al Callao en el "Beagle" el 19 de julio del citado año, en tiempos de la revolución de Salaverry contra Orbegoso, hizo una somera visita a Lima y alrededores, permaneciendo la mayor parte de los días en la isla. Refiriéndose a ella, escribió:

"La estéril isla de San Lorenzo que rodea al puerto era el único lugar donde se podía ir a pasear con alguna seguridad. La parte superior de esa isla que se eleva a una altitud de más de mil pies, se encuentra durante la estación invernal en el límite de las nubes. Se hallan en ella algunos criptógamas y algunas flores".

Interesóse tanto Darwin en su trabajo, que también se preocupó de estudiar los yacimientos de conchas en la isla, por la existencia de algunas sales alcalinas, cosa que atribuyó a fenómenos de doble descomposición operados por el contacto de las valvas con la sal marina.

La isla de San Lorenzo ha sido visitada igualmente por más de uno de nuestros gobernantes. El caso del Mariscal Ramón Castilla Marquesado, merece una mención especial.

Durante su gobierno, D. Tadeo Terry, había obtenido autorización para efectuar tres obras en la isla: un establecimiento de baños, un faro y un dique flotante.

Llegado el día de la inauguración, el hombre de negocios aquél invitó al Presidente a subir al dique. Castilla, previsor y prudente, contestóle con una de sus conocidas expresiones:

—El Gobierno ve las cosas de lejos.

E hizo muy bien en verlas así, porque a los pocos minutos se hundió el dique, al recibir sobre sus calzos al vapor "Apurímac".

Posteriormente se salvó a aquel buque, rebautizándolo con el nombre de "Callao", en recuerdo de la viril actitud del pueblo chalaco al rechazar el ataque del General Vivanco, quien se levantara en Arequipa el año anterior. El hundimiento a que hago referencia tuvo lugar en 1859.

Siete años después, a raíz del Combate del 2 de Mayo de 1866 contra la escuadra española, su jefe, el Brigadier Dn. Casto Méndez Núñez, antes de retirarse definitivamente de nuestras costas se dirigió a San Lorenzo, para atender a los numerosos heridos —más de cuatrocientos—, enterrar a los muertos en la acción y reparar sus naves, algunas de las cuales tenían gravísimas averías.

Con tal motivo, el camposanto en que inhumaron aquellos cadáveres recibió el nombre de "Cementerio de los Españoles". Hasta hace unos

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

veinte años —estas líneas se escriben en 1965—, dicho panteón se conservaba admirablemente. Recuerdo haberlo conocido y visto por primera vez por esa época, con lápidas y cruces de marmolería en muy buen estado. Entre las muchas otras tumbas que se le añadieron con el tiempo, habían las de varias criaturas, una de cierto caballero italiano con lápida que describía sus acciones de armas y medallas obtenidas en ellas, así como la de los ocho tripulantes de la Armada Peruana que fueron fusilados en la isla, durante la época de inestabilidad política posterior al pronunciamiento del Comandante Sánchez Cerro (el 22 de agosto de 1930), la muerte del ex-gobernante Dn. Augusto B. Leguía y la convocatoria a elecciones generales hecha por la Junta que presidiera Dn. David Samanez Ocampo. Antes habíamos tenido múltiples gobiernos provisionales, y un movimiento subversivo ocurrido a bordo de los cruceros —que fuera rápidamente debelado— terminó con el fallo de una Corte Marcial y las ejecuciones a que hago mención.

Dicha tumba colectiva, estaba circundada simbólicamente por ocho proyectiles de cañón unidos por una cadena. Con el tiempo —y a raíz de la escasez de hierro que se notó durante la II Guerra Mundial—, manos sacrílegas los hurtaron para venderlos.

El "Cementerio de los Españoles" o lo que todavía queda de él, se halla situado poco antes del extremo NE de San Lorenzo, muy próximo a la actualmente llamada "Caleta de la Aviación"

Posteriormente, durante el gobierno del Presidente Billinghurst (1912-1913), se pensó en unir San Lorenzo con La Punta y se encargaron los estudios respectivos al Ingeniero Técnico Krauss. Dicho proyecto no llegó a prosperar. Ultimamente ha vuelto a revivir la idea —año de 1964—, con la finalidad de ampliar el primer puerto del litoral.

Tanto San Lorenzo como El Frontón han servido, en muchas oportunidades, como presidios políticos. En el segundo, actualmente se confina a delincuentes comunes, dándose, con relativa frecuencia, casos de sangrientas reyertas entre ellos, pese a la vigilancia de las autoridades encargadas, que muchas veces no pueden evitarlas.

---

Estas han sido lector, a grandes rasgos, las pinceladas de ensayo que me atreví a anunciarte sobre San Lorenzo al comenzar el presente y modestísimo trabajo.

Valgan verdades que la isla aquella invita de por sí a estudiarla, por su esoterismo, su tradición y su historia. En más de una ocasión —y cuando en conversaciones de cámara se trataba sobre el tema—, no faltó persona que me indicara la necesidad existente de ampliar los conocimientos generales que todos tenemos respecto de este trozo de tierra tan familiar.

El presente es un resumen. Creo que convendría que alguien se animara a escribir una monografía detallada. Mientras tanto, que valga este intento de hacer llegar a todos mis lectores una partecita de la extensa biografía isleña.

Porque creo que los lugares como los hombres, tienen muchas veces derecho a esperar una biografía; sobre todo cuando trasuntan episodios interesantes y ligados a las vidas de las personas.

Porque la historia está conformada por la narración eslabonada y veraz de los hechos y sucedidos, amalgamada a la crítica lograda de sus causas y consecuencias, para que sea objetiva.

Y porque los marinos, cuando de regreso al Callao vislumbramos a lo lejos la silueta familiar de San Lorenzo, siempre nos conducimos como "colegas de Rodrigo de Triana", al dar la noticia a los compañeros de barco, sabedores que ellos, como nosotros, tendrán que recibir dicha información con alegría y entusiasmo indisimulables, desde que detrás de la tierra aquella se adivina ya la cercana presencia del hogar querido.

De los padres, las esposas y los hijos, esperándonos con ansias de abrazos y cariños.

---

## MARINOS E INQUISIDORES

(1573 - 1835)

Buscando tela fuerte para confeccionar otra de las tradiciones navales que me ha dado por recolectar, tentación he tenido y pequé, en intitular como queda escrito a la presente.

Ciñéndome siempre a los lineamientos estrictos que me he trazado, debo permanecer "al lado del mar" para evocar en esta historia, interesantes casos de marinos que fueron sometidos —en alguna forma—, al severo juicio del Tribunal de la Santa Inquisición de Lima, allá entre los años de 1573 y 1835.

Felizmente, para quienes profesamos la Fe Católica, Apostólica y Romana, mi relación no será tan grave si se la compara con la que existió "al lado de tierra". Nuestros hombres de mar fueron, sin duda, inocentes tortolitas a la vera de tantos judíos judaizantes, herejes contumaces, hechiceros, bigamos y blasfemos que abundaron en los anales del Santo Oficio, prójimos que, por lo demás, nunca se mojaron el rostro con agua salada ni conocieron el casco de un buque de esos tiempos.

La circunstancia de haberme topado mientras buscaba, con algunos nombres y apellidos de ancestro institucional y que probablemente han sido llevados posteriormente por más de un compañero de armas, me animó a proseguir indagando. Que eso sí quede constancia de que no los meto en la olla y me dedico a remover el guiso; yo también me mo-

jé en la salsa, aunque no con un antepasado marino sino con un modesto estudiante del Colegio de San Carlos, don Antonio Valdizán, quien fue denunciado en 1812 junto con un compañero suyo, don Apolinario Viana, por esconder en sus roperos libros prohibidos por la Santa Inquisición.

Anoto al margen —y para disculpar su avidez por la lectura condenada—, que según lo que llevo averiguando no eran varios sino uno el volumen de marras, siendo ¡asómbrate lector!, un ejemplar de "Cartas de Abelardo y Eloísa".

También estaban penados por ese tiempo el "Arte de Amar" de Ovidio, la comedia intitulada "La Madrastra" en la que se impugnaba el voto de castidad, "Nueva Floresta de Chistes", "La Doncella de Orleans", la "Vida de Federico, Rey de Prusia" y muchos otros libros.

Pero como mi intención es la de no desperdiciar tiñta ni tiempo yéndome por las ramas, permíteme, lector, enmarcar mi relato dentro de un poquitín de historia:

La Santa Inquisición fue establecida como tribunal eclesiástico en Europa, para incoar procesos a delincuentes que atentaron contra la fe y castigarlos. En los primeros tiempos, la Iglesia luchaba contra ellos con armas espirituales, pero dicho procedimiento cambió, radicalmente, cuando los emperadores y reyes convertidos al Cristianismo sancionaron como alta traición —con destierro y muerte— toda oposición a la doctrina de fe reconocida por los Estados. Si bien algunos teólogos se mostraron contrarios a las represiones violentas, la propagación de las ideas sustentadas por cátaros y valdenses motivó, desde el siglo XI, la adopción de medidas punitivas que con el tiempo se tornaron inhumanas y crueles en demasía.

Después del Concilio de Letrán, en 1179, algunos soberanos europeos creyeron un deber ineludible reprimir las herejías con mano férrea. Pedro II de Aragón, en 1197; Federico II de Prusia, en 1220 así como Luis VIII de Francia, en 1226, fueron acérrimos partidarios de este tipo de acción. Los decretos expedidos por el segundo de los nombrados y admitidos por el Papa Gregorio IX, en 1231, dispusieron que las autoridades civiles obraran en inteligencia con los tribunales eclesiásticos, en los procesos iniciados a quienes se apartaban de la fe. Dicho Sumo Pontífice encomendó a la Orden de Santo Domingo la inquisición o indagación de herejías a través de los Tribunales del Santo Oficio, los mismos que iniciaron sus actividades al Sur de Francia y en el Noroeste de España, allá por el año de 1232.

Bajo los Reyes Católicos, Fernando e Isabel, dichos tribunales fueron extendidos a todos los reinos de España, y más tarde a América, manteniéndose en funciones hasta su derogación, en 1835.

En sus comienzos —y haciendo honor al dicho aquel de que "Escobita nueva. . . , ¡barre bien!"—, la Inquisición tuvo en Lima resultados francamente atemorizantes. Por dos Inquisiciones pasó nuestra capital, las llamadas Primera y Segunda, apenas separadas por el humanitario decreto de las Cortes de Cádiz, del 23 de setiembre de 1813, en el que se abolía

su institución. La miel de la tranquilidad nos duró poco, sin embargo, desde que la siniestra bandurria comenzó a tañir nuevamente a partir del 21 de julio de 1814, quedando reorganizado el tribunal y listo para achicharrar prójimos en enero de 1815, en virtud de la Real Cédula de Fernando VII.

Pero es del caso citar que ya fuera por haber perdido eficacia ya porque lo prohibido se realizara a chita callando y sin trascender, lo cierto es que en su segundo período no cobró tantos réditos ni tan cruentos como lo hiciera en el primero. Así vemos, siempre revisando los procesos seguidos a la gente de mar en este nuestro santo tribunal, que mientras el día 5 de abril de 1592 y durante el fasto de Cuasimodo fueron quemados en la hoguera tres piratas de la escuadra de Cavendish: Eduardo Tillit de 21 años, Enrique Oxley de 26 y Gualterio Tillit de 30 por luteranos, en el último siglo de ejercicio del Santo Oficio en Lima resultaron en su mayoría leves; ausentes del tormento preliminar que mucho llegó a afligir a tantos, obligándoles a liar petates antes de tiempo y en medio de atroces dolores, con el agravante que después de su sacrificio marchaban derechito a encontrarse con el **rabudo**, quien atizando el fuego de las pailas infernales se hallaba dispuesto a darles una doradita más, para mantener a punto el asado por los siglos de los siglos, amén.

Para confirmar lo dicho, permíteme lector anotar a continuación dos o tres curiosidades acaecidas durante la Segunda Inquisición de Lima;

Don Felipe Casanelo, oficial de la fragata española de guerra "Venganza", fue denunciado en 1819 por tener un libro obsceno titulado "La Doncella de Orleans" así como la comedia "La Dama Doctora", en la que el autor se burlaba de la sagrada Teología. Me tinca que en dicho buquecito abundaban las contravenciones, desde que dos años antes su comandante, Dn. Tomás Blanco Cabrera, fue juzgado por el Santo Oficio "debido a que despreciaba las reglas de la Mística y leía malos libros", ¡vaya con el capitancito!

En 1818, nadie menos que el Capitán de Fragata, don Antonio Villavicencia, y el Teniente Coronel, don Antonio Simón, Secretario de la Sub-Inspección de estos Reinos, resultaron denunciados y procesados "por haber leído un libro obsceno con estampitas", ¡qué tal par de tocayos!

Pero respetemos un poco más la cronología, ya que no es de personas ordenadas eso de comerse la merienda antes de haberse desayunado. En el mismo día, se comprende.

Durante los primeros Autos de Fe que se realizaron en Lima, debo, a fuer de cronista veraz, apuntar que no tengo noticias sobre hombre de mar alguno que fuera procesado en ellos, y si existió por casualidad, ni lo hallo entre mis papeles ni seré quien invente paparruchas para solaz de mis lectores. Básteles saber que tuvieron lugar el 15 de noviembre de 1573, y casi cinco años más tarde, el 13 de abril de 1578, y murieron en la hoguera por herejes en dichas fechas, el súbdito francés Mateo Salade y el

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

sacerdote, Fray Francisco de la Cruz, respectivamente, quienes en menos de lo que canta un gallo pasaron a convertirse en chicharrones de a metro y tantos.

De seguro que aquella transformación no les agradó en lo mínimo. En especial al tonsurado, desde que no es asunto que atraiga aquello de ponerse a contar pavesas y atosigarse con humo de una pira rústica, sobre todo cuando se lleva hábito y sus hermanos de claustro se dan golpes de pecho, para encomendarle al Altísimo con lo más graneado de sus oraciones.

Y a propósito de Mateo Salade, en las inmediaciones de la hacienda Maranga —que hogaño, en 1965, está acometiendo el jugoso negocio de urbanizar sus terrenos—, existe aún la "huaca" que lleva el nombre de aquel franchute. Parece que fue un anacoreta embaucador, quien dándose golpes también sobre el hábito de jerga que vestía, simulaba ser un místico deseoso de castigarse a sí mismo disciplinándose, sin que ello fuera obstáculo para recoger limosnas en la ciudad todos los sábados. El pueblo le tenía por santo y él contribuía a aumentar dicha creencia, viviendo en una ermita de adobes que ya desapareció.

El 29 de octubre de 1581, durante el período del Virrey don Martín Henríquez, se realizó el tercer Auto de Fe en la ciudad de Lima. Los hombres de mar procesados y sentenciados fueron:

El capitán de piratas, Dn. Juan Oxnem, inglés, su contra maestre, Thom Jervel, y su piloto, John Butle, por luteranos.

El marinero, Manuel López, de nacionalidad portuguesa, por judío.

Seis años después, durante el Auto Público de Fe que llevara a cabo el Inquisidor y a su vez Juez Pesquisidor del Santo Tribunal, doctor Ruiz del Prado, fue procesado el marinero inglés, Juan Drake, primo del corsario británico Sir Francis Drake, por luterano. Asimismo, su compatriota Richard Ferrel. Ambos tuvieron que abjurar para no ser quemados vivos en la hoguera.

A juzgar por todo lo dicho, don Martín Lutero y sus feligreses no constituyeron plato agradable para la Santa Inquisición de Lima. Pamplinas peligrosas eran aquellas de olvidar el celibato sacerdotal, la clausura de los conventos y los sacramentos no instituidos por Jesucristo, divina y personalmente. El luterano de concolón —esto sería decir de convicciones a fondo, como el arroz criollo que se tuesta en las profundidades de la olla—, debía hilar muy fino para no sentirse aherrojado de la noche a la mañana, atormentado, procesado y yendo con sambenito, coraza y vela verde hacia la parrilla, para disfrazarse de asado y servir de espectáculo popular.

Mientras todo esto sucedía y la tierra se obstinaba en rodar sobre sí misma y dar sus vueltecitas orbitales, se sintió en Lima el fuerte terremoto de 1746, que derrumbó el edificio de la Inquisición, mató a un Fa-

miliar del Santo Oficio y casi le ajusta las cuentas al Inquisidor Principal, don Mateo de Amusquibar, quien se salvó de milagro.

Pero aquel sacudón no sirvió para quitarle los humos a ese buen señor. Fue así cómo tres años después, el 19 de octubre de 1749, se procesó y sentenció, entre muchas otras personas, a los siguientes hombres de mar:

A don Bernabé Morillo y Otárola, chalaco de cuarenta años, soltero y grumete para mayor abundamiento, a quien se había procesado en 1736 por hereje, idólatra y hechicero, sacándosele a la calle con hábito penitencial de media aspa.

Muchas influencias debió tener el condenado, sin embargo, desde que después de arrepentirse y abjurar "de vehementis", fue absuelto "ab cautelam". En esta ocasión, don Mateo de Amusquibar, receloso de lo acontecido anteriormente y deseando ser ejemplar en el castigo, abogó para que se le condenara a recibir 200 azotes, a ser paseado por las calles de Lima, otorgándosele como postre la cárcel y una celda en ella, a perpetuidad.

Al piloto, don José de Ventura de Acosta y Moreno, de cincuenta años y natural de Tenerife, se le acusó de herético y blasfemo. Fue condenado a la confiscación de la mitad de sus bienes, a destierro de ocho años, debiendo rezar el rosario todos los sábados como penitencia y desagravio. Fue absuelto "ab cautelam".

Ya casi al terminar el siglo XVIII, en 1794, se siguió causa a don Carlos Morales, oficial de la fragata de guerra "Liebre", por poseer y haber leído "un libro provocativo"

En el "Índice de Registros de la Santa Inquisición" que contenía los casos denunciados desde 1780, y que fuera donado a la Biblioteca Nacional por don Ricardo Palma Soriano, existía una acusación oficial que no llegó a incoarse en proceso: el Alférez de Marina, don Enrique Paillardeli, de la Armada Francesa, fue delatado en 1803 por libertino, amén de ser propietario de algunos libros prohibidos por la Iglesia.

Dentro del período neto de la Segunda Inquisición de Lima, la misma que comenzara en 1815 y terminara en el año de 1835, cabe registrar los siguientes procesos:

En 1817, el distinguido marino don Esteban Salmón Zubiaga —quien fuera uno de los firmantes del Acta de la Independencia del Perú, en 1821—, fue denunciado por tener "libros prohibidos". Después de una brillante trayectoria dedicada al servicio de la patria, murió siendo Capitán de Fragata, el día 8 de diciembre de 1860, a causa de una pulmonía. Su cadáver se exequió con cruz alta, en la Iglesia de la Merced, siendo inhumado en el Cementerio General de Lima.

Como parece que la Santa Inquisición no se andaba en chiquitas, cabe aquí citar lector amigo —pese a que al hacerlo me salgo un poqui-

tin de la cronología e invado terrenos anteriores—, que por el mismo motivo fue acusado en el año 1800 nadie menos que el excelentísimo señor, don Fray Francisco de Gil y Lemus, Virrey que había sido de estos reinos del Perú. Igual denuncia se efectuó contra el Brigadier, don Francisco Salazar, y veinte otros caballeros de la aristocracia capitalina. Así también, don Francisco Javier de Luna Pizarro, familiar del Obispo de Arequipa, Monseñor Chávez de la Rosa, fue delatado prácticamente por otra bicoca del mismo estilo: la de prestar folletos prohibidos. Debe hacerse memoria de que, con el transcurrir del tiempo, el señor de Luna Pizarro llegó a ocupar altos escaños políticos en el Congreso y murió siendo nada menos que Arzobispo de Lima.

Permíteme, lector, que terminada esta digresión, siga ocupándome de otros casos de marinos procesados:

Don Felipe Casanelo, Oficial de la Fragata de guerra "Venganza", buque español que después se incorporara a la Marina Peruana bajo el nombre de "Guayas", fue denunciado por tener libros registrados en el índice de prohibiciones. Otro Oficial de la Armada, don Gaspar Orué, cometió la imprudencia de deleitarse con la lectura de "Portrait de Philippe II, rey d'Espagne". También fue acusado sin dilación.

Don Eugenio Cortés, marino, fue denunciado en Lima y allá por el año de 1806, por proposiciones heréticas. Este constituyó otro caso, que si bien no se convirtió en proceso, cuando menos obró entre varias acusaciones hechas de 1780 a 1820, por lo que me atrevo a consignarlo.

Para finalizar, tratando de no ser demasiado extenso y aburrir al lector con tanto vericuetos inquisitorial, debo recordarle que si bien he abundado un tanto en la relación de procesos que hoy nos parecen nimios y sin trascendencia alguna, aquellos debieron revestir sus bemoles en los tiempos que estoy trayendo a colación. Por un "quítame allá esas pajas" se imponían los tormentos de la garrucha, la cuña o el embudo a los prójimos acusados, con crueldad y ensañamiento, en casos que hogaño provocan sonrisas.

Dígalo si nó el de Angela Carranza, denunciada —entre otras cosas—, por afirmar que "había jugado carnavales en el cielo con Nuestro Señor, en varias oportunidades".

O el de Nicolás Benito Campusano, enviado por dos años al presidio de Valdivia, debido a que aquel despabilado sostuvo "que un hombre —para no aburrirse—, debería cambiar de esposa cada siete años".

O el de Francisco Moyén, parisiense, soltero, pintor y músico, quien entre otros desatinos afirmó "que era superflua la muchedumbre de estrellas en el cielo, y que el buen Dios, por haberlas creado, había desbarrado completamente".

¡Qué poco tino el del franchute de marras!, ¡ocurrírsele provocar a la Santa Inquisición con esas menudencias!, ¡Dios mío!

JOSE VALDIZAN GAMIO

Si hasta ganas me vienen de terminar esta tradición con dos pa-reados, poniendo en su boca el primero:

Pienso que son —del cielo, las estrellas—,  
¡superfluas y bellas!, ¡superfluas y bellas!

Para poder contestarle, a propósito y con toda mala intención con el siguiente ditirambo:

Si "eso" fue de tu ingenio el mejor fruto,  
¡Caramba qué bruto!, ¡caramba, qué bruto!

---

## INTRINGULIS SOBRE JUAN FERNANDEZ

(1596)

"A la memoria de Alejandro Selkirk, marinero natural de Largo, Escocia, quien vivió en esta isla durante cuatro años y cuatro meses, en completa soledad, muriendo posteriormente en Inglaterra, como Oficial de la fragata de guerra de Su Majestad Británica "Topaze"

A grandes rasgos y si la memoria no me resulta infiel, la anterior sería la traducción de una placa de bronce, debidamente grabada, puesta en el pasado siglo por algún buque inglés en lo más alto de la isla Juan Fernández, con el objeto de recordar la odisea de aquel marino escocés que se llamara Alexander Selkirk.

Si traigo a colación la plaquita de marras, lector amigo, es porque guarda cierto parentesco con la historia que hoy te cuento. Colocada en el llamado "Mirador de Robinson Crusoe", en pleno Océano Pacífico y a unas trescientas millas aproximadamente del puerto chileno de Valparaíso, posee la virtud de hacer reflexionar al visitante sobre la tragedia vivida por un hombre, día tras día y por cerca de un lustro, al escalar esperando aquella altura y escrutar el horizonte en busca del barco salvador.

Yo conocía el caso —como todos los que hemos leído a Daniel Defoe— a través de su simpática novela de aventuras. Recuerdo aún ese verano de 1937, cuando emocionado y sudoroso terminé de trepar la difícil y abrupta pendiente isleña y pude llegar hasta el "Mirador". Habíamos dejado los caballos a la mitad del cerro e hicimos el resto a pie. Al coronar la cima me deslumbré con el espectáculo. Me parecía estar enraizado en la tierra y sumergido, a la vez, en el cielo. Ya habíamos dejado atrás las trepadoras, los grandes helechos y los matorrales de "maqui" (1), para pasar de súbito al espacio abierto. Una sensación de aislamiento y absoluta

---

(1).—Frutilla morada, excelente para hacer refrescos. Se da en estado silvestre y abundantemente.

grandiosidad embargaba mi espíritu, mientras que una claridad extraordinaria me permitía verlo todo, incluyendo las espumas más lejanas, los celajes y las aves marinas. Una brisa suave, frígida y exageradamente seca me acariciaba el rostro, como si quisiera, con ello, mitigar el cansancio de la caminata y ayudarme a contemplar el panorama en toda su impresionante extensión.

Mientras tanto, me parecía una ilusión hallarme en el sitio en que viviera tanto tiempo aquel obligado ermitaño —puesto que a Selkirk, el Robinson de la novela, le dejaron abandonado sus compañeros de barco al no plegarse al motín, con un bote, algunas armas y escasas provisiones, en Juan Fernández—, así como contemplar la rústica vajilla que usó y la bañera en que habitaba. Por debajo mío, una extensión verde rodeada por un cinturón de plata que se perdía en el horizonte.

¡Y pensar que si no descubre aquella isla el marino español que le dio su nombre en el siglo XVI, mal podría haber recalado el buque en un paraje ignorado por las cartas de navegación, ni dejado a Selkirk ni dado oportunidad a Daniel Defoe para inspirarse en él y escribir su famosa novela!

Pero como esta tradición tiene un título y de seguro lector que aún no encuentras la relación entre lo que te narro y aquello de "Intrínquilis sobre Juan Fernández", mejor resumo y explico que eso de **hablar por boca de ganso** no está entre mis costumbres. Prefiero aclarar las cosas en su momento, para así poder **entrar con pie derecho** e ir **adelante con los faroles** y . . . , **¡que viva la Pepa!**

Intrínquilis fue, sin duda, el enredo que para mí sobrevino al encontrarme con un nudo gordiano y no poderlo desatar. Revisando papeles viejos, datos históricos y bibliografía afín, me topé con la curiosidad de que el mentado Fernández —no el finado Fernández, personaje irrisorio y popular actualmente—, fue acusado ante la Santa Inquisición de Lima, por hechicero y aficionado a firmar pactos con el chismoso del Paraíso. De la lectura y apreciación heurística colegí que posteriormente le absolvieron "ab cautelam", pasando a continuación a retirarse de la vida de mar y dedicarse a labrar la tierra, cosa que resultó de su gusto.

Sin embargo, en otros papelotes se afirmaba que el juicio aquél no le puso en el banquillo como hechicero sino como a judío y judaizante. Que pese a sus buenos deseos y a querer demostrar su inocencia no lo logró, yendo a parar a la parrilla y expirando en la hoguera el 17 de diciembre de 1596, junto con Francisco Rodríguez, Jorge Núñez y Pedro de Contreras, prójimos éstos que murieron en Lima junto con él, previo el consiguiente Auto de Fe.

Tremenda contradicción que tenía que caerle gorda a cualquiera. O los papeles aquellos estaban equivocados o había algo más que averiguar. De haber vivido por esos tiempos algún versificador chabacano, co-

mo Peralta, el mirafloresino o "Mataburro", el chalaco, de seguro que habrían ensayado unas estrofas como éstas:

A un difunto quemado,  
todo mohino,  
descubrí en el mercado  
tomando vino.

Juancho, Juanacho  
¿Por qué, si te quemaron,  
estás borracho?

Indagando un tanto más sobre el enredo aquél, de súbito quedó resuelto de modo sencillo y satisfactorio: no era uno sólo el Juan Fernández del proceso inquisitorial sino dos; esto es decir una pareja de tocayos, que aproximadamente en la misma época pero por causas distintas, fueron juzgados por el Tribunal del Santo Oficio con diferente suerte; uno de ellos fue absuelto y el otro terminó en la hoguera, para mal de sus culpas.

Por ello, y como el incente resultó ser el marino descubridor de la isla que lleva su nombre, me he sentado a escribir esta tradicioncita en defensa de mi colega.

No vaya a suceder, lector, que hogaño, algún mal enterado y sin dísticos le cuelgue el sambenito a nuestro buen Juan Fernández, confundiéndole con aquél que muriera en la pira limeña por judío judaizante, allá por el año del Señor de 1595.

---

El 17 de diciembre de la fecha que se menciona ut supra, la Ciudad del Río Hablador se hallaba alborotada con el Auto de Fe que debía celebrarse y con las ejecuciones programadas.

Después de diversas sesiones secretas del Tribunal de la Santa Inquisición, previo pasaje por la Sala de Tormentos y luego de haber sufrido torniquetes, ramalazos y un poquitín de garrucha que les aplicaran los hermanos legos del convento de Santo Domingo como torniceros oficiales que eran, un grupo de cuatro condenados a la hoguera habían de ser ajusticiados por el procedimiento de los chamuscones. Sus nombres: Juan Fernández de las Heras, Jorge Núñez, Pedro de Contreras y Francisco Rodríguez. Todos, ante argumentos tan contundentes como son los que atentan contra el pellejo, tuvieron que confesar sus actividades contrarias a la fe católica y sacar, a regañadientes, sus pasajes para la otra.

Dichosos los tiempos actuales en que se ejecuta por electrocución. Quien debe liar petates por razones de justicia, come opíparamente, se arregla en la butaca después de saborear un pitillo y espera. En cuestión de segundos —y sin haber sido presentado al verdugo ni oído invectivas o denuestos de la multitud—, el comutador se cierra, sucede un chisporroteo y pasa a la otra vida **en menos de lo que canta un gallo**, ¡qué más pedir!

En los tiempos de Juan Fernández la cosa era parecida: también moría el condenado con un chisporroteo, pero... de leña. Si queremos establecer comparaciones, podríamos decir que aquello tenía un aire con la electrocución. Lástima que se hacía a punta de vela.

Desde muy temprano, algunos familiares del Santo Oficio comenzaron a vigilar de cerca el retoque final de las tribunas, la colocación de estandartes y colgajos, así como la pira en que debían pagar sus culpas los condenados. D. García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete y Virrey de estos reinos del Perú, había sido invitado a presenciar las ejecuciones.

Ya el día anterior y aproximadamente a las diez de la mañana, el alguacil mayor y los secretarios, familiares y ministros del Santo Oficio habían salido a caballo de la casa de la Inquisición, con trompetas, clarines y atabales, a pregonar el Auto de Fe que se realizaría al siguiente, haciéndolo por toda la ciudad. También a las cuatro de la tarde salieron en procesión los susodichos, junto con los comisarios y calificadores, acompañando al vicario general de Santo Domingo quien portaba una gran cruz verde de algo más de dos varas de alto. Veinticuatro religiosos de aquella orden llevando hachones encendidos encuadraban el cortejo, mientras que la masa del pueblo seguía, como es de rigor, la procesión

La cruz verde fue llevada, pues, con extraordinaria pompa hasta el cadalso situado en la plaza mayor, en donde se colocó en el altar levantado para el caso. Incienso e himnos religiosos, tales como el **Virilia regis** o el salmo **Deus Laudem tuam** llenaron el ambiente con sus notas, mientras que cuatro caballeros nombrados ex-profeso por el Santo Tribunal como gobernadores, portando bastones negros, quedaron velando la cruz en compañía de muchos sacerdotes y familiares así como infinidad de curiosos.

A la mañana siguiente, entre las ocho y las nueve, sacaron a los condenados acompañando a la cruz de la parroquia —que era de la Iglesia Mayor—, la misma que iba cubierta de un velo negro, significándose de esta manera que se hallaba entre excomulgados. Cada penitente era conducido entre dos familiares y otras personas honradas, mientras que la clerecía, a medida que iba avanzando el cortejo, cantaba en tono triste y deprimente el **Miserere mei**.

Llegados al tablado de la plaza principal, el virrey Hurtado de Mendoza salió de palacio para dirigirse a la Inquisición. Delante de él iba la compañía de gentiles hombres, arcabuceros con su capitán y dos clarines. Le seguía un séquito conformado por diversos caballeros, el prior y cónsules en forma de tribunal, directivos de la Real Universidad a más de dos de sus bedeles a caballo con mazas atravesadas en el brazo, maestros y doctores, miembros de los cabildos, los dos reyes de armas con sus cotas y premunidos de porras, el capitán de la guardia, el alguacil mayor de corte y muchos otros. A continuación iban los alcaldes, fiscales y oidores —el más antiguo al lado derecho del virrey—, luego éste y detrás suyo el ca-

pitán general de caballería, el caballero mayor y el paje de guión. Cerraba el grupo la compañía de lanzas.

Recibido que fue por los inquisidores apostólicos, quienes tenían los bonetes de auto y los sombreros puestos hechas las cortesías de estilo y oída la voz del inquisidor más antiguo quien pronunció las frases de ritual: "Hora es ya de comenzar a andar", salieron en el mismo orden en que vinieran y portando el estandarte de la fe, dirigiéndose a la plaza mayor. Llegados a ésta, el escuadrón de compañías de número de la ciudad de Lima abatió sus banderas en señal de saludo y cortesía militar, haciéndose salvas hasta que el virrey llegó a la tribuna o tablado.

Comenzado el auto, el inquisidor más antiguo, con estola y sobrepelliz, absolvió a los conciliados, leyendo después las sentencias a quienes habían sido condenados por el Santo Tribunal.

Llegado el turno de los que debían ser ajusticiados, el alguacil mayor de la ciudad con sus ministros y el de la Inquisición, los llevaron hasta el tabladillo junto a la pira, y leídas las sentencias, se procedió a quemar los vivos.

Decir que entre ellos se encontraba Juan Fernández de las Heras, estaría demás, lector amigo. Por judío y judaizante acabó sus días en la hoguera crepitante y entre atroces dolores, mientras se tostaba a destajo por sus cuatro costados.

Pensando en ello, ¿cuándo abolimos de nuestro criollo menú los chicharrones?

---

Allá por el año de 1535, en la ciudad de Cartagena perteneciente a la provincia española de Murcia, nació Juan Fernández. Con el tiempo el infante aquél, acostumbrado a ver continuamente el Mediterráneo y el ambiente marítimo que le rodeaba, hubo de aficionarse al medio y decidió a abrazar la carrera del mar.

Habiendo navegado mucho desde mozo, al llegar a su madurez de edad, alcanzó a ser piloto mayor y capitán de los mares de Indias, siendo el primero en modificar las rutas a vela entre el Perú y Chile así como en explorar a partir de este último país hacia el Sur.

Durante sus navegaciones descubrió, algo más allá del paralelo 26°S, tres islas que fueron llamadas las Desventuradas, al creerse que eran las mismas que encontró Magallanes en su viaje desde el estrecho hasta las Marianas.

Relata la tradición que también halló una tierra de clima templado y habitada por gentes de raza blanca, quienes ataviadas con ricas telas y mostrando buena disposición hacia los españoles, les ofrecieron galantemente todo lo que el país producía. Algunos creen que dicha isla visitada por Juan Fernández pudo muy bien ser Nueva Zelandia, pero por la lejanía de ella resulta más factible suponer que fuese la de Pascua, en la que

aún existen colosales ídolos de piedra como vestigios de una antigua civilización sin mayores antecedentes históricos.

Tanto Beltrán y Rózpide, en su libro titulado "Juan Fernández y el descubrimiento de Australia", editado en Madrid, en 1918, como Barbosa (Biblioteca Lusitana) y el historiador chileno, Benjamín Vicuña Mackenna, en su obra "Juan Fernández. — Historia Verdadera de la Isla de Robinson Crusoe", publicada en Santiago, en 1883, permiten establecer que el famoso navegante fue procesado por la Santa Inquisición de Lima, acusándosele de hechicería y pactos con el demonio.

¿El motivo? Hacia 1583-84 zarpó Juan Fernández del Callao y trató de alejarse de la costa para ganar barlovento. Habiéndolo conseguido, comenzó a ceñir y puso proa al SE. Con este sencillo procedimiento logró llegar a Valparaíso en un mes escaso, cosa que alborotó el cotarro, desde que la duración normal de una navegación como aquella había sido siempre de tres meses.

No faltó, por supuesto, un entendido y envidioso prójimo que acudiese con el chisme a la Santa Inquisición de Lima. Pronto este tribunal —al no encontrar explicación cristiana y sensata para viaje tan abreviado—, hizo oídos a la disparatada acusación y procesó a Juan Fernández por supuesta hechicería y tener pactos con **Mandinga**, desde que ninguna otra cosa cabía pensar ante lo sobrenatural del hecho concreto.

Trabajo intenso debió costarle a nuestro protagonista defenderse y salir victorioso. Su alegato tuvo seguramente las características de un discurso académico, en el cual se habló de velas, viento, orzadas, barlovento, sotavento, ceñidas de bolina, vergas, masteleros, juanetes, babor y estribor, términos que a nosotros los marinos nos resultan familiares pero que hubo de explicar a los severos jueces inquisidores, hasta lograr convencerles de que el **rabudo** no tuvo nada que ver con el aprovechamiento marino de los vientos Alisios.

Pasado el susto y absuelto de sus supuestas culpas, Juan Fernández tuvo que hilar muy fino para no repetir el plato, que se me hace, lector, nunca fue de su agrado.

Es muy probable que en ese viaje que le llevara a la postre ante la Inquisición limeña, el intrépido navegante descubrió el grupo de pequeñas islas de origen volcánico que llevan su nombre y que son: la de Más a Tierra, la de Más Afuera y la de Santa Clara. En la primera de las indicadas fue en la que vivió el marino escocés, Alexander Selkirk, de quien trató al comenzar esta tradición.

Entre los años de 1583 y 1592, época en que gobernaba Alonso de Sotomayor, prosiguió Juan Fernández efectuando travesías entre el Perú y Chile. Casado en tierras del Mapocho, obtuvo posteriormente una concesión rural en el distrito de Ligua, la misma que fue confirmada después por auto del gobernador, Martín García Oñez, el 19 de diciembre de 1592.

Curioso resulta saber que en dicho documento, y al dar las razones por las que se ameritó el favor que se le dispensaba, tan sólo se mencionó su pericia para descubrir una nueva derrota velera, haciéndose caso omiso a las tierras que había encontrado, por vez primera, durante sus notables viajes.

Al morir, dejó un hijo llamado Diego Fernández. Según Barbosa, escribió en sus últimos años un derrotero intitulado "Tratado de Navegación de Chile hacia el Sur", obrita ésta que fue bastante apreciada en sus tiempos.

Y como según mi modesta opinión, cabría suponer que aquel marino metido a agricultor, debió plantar también un árbol, héte aquí, lector, que nos encontramos con un hombre que supo cumplir con su misión en la vida: hijo, libro y árbol, conforman una insoslayable trilogía que todo bípodo implume debe tratar de lograr mientras pasa por el mundo.

Mejor me apuro, lector amigo, y sigo escribiendo para satisfacer la tercera parte de mi cuota personal. Con tu venia comprensiva, paso a contarte la siguiente tradición, orgulloso de los tres rapaces que alborotan mi casa y no sin haberle echado una mirada a la higuera que hace algún tiempo planté, ¿estamos?

---

## CRONICA SOBRE EL ASESINATO DE UN EX-MINISTRO

(1825)

La historia que me traigo, queridísimo lector, más parece asunto policíaco que un tema de los que continuamente vengo abordando. Si bien no es, en puridad, relato que huelga a mar ni leyéndome vas a sentir el rumor de las olas, verificarás, en cambio, al pasar sobre sus renglones, algunas cosas interesantes en que es pródiga la vida. Como si pudieras gustarlas en un solo plato, habrá en el menú mucho de injusticia, bastante de ruindad, algo de romance y un atisbo de sigilo, unidos con un sin fin de intrigas, benignidades, actitudes valientes pugnando por ser justas, y en fin, ¡qué sé yo! encontrarás tan abigarrado el fiambre que de repente se te indigesta. Valga mi intención de escribir sobre tema tan desusado, tan sólo para variar. Dicen que comiendo gallina todos los días el paladar se embota y las pechugas saben a corcho ¡pues cambiemos!

Bueno, querido lector, basta lo dicho como preámbulo a manera de explicación sobre mi cambio de tema. Una tradición no tiene por forzosidad que relatar cosas bonitas y agradables sino que ha de calar lo más hondo posible, en el alma del pueblo. Algo de eso tiene la presente, a pesar de su aparente falta de relación con los asuntos navales, puesto que fue plasmada por nuestra gente y relata, muy fugazmente por cierto, algunos

pormenores sobre el asesinato de nuestro primer Ministro de Guerra y Marina, D. Bernardo Monteagudo Cáceres.

La época en que sucedió encarnaba un período histórico de inusitada agitación. Acababa de formarse la flamante República Peruana y existían muchos sentimientos heridos. La mano férrea de los hombres que tuvieron que conformar sus bases, tenía que haber suscitado descontentos por su obligada firmeza; la naciente vida independiente del país poseía partidarios y detractores. Se hablaba de inmadurez y falta de preparación nacional para regir los propios destinos; se loaba a Dios por haber sacudido con su divina justicia el yugo colonial que hasta hacía poco nos agobiaba. En fin, y tal como sucede siempre en toda causa trascendental que afecte a los pueblos, se daban en ambos lados hombres probos, dignos y valientes, habiéndolos también torvos, traicioneros y sin conciencia.

Entre los primeros estuvo sin lugar a dudas Monteagudo. Entre los segundos, quienes a la sombra de sus bastardas pasiones le acechaban esperando el desquite.

Los grandes de nuestra Emancipación fueron también humanos. San Martín tuvo como amante a Rosa Campusano, Bolívar a Manuelita Sáenz y D. Bernardo Monteagudo —no pudiendo quedarse atrás—, dióse a sí mismo el lujo parecido: poseyó como querida, a María Abascal.

Sabido es de todos que esta última mujer, bella como pocas y con salero capaz de poner de vuelta y media al más pintado, tenía un pintoresco apelativo: el pueblo limeño la llamaba "la Papa con Aji".

El origen de este mote lo explica muy bien el inmortal Palma, en sus "Tradiciones Peruanas". Anotaré lo que recuerdo al respecto, querido lector, para no dejarte en Babia:

En la calle ancha de Cocharcas —que años después recibiera el nombre de Buenos Aires— Lambayeque y Chiclayo se dieron maña para adoptar una niña expósita. El hombre, lambayecano de origen, ebanista de profesión y dueño de una picantería por más detalles, decidió, junto con su cónyuge —una mulata chiclayana—, hacer suya una niñita dejada en prenda por su aya en pago de unas "papas con aji" y un mate de chicha de jora. De allí nació el apelativo con que el vulgo bautizó a la chicuela.

Y le dieron el apellido de Abascal, por la costumbre de adjudicar a los niños huérfanos con una genealogía hurtada a los notables de la ciudad. Entre el del Virrey gobernante, el del Arzobispo y los de los Oidores, se decidieron por el primero. Con Abascal se quedó.

María le pusieron, por su angelical belleza, por su blancura de virgen; por su gracia y su simpatía.

Años más tarde la niña creció y se hizo mujer. Consciente de su origen y viviendo como vivía en un ambiente criollo de "pura cepa", en más de una ocasión bordaron sus piecitos pasos de filigrana bailando las "za-

macuecas". Evocando sus gracias pensamos ahora que Maria, de poder haber escogido una "Marinera" en su tiempo, lo habría hecho con aquella mucho más moderna y tan conocida de quienes en estos años vivimos:

De Lambayeque a Chiclayo  
mataron a un güerequeque,  
y del buche le sacaron  
a un cholo del puerto de Eten.

Mas cuando llegaron los años juveniles, nuestra damita decidió cambiar de horizontes. Uno de los más distinguidos hombres de la época, D. Bernardo Monteagudo Cáceres, nacido en Córdoba de Tucumán allá por el año de 1785, empezó a hacerle ojitos. Pronto quedóse deslumbrada la niña con las perspectivas y en cierta fecha, entre gallos y media noche, María Abascal empaquetó trajes con prendas íntimas y decidióse por fugar del hogar que la amparaba. Desde ese instante se convirtió en la querida del ilustre argentino.

Y que conste que don Bernardo debió ser un gran goloso en tratándose de faldas. No es que yo me meta a profundizar, pero a juzgar por los papeles que tengo sobre la mesa para contar esta historia, Monteagudo no tenía agraz en su viñedo. Su cepa ya comenzaba a sentir el peso de los años, pero su corazón, impertérrito, no había prescindido aún de aquel rinconcito que siempre se conserva para los veinte. El escritor e historiador argentino, D. Francisco Ramos Mejía, se atreve, en su libro intitulado "Neurosis Célebres", a describir la que a su modo de ver diz que aquejaba a su ilustre compatriota: la denomina "Neurosis Erótica".

Punto en boca al comentario, para que no penetren las moscas. Citar una opinión no significa compartirla, ¡válgame Dios!

---

Mi presentación de este ángulo de nuestros personajes ha sido cortísima, como creo que conviene, lector, para no aburrirte más de lo debido. Examinaré ahora otra faceta. Respecto de Monteagudo, no me parece justo dejarte con la impresión de su prolongada y traviesa soltería sin hablarte de sus muchos méritos. Habrá que dar a "César lo que es del César y a Dios lo que es de Dios".

Retrocedamos al año 1825. Por ese entonces ya la fama de Monteagudo había subido muy alto. Ex-Ministro de Guerra y Marina de San Martín, pensador prominente, hombre de Estado notabilísimo y muy distinguido tribuno, Dn. Bernardo era toda una figura continental. Habíase enfrentado siempre con valentía y honor a todo lo vedado por las leyes, luchando con su pluma, su verbo y sus acciones contra las diversas tendencias opuestas a la labor emancipadora. Hombre de carácter firme y completamente leal a sus principios, tuvo que emplear durante su vida procedimientos enérgicos, impuestos por la convulsionada época en que desarro-

lló su existencia. Tenía un gran número de amigos, y muchos, muchísimos enemigos.

La Marina de Guerra del Perú será una eterna y fiel deudora al genio de ese gran hombre, por todo lo que indudablemente le debe. Gracias a sus esfuerzos, y pese a las innúmeras dificultades que tuvo que vencer, los cimientos de nuestra Armada Republicana pudieron asentarse sobre bases sólidas. Si bien no creó una Marina que ya existía (en su fase colonial) desde los tiempos de los Virreyes Guirior y Taboada, a partir del 3 de agosto de 1821, en que fuera nombrado por San Martín Ministro de Guerra y Marina, su genio organizador se tradujo en multitud de documentos que varían —a través de la más completa gama—, desde el Decreto para que en la Marina rigiesen las Ordenanzas Navales Españolas de 1802, hasta la clasificación de su Oficialidad y el detalle que debían tener sus uniformes.

Estaría demás hacer una semblanza minuciosa sobre la personalidad de Monteagudo en esta crónica y hay que dejarla como trabajo inherente a la historia. Para el cometido de este relato, sólo se debe añadir que si San Martín hizo existir a nuestra Marina de Guerra Republicana mediante su apoyo, su convicción y su firma, a don Bernardo le cupo la admirable labor de tangibilizarla gracias a sus desvelos y constante preocupación; a su celo inquebrantable y a su firmeza de carácter. Guise la plasmó en una realidad naval, agotando todos sus recursos profesionales para hacerla fuerte y eficiente, capaz de llenar las necesidades de una república recién nacida que pugnaba por afianzar su independencia.

Pero volvamos, lector, a la historia prometida, no vaya a suceder que al irnos por las ramas una de ellas se desgaje y demos con nuestra humanidad en el suelo.

Era Monteagudo un hombre maduro, cuando la belleza, el salero y la gracia de María Abascal comenzaron a "llenarle el ojo". Habiendo sido exilado en 1822, a raíz de la petición de un nutrido grupo de vecinos de la Ciudad de los Reyes, extrañado a perpetuidad del territorio nacional y proscrito por ley del Congreso, don Bernardo debió pensar mucho, pero mucho, en María, durante su obligada ausencia. Sabido es que el dulce apetece más cuando no se alcanza la alacena.

A pesar de que la citada ley de proscripción continuaba en vigencia, pasados más de dos años de exilio, Monteagudo resolvió (llamado por Bolívar, quien se hallaba en ejercicio del poder) regresar a Lima. El Libertador se embarcaba en esos días para sofocar a Riva Agüero y a su partido, en Trujillo.

Menospreciando quizás la insidiosa campaña que en su contra levantaron nuevamente sus enemigos, D. Bernardo arribó al Callao sin demostrar temores; valiente, audaz y enérgico, como había sido siempre.

A su llegada se alborotó el cotarro, como era de suponerse. Muchas enemistades tenía que no paraban en lenguas para vilipendiar su conducta. Desde los "galleros", resentidos porque como Ministro había abolido

dicho juego tan criollo (Decreto del 16 de febrero de 1822), pasando por los esclavistas que no comulgaban con el documento firmado por Monteagudo, declarando "que nadie nacía esclavo en el Perú", era inmensa la pléyade de contrarios que se opusieron a su venida. A éstos había que añadirle los parientes de los españoles solteros que había deportado nuestro Ministro (confiscándoles de paso sus fortunas), los familiares de aquéllos a los que don Bernardo había aplicado todo el rigor de la ley, y hasta el que fuera, en cierta ocasión, cochero de San Martín, don Ramón Meneses, por haber sido desahuciado en sus reclamaciones. El auriga había pedido (según la costumbre establecida) los restos del primer toro lidiado en la plaza al comenzar la temporada. Monteagudo dijo nones, y no hubo tu tía ni oportunidad de reiteración.

Como comprenderás, lector, el sentimiento en contra de su persona se agudizó y tomó caracteres alarmantes.

Entre la pintoresca masa de sus opositores, los más eran resentidos políticos. Es de presumir que entre ellos se gestó su asesinato.

Porque el célebre don Bernardo Monteagudo Cáceres, no falleció en su cama, de muerte natural como correspondería a la ilustre notoriedad que tuvo en su pasaje por la vida. Exhaló su último suspiro en un lugar inmediato a la portería del convento de San Juan de Dios, en Lima, con un puñal muy grande, "nuevo, amolado, con cacha envuelta en pita y untada en cera", que le dejó la mano del negro Candelario Espinoza clavado en pleno corazón.

Y te he traído, lector, a colación poco antes la historia de María Abascal —su amante—, debido a que pienso que aquel corazón que tan bruscamente dejara de latir, acababa de estar palpitando aceleradamente hacia unos instantes. Es muy probable que don Bernardo se encaminaba hacia una cita amorosa, cuando la muerte le sorprendió. Tengo razones para creer que su paso acelerado y eurítmico, correspondía a la impaciencia del que trata de llegar cuanto antes a la vera de unos ojos dulces, comprensivos y amorosos, con las ansias de entrelazar el talle de su poseedora y gozar de un oasis en que poder saciar su sed de romance.

¡Aburr con las monotonías de la vida!

La dama que le esperaba vivía en la primera casa de la calle de Belén. Aunque no podría asegurarte, a ciencia cierta, que ella era María Abascal, la "papa con aji", sé que a pesar de haberse suscitado entre ellos un rompimiento de relaciones, aquella mujer guardaba un profundo afecto por nuestro ex-Ministro de Guerra y Marina, y ¿por qué no decirlo?, un amor que a todas luces fue sincero. De ello te enterarás más, tarde, cuando llegue el momento.

Si seguimos al Dr. Mariano Felipe Paz Soldán, en una breve descripción que hace sobre el ilustre argentino, podríamos leer lo siguiente:

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

“Monteagudo era hombre muy aseado; su vestido, sin ser afectado, llamaba la atención de cuantos le conocían; tenía placer en adornarse con cadenas de oro, sortijas y prendedores de diamantes o piedras preciosas; pasaba en una palabra por un “chamberí”, como se decía entonces. Una de las noches del mes de enero (viernes 28), cuando el cielo es puro y la Luna en vísperas de su oposición brillaba con la claridad del día, salió vestido como de costumbre, a las siete y media de la noche atravesando las calles de Mercaderes a Baquíjano por el lado de la luz. Llega a la primera plazuela de San Juan de Dios frente a la iglesia y desde allí le siguen dos hombres; aún no había pasado la mitad de la distancia que media entre las dos plazuelas cuando recibe la muerte. El cadáver estaba en tierra y las pocas gentes que pasaban no se fijaban en él considerándolo, como uno de los muchos ebrios que se quedaban dormidos en medio de la calle. Después de las ocho y media de la misma noche, circulaba por todas partes la noticia del asesinato de Monteagudo y llega a oídos del Libertador poco después de las nueve; ordena en el acto a su Jefe de Estado Mayor, Don Miguel Figueroa, que sin pérdida de tiempo instruyera sumarios, y se procediera a la detención de todos los vecinos del lugar donde se encontró el cadáver”.

De inmediato la justicia tomó cartas en el asunto, y ni corta ni perezosa, enchironó a cuanto títere con cabeza se hallaba en las cercanías a tiempo del crimen. El boticario, don Santos Peña, que tenía su negocio “como a treinta varas” del lugar en que se cometió el asesinato, dio con sus huesos en la casa de la autoridad; su buen amigo, el cirujano, don Francisco Román, quien se hallaba platicando con el dueño de la botica, también fue a parar “adentro”. Finalmente, el sereno del barrio, aquel hombrillo de la voz monótona y en veces aguardentosa, fue otro de los invitados a “fortiori”.

Como supondrás, lector amigo, se comenzó a interrogar a todos los que pudiesen arrojar alguna luz sobre tan sonado asunto. El reverendo, Fray Juan de Dios Cortés, dijo que al retirarse a su convento como a cosa de las ocho, recibió aviso del padre Hurtado, para “que en el acto fuese a auxiliar a un hombre que estaba agonizando en la vecindad”. Llegado que fue lo encontró cadáver, “boca abajo, agarrando un puñal como de media vara de largo”.

La primera pista la dio don Pedro José Gil, vecino de esos contornos, quien dijo que: “al atravesar la plaza de San Juan de Dios se le acercó un zambo vestido de blanco, en ademán sospechoso. Que como él se separara para defenderse, el zambo pasó a la acera opuesta”. Manuel Fernández, el hermano de una muchachita que dio el aviso a Gil, aseguró “haber visto a dos hombres corriendo en dirección a la Recoleta. Que uno de ellos era mulato; que llevaba un poncho de lana listado, blanco con negro, hasta la rodilla y pantalones blancos. Que no pudo reconocer al otro porque estaba al lado de la sombra de la Luna”.

¿Con que "macuitos" habían sido los asesinos? Ya la justicia tenía por donde caminar con cierta seguridad.

Muy pronto recibió el Auditor de Guerra, Dr. Ignacio Ortiz de Zavallos, el paquetito portador del arma asesina. Se lo enviaba el Ministro del Ramo, don Tomás Heres. El puñal era de gran tamaño y presentaba trazas de haber sido amolado recientemente.

Como dicen que para buscar y encontrar hay necesidad de trabajar, y en veces, de madrugar, nuestro buen funcionario puso manos a la obra sin dilación. Comenzó por interrogar a los criados de Monteagudo y convocar a todos los barberos de la ciudad.

Entre los ochenta y tres afiladores que por ese entonces sacaban chispas a los aceros de Lima, uno de ellos, José Genaro Rivera, reconoció el cuchillo y manifestó haberlo amolado por encargo de un moreno, a quien conocería si lo viera, y que por su trabajo cobró un real. Dichosos tiempos aquéllos.

De inmediato, y ante evidencia tal, se dirigió la puntería de la justicia hacia la gente de color. Se les dio un plazo perentorio para presentarse a la Mayoría y recabar un boleto de constancia de haberlo hecho. En dicho local —y bien escondido tras de una cortina, me supongo— estaba el barbero de marras, listo para reconocer al macuito de nuestra historia.

A pesar de que el negro a quien nos referimos oteó algo malo en el ambiente, tuvo los arrestos necesarios para hacerse el inocente y presentarse. Antes se deshizo momentáneamente de una pistola que portaba, dándosela a guardar a Ambrosio Dulce, pulpero de la calle Granados. Este fue un gran error, porque Dulce le hizo compota, denunciándole y entregando la tronadora a la justicia, como quien arroja una papa caliente que le abrasa la mano. Candelario Espinoza, que así se llamaba el sanguinario moreno, fue a dar con sus huesos en la cárcel.

El negro aquél era un ladrón y asesino precoz. No tenía cumplidos aún los diecinueve y ya había despachado a dos cristianos a la otra, haciéndoles liar petates de manera intempestiva y sin aviso previo. Había sido soldado realista y sentado plaza en el batallón "Arequipa". Después de la llegada de San Martín, se enroló en el ejército del ilustre argentino como lancero, logrando ser dos veces condecorado por su valor. Al retirarse las tropas patriotas de la capital, quedó Espinoza enfermo en un hospital y fue hecho prisionero. Llevado a Jauja, se evadió junto con cincuenta de sus compañeros y volvió a alistarse en el ejército de origen.

De las que pasó hasta declarar con puntos y comas su aventura con Monteagudo, tendrás lector que imaginarlo entre líneas. Respecto de su odisea anota el historiador Paz Soldán: "al negro Candelario Espinoza, colgado de un brazo, se le azotó cruelmente hasta quedar privado, y siempre se mantuvo firme en que había muerto al señor Monteagudo sin conocerle, sólo por robarle; permaneciendo en la ratificación de este dicho, a pesar

de las amenazas y ofrecimientos de gracia que alternativamente se le hacía, por los que determinaron el tormento”.

Anoto al margen el nombre de cuatro de estos sabuesos: el Cabo Primero Justo Gonzáles, el Cabo Primero Dionisio Valdivieso, el Cabo Segundo Antonio Valdivieso y el soldado Mateo Calvo.

Como la causa, instructiva y proceso de este sonado caso, resultarían muy extensos de relatarse con lujo de detalles, permíteme lector que a partir de este momento, intente resumir para ti tan largo embrollo, destacando los puntos más notables en pro de nuestras buenas relaciones y para disminuir tu heroico aburrimiento, ¿estamos?

Pues bien, por las declaraciones que el pulpero Dulce prestara a la justicia, se supo que Espinoza había estado en su tienda el viernes anterior, en la noche, acompañado de un “zambo” cocinero llamado Ramón Moreira. De inmediato se apresó a éste último, como compinche del primero y probable co-autor del asesinato.

Las declaraciones tomadas a ambos difirieron desde el principio. Mientras Espinoza, en su primera manifestación, afirmaba haber muerto a Monteagudo tan sólo para robarle y de “motu proprio”, Moreira dejaba entrever la casi seguridad de que el asesinato había sido pagado por personas sólo conocidas por Espinoza. Esto dio motivo a una nueva declaración, y posteriormente, a otras más de ambos encausados.

Las autoridades “pararon de inmediato las orejas”, porque cualquier complot que se hubiese urdido era como para ponerlas en salmuera. Hubo interés personal de Bolívar en averiguar lo cierto. Ante las contradicciones del asesino, el Libertador le mandó decir que le perdonaría la vida siempre que dijera la estricta verdad. El negro se acogió a esta promesa, y después de haber soportado tormentos sin retractarse se rectificó casi de inmediato, “porque no quería dejar encubiertas las causas del asesinato que él mismo había perpetrado”.

¡Vaya usted a creer al condenado! Fue tan serio en ambas, que se me hace lector que la Justicia estaba como avaro absorto ante dos billetes nuevecitos: sin saber cuál era el falso y admirando la textura, el color y los dibujos de los patacones. Para que no te quedes en Babia y sepas a qué “palos gruesos” embarró este negro mentiroso, allá van —en orden cronológico— sus dos manifestaciones, junto con la primera que rindió su amigo:

#### PRIMERA DECLARACION DE MOREIRA

“A la una y media de la mañana del 31 de Enero, pasó el Jefe de Estado Mayor General acompañado del Juez Comisionado y presente Secretario al calabozo en que se halla Ramón Moreira y preguntando después de hecha la señal de la cruz, si juraba a Dios y a la Patria decir la verdad en lo que se interrogase, dijo sí lo prometo. Preguntado su nombre, patria, religión, oficio y condición:— Dijo llamarse Ramón Nonato Moreira, (22 a 23 años) natural de Lima, católico,

apostólico, romano, que es cocinero y esclavo del señor Monteagudo y cómo se verificó dicha muerte; por quienes, qué circunstancias precedieron, quiénes los invitaron y todas las demás cosas que han ocurrido sobre el particular: responde que el haberse asociado con el negro Candelario Espinoza que parece sargento de montonera, que dice ser de oficio aserrador, el cual mató al señor Coronel Monteagudo el viernes 28 del corriente, cerca de las ocho de la noche, a las inmediaciones de la botica de San Juan de Dios, entre las dos plazuelas vieja y nueva, que el que declara era amigo de Candelario Espinoza, el cual le hablaba siempre de proyectos de robo, le contaba sus maldades de este género y lo invitaba a que lo acompañase en sus empresas; que el jueves, entre otras conversaciones, le dijo Candelario Espinoza que por el viernes debían ir a dar un golpe en una casita por San Juan de Dios; que el viernes en la tarde salió a pasear con Espinoza y quedó emplazado para la noche del viernes. Espinoza vino a buscar al que declara a la esquina de Mascarón; que allí le dijo Espinoza que tenía que dar uno de dos golpes; el uno por la Trinidad y el otro por San Juan de Dios: Que de hecho se fueron por la Trinidad, llegaron a la casita que es la penúltima en la calle de la Pileta de Trinidad, a la derecha yendo por el Sauce.— Que Espinoza no se resolvió a entrar a dicha casa, porque había un joven de visita; que con ese motivo se regresaron hasta la esquina de San Pedro, en donde Espinoza manifestó deseos de asociarse con otro amigo suyo, de cuyo nombre no se acuerda.— Que de allí tomaron hasta la puerta de la Encarnación, de donde se encaminaron por la calle que sale a la Plazuela nueva de San Juan de Dios; Espinoza se adelantó a reconocer una casa y dijo estar cercada; de allí siguieron a la plazuela, en donde se encontraron casualmente con el señor Monteagudo que se dirigía hacia Belén volviendo desde Boza, entonces Espinoza le dijo al declarante: éste que pasa lleva reloj, vamos a robarlo. Espinoza se adelantó y aguardó que el señor Monteagudo pasase la puerta de la botica que estaba abierta; el que declara seguía detrás del señor Monteagudo.— Que Espinoza lo acometió de frente diciéndole ¡párese Ud.! Que el señor Monteagudo hizo un ademán de sorpresa y luego Espinoza le tiró una estocada y dijo: hasta el cuchillo se lo he dejado adentro; inmediatamente Espinoza metió mano a una pistola que llevaba, la preparó y dio fuego, pero no habiendo ardidado la ceba y quedando aún en pie el señor Monteagudo, le dijo al que declara: que por qué no le había tirado con la pistola que llevaba, y él, (Moreira) le contestó que le había caído la ceba. Entonces corrieron ambos de la plazuela vieja hacia San Jacinto y de allí por la calle de Bravo a la de San Marcelo hasta la Toma de Santo Domingo. Yendo por la calle de Bravo, dijo Espinoza: hasta el cuchillo lo he dejado adentro, vaya por las que ha hecho; en la carrera perdió el zapato de terciopelo Espinoza y el que declara los de brin que llevaba puestos. Espinoza llevaba consigo la vaina del cuchillo, instrumento del asesinato.— De la Toma se dirigieron a la pulpería de los Gremios, en donde pidió Espinoza media botella de aguardiente al mozo que despachaba en ella, el que preguntádoles si llevaban dinero para pagar, pues de lo contrario no lo daba, Espinoza contestó que echase el aguardiente que pronto tendría plata para todos y entonces el que declara dijo que él pagaba. De allí se retiraron a sus casas después de haberse bebido aguardiente, pasan-

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

do por la plaza le dijo Espinoza al declarante: "no tengas cuidado que yo he de tener plata, que en teniéndola yo, la tienes tú".— Luego que supo el que declara, que el que había muerto era el señor Monteagudo ha reflexionado que la muerte fue pagada, y que Espinoza debió haberle dado parte del proyecto y de la cantidad recibida por el asesinato.— Que la ropa con que asistió al atentado cometido la noche del 28, es la misma que tiene puesta en el calabozo y consta de un pantalón de brin, y un poncho negro y sombrero de paja negro que ha traído.— Preguntado por qué, pues, se ocultó esta noche al tiempo de prenderlo, dijo porque temiendo de un momento a otro que lo prendiesen.— Preguntado por qué no denunció a Espinoza en tiempo oportuno, responde que por temor al castigo, porque conoció el delito.— Preguntado si tiene algo que decir.— Responde que no tiene nada que exponer en contrario; que lo dicho y declarado es la verdad so cargo de juramento que tiene hecho, en que afirmó y ratificó después de leída ésta su declaración y por no saber firmar, hizo cruz que reconocerá en todo tiempo y lo firmó el señor Jefe, el Juez comisionado y el presente Secretario.— Espinar.— Martín Herrera.— J. Vicuña".

### PRIMERA DECLARACION DE ESPINOZA

"Preguntado su nombre, patria, religión, calle y ocupación.— Responde llamarse Candelario Espinoza, natural de Lima, Católico, Romano, que es libre, oficio aserrador, de edad de diez y nueve años, no cumplidos.— Preguntado si sabe la causa por que se halla preso, contestó que lo ignora.— Entonces se dispuso pasase al expresado calabozo el reo, Ramón Moreira, con el objeto de preguntárselo a Candelario Espinoza y reconociese si era el mismo que citaba en sus declaraciones, y resultando no ser otro, se vio en la precisión de confesar.— Primero: que el viernes 28 del corriente, como a las ocho de la noche, después de habérsele frustrado la empresa de asaltar dos casas y robarlas como tenían proyectado de antemano, se encontraron en la calle de Boza el que declara y su compañero, Ramón Moreira, con el señor Coronel Don Bernardo Monteagudo, que se encaminaba como para San Juan de Dios, y que excitado el que declara por el otro, siguieron al expresado señor Coronel hasta más allá de la botica, en que puesto de frente a dicho señor le mandó el declarante, Espinoza, hiciese alto, a lo que contestó el señor Monteagudo: ¿qué viene a ser ésto? . . . Entonces el que declara le disparó una pistola que le faltó por los fuegos, y visto esto le metió el cuchillo por el corazón, animado por los gritos de Moreira que le mandaba lo matase, y el cual venía detrás del referido señor Coronel, con otra pistola en mano. Que en seguida del hecho emprendieron la carrera por la calle que va para San Jacinto, tomando la de la Amargura, perdiendo el declarante en la fuga un zapato de terciopelo y los dos el compañero, que eran blancos de brin. Que después de haber andado varias cuadras vinieron a descansar en la pulpería de los Gremios, a cuyo mozo pidieron media bota de aguardiente, la misma que no pagaron por no tener con qué.— Segundo: que el cuchillo con que asesinó al señor Monteagudo, lo compró la semana pasada en el Portal de Escribanos, en un cajoncito portátil y que el barbero que lo afiló en la calle Valladolid, al mismo que dio el que declara un real

por su trabajo, y que él ha sido el que encontró el mango del referido cuchillo.— Preguntado: diga quiénes han sido los que lo han imbuido a cometer el horroroso atentado que ejecutó en la persona del señor Coronel Monteagudo y cuánto dinero ha recibido o le ofrecieron dar en premio por el asesinato indicado o si sabe si algún otro estuviese hablado o pagado al efecto.— Responde que nadie lo ha visto ni hablado, ni menos propuesto semejante cosa, sino es Ramón Moreira que le instó para que lo matase y que de no hacerlo así le daría un pistoletazo.— Que no se le ha ofrecido ni ha recibido ningún dinero, ni tampoco sabe ni ha oído decir hubiese algunas personas comprendidas en dicha muerte. Que sólo sabe que el moreno, José Mercedes, era el segundo compañero con que contaban para robar las cosas que tenían previstas; que éste para en la pulpería de San Pedro y que la noche en que el declarante asesinó al señor Monteagudo, no estaba con ellos.

Preguntado cómo es que dijo a su compañero, Ramón Moreira, después de haber muerto al señor Monteagudo, que le dejaba todo el puñal introducido en el cuerpo, lo cual iba por las que el señor Monteagudo había hecho y que pronto tendrían plata, con la cual podría contar como propia.— Responde que es cierto dijo lo primero a su compañero, pero fue ignorando fuese el señor Monteagudo al que acababa de asesinar; que lo segundo es falso, pues no le prometió tal cosa.— Preguntado si tiene que decir, añadir, o quitar.— Responde que no tiene nada que alegar, que él es el asesino del señor Coronel Monteagudo; que lo dicho es la verdad, a cargo del juramento que tiene hecho, en que se afirmó y ratificó leída que le fue esta su declaración y por no saber firmar hizo una señal de cruz, que reconocerá en todo tiempo ser hecha con su misma mano.— Martín Herrera.— José Vicuña.—Secretario"

## SEGUNDA DECLARACION DE ESPINOZA

"Dice que el Lunes 24 de Enero, el panadero D. Francisco Colmenares, habló en la calle al declarante y le dijo que tenía que comunicarle un secreto y que a las siete de la noche del mismo día fuese a casa de D. Francisco Moreira, en donde lo encontraría, y que si no estaba allí, hablase con dicho Moreira que le diría todo.— Efectivamente, a las siete de aquella misma noche fue el declarante a casa de Moreira y lo encontró en el corredor, en mangas de camisa. El que declara le dijo que iba allí de parte del señor Colmenares, a saber lo que le diría. Moreira lo hizo entrar a su cuarto, le preguntó si conocía a Colmenares y si era de su confianza; le respondió que sí y que por lo mismo lo había mandado allí. Moreira le preguntó entonces, si haría una cosa que iba a decir; el negro le contestó que qué cosa era; Moreira insistió en que dijera si le prometía hacer lo que le encargase; y le añadió que de España venía un convoy de tropas, que reforzaría a las del Callao y tomarían Lima. Que Rodií le daría al declarante un empleo, y que a más, él (Moreira) le daría tres mil pesos y que después le daría más.— Que el negocio era matar a un hombre alto y grueso, con volante azul y pantalón blanco, que de siete y media a ocho de la noche pasaba por la esquina de Boza para San Juan de Dios; que nadie lo sabría y que si lo prendían, no declarase nada y que contase siempre con su protección y la de sus

amigos.— El martes compró el cuchillo el declarante, lo mandó amolar en la barbería de Valladolid y lo encohetó.— El lunes quedó con Moreira en volver el martes, a las ocho y media de la noche; fue a la cita y Moreira le preguntó si ya tenía el cuchillo y si estaba ya todo corriente.— Le dijo que sí. Entonces Moreira le dijo que el hombre a quien debía matar era el señor Monteagudo; que al día siguiente fue en la noche a la muralla de Monserrate donde encontraría a Moreira, fue a la muralla el día citado, a cerca de las nueve de la noche y allí se encontró con Moreira, D. Francisco Colmenares y D. José Pérez, de la panadería de Villegas. Este, cuando lo vio venir al declarante, preguntó si él era; Moreira respondió que sí; entonces lo llamaron, Moreira le dio un poco de aguardiente de una botella de cristal y luego lo despidieron.— Añade que Moreira le preguntó, en una de las entrevistas que tuvo con él, si él solo era bastante para matar a Monteagudo; le contestó que no. Moreira le dijo que buscara un camarada de confianza, que le ayudase a perpetrar el crimen, pero no revelase a éste el objeto de su comisión hasta el momento mismo de la ejecución.— Que el que declara ofreció juntarse con otro. Que de hecho habló o propuso asociarse con el zambo, Ramón Moreira, esclavo de D. Francisco Moreira, y con otro negro llamado José Mercedes, pero que a ninguno de ellos reveló el objeto y sólo se contrajo a un proyecto de robar una o más casas.— Finalmente, que después tuvo lugar el atentado contra el señor Monteagudo, en los términos que consta en su anterior declaración, en todo lo que se afirma y ratifica, y por no saber firmar hizo la señal de la cruz, que siempre reconocerá por suya.— Espinar, Manuel Gonzáles.— Secretario”.

¡Atiza con las complicaciones que se presentaron a raíz de la última declaración que cito! En virtud de lo dicho se puso en prisión a los ciudadanos D. Francisco Colmenares, D. José Pérez, D. Francisco Moreira, y al moreno, José Mercedes Mendoza. La Justicia registró sus casas y sus cosas, les sometió a intensos interrogatorios y dejó sus lechos matrimoniales vacíos, por muchas noches.

Son tantos y contradictorios los dimes y diretes que se cambiaron en los careos, tal la cantidad de testimonios diferentes y tan embrollada la urdimbre que se fue tejiendo con motivo de estas detenciones, que no seré, lector, quien te las relaté y contribuya aún más a tu sueño. Para serte sincero, prefiero resumir y darte a conocer las conclusiones solamente, desde que detesto los ronquidos.

Mientras que el negro Candelario Espinoza siguió insistiendo en lo declarado por él, los ciudadanos recientemente enchironados se hicieron cruces por tan calumniosas acusaciones, probaron sus coartadas y hasta presentaron una serie de testimonios fehacientes (de connotadísimos vecinos), que disiparon las dudas que abrigaba la Justicia.

Terminados los sumarios se dio cuenta al Libertador, con fecha 5 de febrero, sobre todo lo actuado. Al día siguiente, Bolívar, “en uso de las libertades extraordinarias que le estaban concedidas”, nombró una co-

misión compuesta por los doctores, D. Ignacio Luna Villanueva, D. Felipe Santiago Estenós y el Teniente Coronel D. José D. Espinar, "para que elevado a proceso el sumario, con inserción de los papeles originales tomados a Moreira y Pérez, lo pongan en estado de sentencia, haciendo de Secretario el Teniente, Miguel Salgar".

Finalmente, y después de las pruebas del plenario, el Fiscal Tellería emitió su dictamen. Ya se había patentizado la inocencia de Moreira, Colmenares y Pérez, los indicios en contra de José Mercedes Mendoza y la culpabilidad de Espinoza y de Ramón Moreira. Por lo tanto el Fiscal acusó y pidió "la pena capital para los dos últimos, y a que, por seguridad publica, se enrolle al negro José Mercedes de un cuerpo de línea, hasta la terminación de la guerra".

Oída la opinión del Auditor, el Fiscal se reafirmó en su primer dictamen nuevamente. Viniendo después papeles y más tinta, pasó el asunto al fuero común, y cuando ya estaba en condiciones de dictarse la sentencia, el Gobierno ofició al Presidente de la Corte Suprema, para que nombrase nuevamente un tribunal especial "que vuelva a ver de nuevo, conozca y juzgue en primera instancia dicha causa"... En fin, ¡la de nunca acabar!

Si te sigues durando la paciencia, querido lector, te contaré que el tribunal fue nombrado, conoció y juzgó nuevamente el asunto. Que elevados los autos en consulta al Consejo de Gobierno, antes de pronunciarse la sentencia definitiva (esto había sido ordenado así), el Libertador ofició desde La Paz al Ministro de Gobierno, diciéndole entre otras cosas: "El Consejo de Gobierno tendrá presente el ofrecimiento que S.E. hizo al moreno, Candelario Espinoza, ejecutor del crimen, de que se le perdonaría la vida en caso de que declarase con verdad los cómplices en el hecho. S.E. cree que así lo ha cumplido, y por tanto desea que su ofrecimiento no quede sin efecto.— F. S. Estenós".

Pero la equidad de nuestros jueces se impuso. Fue así como el 11 de enero de 1826, se confirmó en todas sus partes la sentencia elaborada por el tribunal especial que conoció de la causa en primera instancia. Resumiendo siempre, Candelario Espinoza debía viajar a la otra, Ramón Moreira quedarse 10 años rezando por su alma en una celda y, José Mercedes, enrolarse en tropas de línea, para marchar "y tirar pichana" hasta el fin de la guerra.

¡Valientes nuestros magistrados!, ¿no te parece, lector? Mucho cuento era aquel de atreverse a ponerle los cascabeles al gato. En este caso particular, al ilustrísimo Libertador, D. Simón Bolívar, quien estaba erre con erre en que al moreno había que perdonarle la vida, para respetar su promesa.

¿Habría dicho el negro la verdad? Los jueces creían que nó y el gran venezolano que sí. Era cuestión de puntos de vista, porque hasta ahora no lo sabemos con exactitud. Quizás si hubiese vivido en estos tiem-

pos, se habría chafado el macuito; en aquellas épocas no existían ni el Detector de Mentiras ni la Droga de la Verdad.

Lo cierto es que si Candelario Espinoza insistió tanto en complicar a Moreira, Pérez y Colmenares, poniéndolos como autores intelectuales del hecho, todos estos señores probaron fehacientemente sus coartadas, muchísimos vecinos atestiguaron en su favor y sus antecedentes eran limpios. Su inocencia pareció irrefutable.

De que el negro Espinoza sabía mentir, eso ni dudarlo: Ya lo había hecho en su primera declaración a la Justicia. De que estaba arriesgando la cabeza y se había comprometido a decir la verdad para salvarla, tampoco no hay duda.

Yo creo que los únicos que continuamos con dudas a estas alturas, somos tú y yo, querido lector.

Pero al fin y al cabo, quien se impuso fue Bolívar. Con fecha 4 de marzo de 1826, "usando de las facultades extraordinarias de que se hallaba investido, venía en conmutar la pena ordinaria a que ha sido condenado Manuel Candelario Espinoza, en diez años de presidio al de Chagres y extrañamiento perpetuo de esta República; a Ramón Moreira, en seis años de presidio, en el mismo sitio, por los diez a que ha sido condenado..."

Y colorín colorado, dos negros que se han salvado.

¡Más pesa un adarme de favor, que una tonelada de justicia!

---

Para terminar esta historia sobre el asesinato de Montegudo y sobre aquella romántica nota que te cité, lector, al comenzar esta crónica, te contaré, amigo mío, que cuando su cuerpo fue llevado hasta la iglesia de San Juan de Dios con aquel puñal clavado en el corazón, una mujer abriéndose paso entre la guardia que custodiaba al difunto, se lanzó sobre el cadáver presa de sollozos incontenibles.

Aquellas lágrimas fueron sinceras, porque ante la imagen de la muerte no caben hipocresías. Sobre todo, si aquel llanto venía de esa hermosa Magdalena.

Ya habrás imaginado quien era ella, lector: María Abascal.

---

## A PISCO Y POR PISCO

(1819)

Si variadas pueden resultar las misiones que un marino llega a desempeñar durante su carrera, pocas serán como la que hoy traigo a colación, querido lector. Sé de muchos hombres de mar que han actuado como diplomáticos, guerreros, espías, invasores, pacificadores, rompe-huel-

gas, jueces y hasta como substitutos de curas casamenteros, al unir tórtolos a bordo con el vínculo oficial del matrimonio. Nunca se me había ocurrido imaginar a alguno, desembarcando especialmente para hurtar pisco, en Pisco.

Y mucho menos resultando que el susodicho era vencedor de Trafalgar, a la postre Vice-Almirante de la Armada Peruana: D. Martín Jorge Guise, por más señas.

Como historia poco conocida en nuestro medio —por estar registrada en archivos chilenos, desde que éste marino combatió inicialmente a los españoles bajo las órdenes de Cochrane—, permíteme, lector, que usando de aquellas referencias, te la cuente del mejor modo posible:

Sabido es que dentro de la logística de todo buque de guerra que acostumbraba a navegar durante siglos pasados, y muy en especial en los de la Marina Británica, existía un renglón importantísimo e insoslayable: el ron. Diariamente los tripulantes reclamaban su jarro de tan espirituoso licor, ración que no siendo acumulativa ni endosable, o se bebía totalmente o se recibía en dinero contante y sonante.

El Perú importó esta costumbre tan inglesa y la mantuvo durante mucho tiempo. Hace un par de meses, y antes de enviarlo como obsequio al Museo Naval, tuve sobre el escritorio un antiguo papelote: "Estado de Cargo y Data de Víveres" del vapor de torreón "Huáscar", rezaba en su titular. En dicho documento se consignaba un consumo de 169 galones de ron —desde el 18 de mayo al 7 de junio de 1866—, tan sólo para mojar las gargantas de 129 personas que conformaban la dotación. Lo firmaban el contador, D. Ezequiel Mendoza; el oficial de detall, D. Manuel Villavicencio, y el comandante de la nave, D. Miguel Grau.

Aproximadamente un cuarto de litro diario "per capita". No estaba mal, ¡qué caray!

El 8 de noviembre de 1819, el comandante de la fragata chilena "Lautaro", D. Martín Jorge Guise, desembarcó tropas en el puerto de Pisco con el fin de hostilizar a las fuerzas españolas, y cumpliendo órdenes del Almirante Cochrane, "tomar aguardiente, vino, arroz y otros víveres indispensables" para la escuadra. Junto con la "Lautaro" estaban el "Galvarino" (ex-bergantín "Hecate", armado por Guise en Inglaterra de su propio peculio), y el "Jerezana", llevando a su bordo doscientos veinte soldados.

Colocado Cochrane en la alternativa de interceptar a dos fragatas realistas que venían a reforzar a los españoles o de procurarse víveres para proseguir con éxito la guerra, se decidió por lo último, según la comunicación que pasara al Ministro de Marina de Chile con fecha 18 de noviembre de 1819, enviando a Guise para tal fin.

Sabedor de que en nuestro país era poquísimo el ron que en esos tiempos podía obtenerse, amén de ser de mala calidad, enronchador de gargantas y más propiamente "cañazo" que licor fino, Cochrane decidió

intentar substituirlo con pisco, y pensó bien. Al fin y al cabo, este último tiene pergaminos nobiliarios desde que en su ancestro figuran las uvas "Italia", "Mollar", "Blanca", "Borgoña" y algunas otras de riquísimas cepas. El ron se hace a base de melazas de azúcar y su porcentaje alcohólico fluctúa entre las 38 y 40 partes, ¡como para incendiar el hígado de cualquier cristiano!

De seguro que el Almirante se imaginaba ya la tertulia por armarse cuando llegase el pisco: un estirado y carraspeante marino inglés, levantando su copa y haciendo un "toast" por Her Majesty, the Queen; un sechurano, con vista de águila y oliendo a mar, tragándose todo el contenido de un vaso y contestándole ¡salud con usted, compadre!

O de repente, algún chispo con inquietudes de poeta, amagando un brindis como aquél que siempre ha sido popularísimo entre nosotros:

¡Oh néctar de los dioses;  
sublime portento!  
¿Qué haces afuera?,  
¡zumba p'a dentro!

Lo cierto es que la operación de marras no fue todo lo fácil que se supuso. El parte de Guise resultó convincente. Su fecha: 8 de noviembre de 1819.

Al parecer, y según lo informado por nuestro principal protagonista, los españoles contaban con 300 hombres de caballería, 600 de infantería y dos piezas de campaña. Los efectivos de desembarco "alcanzaron a 313 hombres, en todo".

La lucha fue cruenta y denodada por ambas partes. Del lado separatista destacaron en la acción los capitanes Gútike, Wilkinson, Hind y Spry —este último comandante del "Galvarino"— así como los oficiales Urquiza, Riveros, Robertson, Gibbson, Freeman, Sheperd y el guardiamarina Gull, siendo los dos posteriormente citados también de la dotación del "Galvarino".

Párrafo aparte mereció, en el informe oficial que del combate eleva Guise, la valiente actitud del mayor Miller y del teniente coronel Charles. Al respecto escribió:

"En la atrevida empresa que tomó sobre sí el teniente coronel Charles —se refiere al ataque para desalojar a los sirvientes de los dos cañones de campaña españoles, los mismos que causaban gran mortandad entre la tropa invasora—, tengo el sentimiento de decir que este distinguido y meritorio oficial fue mortalmente herido por una bala de fusil que atravesó su cuerpo, y de cuya resulta murió a la mañana siguiente.

El mayor Miller, que marchaba sobre la ciudad, al llegar a la plaza fue también atravesado por una bala de fusil, y herido en la mano izquierda; sin embargo, por el informe del doctor Michael, quien estaba al lado del coronel Charles durante lo más caluroso de la acción, y cuya sangre fría y bravura han sido notadas por todos los ofi-

ciales y especialmente mencionadas por el mismo capitán, hay grandes esperanzas de salvarle, si bien temo que el país tendrá que privarse por algún tiempo de los servicios de este meritorio oficial, que tan a menudo se ha distinguido en el servicio de Chile”.

El entonces mayor Miller, nacido en Wingham, condado de Kent y muerto en Lima (1795-1851), llegó con el tiempo a escalar los más altos puestos militares en el Ejército Patriota. Jefe de la caballería en Junín y Ayacucho, Guillermo Miller fue ascendido a la clase de General de División, evitando después, en Torata y Moquegua, que los contrastes sufridos por los separatistas revistieran mayores proporciones. De este militar hizo grandes elogios Bolívar —a cuyas órdenes había servido— en la campaña de 1824. El Gobierno Peruano le recompensó por sus servicios con la suma de 20.000 pesos, entregándole además una posesión de 4 leguas de tierra en Río Bermejo.

Tan sólo al después Mariscal Miller fue —entre los hombres de la patria vieja— el único que jamás empleó en sus rabietas castrenses la cuartelera expresión que se relaciona estrechamente con el ajo. El juraba en inglés, del más puro, semi-blasfemando y usando cierta expresión, mitad mística, mitad irreverente: el ¡God damn! británico, que podría traducirse significando, ¡Dios me condene!

Se cuenta de él, que al escapar de Arequipa perseguido por un piquete de caballería española, pasó frente a un balcón en el que retozaban tres damas poco agraciadas, que le agasajaron vertiendo, sobre jinete y cabalgadura, el líquido contenido de una taza de noche, al tiempo que le decían:

—¡Adiós!, gringo sinvergüenza.

Miller detuvo el caballo y contestó impertérrito:

—Lo de gringo es cierto y lo de sinvergüenza no está probado, pero lo que sí es verdad más grande que la Biblia, es que ustedes son feas, viejas y... **brutas** ¡God Damn!

Mas volvamos a nuestra historia, a medida seguimos leyendo el parte oficial de Guise. En él decía, lector:

“Desalojado el enemigo de la ciudad y disperso en todas direcciones, no obstante su gran superioridad numérica y ventajosa posición, y no siendo nuestra intención ocupar el pueblo o atacarlo, nuestras tropas se dirigieron sobre el fuerte, el que fue abandonado por el enemigo después de haber clavado los cañones. Observando esto, bajé a tierra con el objeto de examinar los pertrechos y de entablar una comunicación amistosa con la ciudad, pero luego desistí de esto último. En la batería encontré cuatro cañones de a libra, de bronce, y doce de hierro.

En los almacenes, al parecer, **había como 16.000 concos de pisco** y algunas barras de hierro. Con el objeto de mantener nuestra posición y proteger el embarco de las tropas en caso de necesidad, ordené que el “Galvarino” se fondease en tres brazas de agua, bastante cerca para barrer la playa; puse dos cañones en el transporte fondeado cer-

ca de la batería, una pieza de campaña en la falúa, fondeada con una cadena a la playa, y dos carronadas de seis libras en los botes de la "Lautaro". El tiempo empleado en estos arreglos indispensables y en el embarco de los enfermos y heridos, no dio lugar atento el tiempo que debía permanecer en puerto, **sino para embarcar una parte del pisco**; el resto fue destruido y los almacenes incendiados..."

Y así prosigue el parte, dando detalles que no convendría —por lo extensos— ser citados en esta tradición, para terminar diciendo:

**"La provisión de aguardiente para la Escuadra, de que se halla en gran necesidad**; la oportunidad que se ha dado a los valientes hijos de Chile, de triunfar sobre tropas españolas mucho más numerosas; la cantidad de propiedad enemiga destruida así como el fuerte de Pisco, espero que serán, para los que esto han llevado a cabo, título bastante para la consideración de V.S. y del país".

Hoy, dando fin a este relato después de casi medio siglo y medio de sucedido, y comprendiendo que el objetivo principal de Guise fué el de acopiar pisco en Pisco —desde que lo cita al comenzar su relación— entiendo perfectamente el significado de ciertas coplas muy antiguas en nuestro folklore criollo. Pertenecieron sin lugar a dudas a una zamacueca de fili-grana, de esas de antaño que se bailaban con punta, tacón y pañuelo, amén del mate chichero que hacía arrebolar las mejillas y daba bríos a los participantes, para arremeter luego a la "resbalosa" y hacer del "atracabote" un juego lascivo e incitante.

Con melaza se hace el ron,  
el jerez, con pasas viejas,  
y el pisco de mi nación:  
con puras uvas añejas

Cuando Guise le hizo "cisco"  
su fortín al español,  
se incendió todo el alcohol  
y se perdió muy buen pisco.

¡Corre que te agarro negra!  
uvita de mi lagar,  
y te envaso en una pipa  
pa' libarte en alta mar!

---

## FILASTICAS TRADICIONALES

(1821 y 1879)

Cuando un cabo, merlín o calabrote se descolcha (cosa que para los profanos en cosas de mar significa hablar de sogas, soguillas, o gruesas líneas de manila que comienzan a desentramarse), sus hilos aparecen como una rubia urdimbre que se deshilacha, pero que puede, retorciéndo-

la, utilizarse en cabullería nuevamente. A esto se le llama filástica en lenguaje marineró.

Si esas tradiciones que hoy me traigo fueran más largas, no vacilaría en darles otro título; pero resulta que son cortas, pequeñitas como aquellas filásticas, con sabor a historia poco conocida mas no por eso desestimable, y además, sirven también para reconstruir valores espirituales que flaquean. Pensé en intitularlas "Hilachas", "Flecos" y hasta "Jirones"; me detuve porque el término a usarse debía ser —en mi concepto— marineró, expresivo, y estar de acuerdo con el tema. He aquí, lector amigo, la razón oleada y sacramentada del rubro que les he colocado encima.

Como no tengo dedos de organista y de seguir dándole vueltas al epígrafe te dejaré en la Luna, prefiero dar aquí punto final a mi explicación, en la confianza de que me he dejado entender.

Vamos, pues, en pos de la primera filástica, y... ¡que Dios nos ayude!

---

### LA PRIMERA COLECTA PRO-MARINA

Acababa el General don José de San Martín de proclamar nuestra independencia, en 1821, cuando la naciente república ya se entusiasmaba con la idea de tener una Marina de Guerra propia. Muchos patriotas previsores pensaron casi de inmediato en la necesidad de abordar el problema, y ni cortos ni perezosos, pusieron manos a la obra lanzando la iniciativa y contribuyendo, con lo que podían, para comenzar a tangibilizar nuestra defensa en el mar.

Lima, la Ciudad de los Reyes, fue el origen. No está entre mis papeles si alguna otra de nuestras urbes le ganó la palma pero no lo creo. Su abolengo rancio la situaba en el caso de dar el ejemplo, desde que el mote que la distinguía fue puesto "por devoción y memoria de los Reyes Magos, por cuanto al mismo tiempo que ellos caminaban gozosos en demanda de Belén, para adorar al Salvador recién nacido, andaban el mismo gobernador y sus compañeros cuidadosos y solícitos por los valles y arenas de la costa... buscando sitio aparejado en qué poblar".

Así, pues, y con la idea de "comprar un navío de defensa" que se llamase "SAN MARTIN", se recaudó la suma de 25,056.41 pesos en dinero, fuera de numerosos objetos de plata y oro entregados para la colecta. Algunos de estos últimos se dieron en forma anónima.

Como dato curioso, que mucho dice del patriotismo de aquellos criollos de antaño, quiero consignar aquí, lector amigo, parte de una larguísima lista que se publicara por ese tiempo. Esta relación nominal no guarda, por supuesto, el orden original; establece en cambio, con criterio de comparación y contraste, los óbolos de ricos y pobres, de notables y modestos, unidos por un solo y común ideal: la patria.

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

"SUSCRIPCION HECHA EN LIMA EN 1821, PARA COMPRAR UN NAVIO DE DEFENSA QUE SE LLAMASE "SAN MARTIN"

|  |          |       |
|--|----------|-------|
| Marqués de Torre Tagle                               | 1,000.00 | pesos |
| D. José de la Riva Agüero                            | 1,000.00 | "     |
| D. Juan Bautista Sarroa                              | 1,000.00 | "     |
| D. Pedro Abadía                                      | 1,000.00 | "     |
| Presbítero Pedro A. López, Capellán del Coro         | 6.00     | "     |
| Su esclavo Francisco y su mujer                      | 0.04     | "     |
| El zapatero Gregorio y su mujer                      | 0.04     | "     |
| El pulpero de la esquina Santa Rosa                  | 2.00     | "     |
| D. Sastre  | 0.20     | "     |
| "Un patriota, a tiempo del entero"                   | 0.60     | "     |
| Cinco individuos, a un "real" c/u.                   | 0.50     | "     |
| Por la ganancia de una carrera de caballos           | 51.00    | "     |
| Endoso de una deuda por cobrar                       | 300.00   | "     |
| Los vecinos de Chacra Colorada (en barras de plata). | 1,013.55 | "     |

La mencionada colecta parece que alcanzó (nominalmente) a la cantidad de 28,417.15 pesos. Se llegó a hacer efectiva la suma que indiqué ut supra, de 25,056.41 pesos.

Como comentario al margen y sólo entre nosotros dos, lector amigo, se me hace que aquellos endosos de deudas que como óbolos se dieron... fueron los que causaron la merma. Hay deudores que no estiran el codo ni abren la palma, aunque les hagan cosquillas en los sobacos o se les amenace con acogotarles con toda la gendarmería.

Ahora, contéstate a ti mismo la pregunta que creo intentarás hacerte. ¿No fue ejemplar la conducta de tanta gente disímil, rica o pobre, pero henchida de un patriotismo puro y sin contagios de escepticismo?

Que esta generación y las venideras la tomen como ejemplo. Que hayan muchos patriotas de copete, muchos humildes Franciscos y muchos zapateros Gregorios, siempre entre nosotros...

Y que ese patriotismo y ese ejemplo que nos legaron, nunca se deshilache ni desfleque en nuestros corazones, salvo el caso que la trama persista dura en su urdimbre, plena de vigor y dispuesta a entrelazarse nuevamente, para orgullo de las generaciones actuales y de las futuras.

Como la filástica tan hermosa de esta cortísima Tradición.

Y ahora, lector amigo, como no me es preciso respetar ninguna secuencia cronológica y puedo —en el caso de estas filásticas o hilachas— pegar un salto de varios lustros sin que me critique, desde que son temas aislados los que en esta tradición te relato, permíteme pasar a otra historia poco conocida y pequeña. ¿Su título?, lo verás de inmediato, si me sigues leyendo y tienes la voluntad de mantener los ojos abiertos.

De labios del Contralmirante D. Manuel Elías Bonnemaison Torres, sobreviviente de las campañas del "Huáscar" y buen amigo mío, extractaré la filástica que he intitulado:

### UNA INMERSION IMPREVISTA

El 27 de octubre de 1879, el Capitán de Navío D. Ezequiel Otoyá, se hallaba sentado en la cámara del transporte "Limeña", enfrascado en revisar los detalles del parte de viaje que acababa de terminar el amanuense, antes de firmarlo y enviarlo al Señor Contralmirante, Comandante General de Marina. Dicho documento comenzaba así:

"Cumpliendo las instrucciones que tuvo a bien encomendarme el Supremo Gobierno, zarpé de este puerto el 22 del actual a la 1h. 30 m. (a.m.) con rumbo directo al de Payta, a donde llegué en la mañana del 24. Puesto de acuerdo con la autoridad marítima, procedí a recibir la máquina torpedo que debía entregarme; presentándose dificultades por su volumen y por la falta de elementos para poder colocarlo en una de las cubiertas, resolví traerlo amadrinado a uno de los costados" . . .

Luego de revisar por completo el citado párrafo, y mientras oía el golpeo de los remos de la falúa que llevaría la correspondencia a tierra, en el Callao, sintió el característico roce del casco de dicho bote al atracar cerca de la escala de su buque; continuó leyendo:

" . . . En mis instrucciones me previno el Sr. General Ministro que en Puerto de Payta tomara como pasajeros a los ingenieros Payra, Parker y Malves como un soldado David Ramírez; de los primeros sólo viene el segundo y en cuanto al último el Subprefecto me manifestó el no tener orden de la autoridad del Departamento y aunque le había teleografiado sobre el particular, no obtuvo contestación antes de mi salida. Como el Capitán del Puerto me hiciese presente que D. Germino Sáenz era uno de los principales en la dirección y manejo del torpedo que conduzo en el transporte de mi mando no tuve inconveniente en darle pasaje" . . . (sic) (1).

Cuando acabó de leer, de principio a fin, la comunicación que había dictado, estampó su firma y dio órdenes para que la correspondencia del día fuera enviada de inmediato.

Hasta ese momento, don Ezequiel Otoyá ignoraba que "aquello" que su buque había conducido de Paita al Callao, era el primer submarino con que contaría el Perú. "Máquina Torpedo", le llama de primera intención en su informe, y luego de reparar en su tamaño y forma, le cambia el género gramatical, y ya no se refiere a "ella" sino a "él", cuando dicta: ". . . resolví traerlo amadrinado a uno de los costados".

(1).—Archivo General de la Marina.

Sí. Aquello era, sin lugar a dudas, un extraño buque ideado y construído por el ingeniero danés, Federico Blume Othón, y fue lanzado al mar en Paita, el 12 de octubre de 1879, cuatro días después del glorioso combate de Angamos.

Más de veinte años había porfiado Blume ante el Gobierno, tratando de hacerle ver que no era una utopía lo que pensaba. Que su invención podría revolucionar el curso de las guerras. Finalmente, y mediando el informe favorable del Capitán del Puerto de Paita, don Joaquín Guerra, consiguió que le hicieran caso. Ya para ese entonces, el Callao estaba en inminente peligro de ser bloqueado por los buques chilenos que poseían el dominio del mar.

El submarino fue acoderado al muelle del Arsenal. Su historia pasó de boca en boca: ¡Había realizado más de veinte inmersiones exitosas en Paita!, ¡era cosa de pensarla y no creerla!

La imaginación popular tejió sus conjeturas, se hizo lenguas y bautizó al buque. El "Toro Submarino", le pusieron.

Y así, entre las naturales preocupaciones de la guerra y la demora que significaba la construcción de un submarino perfeccionado en la factoría de San Cristóbal del Tren (aprobada por el Gobierno, bajo la dirección técnica del propio inventor), el tiempo fue transcurriendo sin que se utilizara en forma práctica aquel buquecito paiteño. Pasaron meses, y ante la realidad del bloqueo de nuestro primer puerto se aceleraron las cosas. Se pensó en probar y emplear el "Toro Submarino".

Para hacerlo venía de perillas el largo muelle del Arsenal. Pronto se armaron pescantes y aparejos en sus dos extremos; se afirmaron cáncamos en la proa y popa del buque para engrilletar los chicotes de cadena que permitirían izarlo en caso de accidente; se designó al personal encargado, y todo quedó listo.

Por ese entonces ya nuestra patria había realizado el canje de prisioneros con Chile. Teníamos entre nosotros a los sobrevivientes de Angamos, y entre ellos, al que fuera Aspirante de Marina en dicha acción naval, Dn. Manuel Elías Bonnemaison Torres.

Como de sus labios el autor escuchó este relato, justo es consignar la referencia con el propósito de autenticar la veracidad del sucedido. Las frases con que aquel señero anciano me lo contó, fueron más o menos las siguientes:

"Me dirigía en una de esas mañanas a tomar mi guardia en el transporte CHALACO, cuando me topé con el Contralmirante Carbal, quien por ese entonces estaba a cargo de la Comandancia General de Marina. Se hallaba con un grupo de Oficiales. Como las pruebas del Submarino de Blume estaban listas a realizarse, el Almirante —luego de detenerse a hablar conmigo y explicarme el propósito de las mismas— me pidió que me embarcara en dicho buque para que hubiera a bordo un representante de la Armada.

De esta manera, pues, sin haberlo pensado nunca, realicé por primera vez en mi vida una inmersión con el buque amarrado al muelle y desplazándose a lo largo del mismo (siempre sujeto por los aparatos), con el fin de que se pudiera comprobar su velocidad estando sumergido.

Había una profunda obscuridad en su interior y la atmósfera era sofocante. Tiene que imaginarse usted —me dijo— que el ambiente era estrechísimo y sus tripulantes, sudorosos y jadeantes, hacían esfuerzos notables por imprimir al buque la máxima velocidad posible; maniobrando a brazo las manivelas de su eje cigüeñal. Era una planta de propulsión humana”.

Y aquí lector amigo, sin mayores comentarios y estimando que te he relatado algo poco conocido, doy fin a esta hilacha tradicional sobre nuestro primer submarino y aquel pionero submarinista improvisado que navegó a su bordo allá por el año de 1880, vistiendo el uniforme de la Marina de Guerra del Perú.

---

## LOS CARCAMO

(1821)

Transcurría el año de 1821 y el ejército de San Martín se encontraba acantonado en Huaura, al norte de Huacho, cuando los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo —quienes normalmente residían en el puerto de Paita— viajaron hasta el Callao por asuntos comerciales.

Acostumbrados como estaban a ver entrar y salir buques en la bahía norteña, los Cárcamo se hallaban familiarizados, por demás, con el ambiente de mar y conocían de cerca todas las peculiaridades de la vida a bordo. En más de una ocasión, en corrillo de amigos y conversando sobre la independencia que comenzaba a gestarse, los dos hermanos habían acariado la idea de que el Perú contase con uno o más buques armados en pie de guerra, circunstancia indispensable —según ellos estimaban— para que los patriotas que pretendían sacudir el yugo realista pudieran tratar de obtener, a más de facilidades para la movilización de tropas, cierta ventaja en el mar que atenuara la desproporción y aparente inutilidad de la lucha sin esos recursos.

Habiéndose enterado en nuestro primer puerto de que el pailebote “Sacramento” estaba por zarpar para Panamá, aquellos valientes vieron ante sí la oportunidad que tanto habían esperado. Dedicándose de lleno a planear su captura, se pusieron anteladamente de acuerdo con algunos de los tripulantes del buque para efectuarla apenas llegara el momento. La circunstancia de que el Callao se encontrase repleto de fuerzas españolas hizo que estos patriotas, fuera de guardar el sigilo aconsejable en situa-

ciones de ese tipo, decidieran tomar pasaje en dicho buquecito hasta Balboa, en espera de una oportunidad propicia para el golpe de mano que meditaban.

A decir del historiador Mariano Felipe Paz Soldán, el "Sacramento" zarpó del Callao el 10 de marzo de 1821. Otros autorizados escritores, como Melo y Vegas, no precisan la fecha de su salida, situándola vagamente en algunos de los tres primeros meses del año citado. Sea como fuere, la mayor exactitud radica en Paz Soldán, pudiendo suponerse, sin pecar de inexactos, que cuatro días después, esto sería decir el 14 de marzo, el pailebote aquél recaló en Paita para hacer algunos víveres y completar su aguada. Esta última fecha, pese a que hasta el momento no tiene una comprobación heurística definida, corresponde a un cálculo bastante aproximado de la duración del viaje, teniendo en consideración no solamente la distancia existente entre ambos puertos sino también la morosidad de la navegación a vela, en el caso particular del "Sacramento".

En efecto, dicho buque poseía dos palos machos, trinquete y mayor, teniendo el primero vela, velacho y juanete, y estando equipado el segundo con cangreja, escandalosa, foques y contrafoques, esto es decir una superficie de lona capaz de garantizarle, en el caso de un viento promedio del SE (Alisio), una velocidad sostenida de seis nudos desde el Callao hasta Paita.

El "Sacramento" transportaba a Panamá, fuera de correspondencia privada del Virrey, algunas comunicaciones de éste escritas en código secreto, así como caudales de particulares que, a toda costa, trataban de poner a salvo algunos españoles residentes en el Perú, en vista del estado de cosas y de la efervescencia de los ánimos patriotas en los días cercanos a la declaración de nuestra independencia.

Como pasajero del "Sacramento" iba el Teniente Coronel venezolano Dn. Juan de la Cruz Cortínez, quien, sin duda alguna, trataba de erradicarse del país a causa de una ingrata situación personal, coadyuvando de buen talante con las autoridades españolas que le retornaban a su patria, dudosas también de su objetable comportamiento. En efecto, el caraqueño aquél había tenido figuración entre los conspiradores que debían entregar el castillo del Real Felipe a los patriotas, jugando un doble papel, desde que pertenecía también a la plana mayor de Rodil.

Su condición de sudamericano fue, en buena cuenta, un motivo para granjearse la simpatía del sector independiente, habiéndole entregado los patriotas, junto con su confianza, fuertes sumas de dinero reunidas mediante erogaciones. Sin embargo, la conspiración que iba por tan aparentemente buen camino fracasó. Por otro lado, Rodil, quien había recibido algunas informaciones veladas sobre el doble juego del Comandante de la Cruz Cortínez, desconfiando al no poderlas concretar, le quitó el mando

y gestionó que las autoridades españolas le extendieran un pasaporte para que abandonase el Perú.

Demás está decir que el dinero entregado al militar venezolano no volvió a retornar a sus dadores.

Cuando el "Sacramento" tomó fondeadero en el puerto de Paita, Victoriano Cárcamo, dando como pretexto asuntos de carácter personal que le obligaban a bajar a tierra, solicitó y obtuvo permiso del Capitán, D. Miguel Gamón, para desembarcar. Su verdadero propósito, más que el de atender a los propios problemas, era el de averiguar si los vecinos de la localidad y los de Piura se habían pronunciado por la causa libertadora. Verificada favorablemente la adhesión, el audaz patriota regresó con prontitud a bordo, tanto para instruir a su hermano Andrés y a los tripulantes comprometidos como para evitar que el Capitán —quien naturalmente tenía que preocuparse en indagar sobre la verdadera situación— abandonase el puerto con la premura que aconsejaban los acontecimientos.

Una vez a bordo pudo constatar que no se había equivocado en sus presentimientos. El Capitán Gamón, habiéndose enterado que Paita y Piura se habían plegado a los patriotas, dispuso de inmediato el zarpe de la nave. Distanciado el buque varias millas del puerto y ya en plena navegación, los hermanos Cárcamo y algunos tripulantes se lanzaron a la aventura del ataque, gritando ¡Viva el Perú!

La lucha fue sostenida y sangrienta. Muertos y heridos rodaron por los pasadizos, mientras se sucedían los disparos y las peleas con arma blanca. Cuando finalizó, los heroicos hermanos Cárcamo eran dueños de la situación: se había apresado al Capitán D. Manuel Gamón, al Piloto D. Antonio Felachea, y al Teniente Coronel de la Cruz Cortínez, quien malamente herido, fue alojado en un camarote. Se encontró que llevaba 221 onzas de oro y 600 pesos de plata dentro de su equipaje.

Los hermanos Cárcamo enmendaron la proa y dirigieron su rumbo hacia Huacho, para poner a disposición de San Martín el primer buque con que contaría nuestra Armada Republicana. Desde ese momento el Generalísimo, quien se encontraba en Huaura y usaba para sus viajes el pailebote "Montezuma" prestado por Cochrane, no utilizó sino el "Sacramento" para transportarse —su "yate" como le llamaba burlescamente el Almirante aquél— rebautizándolo, posteriormente, con el nombre de "Castelli".

La hazaña de los hermanos Cárcamo —sin precedentes en la historia de nuestra independencia— constituye, sin lugar a dudas, un galardón heroico para esos destacados patriotas, gestores desinteresados y valientes de una escuadra, que gracias a su denodado esfuerzo, comenzó tempranamente a hacerse realidad, izando por primera vez el pabellón peruano en aquel buque capturado tan valerosamente al poder realista español.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Una vez cumplida su patriótica misión, los hermanos Cárcamo regresaron para afincarse en Paita y continuar con sus actividades comerciales.

Del matrimonio de Victoriano con Doña Petita Castillo, nacieron varios hijos. Dos de ellos, Raimundo y Emilio Cárcamo Castillo, llegaron a ser Oficiales de Marina, realizando cortas pero brillantes carreras hasta el día de su muerte en defensa de la patria, el 2 de mayo de 1866, en el Callao.

Habiendo alcanzado Raimundo el grado de Capitán de Corbeta, Emilio sólo llegó a la clase de Teniente Primero. Ambos fallecieron combatiendo en las defensas situadas al sur del Callao, bajo el mando del Comandante General de dicho grupo de baterías, Coronel D. Manuel Gonzáles de la Cotera.

En el parte oficial del combate firmado por este ilustre militar, figuraron con anotaciones sencillas mas profundamente significativas, los decesos de estos dos valientes:

Capitán de Corbeta Raimundo Cárcamo. - Muerto en la Batería "Maipú".  
Teniente Primero Emilio Cárcamo. - Muerto en la Batería "Maipú".

Firmó certificando dichas defunciones, el entonces Jefe de la Sección de Marina, nuestro ilustre tradicionista y orgullo de las letras peruanas, D. Ricardo Palma Soriano, a la sazón Contador de la Armada.

Del tronco heroico de uno de los hermanos, Victoriano, supieron reñar para la patria dos existencias que se truncaron jóvenes, pero plenas de amor por ella, como símbolo de una estirpe de la que el Perú se enorgullece:

La de los Cárcamo, que en 1821 fueron los atrevidos captores del primer buque de nuestra escuadra.

La de sus hijos, defensores aguerridos del honor nacional, en la guerra contra España, en 1866.

---

## CALVARIO DE UN PESCADOR

(1823)

Días de angustia, incertidumbre y temor vivió Lima, allá por el mes de Junio de 1823, cuando se comenzó a pegar cartelones en sus calles y se leyeron los respectivos bandos emitidos por el cabildo de la ciudad, con motivo de la ocupación por las tropas españolas de Canterac. Copio a continuación el texto de uno de aquellos avisos:

## LA MUNICIPALIDAD

La última intimación del Ejército Real, por el órgano del Señor Coronel don Ramón Rodil, es reducida a que: para las cuatro de la tarde del día . . . se apronten 3,000 fusiles o su equivalente; 4,000 varas de paño y 40,000 de brin, y en caso de no franquearse, sin réplica ni representación alguna, se desocupe la ciudad para proceder a su incendio el día de mañana. Bajo de este concepto los vecinos redimirán del exterminio y la desolación de la ciudad, exhibiendo cuanto posean de plata y oro en la Municipalidad para dar cumplimiento a lo exigido, en la inteligencia de que cualquiera ocultación o renuncia se graduará por el más atroz delito.

Lima, junio 19, de 1823.

JOSE ANTONIO COBIAN  
Escribano del Cabildo

Tanto el regidor, don Miguel Gaspar de la Fuente y Pacheco, como el procurador síndico, don Lorenzo Soria, personeros del Municipio y del Tribunal del Consulado, respectivamente, iniciaron gestiones para conseguir un préstamo de los comerciantes ingleses. Lo garantizaban con "todas las fincas y propiedades de la ciudad que hipotecaba este Excelentísimo Ayuntamiento, por su representación, bajo la mancomunidad insolidum, para satisfacer la cantidad que se mutuase en el plazo y con los intereses que se hubiesen de estipular".

Hasta esos extremos llegaba Rodil, uno de los principales personajes de esta tradición. Otra de sus crueldades fue la que ejecutó con el Padre D. Crucífero Mariluz, de la Comunidad de la Buena Muerte, durante el sitio del castillo del Real Felipe: temeroso de que fraguase en la sombra alguna conjura en su contra, pretendió hacer que aquel sacerdote le revelase los secretos, que en confesión, habíanle confiado sus penitentes.

Al negarse el Padre Mariluz a traicionar su sagrado ministerio, Rodil no transigió y mandóle fusilar en el acto.

Tiempos como aquellos, en que con ferocidad sanguinaria se perseguía a los separatistas, tuvieron que ser muy difíciles y arriesgados para quienes, puesta la mente en la independencia, dirigían todos sus esfuerzos hacia la obtención de un ideal supremo: la libertad del Perú.

Entre éstos se encontraba José Silverio Olaya Balandra, modesto y valiente pescador que servía de correo en la causa patriota. Como de él me ocuparé luego, amigo lector, permíteme introducir en esta tradición a otros personajes que también figuran en la trama de esta historia.

Años antes de la intimación que hizo a Lima el Ejército Real por intermedio de Rodil y más o menos por el 1820, en la villa de San Pedro de los Chorrillos vivía un matrimonio feliz: el de José Apolinario Olaya Córdova y Melchora Balandra Sebastián.

Seis hijos —sobrevivientes de los doce que tuvo aquella pareja— completaban la familia: María Mercedes, José Silverio, Josefa Bruna, Cecilio, Manuela y la pequeña Narcisa.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Muy de madrugada se levantaba el padre para alistar el bote en compañía de sus dos hijos varones. Pronto se hacían a la vela, en veces hasta la isla de San Lorenzo o el Callao, tratando con ello de vender a mejor precio la pesca obtenida y aumentar la modesta economía hogareña. Hombres de mar curtidos por el sol y hechos al trabajo rudo, entre redada y redada conversaban de muchas cosas disímiles pero interesantes. Como gran parte del tiempo lo pasaban sujetos al vaivén de las olas, les resultaba necesario hablar y emitir sus opiniones para atenuar el natural aburrimiento que trae consigo la espera. La emancipación de la tutela española y la patria libre, resultaban los temas más abordados en la embarcación.

Diariamente, ya de regreso a Chorrillos, se reunían con el resto de la familia en el rancho que poseían. Apenas comenzaban a tañer las campanas anunciando la hora del ángelus, Doña Melchora invitaba a todos a rezar el santo rosario. Al terminarlo —y como era costumbre antaño— añadían preces por los caminantes, navegantes y difuntos, orando también por sus enemigos e implorando para ellos el divino perdón.

Así pues, el acendrado catolicismo de doña Melchora y la fe que ponía en la emancipación don José Apolinario, pronto se fusionaron en el pensamiento de sus hijos conformando una doctrina. Dios y Patria constituyó el lema familiar, que si bien jamás resultó escrito, no tuvo nunca necesidad de materializarse en letras desde que lo llevaban grabado, indeleblemente, en el corazón.

La fiesta que diera en su rancho don José Apolinario poco después, confirma, lector amigo, este razonamiento de carácter subjetivo que me atrevo a exponerte. En ella hubo chicha en mates, pisco puro de Ica, algazara y baile; mientras se pulsaban las guitarras y se tocaba acompasadamente el criollísimo "cajón", los asistentes pudieron saborear los platos de cebiche y escabeche preparados por doña Melchora con ayuda de sus hijas.

El acontecimiento de fondo —y no está entre mis papeles si a él concurrió o nó el señor cura párroco— fue de nivel sencillo pero altamente significativo: se trataba de bautizar la nueva red acabada de terminar. Para dar gusto a doña Melchora e implorar las bendiciones del Altísimo, era necesario ponerle un nombre adecuado con miras a que don José Apolinario se considerase satisfecho.

Pues se le bendijo para quedar bien con el buen Dios, cristianándosele con un apelativo ocurrente —heroico para esos tiempos, diría yo— escogido por el dueño entre otros muchos: "Red de Pejerreyes de la Patria" le pusieron, y todo el mundo quedó contentísimo.

Pero volvamos a nuestra historia, querido lector, con el fin de tener una perspectiva de los acontecimientos que ocurrieron en Lima, a raíz de la marcha que sobre dicha ciudad verificó el General Canterac.

Mientras el duro soldado hispano extorsionaba a la ciudad, el Congreso Nacional encerrado en las fortalezas del Callao y con un quórum de 28 representantes, comenzó a recriminar al Ejecutivo —el Mariscal José

de la Riva Agüero, se encontraba en ejercicio del poder— sobre una serie de errores militares. Finalmente acordó trasladarse a Trujillo para continuar sesionando lejos de la amenaza española. Domingo Orué y Mirones, marino y gran patriota, ofreció un buque para transportar a los diputados al Norte.

Con el ejército casi desbaratado, un Poder Ejecutivo débil y sin mayor autoridad y un Congreso incompleto, las posibilidades de éxito eran prácticamente nulas. Por ello Sucre asumió el mando de las fuerzas que guarnecían el castillo del Real Felipe, otorgándole aquel Congreso el supremo mando militar y desposeyendo del mismo a Riva Agüero. A éste se le dio pasaje para Trujillo, con el fin de trasladar el gobierno a dicha ciudad y que ejerciera su acción con plena libertad.

Necesitando Sucre mantenerse informado sobre los movimientos patriotas en Lima, tuvo que ver la manera de emplear un correo que pasara desapercibido y rompiera —con su insospechable e inocente apariencia— el cerco de vigilancia española que era cada vez más difícil de burlar. Para ello se pensó en Olaya.

La distancia de aproximadamente 15 kilómetros existentes entre Lima y Chorrillos, sólo se hacía en esos tiempos a lomo de mula, caballo o en calesa. Nadie pasaba sin ser severamente registrado. Un pescador, sin embargo, hombre de mar modesto que iba a vender a la capital el producto de su trabajo cotidiano, era la persona menos a propósito para despertar sospechas. Muchos de estos viajes hizo Olaya para recabar los mensajes cifrados que los patriotas de Lima deseaban enviar al Callao. En otras oportunidades salió de pesca y navegó desde Chorrillos hasta nuestro primer puerto, llevando escondidas entre la masa escamosa y la urdimbre de sus redes de transportar pescados, los documentos que había de entregar a los chalacos. D. Andrés Riquero, alto empleado de la Contaduría de Valores, era el encargado de distribuir cartas y auxilios para los guerrilleros patriotas en el Callao; su sobrina, doña Juana de Dios Manrique, esposa de D. Clemente Luna, marino y propietario de varios barcos, era el enlace limeño, mejor dicho, centralizaba la distribución de la correspondencia dirigida por Riquero o Sucre a D. Narciso de la Colina, hacendado de Casa Blanca, en la quebrada de Cerro Azul.

Doña Juana Manrique de Luna, era una mujer joven y valiente —como que contaba sólo 22 años— entregada por completo a la causa patriota.

Tradiciones familiares —escuchadas por quien estas líneas escribe a parientes de dicha dama— aseguran que a raíz del apresamiento de Olaya y al ser registrada su casa por los esbirros de Rodil en busca de pruebas acusatorias, ella tenía un paquete de cartas que aún no había podido ser entregado. Al ser sorprendida por el brusco allanamiento de la casa mientras efectuaba la limpieza del hogar, no le quedó otra cosa que posar el plumero que en la mano llevaba sobre las cartas, ocultando así, muy a la ligera, cosa tan importante en la que le iba la vida.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Los españoles no dejaron mueble sin registrar, ¡pero olvidaron levantar el plumero!

Mas volvamos, lector, a José Silverio Olaya Balandra y a su difícil encargo de actuar como correo de los patriotas.

Parece que tentados por algún ofrecimiento de dinero, prebendas o tal vez por envidia, dos espías realistas, el mulato José Mirones, en Lima, y el pescador Leocadio Laynes, vecino de los Olaya en Chorrillos, vigilaban constantemente a José Silverio. Cierta día en que aquel valiente había partido hacia Lima llevando correspondencia separatista le denunciaron, verificándose su captura a las cinco de la tarde, en la capital, por tropas al mando del secretario de Rodil, D. Manuel Llanos, quien hizo que condujeran al preso a un calabozo del Palacio.

A partir de ese momento comenzó el calvario de José Olaya. Al principio fue tolerable y hasta de naturaleza insospechada: vino y mujeres quiso usar el taimado Rodil para lograr que el modesto pescador saliera de su mutismo. Careos en el citado palacio con D. Juan de Dios Manrique de Lara, el Conde de la Vega del Ren, doña Antonia Zumaeta de Riquero, D. Narciso de la Colina, D. Andrés Riquero y su hermano Luis, Capellán del Virrey, también se pusieron en práctica sin resultados. Inmutable el patriota, seguro de que si él no confesaba no podrían identificar a dichas personas —puesto que al ser capturado, arrojó el paquete principal de correspondencia a la acequia que corría por la calle de San Marcelo— sabía que sólo habían hallado dentro de una caja vacía de dulces que llevaba en su red, unas pocas cartas en clave, sin dirección ni firma, y una escarapela bicolor de la patria. Inmutable, repito, miraba a quienes le ponían al frente, sin vacilar; sin que un solo músculo de su faz delatara que les conocía de cerca; sin que ni el más involuntario parpadeo traicionara su rostro de esfinge, haciendo peligrar las vidas y haciendas de quienes en él habían depositado su confianza.

Rodil tuvo que cambiar de tácticas; hízolo prometer el grado de Oficial en el ejército, ofreciéndole fuertes sumas de dinero. Olaya, estoico y leal, mantuvo su línea de conducta.

Como ya habrás podido apreciar, lector amigo, aquel brigadier español era hombre de escasa sensibilidad y capaz de llegar a extremos inimaginables. Viendo fallidas sus esperanzas ante la resolución de Olaya, no titubeó en recurrir al tormento para conseguir sus objetivos. Crueles en demasía fueron los procedimientos empleados con el valiente patriota: desde arrancarle las uñas y atenzarle los pulgares desollados, presionándolos con el cierre de un fusil, hasta el apaleo y azote salvaje de sus espaldas sangrantes, hecho con el mayor ensañamiento.

El leal pescador soportó aquel martirio sin pronunciar palabra, resignado a sufrir y a morir por su patria.

Más allá llegó Rodil. . . , a algo monstruoso: calculando que quizás la aflicción materna pudiera conmover al mártir y hacerlo confesar, hizo

que le condujeran ante doña Melchora Balandra, para que ella, objetivamente, pudiese contemplar las ferocidades de que había sido objeto el hijo de sus entrañas, y para que sus lágrimas —ablandando aquel corazón valiente que no quería verla sufrir— hicieran el milagro de sacarle de su mutismo.

Los ojos de la madre suplicaron piedad en medio de intensos sollozos. Los del hijo respondieron con un chispazo de ternura. Triste pero decidido se adelantó hacia la anciana, y estrechándola en sus brazos, le dijo:

—Sepulte, madre, mi cadáver —si se lo entregan— al lado del de mi padre, en el cementerio cercano a esta parroquia y a nuestro hogar.

Y cuando los esbirros de Rodil, viendo su propósito firme de no pronunciar palabras delatorias tornaron a separarlo de doña Melchora para llevarsele, el mártir volvió la cara hacia aquella pobre mujer para decirle "¡Adiós madre mía!".

Después de aquella entrevista su vía crucis continuó. Si bien Rodil con su proterva acción no pronunció frase alguna, el hecho aquél colocó a doña Melchora en la situación de una madre estoica y sacrificada; a José Silverio Olaya, en un sitial histórico rayano en lo sublime, porque al despedirse de esa manera de quien le había dado el ser, fue ese modesto pescador el autor de una frase no dicha, más semejante al pensamiento expresado por Jesucristo en la cumbre del Gólgota:

"Mujer: ¡he aquí a tu hijo!".

Porque ese hijo, con su comportamiento heroico, su valentía y lealtad sin límites, al dejar a su madre voluntariamente y marchar a encontrarse con el plomo asesino, estaba venciendo a Rodil, triunfando sobre el dolor y despreciando la muerte, demostrando con ello a quienes presenciaron la escena, la clase de hombre que era, capaz de sacrificar todo por la patria: su vida, su bienestar y hasta la pena inmensa que invadía a su madre. Tras de sufrir mayores y tremendas torturas adicionales que me resisto a citar, el mártir desmayóse muchas veces a causa de la crueldad del tormento. Días después fue puesto en capilla, y estando en ella, escuchó su sentencia de muerte.

El 29 de junio de 1823, dentro del perímetro de la plaza de armas de Lima —en el lugar conocido hogaño como Pasaje Olaya— una descarga cerrada de fusilería retumbó trágicamente en todos los rincones de la ciudad: José Silverio Olaya Balandra había muerto. Eran las once de la mañana.

Antes de morir y al acercársele un esbirro para preguntarle su última voluntad, Olaya arrancóle de las manos la escarapela patria que le había arrebatado al apresarle, asestándole, violentamente, una sonora bofetada.

Relata D. Luis Antonio Eguiguren, el acucioso biógrafo de Olaya, que una vez muerto éste se le mandó degollar. Por órdenes de Rodil el ca-

dáver decapitado y la cabeza sangrante fueron remitidos hasta San Pedro de los Chorrillos, a lomo de mula y en un catre de lona de esos que llaman "de tijera" para ser entregado a doña Melchora... Era como si se le dijera, nuevamente:

"Mujer: ¡he aquí a tu hijo!"

Indescriptibles fueron los momentos que vivió aquella madre ahogada en sollozos y lágrimas incontenibles, mientras los familiares colocaban el cuerpo en una blanca sábana, entre dos cirios funerarios y con la escarpela patria en la mano.

Después, y como hicieron con su padre, le vistieron con el hábito de San Francisco para proceder a inhumarlo. Al parecer y sin que este dato esté confirmado, los restos de Olaya debieron ser enterrados en el pequeño camposanto que por ese entonces había, a espaldas de la Iglesia Matriz de Chorrillos.

El 3 de septiembre de 1823 y mediante un Decreto Supremo, la nación, cumpliendo un deber de gratitud otorgó una pensión de 20 pesos a la familia Olaya, equivalente al haber de un subteniente de infantería del ejército. En 1847 se fijaron las normas para su pago, limitándolo a 50 años de duración. El 11 de noviembre de 1858, la asignación fue elevada a 40 pesos.

Y aquí, lector amigo, entre tintes de tragedia y deseos de enaltecer la memoria de aquel mártir de la lealtad que fuera Olaya, termina el relato de este episodio protagonizado por un modesto hombre de mar que vivió, sufrió y murió por el Perú, dejando a la posteridad la lección más grande de patriotismo que darse pueda.

Porque José Silverio Olaya Balandra quiso a su tierra, como ninguno: hasta la muerte.

Porque, cuando salía a pescar para ganar el sustento de los suyos, muchas veces pensó en un Perú libre, al tender su "red de pejerreyes de la patria".

Y porque, al enterrársele en el Chorrillos en que vivió se llevó a la tumba, entrelazada en las manos, la insignia gloriosa del bicolor nacional que tanto amó durante los veintiocho años que duró su preclara existencia.

---

## MARINERO Y PICA PALOS

(1823)

Allá por el año del Señor de 1823 y durante la primera quincena del mes de junio, un marino peruano, el segundo comandante del bergantín de guerra "Congreso", don Manuel García, sentó cátedra de pericia na-

val en la rada del puerto chileno de Valparaíso, gracias a la hazaña de haber salvado su buque de un horroroso temporal.

El prestigio profesional de García era, por aquel entonces, ampliamente conocido tanto en su país como en la nación chilena. El hecho concluyente a que hago mención en esta crónica antañera, puede que no sea bien comprendido si es que no se explica con detalles, puntos y comas. Al parecer y de primera intención, muchos marinos han tenido que capear inúmeros temporales durante el ejercicio activo de su carrera, sin que ello constituya nota de particularísimo mérito. Sin embargo, este temporalito fue de polendas; muchos buques naufragaron y el desastre sobrevino sin que nadie lo llamara. La actitud de García fue decidida, eficaz y mereció un acápite especial. . . , ¡como que el Gobierno de Chile solicitó, a renglón seguido, sus servicios, nombrándolo Director de su propia Escuela Naval!

Por aquel entonces se continuaban en Valparaíso los trabajos de recomposición de la escuadra, con las dificultades y lentitud inherentes a la escasez de operarios y recursos de toda especie. El invierno, que con su crudeza peculiar azotaba la región, venía a constituir un eslabón más en la cadena de tropiezos. A principios del año a que me refiero, el bergantín de guerra peruano "Congreso" había llegado al citado puerto en condiciones desastrosas y haciendo abundante agua por sus costuras, pero gracias al celo de su Comandante, don Jorge Young, de su Segundo, don Manuel García, y a la colaboración eficaz de Larrea Loredó, se le efectuaron las reparaciones indispensables y se le dieron, justo a tiempo, las condiciones mínimas de navegabilidad que tanto habrían de servirle poco después, durante el quizás más horroroso temporal que registra la historia de Valparaíso.

Pero dejémosnos de tanto preámbulo y traigamos a colación el quid de la historia:

Comenzaba el domingo 8 de junio de 1823 y las costas chilenas se sintieron refrescadas por un insistente y poco usual vientecillo que venía francamente del Norte, prolongando su intensidad por instantes. Poco a poco su soplo se fue acentuando, la mar se rizó, el tiempo se tornó un tanto obscuro y la cosa fue cobrando un giro que a nadie gustaba. Los patrones de las embarcaciones surtas en la bahía, los capitanes de buques y cuanto títere con cabeza había en el puerto, tomaron de inmediato sus precauciones para capear el temporal que ya se veía venir decididamente sobre Valparaíso.

Entre ellos estaban el comandante Young y su Segundo, don Manuel García.

Aquí, y a riesgo de pasar por hombre que se fija en menudencias, debo dejar sentado que el verdadero y cabal nombre del buque que estos distinguidos marinos comandaban era el de "Congreso de Lima", y nó el de simplemente "Congreso" como se le llama a través de la historia por abre-

viar. Salvado el detalle, abreviaremos también en lo que resta de esta crónica, por no contradecir a nadie.

Y como eso de relatar un temporal que uno no ha vivido puede parecer inconveniente, sobre todo si se enfatiza sobre su fuerza y el desastre que causó basándose solamente en datos, me permito aquí —y para poner a salvo mi línea de escritor veraz— citar textualmente la relación que de tal desaguisado hizo el Gobernador de Valparaíso, al señor Ministro de Marina de Chile en esa época:

“El horroroso temporal que ha sufrido este puerto desde la mañana del domingo 8 del que rige, ha causado un desastre de que no había memoria. Su fuerza principió cerca de las oraciones del mismo día 8, terminando la mayor vehemencia a igual hora, poco más o menos, del día 9, y, aunque ha continuado de algún modo, se presenta el norte menos recio y el mar algo calmado de la impetuosidad con que echó a tierra y acabó con quince embarcaciones mayores, de sesenta y una que había en el fondeadero, no dejando tampoco una sola lancha ni bote, de los que estaban amarrados: el bergantín nacional “Rita” de 105 toneladas, sin carga, pereció a las 10½ de la noche del citado día 8; la goleta del Estado, la “Fortuna”, de 50 toneladas, sin carga, a la una de la mañana del día 9; la fragata nacional “Hermosa Chilena”, de 383 toneladas, con poca carga, a las 2 de la misma mañana; la fragata nacional “Aurora”, de 400 toneladas, a media carga, a las 3 de la mañana; la fragata nacional “Peruana”, de 350 toneladas, sin carga, a las 3 de la mañana; la fragata ballenera americana “Carlos”, de 250 toneladas, con 1600 barriles de aceite de esperma, a las 4½ de la mañana; la fragata nacional “Curi-món”, de 250 toneladas, al concluir su carga, a las 5 de la mañana; la balandra nacional “Sirena”, de 60 toneladas, cargada, a las 12 del mediodía; el bergantín nacional “Carmen”, de 118 toneladas, sin carga, a las 3½ de la tarde; la goleta nacional “Isabel”, de 70 toneladas, sin carga, a las 5 de la mañana; el bergantín americano “Orión”, de 149 toneladas, con media carga, a las 11 del día; la fragata americana “León”, de 400 toneladas, a media carga, a las 2 de la tarde; la fragata inglesa “Laura” de 280 toneladas en lastre, a las 10½ del día; la fragata inglesa “María”, de 281 toneladas con carga y dinero, a las 3½ de la tarde, y el bergantín inglés “Eco”, de 181 toneladas, con toda su carga de surtido, a las 3½ de la tarde del mismo día.

Causa horror y lástima mirar la playa cubierta de tantos buques náuticos, y, lo que no es menos, destruido el piso y aún parte de las casas de la calle que corre desde la Cruz de Reyes a la Cueva del Chivato, y también parte del edificio del Arsenal y muchas habitaciones del Almendral.

Era un espectáculo espantoso el furor con que se atropellaban, avanzándose a tierra, enormes masas de agua, y si no calma el viento, probablemente no escapa un solo buque en la bahía y se destruye mucha parte del vecindario de la ribera. Los buques del Estado se han conservado, mediante la precaución que tuve de haberlos asegurado con nuevas y fuertes amarras. Con todo, la “Isabel” rompió dos, y en un choque con la fragata “Lautaro” tuvo una avería reparable,

a popa. **El bergantín "Congreso de Lima", se salvó en un calabrote, después de rotas todas sus amarras y perdiendo su artillería y palos;** pero para asegurar a la "Isabel" y, a la "Valdivia" que también rompió sus principales amarras, ya he tomado activas providencias, y espero no habrá un nuevo contraste, bien que los daños recibidos no son reparables de pronto, por falta de botes y lanchas, y, lo que es más, de recursos pecuniarios.

Luego daré a V.S. cuenta más instruída de los daños que ha sufrido la Escuadra. Entre tanto sirvase V.S. elevar esta relación al conocimiento de S.E. el señor Director Supremo, para los fines convenientes.— Dios guarde a V.S.— Valparaíso, Junio 10 de 1823.— J. Ignacio Zenteno.— Señor Ministro de Estado en el Departamento de Marina".

Al siguiente día, otro informe del Gobernador de Valparaíso ampliaba las noticias primitivas sobre los efectos del temporal de marras, añadiendo una relación de los buques que habían zozobrado hasta el momento y terminando con una nota sobre el bergantín "Congreso". ¿Lo examinamos, lector?

"Hasta esta hora, que son las doce del día, sigue el temporal algo declinado; pero no presenta aspecto de que calme pronto. Toda la mañana ha dominado el Nordeste con bastante fuerza, y si ronda al Norte, probablemente no salvan los buques de la Escuadra, porque por la fuerza y vehemencia del que sopló el domingo y lunes, la "Independencia" cortó una cuerda del cable menor; la "Lautaro" perdió la popa hasta el yugo, habiendo roto la cadena del ancla; la "O'Higgins" rindió el trinquete, el bauprés y partes de la obra muerta de la proa, perdiendo un cable, una cadena y un bote; la "Valdivia" perdió dos cables, rompiendo algunas tablas del costado de estribor inutilizando sus bombas, pudo sólo habilitarse una, y con el pronto socorro que se le dio de sesenta hombres, en el momento de aplacar el tiempo, se está manteniendo; la "Chacabuco" rompió un cable; el "Galvarino" perdió dos amarras; la "Montezuma" lastimó algo la popa y perdió un cable, y la "Mercedes" perdió dos cables. Por el estado actual de nuestros buques conocerá V.S. el peligro en que se hallan, porque todas las amarras y anclas que pudieron proporcionarse ya se les han dado, y atropellando por grandes peligros y arrastrando por dificultades que parecían insuperables; porque habiéndose perdido todas las lanchas y no quedando un solo bote de los buques nuestros, fue preciso echar mano de uno que otro de los que salvaron en los otros buques, obligando a los hombres a la fuerza, para que emprendieran ese trabajo, muy expuesto y arriesgado porque la mar no se serena; pero por felicidad no perdimos hombre alguno en esas maniobras. Tenga V.S. la bondad de manifestar a su Excelencia que el riesgo no termina, y que ni en Arsenales ni en todo el puerto ha quedado una amarra ni una ancla de que echar mano, porque cuanto había se ha proporcionado, lidiando con el tiempo, con el abatimiento de los trabajadores y con terribles inconvenientes.

Dios Guarde a V.S.— Junio 11 de 1823.— J. Ignacio Centeno.— Señor Ministro de Estado en el Departamento de Marina".

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

**Relación de los Buques perdidos en este Puerto, en el temporal  
acaecido en los días 8 y 10 del presente**

BUQUES PERTENECIENTES A CHILE

|   |         |                         |
|---|---------|-------------------------|
| 1 | Goleta  | "Fortunata", del Estado |
| 2 | Fragata | "Mejicana"              |
| 3 | id.     | "Aurora"                |
| 4 | id.     | "Curimón"               |
| 5 | id.     | "Peruana"               |
| 6 | id.     | "Matilde"               |
| 7 | id.     | "Carmen"                |

INGLESES

|    |           |           |
|----|-----------|-----------|
| 8  | Bergantín | "Rita"    |
| 9  | Goleta    | "Betsy"   |
| 10 | Cúter     | "Emma"    |
| 11 | Fragata   | "Laura"   |
| 12 | id.       | "Mary"    |
| 13 | Bergantín | "Eche"    |
| 14 | Fragata   | "Lyon"    |
| 15 | id.       | "Charles" |
| 16 | Bergantín | "Clarion" |

Nota.—**El Bergantín de Guerra del Perú, "Congreso", picó sus palos  
y echó la artillería al agua.**— Valparaíso, junio 10 de 1823.—  
Lastra".

He aquí la historia del temporalito aquél que tantos desastres navales causó en el primer puerto chileno, en los comienzos del pasado siglo. La lectura del documento que acabas de ver, lector, da una idea bastante clara de su potencia devastadora y de cómo puso en aprietos a la totalidad de marinos que se hallaban en el paraje afectado por tan tremendo capricho meteorológico. Si has seguido el curso de los acontecimientos y puesto siquiera un adarme de atención de tu parte, estarás conmigo que a través de sus párrafos se puede entresacar, notoriamente, la actitud decidida y muy marinera del comandante del "Congreso", don Jorge Young, y por ende de su segundo, don Manuel García.

Sin pretender absolutamente quitarle méritos al capitán de la nave, es fácil introducir aquí una digresión sensata y que se desprende por su propio peso, al analizar especulativamente los acontecimientos.

Es sabido, conocido y experimentado por toda la gente de mar, que la "palabra santa" a bordo la tiene el comandante. Cuando el buque navega y en cualquier situación que el barco se encuentre, siempre es él en veces llamado "Primero" (para abreviar), el que dispone, hace y deshace

del buque cuyo mando y responsabilidad posee, sin atenuantes ni limitaciones que vayan más allá de las contenidas en la Constitución del Estado o en los Reglamentos de la Armada. Su actuación en puerto, sin embargo, se restringe un tanto por razones obvias y deja, sin lugar a objeciones, un campo mucho más extenso para la labor del Segundo Comandante de la nave, en el sentido más amplio. De este pensamiento lógico nos asimos para considerar el desempeño que le cupiera al marino limeño, don Manuel García, durante el temporal de Valparaíso.

Y nos imaginamos, desde que sus antecedentes marineros y profesionales nos respaldan, a un hombre ensimismado en la tarea de salvar su buque a toda costa. A un oficial movedizo y tenaz, recibiendo órdenes de su capitán, sugiriéndole medidas inmediatas, actuando dinámicamente ora en el castillo, ora en toldilla, conminando a sus tripulantes a hacer rápidamente las cosas, dictando disposiciones drásticas al contra maestre, y en fin, empeñándose en forma integral en la insistente demanda que su corazón le hacía: lograr, a despecho de la furia de los elementos, el triunfo del hombre y su pericia sobre la rugiente mar y el implacable viento huracanado, que amenazaban deshacer la pequeña pero gallarda nave.

¡Y lo consiguió!, a costa de picar sus mástiles y arrojar al agua su artillería, es verdad, pero... bien dice el castizo adagio: "A grandes males, ¡grandes remedios!".

Así, aquel brillante Segundo de Jorge Young, don Manuel García, el "marinero y pica palos" de nuestra breve historia de hoy, supo, para mi colete, justificar soberanamente el mote que a través de más de un siglo, me he permitido ponerle yo ahora como símbolo resumido de su eficiente actuación profesional durante el temporal de 1823, en Valparaíso.

Y no creo andar muy errado al haberlo hecho desde que, a posteriori Chile, reconociendo sus méritos profesionales le hizo Director de su Escuela Naval: ¡que si lo sabían marineros!

En lo que se refiere a eso de "pica palos"... , me remito a lo nota final del Gobernador Lastra, en la que, después de su abrumador relato, lista de 16 pérdidas totales y haber mencionado que "el bergantín CONGRESO DE LIMA se salvó en un calabrote", consigna conspicua y deferentemente que... "picó sus palos y echó la artillería al agua".

Luego, no me equivoqué en la segunda parte del mote.

Punto final y me despido con disculpas a su memoria. Mi intención: hacer resaltar la pericia comprobada de un marino peruano de antaño. Mi vocabulario... , bueno, eso es otro decir...

En el fondo: orgullo justificado en el ancestro naval de una patria, que espera el mismo rendimiento en las futuras generaciones de sus marinos.

## UN SUSTO . . . , A VAPOR

(1840)

El día 4 de julio de 1840, en el puerto británico de Gravesend, se exhibía el siguiente aviso:

### THE PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY

Vapor a Río de Janeiro y Valparaíso. Aviso a los pasajeros. El magnífico vapor de la Compañía, "Perú", saldrá indefectiblemente de Gravesend el viernes, 10 del presente, y se ruega a los señores pasajeros encontrarse a bordo antes de mediodía. El "Perú" hará escala en Plymouth, en cuyo puerto los pasajeros podrán embarcarse hasta el miércoles 15, recibándose correspondencia del correo hasta la misma fecha. Para pasajes, dirigirse a J. H. Arnold & Woollett, 3 Clements Lane.

William R. C. Kendall  
Secretario

El citado vapor era un hermoso buque de ruedas, con un desplazamiento de 700 toneladas y dos máquinas de 90 caballos de fuerza cada una. Su casco —de madera— fue construido por Courling Young & Company, de Londres, y sus máquinas, por la Compañía de Miller & Ravenhill.

Este era el primer viaje del "Perú", barco que puede ser considerado como uno de los pioneros de la navegación a vapor en esta parte del Pacífico, desde que solamente el "Rising Star", en 1822, arribó a Valparaíso después de haber cruzado el Atlántico, conociéndose también el casco del "Telica" o "Telca", buque que tres años más tarde del citado anteriormente, había tocado en el puerto de Huarmey.

Ambos, si bien llegaron a navegar frente a la costa occidental de Sudamérica, no lo hicieron en forma regular sino ocasional y breve. El "Rising Star" (llamado inicialmente "North Pole") había sido encargado por los hermanos Cochrane al constructor naval Rotherhithe, de Brent, instalándosele máquinas a vapor hechas por Maudeslay. Al parecer —y según lo afirmado por Sir John Ross, en su "Tratado sobre navegación a Vapor"—, tomó más tiempo que cualquier velero en la travesía del Atlántico, habiendo trabajado sus máquinas solamente durante diecinueve horas en todo el viaje.

El "Telica", en 1821, hizo su aparición frente a las costas sudamericanas. Había navegado a la vela desde Europa hasta Guayaquil, puerto en el que, luego de equiparse con las respectivas maquinarias, tomó carga y pasajeros, zarpando hacia el Callao con bandera colombiana. Su capitán y propietario, D. Mitrovich, vióse obligado a recalar en Huarmey debido a las dificultades que le produjo la espesa niebla imperante. Apasionado y violento aquel curtido marino, preocupóse excesivamente por los reclamos

que suscitó la demora y por la carencia del combustible apropiado, lo que, unido a una decepción amorosa que según parece sufrió durante el viaje, le impulsó a tomar una determinación extrema: la de volar su buque. En efecto, y cuando ya todo el pasaje se encontraba en tierra, amartilló su pistola e hizo fuego sobre un barril de pólvora, causando una tremenda explosión y la pérdida total del barco.

De la tragedia aquella sólo salvó un marinero, Thomas Jump, quien con el correr de los años afincóse en el Callao y llegó a ser un próspero comerciante.

Pero volvamos al vapor "Perú", lector amigo, para seguir relatándote aquello del susto que produjo durante su pasaje frente a la costa peruana y del cuasi sponcio que tuvo el inocente Gobernador de la caleta de Chilca, al ver, por primera vez en su vida, un hermoso barco —que sin velamen izado y envuelto en densa humareda—, navegaba hacia el Norte presa de un voraz incendio.

En efecto, el día 5 de noviembre de 1840, un propio llegaba a Chorrillos reventando su cabalgadura, para poner en manos de la autoridad portuaria el siguiente comunicado:

Chilca, 5 de noviembre de 1840.

"Al: señor Capitán de Puerto.  
San Pedro de los Chorrillos.

Ayer, a las dos de la tarde, un hermoso barco, incendiándose, pasó a la altura de esta caleta. Inmediatamente despaché en su auxilio la mejor chalupa; a pesar de los valientes que la tripulaban, antes de poco la misteriosa nave desapareció envuelta en humo y llamas. La supongo del todo perdida".

Firmaba el papelote aquél el Gobernador de Chilca, quien se me hace, lector amigo, quedó muy satisfecho de su oficio y del celo con que había cumplido su deber.

Demás está decirte que el barco de marras era el "Perú", buque que comandado por el capitán, D. George Peacock, arribó al Callao el día 4 de noviembre, alborotando al cotarro como era de suponerse.

El susto que se llevó nuestro buen Gobernador fue, sin duda alguna, un susto a vapor. De ahí el titulejo que le he colocado a esta brevísima tradición.

Como dato curioso te contaré, lector, que los primeros pasajeros de aquel vapor desembarcados en el Callao, fueron los siguientes:

Sras. Dionisia Ortiz de Villate  
Eugenia Olaguive de Cádiz.  
Sres. Elías de la Cruz  
Domingo Castro y Calvo  
Gregorio Godoy  
José García Cádiz.

Obrando con inteligencia, el Sr. D. Guillermo Wheelright, fundador de la Pacific Steam Navigation Company, se puso de acuerdo con el Gobierno de D. Agustín Gamarra —quien tenía como Ministro de Hacienda a D. Ramón Castilla— estableciéndose los derechos del Estado y las obligaciones de la entidad contratante sobre la nueva ruta a vapor recientemente creada. Demás está decir que de inmediato se hicieron gestiones para que los limeños y chalacos pudiesen gozar de cortos viajes a bordo del "Perú", iniciándose éstos durante la estada del buque, entre el Callao y Chorrillos, al cómodo precio de cuatro pesos por testa.

Con tal motivo, mis paisanos que siempre han sido de lo más novelero que se conoce, acabaron con todos los medios de transporte para visitar el buque aquel domingo. Copio a continuación, textualmente por cierto, una de las crónicas de la época:

"Ayer domingo, el movimiento y agitación de la ciudad ofrecía el aspecto de uno de aquellos días de fiesta cívica en que se toma mucho interés. A caballo y en carruajes, toda persona que pudo hacerlo marchó al Callao; Los ómnibus, coches de alquiler y hasta los ya casi jubilados balancines fueron tomados, y a las nueve de la mañana no se encontraba un asiento que poder comprar. El "Perú" estuvo, constantemente, lleno de visitantes, sin que desde las once de la mañana hasta las cinco de la tarde, en ninguna hora, hubiese menos de 200 personas".

Y relatan los chismes antañeros que uno de los conductores de vehículos, tal vez por darse importancia o por querer incrementar el prestigio de su línea de transportes, cometió la cursilería de fijar un tremendo letrero sobre una de las ventanillas, cuyo texto —si mal no recuerdo— rezaba así:

"Comprados todos los asientos, hasta las 5 p.m. Se venderán asientos nuevamente, mañana, a partir de las 7 a.m., hasta las 9 a.m."

La Empresa.

Como dicen que "no falta un roto para un descosido" y que "a cada cerdo le llega su San Martín", a determinado curioso que por allí deambulaba le cayó gordo el aviso aquél e hizo que se le subiera la mostaza al caletre.

Ni corto ni perezoso, echando mano a su ingenio —que al parecer, no era poco— de inmediato confeccionó la respuesta en verso, que aunque grosera y mal intencionada la consigno aquí, lector, seguro de que no se te escapará la intención del vate criollo al referirse a los agotados "asientos", pese a que he tratado de disimularla:

Me causa risa y sorpresa  
este aviso estafalario,  
pues debe saber la empresa  
que el c. . . , no tiene horario.

## LA MARINA DE CASTILLA

(1845)

Cuando escribiendo estas crónicas y hojeando papeles viejos, desfilan ante mí tantos nombres de ciudadanos esclarecidos que dieran lustre antaño a nuestra gloriosa Marina de Guerra, entre todos ellos surge uno con proporciones cuasi gigantescas: el de don Ramón Castilla Marquesado, Gran Mariscal del Perú y Benemérito de la Patria en Grado Heroico.

Fue un gran gobernante, campeón de la ley y magnífico soldado. . . , nunca pretendió ser marino, pero. . . ¡su corazón se enraizaba en la patria y su visión se extendía, amplia y profundamente, hasta el mar! Jamás, y hasta el momento en que estos renglones se escribieron, hubo en nuestra tierra peruana alguno que tanto se preocupara por la preponderancia naval de su nación, mas no con afanes belicosos y menguados sino con el noble deseo de verla grande, preeminente y respetada, dentro del concierto de las naciones libres y soberanas del mundo civilizado que hacía poco, apenas unos lustros, acabábamos de integrar.

Hombre de realidades, Castilla tenía la genial intuición de quien pretende el respeto ajeno mediante hechos tangibles y concretos; usó de la razón, la ley y el derecho como el que más; previniendo, sin embargo, sustentó siempre su posición jurídica y la de su país, internacionalmente, mediante la seguridad que emana de la propia fuerza: en este caso, de un ejército eficiente y entrenado y, a la par, una marina moderna y poderosa. Y con ello está dicho todo lo que necesitaría decir para justificar el hecho de que entre mis Tradiciones Navales figure don Ramón. No vayas a creer, lector, que sólo los marinos tuvieron derecho a escribirlas con sus actos; muchos otros personajes lo hicieron y no seré yo quien les escatime unos renglones en estas crónicas, con la premeditada intención de hacer resaltar, si cabe, un poquitín más sus roles en nuestra historia.

Con que, salvada la explicación que te debía, iré sin vacilaciones sobre el primer grano de la espiga que hoy me ha dado por cosechar:

Don Ramón Castilla Marquesado, nació en Tarapacá, el 31 de agosto de 1797, y murió en Tiliviche, yendo a caballo sobre el desierto, un día 30 de mayo del año de 1867. Su vida fructífera y de enorme significado en la historia del Perú independiente, encierra dentro de aquel interregno de fechas, múltiples y formidables realizaciones que la patria toda y el mundo conocen sobradamente. Renglón especial merece, y de él quiero ocuparme exclusivamente en este capítulo, su acertadísima política naval y el tesón con que la sostuvo, indeclinablemente, durante sus dos períodos de gobierno al frente de los destinos de nuestra nación.

Mestizo, de origen humilde y proveniente de una apartada provincia de nuestro territorio, aumentó sus méritos por el significado de carác-

ter nacional que imprimió a su vida, a través de inúmeras etapas de su existencia de 70 años totalmente dedicados al servicio de los altos intereses de la patria.

Conocido de todos su jugoso anecdotario, la personalidad de Castilla tiene y cobra al seguir sus propias frases, la fidelidad de un retrato y la importancia indiscutible de las cosas que se miden en unidades de acontecer, esto es decir, de hechos tangibles y concretos, expresados en su peculiar y socarrón estilo, poco pulido mas profundísimo en su verdadero significado. Para aclarar la imagen van unas pocas de sus geniales contestaciones:

—“Pero, señor Presidente, el gasto que ello acarrearía es casi prohibitivo... , ¡hay que tener en cuenta el fuerte desembolso!”.

—“Señor Ministro, mi opinión al respecto es terminante: cuando Chile compre un buque... , ¡el Perú debe comprar dos!, y san se acabó...”

O también aquella, su frase escrita en carta enviada al General don Pedro Cisneros, en 1843 (Archivos de la Biblioteca Nacional), el 11 de Octubre del año mencionado:

“Obligaremos, pues, a la fortuna, para que nuestro país sea menos desgraciado...”.

Oigámosle luego en plena batalla de Yungay, cuando al tornarse desfavorable la lucha para los ejércitos de la restauración nacional en que militaba Castilla, el General Bulnes inició la retirada ante las fuerzas de la Confederación Perú-boliviana y, al encontrarse en su pasaje con Castilla, le dijo:

—“General Castilla, ¡retirémonos!”

A lo cual contestó fieramente el viejo soldado de Ayacucho:

—“¡No hemos venido a correr!”.

O cuando, enérgicamente exclamó en el Palacio de Gobierno:

—“¡El hombre de Estado habla para dar órdenes de lo que debe hacerse!”.

Y, finalmente, escuchémosle cuando agónico cayó en brazos de su sobrino Eugenio, en pleno desierto de Tiliviche, balbuceando en forma entrecortada sus últimas palabras:

—“Valientes... , sí... , ¡adelante!

... ¡La Patria...!, ¡imposible!”.

Visión de un Perú Naval y de una política afín, en su primera frase; voluntad férrea para lograr un mejor destino económico del país, en su

segunda; valentía y decisión por una causa, sosteniéndola hasta el último, en su respuesta al General Bulnes, y, finalmente, la imagen permanente de la patria dentro del corazón, hasta el postrer aliento. . . , jese fue don Ramón Castilla Marquesado, el creador de una marina grande y moderna en su siglo; el hombre que elevó al Perú hasta lograr que fuese la primera potencia naval en Sudamérica, allá por la mitad del 1800!

De él y de sus esfuerzos es que vengo a escribir unos palotes hoy, en esta modestísima tradición:

Sus primeras adquisiciones para la Armada se realizaron en 1845, cuando el Gobierno compró los bergantines "Guise" y "Gamarra", las goletas "Héctor" y "Peruana", la fragata "Mercedes" y el transporte "Alayza". El paso inicial estaba dado.

Y, poco después, el Perú pudo aquilatar hondamente lo acertado de su proceder: Inglaterra, pretendiendo que se negara el ingreso al país de un grupo de esclavos embarcados en el mercante peruano "Tres Amigos", amenazó al Gobierno de Castilla con apoyar sus demandas mediante la acción de un buque de guerra contra nuestras costas. La nota del Ministerio de Relaciones nuestro fue enérgica y puso, de inmediato, las cosas en su sitio; cortés mas drásticamente se le hizo saber al Gobierno de su Majestad Británica, "que el Perú no cedía, estando resuelto a todo; que si alguna vez, en momentos menos felices, creyó prudente transigir, eran entonces muy distintos el teatro y las circunstancias; que se protestaba contra el ultraje hecho a la nación, ofreciendo rechazar la fuerza con la fuerza y tomar reparación del agravio de un modo positivo".

Al acentuar aquello de que "si alguna vez, en momentos menos felices, creyó prudente transigir", Castilla se refería al incidente habido con los británicos, en agosto de 1844, capítulo éste poco conocido pero que, para mayor abundamiento, traigo a colación en el acápite siguiente al que ahora me ocupa. Con las recientes adquisiciones ya no nos sentíamos desamparados de la fortuna. . . , plumas y tiempo habían fortalecido al ave: el plácido pollito era un gallo ya. . . ¡y con estacas!

Con fecha 14 del mes y año que acabo de citar, los H.M.S. "Dublin" y "Cormorann" largaron sus anclas en Islay, fondeando en las cercanías de las goletas "Libertad" y "Jesús", de la barca "Limeña" y del paileboté "Vigilante", todos ellos peruanos. El Jefe de la División Británica, Contralmirante Thomas, notificó de inmediato a los barcos mencionados que "quedaban embargados por tres meses", a título de represalia y porque nuestra corbeta "Yungay" había pretendido detener al mercante británico "Perú", en plena navegación y por motivos que ellos no hallaban justificables. La solución no fue muy airosa para nosotros; al final, los buques "embargados" volvieron a poder del Perú, y sin duda alguna, este incidente fue para D. Ramón un poderoso incentivo para cristalizar su sueño: una Escuadra poderosa que garantizara a la patria su soberanía, evitándole "agachar la cabeza", así como así.

¡Cómo debió gozar Castilla al redactar su posterior contestación!

A partir de este momento histórico, el ilustre gobernante peruano no escatimó esfuerzo alguno para elevar el poderío naval de su patria. Su entusiasmo fue, sin duda, ejemplar. Posteriormente sus ministros de Guerra y Marina, Echenique y Pezet, siguieron enfervorizados su política naval al llegar a ser también Presidentes de la República, y durante un cuarto de siglo el Perú vivió una época de oro en lo que a Marina se refiere, llegando a situarse en primerísimo plano en la América del Sur.

Algunas muestras de esa preponderancia y de sus benéficas e innegables consecuencias para la patria, quisiera permitirme recordarte, lector: fuera de ponerse en su lugar y protestar enérgicamente contra los británicos, el Perú adquirió modernas unidades tales como el "Rímac"; intervino en la formidable demostración de Guayaquil, estableciendo el bloqueo de todos los puertos y caletas del Ecuador y decidiendo una guerra sin derramar la menor gota de sangre; rechazó la injusta agresión española en Abtao y el Callao; construyó el Apostadero Fluvial y el Arsenal de Iquitos; implantó la navegación en los ríos de nuestra selva, en escala apreciable y mediante el uso de vapor; protegió a Cuba y México en sus guerras de liberación; dispuso, organizó y llevó a cabo, con todo éxito, el viaje de circunnavegación de la fragata "Amazonas"; envió al "Gamarra" a San Francisco de California, al mando del Capitán de Corbeta don José María Silva Rodríguez, para proteger los intereses de los peruanos durante la famosa "fiebre del oro"; ejecutó el audaz viaje de los monitores, etc., etc.

Y a propósito de monitores, teniendo en cuenta que en estas tradiciones que yo escribo, el caldo debe resultar substancioso aunque medio apuchurado por los diversos ingredientes que van a parar a la olla, quiero, respetando un cierto orden en el aderezo, contarte algo, lector amigo, sobre especies inéditas, vale decir sobre unos documentos nunca hasta hoy publicados y que se relacionan con el asunto. Su procedencia: Archivos de la Legación del Perú en los Estados Unidos de Norteamérica. Su sabor, añejo y que dice mucho de la amplitud de criterio del Gran Mariscal don Ramón. Veamos, veamos...

Parece que por aquellos tiempos —como en éstos, en que la última palabra en buques de guerra la tienen la propulsión nuclear, los submarinos atómicos y los proyectiles dirigidos (que conste que estas cuartillas se escriben en el año del Señor 1960), también nuestros vecinos del Norte acababan de hacer un descubrimiento trascendental: blindados tipo "Merrimac" y baterías "Ericsson Monitor", constituían el non plus ultra de los experimentos navales. Pues bien, ¿crees tú que Castilla consideró por un instante nuestra minoría de edad como nación independiente, dejando aquellas novísimas posibilidades tan sólo para uso de las grandes potencias? ¡Nones!

Tan pronto como llegaron las primeras noticias sobre estas nuevas creaciones blindadas, el Mariscal, ni corto ni perezoso, llamó a su Ministro de Guerra y Marina y dijole:

- Olga Ud., señor Ministro. . . Estoy interesado en adquirir para nuestra Escuadra unos buquecitos como esos que hace un tal Mr. Ericsson, en Norteamérica. He oído hablar de una fragata tipo "Merrimac" o algo por el estilo; también, de unas baterías flotantes. . . , ¿qué opina Ud., de todo esto?
- Pues, señor Presidente, estimo que son la última palabra. . . , quizá su costo y la técnica que requieren para su maniobra sean demasiado para. . .
- ¿Demasiado dijo usted? ¡Qué caramba! Hágame el favor de ir pensando desde ahora en que tenemos que enviar, lo antes posible, a dos Oficiales de Marina a estudiar el caso e informarnos. Por de pronto vamos a hacer una gestión por Relaciones Exteriores para estar más enterados sobre este asunto, hummm. . . Creo que algo se podrá lograr. . .
- Muy bien, Excelencia. . .

Y como lo pensó lo hizo. Con fecha 29 de abril de 1862, salía de Palacio un cartero llevando a la mano el oficio que a continuación copiamos. Posteriormente se le colocó la apostilla que también puede apreciarse en él:

Sr. Mtro. de Estado en el Despacho de Rel. Exteriores:

Deseando S.E. el Presidente obtener para el servicio de la República un vapor blindado de las dimensiones y poder de la fragata "Merrimac" (Virginia) y una batería "Ericsson Monitor", ha dispuesto me dirija a V.S., a fin de que por su despacho se prevenga a nuestro representante en los Estados Unidos del Norte, se ponga en contacto con el ingeniero Ericsson, con el objeto de proyectar la construcción de las mencionadas embarcaciones, consultando las mejoras de que hayan sido susceptibles y la traslación de ellas al Pacífico, ya sea aparejadas y blindadas de modo que no ofrezca peligro en su navegación, o trayendo las blindaduras para ponerlas en cualesquiera de los puertos del Perú; en cuyo caso deberían venir los operarios necesarios, remitidos por Ericsson, para colocarlas con la perfección debida.

En su consecuencia quiere S.E. que a vuelta de vapor, si posible le fuese a nuestro mencionado representante, remita a este despacho, los planos de las citadas fragata y batería, con las especificaciones, proyectos de contrata y presupuestos para en su vista resolver lo conveniente.

Igualmente desea S.E. sean blindados los vapores, fragata "Callao" una vez que se halle a flote, "Loa" y "Tumbes", con cuyo fin en el próximo vapor se le remitirán a dicho representante los planos de estos buques, para que por la factoría del mismo ingeniero Ericsson, se construyan las correspondientes planchas para que sean colocadas en el puerto del Callao.

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

El Gobierno oportunamente remitirá a E.U. un jefe para la inspección de las obras que con tal motivo deben ejecutarse. (sic)

Dios gue a V.S.

Nicolás Freire

**Lima, Abril 29 de 1862.**

**Remítase original  
Ministro Residente  
del Perú en los Es-  
tados Unidos.**

**Ribeiro. (1)**

Y ambos ministerios comenzaron a agitarse al compás vehemente, previsor y constructivo de la política naval de don Ramón. Para muestra, dos botones. Primero, el norteamericano Mr. Ericsson escribió:

New York May 29th 1862.

Gentlemen

Agreeable to your request I have now to state, that I am willing to construct for your Government two Armor Clad Iron Steam vessels of war with revolving turrets on the Monitor system. These vessels to be precisely similar to the six vessels of this class which I am now building for the the United States Government.

The leading dimensions are as follows:

|                        |          |
|------------------------|----------|
| Extreme length on deck | 200 feet |
| Extreme beam           | 45 feet  |

.....  
.....  
I agree to finish the vessels complete ready for service in all respects, excepting guns, ammunition coal and stores, for the sum of Four hundred thousand dollars for each vessel.

.....  
I further agree to have the vessels ready to this port on six months from the day of receiving orders from your Governments.

To Mefrs. Barreda C.

I am Gentleman, respectfully  
Your obs. Servant.  
J. Ericsson

-En lo referente al Despacho de Guerra y Marina, las cosas no anduvieron con pies de plomo tampoco. Don Nicolás Freire, nombró al poco tiempo para desempeñar la mencionada comisión, al Capitán de Fragata don Amaro G. Tizón, y al Teniente Primero don Juan Pardo de Zela, para una estada de seis meses en Norteamérica con adelanto completo de sueldos y gratificaciones.

---

(1).—Archivo de la Legación del Perú, en los Estados Unidos de Norteamérica.

Era indudable que la clara visión de don Ramón Castilla tendía a aliviar al hombre de preocupaciones económicas, para conseguir de él un mejor y completo rendimiento.

Fue así que el 28 de junio de 1862, en transcripción hecha a Relaciones Exteriores de una comunicación ya pasada al Ministerio de Hacienda, el Ministro de Guerra y Marina anotaba sueldos y gratificaciones:

"Para que la comisión que sale en el próximo vapor con destino a E.U. pueda desempeñar sin inconvenientes los encargos del Gobierno, de que hablé a V.S. en nota separada; dispone S.E. el Presidente, que V.S. ordene se entreguen al Capitán de Fragata don Amaro G. Tizón, letras por el valor de tres mil ciento cuarenta y seis pesos tres reales (3.146 \$, 3 rs) firmadas contra quien corresponda, como importe de los sueldos y gratificaciones que han de devengar, dicha Jefe y Tnte. 1º D. Juan Pardo de Zela, en los meses de Julio a Diciembre (inclusive) del presente año; y el de tres meses más que se les abonará sin cargo alguno aplicables a los gastos de establecimiento, y movilidad en el desempeño de su comisión". (sic). (1)

El pliego de Instrucciones que con el motivo indicado recibieran los dos oficiales nombrados, fue detalladísimo y no dejaba resquicio para que cupiera la menor duda. Tanto Tizón como Pardo de Zela cumplieron celosamente su comisión, retornando a la patria a fines del año 1862:

Escapa al conocimiento de quien estas líneas escribe, la razón por la cual no prosperaron las negociaciones establecidas con el ingeniero Ericsson. Sea ésta cual hubiere sido, el caso es que, posteriormente —y en lo que a adquisiciones navales se refiere—, nuestra patria volvió los ojos hacia la vieja Europa, a Inglaterra para ser más exactos.

Y ahora que el puchero está en su punto, a pesar de que en mi entusiasmo me he adelantado quizás a condimentarlo metiendo en la olla especiería que debió sazonar la sopa en las postrimerías, volvamos la mirada hacia anteriores épocas para apreciar mejor la política naval de don Ramón Castilla Marquesado.

En 1846, su Ministro de Guerra y Marina, el General don José Rufino Echenique, elevó al Congreso Nacional un proyecto de ley, con el objeto de que autorizara al Ejecutivo para efectuar adquisiciones navales.

La nota adjunta decía así:

"... los objetos principales de nuestra Marina Militar son, en primer lugar servir a la defensa de la nación en los casos de guerra; y, en segundo lugar, proteger a nuestra Marina Mercante en su libre intercurso y en la preservación de las inmunidades que el derecho concede a los buques de comercio.

No es pues posible que ella permanezca en el estado en que este gobierno la encontró y que nuestro creciente comercio marí-

(1).—Archivo del Ministerio de RR. EE.

timo esté a merced de agresiones imprevistas y se hace necesario decidimos a invertir cantidades proporcionadas del presupuesto de la nación, con el fin de adquirir elementos navales.

Por otra parte el gobierno cree que para crear y desarrollar una Marina eficaz debe dotársele de los elementos más modernos, y, en este sentido, atendiendo a los informes de los capacitados para emitir una opinión, ha resuelto que en adelante sean de vapor los buques de la Armada Peruana". (sic) (1)

Promulgada la ley, Castilla envió a Nueva York al entonces Capitán de Fragata don Domingo Vallerriestra, para que supervisara y recibiera, después de su construcción, al vapor de guerra "Rímac", de 6 cañones, el mismo que fondeara en el Callao con fecha 27 de julio de 1848, después de haber recibido en Talcahuano (Chile) a la guarnición militar enviada hasta ese puerto a bordo del bergantín "Guise" de nuestra Armada. El "Rímac" tuvo el privilegio de ser el primer buque de guerra a vapor, adquirido por una Marina sudamericana.

La escuadra nacional crecía y era preciso abordar en forma integral todos los problemas que esa madurez naval traía aparejados. Durante su primer gobierno, Castilla reorganizó la Escuela Central Náutica; destacó a Jefes y Oficiales para la realización de diversos trabajos científicos, tal por ejemplo la Expedición Carrasco-Castelnau para explorar nuestra región selvática; otros fueron a Francia, a atender cursos de especialidades; creó el Apostadero Naval de Paita y emprendió diversas obras de interés vital para la Marina, que comenzaba a renovarse y que constituía su principal orgullo de patriota.

Poco después de la llegada de nuestro primer vapor de guerra, ya estaba Castilla nuevamente demandando fondos para adquirir otro buque: la fragata mixta "Amazonas". Su quilla fue colocada en 1850 en los astilleros de Wigrom, Inglaterra. Su desplazamiento: 1320 toneladas. Su armamento: 26 cañones de 32, 6 de 64 y 1 de 120. A los tres años de comenzada a construir, en 1853, llegó al Callao trayendo a su bordo a 15 Oficiales egresados de diversas escuelas de instrucción de la Marina de Francia.

Sin embargo, su vasto plan para incrementar la importancia del Perú en el mar no se concretó jamás al aspecto militar. La Marina Mercante, mediante la derogación del monopolio para la navegación a vapor en nuestras costas (que se había concedido anteriormente a una compañía extranjera), pudo rápidamente reponerse y llegar a contar en 1849, ¡con nada menos que 91 buques destinados a la navegación de altura!

Y a propósito de navegación en alta mar, durante su segundo período de gobierno don Ramón dispuso que la "Amazonas", al mando del Capitán de Navío don José Boterín, viajara alrededor del mundo en crucero de

(1).—Archivo del Ministerio de RR. EE.

instrucción. El viajecito aquél, fuera de haber contribuido grandemente a prestigiar al Perú internacionalmente, fue de polendas. Después de haber navegado 42,000 millas, tenido 308 días de mar y 274 en puerto, llegó finalmente al Callao en 1858, en un 28 de mayo. Su dotación inicial había disminuído en 41 personas, la mayor parte de ellas muerta a consecuencias de la peste del cólera imperante en la India por ese entonces. El tramo más largo en la mar se dio entre Calcuta y Santa Elena, habiendo empleado el buque nada menos que 72 días, en navegación hecha a vela casi por completo.

Mas como si aún fuera poco lo que por nuestra Marina había hecho, el Mariscal adquirió para el país, en 1856, los buques de guerra a vapor "Noel", "Sachaca" y "Lerzundi", mediante cuyas incorporaciones se incrementó notablemente el efectivo de las fuerzas navales con que contábamos por ese entonces.

Y así, mientras el tiempo pasaba y el progreso material del Perú se hacía sentir, el diablo —sujeto que nunca está contento con el bienestar de los mortales— se las ingenió para obscurecer esta época de bonanza y traernos dificultades: nuestros vecinos del Ecuador comenzaron a ejercer actos de dominio y plena soberanía sobre territorios que no eran de su incumbencia, y ¡tate!, tuvimos conflicto en puertas.

El caso fue que al declararse por ley de 26 de noviembre de 1853 la libre navegación en todos los afluentes septentrionales del Amazonas, vale decir, en el Morona, Pastaza, Tigre, Curaray, Naucana, Napo, Putumayo y demás ríos (a los que se denominaba "ecuatorianos") que descienden a esa arteria fluvial, las pretensiones del vecino... cobraron punto y llegaron hasta el extremo de ceder territorios nuestros, como si fueran cosa propia, a los tenedores de la Deuda Externa de dicho Estado. Esto sucedía, para ser exactos, cuatro años más tarde o sea el 21 de septiembre de 1857.

Nuestra Cancillería reclamó, por supuesto, una y varias veces sin obtener resultados satisfactorios. Nos basábamos en el UTI POSSIDETIS JURIS de 1810, aceptado como regla para la demarcación territorial de las repúblicas americanas, así como en que por los actos de libre determinación de las poblaciones oriundas, nos pertenecían todas las zonas antes incluídas en la antigua Comandancia de Maynas y en el Gobierno de Quijos. Al respecto cabe hacer un poquitín de aderezo histórico con algunos antecedentes que por ahí he andado rebuscando:

En el Congreso de Angostura de 1819, esto es decir, en los albores mismos de nuestra independencia, al acordarse la unión de Venezuela y Nueva Granada, se estableció que los territorios que se reconocerían a dichos Estados serían los mismos que habían tenido la Capitanía General de Venezuela y el Virreinato de Nueva Granada. Como principio demarcatorio para las repúblicas en formación se adoptó el antiguo interdicto posesorio de Roma, el mismo que "protegía al poseedor actual cuya posesión estuviese exenta de todo vicio". Igualmente, Simón Bolívar, en sus instruc-

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

ciones a Joaquín Mosquera, consignó que los nuevos Estados no entrarían en negociaciones con Su Majestad Católica, sino "sobre la base de la integridad de sus respectivos territorios", tal "como estaban demarcados en 1810"... ¡más claro no canta un gallo!

Sin embargo, los ecuatorianos dijeron ¡nones! Que también una gallina a la que le pisaban la pata podía lanzar un cocorocó igual que un gallo; que ellos no habían nacido mancos ni habían conocido a los romanos del interdicto..., en fin, ¡la cosa no pudo arreglarse argumentando ni diplomáticamente!

Castilla, viendo que no podía sacar de sus trece a aquellos buenos señores, nombró Comandante General de la Escuadra al Contralmirante don Ignacio Mariátegui Tellería, le dio facilidades para organizar una expedición al Norte, y en un periquete, tuvo lista una fuerza de tarea de primera línea. Veamos cómo estaba compuesta:

|           |             |                     |  |   |
|-----------|-------------|---------------------|--|---|
| Buque     | Insígnia:   | Fragata "Amazonas", | con 33 cañones.—   | Su comandante, el Capitán de Fragata don Francisco Sáenz. |
| Fragata   | "Apurímac", | con 34 cañones.—    | Comandante, Capitán de Navío José M. Silva Rodríguez.                  |   |
| Goleta    | "Loa",      | con 4 cañones.—     | Comandante, Capitán de Fragata Hercilio Cabieses.                      |   |
| Goleta    | "Tumbes",   | con 2 cañones.—     | Bajo el comando del Capitán de Corbeta Ignacio Dueñas.                 |   |
| Vapor     | "Ucayali",  | con 6 cañones.—     | Comandado por el Capitán de Navío don José M. García.                  |   |
| Vapor     | "Sachaca",  | con 1 cañón .—      | Bajo el comando del Capitán de Corbeta don Emilio Díaz.                |   |
| Vapor     | "Huaraz",   | con 2 cañones.—     | Comandante, Capitán de Fragata Diego de la Haza.                       |   |
| Bergantín | "Guise",    | con 12 cañones.—    | (a vela).—Bajo el comando del Capitán de Navío don Antonio de la Haza. |   |

Adicionalmente fueron alistadas las lanchas cañoneras "Callao" y "Amazonas". Integraban la División de transportes, el vapor "Caupolicán", junto con los buques a vela "General Plaza", "Iquique", "Arica", "Vigilante", "Martina" y "Tirone", bajo el comando de los Capitanes de Corbeta Castillo, Casanova, Arriola, Escurra, Muñoz, Ríos y del Teniente Zanoni, respectivamente.

Con fecha 26 de octubre de 1858, decretó el Perú "el bloqueo de todos los puertos, bahías, caletas y desembarcaderos del Ecuador", procediéndose en consecuencia.

Esa determinación, sin embargo, no fue tomada a tontas ni a locas. Se fundaba en que la vecina república "había contratado la enajenación de extensos territorios pertenecientes al Perú", y por añadidura, para defender el honor ultrajado, se basaba en los agravios inferidos a nuestra patria a causa de "las gratuitas injurias vertidas contra la nación", respecto de las que, los ecuatorianos, se negaban a ofrecer disculpa alguna.

Así fue como llevó Castilla a nuestra flota hasta las costas del país del Norte; así como, sin derramar la más leve gota de sangre del contrario, ocupó sus puertos y ejerció medidas de coacción imprescindibles, con la bonhomía de un justo que no desea —aun teniendo la fuerza de su parte y la razón asistiéndole— abusar de su indiscutible poder.

La bota de Castilla fue la más leve de las botas militares. "No hay en el Ecuador enemigos con quienes combatir" —declaró Castilla en documento oficial— "ni pueden tampoco emplearse las armas del Perú contra las distintas facciones que dividen aquella república".

El 25 de enero de 1860 se firmó el tratado de Mapasingue: amplias satisfacciones al Perú; honores a su pabellón; nulidad declarada por ambas partes y reconocida por Ecuador, de la cesión que ilegalmente había hecho sobre territorios peruanos en Quijos y Canelos la citada república, y, en fin, ausencia de razones para seguir manteniendo la ocupación territorial en Guayaquil. . .

Pero don Ramón, antes de abandonar el terruño aquél, tuvo que dejar para la historia una jugosa anécdota, de las que llevan su personalísima marca:

Antesala de su ida; el general ecuatoriano Franco hacía desfilar a su ejército al toque de cornetas y redoblar de tambores. . . Pasaban los "Leones del Guayas".

—¿Cómo se llama ese batallón? —inquirió Castilla.

—Los "Leones del Guayas", mi estimado General. Fuertes como tales y de agudas muelas. Observe, observe. . .

—Marciales, marciales sin duda. Ese otro que viene allí ¿qué nombre tiene?

—"Sableadores de Esmeraldas", "Macheteros Esmeraldinos" también les llaman. . . ¡muy buenas muelas, igualmente!

—Hum, hum. . ., buena tropa, buena tropa. . .

Y así, al compás de los acordes marciales ejecutados por las bandas del ejército ecuatoriano, fueron pasando ante la tribuna oficial los diferentes cuerpos del mismo. El General Franco estaba hinchado de orgullo, como un pavo real que dejé admirar su plumaje.

Luego, y ante la invitación de Castilla, se aprestó a observar el paso de las fuerzäs peruanas. Los papeles del diálogo se invirtieron:

—¡Bonito regimiento, General Castilla!

—Son los "Húsares de Junín", mi estimado colega. . . De consultorio, de consultorio. . . humm

El militar ecuatoriano, tal vez debido al ensordecedor sonido de cornetas y tambores no oyó bien. Tornó a preguntar:

—Y ese otro cuerpo, ¿cómo se llama?

—La "Legión Peruana", General. Algunos, por variar, la conocen como la "Legión de los Dentistas".

La música estaba en su punto. Quizás si tan sólo la última palabra llegó claramente a los oídos de Franco.

—¿Y todos pertenecen a la Sanidad del Ejército, mi General?

—¡Oh no hombre, que vá! Lo que sucede es que teniendo ustedes tan buenas muelas. . ., ¡resulta imprescindible que nosotros contemos con buenos dentistas. . .!

Así con la agudeza y el chascarro a flor de labio, don Ramón Cástilla Marquesado abandonó, con sus efectivos militares, el Ecuador. Sus frases que la historia registra documentalmente, constituyen la mejor explicación de aquella singular campaña:

"No presento, desde luego, en esta oportunidad, los laureles que se arrancan en los campos de batalla, a costa de la humanidad; pero sí, una página en que las generaciones presentes y futuras encontrarán satisfecho el honor nacional y reconocidos los legítimos derechos del Perú, mediante un Tratado de Paz, cimentado en sólidas bases de justicia, sin haber dejado ninguna huella dolorosa, que pudiera despertar enojos o resentimientos entre dos naciones hermanas y limitrofes". (sic)

¡Hermoso concepto americanista! Sólo hombres de la talla histórica de nuestro meritorio y agregio gobernante, pudieron alguna vez pensar y proceder de esta manera. No fue práctico, es verdad, pero la sublimidad de sus ideas no tienen parangón.

Quien como Castilla supo comprender la necesidad de un poder naval para asegurar el libre ejercicio del poder marítimo; quien como él cuidó de no emplear la fuerza, sino en pro de la justicia, el derecho y el honor de su nación; quien como nuestro gran mandatario —tenía, a decir del historiador Basadre— la "conciencia de un Perú Naval", tuvo forzosamente que volcar su visión hacia la Amazonía y la extensísima red de ríos navegables que la cruza, para preocuparse por ella con tesón y constancia indeclinables; para dar preferente atención a los intereses fluviales de la Hoya; para, en fin, deducir de esa atención y esa preocupación, la necesidad impostergable de solucionar tan importante problema nacional.

Castilla ordenó la construcción de los vapores "Morona", "Pastaza", "Napo", "Putumayo" y la lancha "Tambo", en Inglaterra. Los dos primeros, que eran buquecitos de 750 toneladas y de buen porte (debido al poco calado que requieren los vapores fluviales, su desplazamiento equivale a una obra muerta mayor que la considerada para buques de mar), navegaron por sus propios medios desde Europa. Los restantes fueron armados por piezas en el puerto brasileño de Belem (Pará). El acarreo respectivo lo realizó la fragata "Arica".

Asimismo, se contrató en el viejo continente la construcción desarmable de los vapores lacustres "Yavari" y "Yapurá", destinados al Titicaca, los que llegaron al Perú en 1863. En el aspecto marítimo y naval no quedaba nada más por cubrir: ¡Castilla había pensado en todo!

Y ante la historia, la Marina de Guerra y la patria le quedaban eternamente agradecidas. . .

---

Grande entre los grandes fue nuestro Mariscal, don Ramón Castilla Marquesado. Su inmensa y desinteresada obra patriótica ha dejado, para admiración de la posteridad, la más profunda de las huellas en nuestra historia republicana. Libertador de esclavos, guerrero valiente, gran gobernante, hombre sagaz, justiciero y honrado, jamás se contaminó con el lodo de las pasiones humanas, porque era un alma predestinada para las grandes realizaciones. Hasta sus opositores, quienes llevados por el vaivén de la política osaron en más de una ocasión hacerle frente, así lo reconocieron con hidalguía. Prueba fehaciente de ello fueron las frases ejemplares del gran poeta romántico de su siglo, Carlos Augusto Salaverry, quien al morir Castilla, escribió las siguientes palabras llenas de sinceridad y admiración por el ilustre desaparecido:

"En las filas de la oposición, osamos mirar de frente su poder, y, aunque pequeños, resistimos a su mirada de león. Un día escribimos: iré como tu sombra expiatoria, siguiéndote hasta el templo de la gloria. A su tumba hemos venido a cumplir esa palabra".

Y luego las dos últimas estrofas de su poema "28 DE JULIO", que rezaban así:

La pluma de la historia dirá un día,  
cuando su cetro la verdad recobre:  
—Fue tan patriota cuanto ser podía,  
y aunque el oro a sus plantas esparcía,  
el pueblo le bendijo— ¡murió pobre. . .!

Sombra ilustre. De América recibe  
eterno el lauro que tu nombre adquiere;  
ella en el libro de su historia escribe:  
¡Quien vive por su patria, nada vive!  
¡Quien por su patria muere, nunca muere!

## MAS ALLA DE SU DEBER

(1853)

De tez morena, perfil aguileño, frente ancha y pobladas cejas, el Capitán de Navío D. Juan Noel Lastra, poseía un semblante grave y adusto. Era un marino de la vieja escuela, de aquellos que no reparan en por menores sino que siempre van al grano, sin detenerse en fruslerías ni en patatines, como esos que para ahorrar sílabas dicen ¡ca! en vez de caramba, sin redoblar la interjección para no pasar por desacomedidos o groseros.

Con un semblante grave y adusto, hecho más serio si se quiere debido al negro bigote y a las espesas y acicaladas barbas que se dejaba crecer, tenía no solamente apariencia sosegada sino también enérgica, corroborada ampliamente por el inocultable prognatismo de su recio mentón. Hijo de D. Agustín de Noel y de doña María Lastra, justamente por no reparar en "de" demás o en "de" de menos, no firmaba ni escribió jamás su nombre usando tan aristocrático lazo entre el de pila y el apellido, sino simplemente Noel, a secas, como acomodaba mejor a su recio carácter y a su laconismo casi espartano.

Nacido en el puerto norteño de Paita, en el año de 1813, llevaba en sus venas sangre de rancias familias españolas y de caciques notables de Colán. Quizás por ello se retrataban a un tiempo, en su personalidad, la audacia y el orgullo del peninsular dándose de la mano con la sencillez, estoicismo y valentía característicos del indígena.

De niño había recibido esmerada educación en España, en el Colegio de Nobles de Vergara, tal como correspondía a su ancestro genealógico en el que los Velasco, de la Vega, Luna y Leiva, figuraban emparentados con la familia de Noel. De joven y una vez terminados sus estudios, volvió a la patria en donde le fue fácil abrirse campo y forjarse un porvenir en la Marina Mercante. Contaba tan sólo veintitrés años cuando fue nombrado capitán de la goleta "Caupolicán", que se dedicaba al comercio de cabotaje, allá por el año de 1838.

La escuela del mar contribuyó mucho a templar el carácter de Noel. Recién terminaban los días en que las tripulaciones, formadas en cubierta y acodados sus hombres, entonaban cristianamente el acostumbrado canto matutino, como implorando al Altísimo protección para su barco:

Bendita sea la luz  
y la Santa Vera-Cruz  
y el Señor de la Verdad  
y la Santa Trinidad  
Bendita sea el alba  
y el Señor que nos la manda;  
¡bendito sea el día  
y el Señor que nos lo envía!

En ese ambiente tradicional y recio se forjó Noel, cuando aún se utilizaba el látigo para castigar determinadas faltas graves de la gente de mar; cuando el cepo o el trepar jarcias, para permanecer arrestados a horcajadas sobre las vergas, era pan de cada día en la navegación, sin que importara el azote frío del viento ni las veleidades intemperantes del oleaje sino la disciplina, el trabajo eficiente y el estricto cumplimiento de las órdenes a bordo.

Un lustro después, en 1841, aquel capitán de goleta resolvió ingresar en la Marina de Guerra, y previos exámenes de singular lucimiento, obtuvo el grado de Alférez de Fragata de la Armada Nacional.

A partir de ese momento podría decirse que la carrera de Noel se tornó meteórica: en casi trece años logró ostentar los galones de Capitán de Navío, no obstante haber estado sirviendo la mitad de ellos en la Selva, cumpliendo diferentes comisiones que le fueron confiadas. Durante su estada en la Amazonía, su superior directo, el Capitán de Navío Juan José Panizo, había hecho sobre nuestro protagonista la siguiente apreciación: "Como jefe de una columna, en Chanchamayo, he reconocido en el comandante Noel integridad y constancia".

Seis años permaneció aquel joven oficial en aquella región; de su propio peculio hizo los gastos necesarios para construir el puerto y fortaleza de San Ramón, dedicándose durante ese lapso a penosas tareas destinadas a contener las irrupciones de los indígenas.

Una referencia por demás interesante sobre tan valiente marino, demuestra la envergadura de su carácter y sus rápidas decisiones. Examinémosla, lector: Se relata que encontrándose al mando de la corbeta de guerra "Libertad" y en ejercicio de un bloqueo sobre el puerto de Huanchaco, el navío de la Armada Británica "Cormorán" intentó romper el asedio. Dada la notable superioridad del buque inglés, soñar con presentarle combate habría sido poco menos que una locura. Astutamente, Noel se aproximó con su fragata al barco aquél, y al ser intimado —con cierta prepotencia— para que dejase libre el paso y suspendiera el bloqueo, respondió al comandante extranjero con una frase digna de pasar a la historia:

—"¡En nuestra santabárbara hay pólvora suficiente para volar juntos!".

---

En los últimos días del mes de abril de 1853, la fragata de guerra "Mercedes" a la sazón comandada por Noel, arribó al puerto de Casma para embarcar un contingente de reclutas. Designado el buque para prácticas de los guardiamarinas, llevaba en dicha ocasión a bordo al General D. José Allende.

Como quiera que embarcados los hombres destinados al servicio militar, aquel jefe no veía la razón para permanecer más tiempo en el puer-

to, una vez que hubo llegado el vapor "Rímac" que remolcaría a la fragata hasta el Callao, como jefe de la expedición aquel General dispuso que zarparan ambos buques, aunque fuera a media noche, pese a que la prudencia aconsejaba no hacerlo.

El Comandante Noel, consciente de su responsabilidad y del peligro existente, se permitió exponer al General algunas valederas razones de índole profesional, sugiriéndole postergar el zarpe hasta el día siguiente. No fue escuchado y se dio la orden definitiva: saldrían de todas maneras, según lo ya dispuesto.

A las 23.30 horas del día 1º de mayo, sin casi haber contado con tiempo para envergar las velas y tenerlas listas para cualquier emergencia, se pasó el remolque al "Rímac", saliendo ambos buques con viento fresco de la rada de Casma.

Había ya franqueado el convoy la boca del puerto, cuando la fuerte corriente del paraje y las estrepadas inevitables en ese tipo de faenas rompieron el remolque. Con el velamen aún en bodegas y sin una lona envergada, la única maniobra aconsejable en aquel momento era intentar pasar una nueva espía al "Rímac", cosa que se efectuó pero con tan mala suerte, que cuando ya estaba hecha firme volvió a romperse ante un nuevo estrechazo.

Despiertos los pasajeros, incluyendo algunas mujeres y niños que autorizadamente figuraban en el rol, pronto se armó la de Dios es Cristo, se alborotó el cotarro y comenzaron los gritos, llantos y soponcios, que mezclados con las órdenes a viva voz, las carreras y los atrezos para maniobrar de emergencia, hicieron de la cubierta un pandemonium; una especie de Juicio Final en el que cada alma, en vez de buscar su correspondiente cuerpo como diz que ha de suceder, trataba de abotonarse el cuero lo más posible para no perderlo o mojárselo, procurando evitar presentarse ante el Supremo Hacedor antes de tiempo, con la cabeza rota, despernancada o empapada de pellejo, descuidos que, dentro del protocolo celeste, deben caer gordos a Nuestro Señor.

La lobreguez de la noche contribuyó, sin duda, a agravar la situación, impidiendo una más eficaz labor de los marinos para envergar las velas y procurar que el buque gobernara, desde que con obscuridad tal cundió el pánico entre los pasajeros, quienes sin saber de cierto lo que sucedía pero intuyendo el peligro, aumentaban con sus gritos el desorden promovido por los más timoratos y sembraban de impedimentos el trabajo de la tripulación. Trasladándose de una banda a otra presos del temor, desorbitados los ojos y con desesperados movimientos de violencia, no se detenían ante los cuerpos de quienes resbalaban sino que pisándoles sin contemplaciones, pasaban por sobre ellos en su egoísta intento de buscar, antes que nada, su propia salvación.

Los Oficiales trataban, mientras tanto, de imponer serenidad y poder controlar la situación del buque, el que, sin medios para contrarrestar

el efecto del mar, se abatía más y más sobre los peligrosos arrecifes costeros, muy cercano a la temible Roca Negra. Los esfuerzos de Noel y su gente fueron vanos: empujada la "Mercedes" por la corriente del paraje, sin remolque, velas ni gobierno, la fragata fue a estrellarse contra la saliente rocosa plena de filosas puntas, que a manera de traicioneros puñales de piedra, abrieron las entrañas de su casco y la hicieron zozobrar.

El comandante Noel, por el hecho de que autorizado por la Superioridad Naval había embarcado en la "Mercedes" a su propia esposa, se vio precisado a librar —por instantes que debieron parecerle siglos—, una tremenda lucha entre sus más caros sentimientos y su deber de marino. Dadas su carácter e integridad tuvo que predominar el último. De inmediato dio orden para organizar el salvamento, arriar los botes y embarcar de primera intención a las mujeres y a los niños. Haciendo bajar a su cónyuge en una de esas embarcaciones, permaneció insensible a sus ruegos y súplicas para que abandonase el buque antes de que se fuera a pique. Sordo a los requerimientos de quienes le urgían a dejar la nave y ponerse a salvo, continuó serenamente impartiendo otras disposiciones para salvar el mayor número posible de vidas, mientras que la "Mercedes", inundada casi por completo y crujiendo en forma amenazadora, se hundía irremediablemente en el agitado mar de Casma.

El salvamento fue obra, sin duda, de sus postreros esfuerzos para no ahondar más la tragedia. De ochocientas personas, entre hombres, mujeres y niños, la rapidez del hundimiento sólo permitió que fueran cien los sobrevivientes.

Y mientras que la desesperación acicateaba a los naufragos, haciendo que sus gritos llenaran el espacio, de súbito el borboteo del buque al hundirse hizo a más de uno de aquellos desgraciados volver el rostro, obligándoles a yuxtaponer un gesto de admiración sobre su mueca de tragedia.

El comandante Noel, de pie, serenamente sobre la cubierta de su buque, comenzaba ya a perderse dentro de la inmensidad del mar. Cercano a la regala de babor, oía impasible las voces que le pedían a gritos que se salvara; entre ellas predominaba la de su esclavo mimado, quien con lágrimas en los ojos le suplicaba que así lo hiciese.

Noble y sereno, con la faz inmutable y seguro de haber hecho todo lo que pudo para economizar vidas, ante la insistencia de quienes se lo pedían respondió con una frase homérica que trasponía los límites de su deber:

—"El comandante de un buque de guerra no debe sobrevivir a su pérdida. . . , ¡su deber es hundirse con su barco!"

Y las olas del mar de Casma se cerraron sobre él, sepultándolo para siempre en su seno.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

El 10 de mayo de 1853, el Gobierno expidió un Decreto Supremo honrando la memoria de Noel; disponiendo que el vapor "Rímac" llevara su nombre y que su retrato, adquirido por el Estado, se colocara en las cámaras de oficiales de nuestros buques de guerra.

Pero como al diablo le da —en ocasiones— por hacer olvidadizas a las personas, Carrampempe ha logrado que con el tiempo nos vayamos descuidando de las disposiciones acertadas del Ejecutivo, recordando a Noel muy de vez en cuando, casi solamente cuando hablamos de historia o cuando escuchamos cantar su himno a los cadetes de nuestra Escuela Naval:

Como el noble Noel preferimos  
a salvarnos, a otros salvar. . . .

¿Hay derecho, lector amigo? Al terminar estas líneas —que se escriben en 1964—, admiro su sacrificio y su ejemplo; pienso en la justicia que animó a nuestro Gobierno de entonces para tratar de perpetuar su memoria. . .

Pero, ¿y de su nombre en un buque; de su retrato en las cámaras de oficiales, qué?

¡Las del humo!

---

## UN COMPAS SALTARIN

(1855)

El título de esta Tradición, lector amigo, ha estado rondándome por el cerebro durante varios días con sus noches. Tal vez, si me hubiera detenido a pensar algo más, lo hubiese cambiado y puéstole "Tradición sobre un Tradicionista" como el más adecuado. La redundancia me desanimó sin embargo, decidiendo colocarle ut supra el que ahora lleva.

Las razones para estas dudas mías las apreciarás en un periquete, cuando leas los renglones que siguen y atiendas las explicaciones de éste tu modesto servidor, desde que uno de los protagonistas de mi historia fue nadie menos que D. Ricardo Palma, el insigne tradicionista peruano, quien naufragara allá por el año 1855 frente a las costas del departamento de Ica yendo a bordo del "Rímac", debido, en parte, a los veleidosos caprichos del compás magnético de dicho buque —que a mi modo de ver las cosas y según lo averiguado— aquel día aciago funcionó como saltimbanqui por razones valederas.

Para no distraer más tu atención con un prólogo tedioso, me complazco en poner ante tus ojos algunos párrafos relativos al asunto, escritos por mano y pluma de D. Ricardo Palma:

"El naufragio del vapor de guerra "Rímac", el 1º de marzo de 1855 en los arrecifes de la punta de San Luis, llevó al tradicionista que este libro ha escrito —anota Palma, refiriéndose a sus "Tradicio-

nes Peruanas"— después de andar tres días entre arenales, pasando la pena negra, al pueblecito de Acari. Aquel naufragio no fue al principio gran catástrofe, pues de novecientos que éramos entre tripulantes del buque, pasajeros y un batallón de Infantería que, con destino a Islay, se había embarcado, no excedieron de doce los ahogados en el mar. Pero cuando congregados en la playa, nos echamos a deliberar sobre la situación y nos encontrábamos sin víveres ni agua 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, basta decir que la sed, el hambre, el cansancio y la fatiga dieron cuenta de sesenta y seis naufragos, y que los que, vigorosos o afortunados logramos llegar a Chaviña, Chocavento o Acari, más semejanza teníamos de espectros que de humanos seres".

Nota del Autor.—Al parecer, ha habido un "lapsus calami" en la relación hecha por Palma. Debí ser Punta San Juan (o Punta Parada) y no San Luis, desde que este último nombre no existe en las cartas del paraje.

Entre los papeles que tengo sobre la mesa para ampliar un tanto más este desgraciado episodio, tan sucinta y modestamente relatado por Palma no obstante lo sustancioso y colorido de su narración, figura la sentencia pronunciada por el Consejo de Guerra, en la causa seguida sobre el naufragio del vapor "Rímac", la misma que me fuera gentilmente facilitada por el Director de nuestro Museo Naval, Capitán de Navío (R), D. Julio J. Elías Murguía, a quien agradezco desde estas líneas.

Tal vez, por la dureza excesiva de los términos en ella contenidos y por la severísima crítica que de algunos marinos se efectúa en su texto, Palma calló y jamás —con la modestia característica de los grandes hombres— hizo alarde de su comportamiento sereno y valeroso en dicho naufragio, tanto más notable y meritorio cuando casi todos los demás perdieron la cabeza y los papeles en el citado accidente. Cabe aquí hablar de la testa porque se descontrolaron; es posible también aludir literalmente a hojas y folios, desde que a nadie se le ocurrió poner a salvo el Diario de Bitácora del buque.

Hora es, pues, de hacer resaltar la parte resolutive de la sentencia a que me refiero, máxime si en ella se ponen muy en alto las virtudes personales de aquel Teniente Segundo y a la sazón Contador de la Armada, D. Ricardo Palma, porque las tradiciones que me ha dado por escribir no tienen la finalidad de contar sólo lo bueno sino también lo malo de lo sucedido en nuestra Marina, sin fruición o morbosidad frutos de un chauvinismo mal entendido o de un sadismo fuera de toda justificación; más bien, como un extracto de enseñanzas objetivas para las generaciones venideras.

El caso fue que el vapor de guerra "Rímac", primero de su clase adquirido por una nación sudamericana en la época de transición entre las velas y las máquinas alternativas, mientras se dirigía a Islay llevando a su

bordo novecientas personas, naufragó a las 10.30 hrs. de la mañana sobre los arrecifes iqueños, entre San Juan y Acarí, en un día 1º de Agosto del año de 1855.

Exactamente dos meses después, en el primer día de Octubre, en el domicilio del Contralmirante D. José María Raygada, Comandante General de Marina, se reunían los siguientes miembros del Consejo de Guerra que juzgaría el caso: Capitán de Navío D. José Boterín, Coronel D. Miguel Lanao, Capitán de Navío D. Pedro Roel, Coronel D. José María Tejada; Capitanes de Fragata: D. Damián Alzamora y D. Tomás Ríos así como el Auditor de Marina, D. Mariano Felipe Paz Soldán. Demás está indicar que el citado Consejo estaba presidido por el Contralmirante Raygada.

Lo actuado hasta el momento arrojaba múltiples declaraciones, siendo los directos responsables —a juicio del Consejo— el comandante de la nave, Capitán de Corbeta D. Carlos Castro y el Oficial de Guardia, Alférez de Fragata D. Prudencio León. En este punto debo corregir la información que da el Comandante Manuel I. Vegas en su libro, "Historia de la Marina de Guerra del Perú", afirmando que el Oficial de Guardia era el Alférez de Fragata, D. Parcemón Echeandía.

Según el tenor de estos interrogatorios —leídos por quien estas líneas escribe, un poco más de cien años después— parece que en la mañana del 1º de Agosto de 1855, Prudencio León, hizo poco honor a su nombre de pila y descuidó, imprudentemente, la vigilancia que sobre los timonales debe tener siempre el jefe de la facción de guardia.

La rosa del compás que venía marcando con bastante exactitud el rumbo ordenado, comenzó, desatinada e inexplicablemente, a desobedecer al timonel, saltando una, dos o tres veces hacia babor de la línea de fe y obligando a meter la caña para conservar la dirección debida. Esta circunstancia, anormal para quien tiene experiencia en dichos menesteres mas nó para el Alférez aquél, no fue ni interpretada como un peligro ni informada al comandante del buque, por lo que éste aseguró ocho minutos antes del choque, al General D. Fernando Albízuri y al Coronel D. Manuel Manríquez, que el rumbo trazado era el correcto y se mostró satisfecho de sus cálculos náuticos.

Sin embargo, el buque que a decir de su capitán iba navegando tan de acuerdo con la técnica marinera, de improviso impactó sobre los arrecifes escondidos entre la calina que cubría la costa, inundándose sin remedio.

Y aquí —intercalando a medida sea oportuno los considerandos de la sentencia que dictó aquel Consejo de Guerra— copio el primero ad litteram, permitiéndome hacer algunas consideraciones subjetivas al margen:

"1º.—Que el hecho de haber naufragado el buque, prueba de un modo claro y conveniente que los rumbos y marcaciones fueron malos, y que los que señala la papeleta de fs. 42 y declaraciones

de algunos oficiales son concertados posteriormente, pues al haberse seguido con estrictez los que se indican era imposible el naufragio, a lo que se agrega que el Comandante Castro asegura que los oficiales de su dependencia cumplieron con su deber". (sic)

Inexplicable y fuera de toda lógica debió parecerles a aquellos duros jueces de hace ciento y tantos años, que un rumbo bien calculado, cuidadosamente trazado en la carta y seguido religiosamente, diera con el buque sobre las rocas y causara su pérdida. Sólo les quedó pensar que la proa se mantuvo sobre dirección errada, deduciendo de ello la indiscutible equivocación de su comandante y su consiguiente responsabilidad.

Hoy, pasado un siglo de aquel ingratisimo episodio, cabe recordar al lector que el "Rímac" naufragó frente a una costa riquísima en mineral de hierro. Que, desde 1933 comenzó la explotación de Marcona —cuyo puerto es San Juan— operando actualmente (año 1964) en aquellos yacimientos La Marcona Mining Company y la Compañía de Hierro de Acari. Que 30 años después de aquel accidente se registró en el mismo paraje otro similar, el del trasatlántico "Italia", y que ambos barcos poseían compases magnéticos, esto es decir, influenciables sin lugar a dudas por las líneas de fuerzas emanadas de aquellas concentraciones ferrosas, que, cual imanes permanentes, permanecieron durante siglos esperando que un arriero informara al Ingeniero Fuchs sobre su existencia, suministrando a éste —como persona culta que era— la oportunidad de un denuncia y la subsiguiente explotación de aquellos ricos yacimientos.

Dentro del campo de las suposiciones sensatas, ¿no cabría la posibilidad de que aquellas masas ferrosas, distribuidas por la naturaleza sin concierto a través de la arenosa costa y quizás subyacentes en el zócalo continental, dependiendo su magnetismo de la fuerza terrestre de este tipo existente en la localidad y con una aptitud para conservarlo afín con su dureza, hubieran logrado influenciar al compás del "Rímac"? ¿quién podría negarlo o asegurar que las violencias naturales, como temblores, terremotos y avalanchas, no le dieron carácter permanente, o cuando menos duradero, a ese magnetismo?

Por estas consideraciones lógicas y posibles; por las declaraciones vertidas durante la causa y por el contraste entre la seguridad que existía sobre el rumbo y la atroz realidad del accidente, es que me atreví a sugerir con el título de esta Tradición aquello de que el vapor tenía "un compás saltarín". Ningún otro adjetivo se me ocurre para calificar a una rosa náutica, que en lugar de mantenerse estable, le da, de cuando en vez, por ejecutar bruscos y peligrosos pasos de ballet.

Valga por lo menos mi razonamiento, para aliviar en algo al capitán del buque de los cargos que se le hicieron a continuación. Por ellos ni siquiera acerco mis manos al fuego y paso a enumerarlos, atenuando como procede algunos párrafos del Acta aquella, desagradables pero justos.

Se le dijo "que en los momentos de estrellarse el vapor... en lugar de aquietar el atolondramiento en que hallaba la gente, imponiendo silencio y llamándola al orden, usando para esto de toda su autoridad y empleando en último extremo medidas fuertes y enérgicas... , fue el primero en infundir terror, diciendo que el buque estaba perdido y que se salvase quien pudiera. Que no fue el último en abandonar el barco como le correspondía. Que usó la postrera embarcación expedita, para sacar su equipaje y planos, desatendiéndose de la gente, de acopiar viveres, y especialmente del Libro de Bitácora". "Que sus oficiales —**con excepción hecha del Teniente Segundo Ricardo Palma, Maquinistas D. Carlos Daques y D. Santiago Arnold**— sin tomar ninguna medida para contener a la marinería y tropa, usando de las armas en caso necesario, se ocuparon casi estrictamente de ponerse a salvo, despreocupándose de salvar a otras gentes cuyas vidas debieron serles preferidas...".

En fin, en esa acta que condena la desorganización, la irresponsabilidad y el egoísmo, se escribieron dichas verdades y otras mucho más duras que me resisto a reseñar, pero que dejo a tu feraz imaginación, querido lector. En el recuerdo de los miembros de aquel Consejo de Guerra, debió hacer su aparición —por contraste— el heroico sacrificio del Capitán de Navío D. Juan Noel, quien como Comandante de la fragata "Mercedes", se hundiera en Casma dos años antes con su buque, después de haber procurado el salvamento de todos los naufragos que pudo, en una tragedia causada por la fatalidad y no por su culpa.

Las sentencias fueron enérgicas, pero podían muy bien haber sido peores: al Comandante Castro se le privó de su empleo, diósele de baja de la Armada Nacional, condenándosele a dos meses de prisión en la Fortaleza del Callao "sin que en ningún tiempo pueda ser rehabilitado por incapacidad para merecer la confianza del Gobierno". Al Alférez Prudencio León, igualmente se le privó de su empleo.

A los demás oficiales se les condenó: "a ser trasladados al Colegio Naval por dos años, en donde, a pesar de su clase serán considerados como alumnos, para que estudiando los principios y deberes de su profesión se hagan dignos de ser destinados, después de un examen riguroso, al servicio de los Bajeles del Estado, y los que no tendrán más Haber que medio sueldo de sus clases respectivas para su decencia por el tiempo señalado, sin que les sea permitido en su reclusión entablar reclamo ni demanda para separarse del Servicio".

**Quedaron "exceptuados de esta penitencia el Teniente Segundo D. Ricardo Pimentel, Contador D. Ricardo Palma y Maquinista D. Carlos Daques y D. Carlos Arnold, por haber sido los únicos que cumplieron con su deber y a los que se destinará de preferencia a los buques de la Escuadra, en las vacantes que hubiere".**

Debo anotar aquí que el Teniente Pimentel, con riesgo de su vida, aseguró la boza de uno de los botes en las rocas de la playa, permitiendo

así el salvamento de muchos de los náufragos. Palma Daques y Arnold —como ya ha sido dicho— demostraron serenidad y absoluta conciencia de sus deberes para con el pasaje.

Y he aquí, lector amigo, mi justificación para decirte al comienzo que esta historia, en vez de llamarse como la llamé, pudo muy bien tener como título el de "Tradición sobre un Tradicionista".

Porque, no por algo sino por muchísimo, aquel Oficial del Cuerpo Administrativo de la Armada, andando el tiempo, se convirtió en el más ilustre de nuestros escritores: el "Padre de las Letras Peruanas". Por ello, los siguientes versos de José Gálvez Barrenechea figuran en el busto de D. Ricardo, en la alameda de su nombre situada en Miraflores, ciudad en la que, por suerte, come actualmente pan quien estas líneas escribe:

Con su varita mágica despertó del pasado  
oidores y virreyes, tapadas y guerreros,  
dando la vida a la muerte sus manos milagrosas;  
abrió a nuestras miradas un inmenso Dorado,  
nuestro sombrío cielo tachonó de luceros  
y añadió a la corona de Lima una de rosas. . .

---

## EL VIEJO ABANDERADO DEL "HUASCAR"

(1862 - 1948)

Conocí al viejo grumete Alberto Medina Cecilia, allá por el mil novecientos treintaitantos. A partir de mediados de esa década tan sólo le veía una vez por año, todos los días ocho de cada octubre. En esas fechas, aquel venerable patriota se vestía de uniforme para asistir a las ceremonias conmemorativas del Combate Naval de Angamos.

Era de verle y admirarle. Acababa de rebasar los setenta aquel moreno malambino, cuando portando el estandarte patrio en el que se leía "Monitor Huáscar", y por debajo del Escudo Nacional recamado en hilo de oro, "1879", caminaba saliendo del Centro Naval y se dirigía a la Plaza Grau, en compañía del Alférez de Fragata D. Manuel Elías Bonne-maison.

La figura del subalterno contrastaba notablemente con la del Oficial. Mientras que este último lucía enhiesto, blanco, canoso, con perfil aguileño, barbilla nevada y bigote de retorcidas guías, nuestro buen grumete era más bien bajo de estatura, de rostro barbilampiño, color canela obscura, algo jibado por el peso de los años. Al caminar arrastraba un tanto los pies sin que ello fuera óbice para asentarlos, serena y pausadamente, contrabalanceando el peso del estandarte que su dueño portaba.

Hijo de Juan Medina y de Rafaela Cecilia, había nacido en el barrio del Señor de la Caída y de los múltiples callejones típicos de nuestra Lima antañera: Malambo. Su primer vagido diólo allá por el año del Señor de 1862, en uno de aquellos solares que de vez en cuando se adornan con cadenetas de papeles multicolores, para honrar la imagen del Corazón de Jesús del callejón, con su altar al fondo. Aquel día hubo fina alhucema en la casa para sahumar sus primeros pañales; pisco, chicha y quizás si alguna de las comadres del barrio, se esmeró para hacerle un "potajito" o un caldo de gallina a la parturiente.

Lo cierto es que con el transcurrir del tiempo, y como sucede en todas las vidas de los humanos, aquel tierno retoño se hizo mayor y luego un mozalbete, inquieto y "palomilla" como todo buen malambino.

Transcurría el año de 1877 cuando Alberto Medina —quien había perdido a su padre años antes— tuvo una seria desavenencia con su padrastro. El cambio de palabras resultó súbito de tono, y como dicen que "del dicho al hecho no hay mucho trecho", convirtió su resentimiento en realidad y se alejó del hogar de sus mayores en menos de lo que canta un gallo. Tenía quince años recién cumplidos cuando se alistó en la fragata "Apurímac". Tiempo después, el Comandante Miguel Grau, quien había aprendido a conocerle y a estimarle, escogióle junto con otros cinco de sus compañeros para servir en la dotación del "Huáscar".

Encontrándose el monitor en la rada de Arica, la abuela de Medina —quien, a su vez, era ahijada de doña Catalina de Osma— quiso, por intermedio de aquella dama, conseguir que Medina fuese dado de baja. Basaba su petición, en la corta edad de su nieto.

Recomendado el asunto a Grau, el noble marino llamóle a su camarote para exponerle la situación:

—Tu abuela desea que dejes el servicio. Por tu edad, no estás obligado a prestarlo sino voluntariamente, ¿cuántos años tienes?

—Quince, mi comandante. Yendo para dieciseis.

—¿No ves?. Tu abuelita tiene razón. Mejor que te den una chalupa y te vas a tierra.

—Dispense, mi comandante. Yo deseo quedarme en el "Huáscar"..., ¡quiero morir con usted!

—¡Qué criatura! Está bien. Quédate.

Y Medina se quedó, combatiendo valientemente durante todas las campañas del heroico monitor, en calidad de "pasacartuchos". Después del Combate Naval de Angamos, fue hecho prisionero y trasladado a Valparaíso y Santiago, hasta que sobrevino el canje y pudo regresar a la patria siendo cambiado al "Chalaco", buque en el que sirvió hasta el fin de la contienda.

Retirado de las filas activas con la pensión mensual de doce soles cincuenta, en cierta ocasión —y cuando se aproximaban las elecciones— D. Alberto Secada y D. Rafael Grau se enteraron casualmente —cuando pasaban por la chaza de fleteros— de la modestísima asignación que recibía Medina, al preguntárselo mientras el moreno trabajaba en la descarga de bultos.

Elegidos ambos como representantes al Congreso de la República, gestionaron y consiguieron que se aumentaran las pensiones de los sobrevivientes del "Huáscar". A Medina le acordaron cien soles.

Durante la época de D. Augusto B. Leguía, recibieron una bonificación de veinticinco centavos por cada sol que percibían. Algunos otros incrementos, muy pequeños por cierto, fue adicionando Medina a su pensión llegando hasta los doscientos soles y cincuenta centavos, suma que, con las reducciones de ley, se rebajaba a ciento cincuenta cabales.

Vino luego el terremoto del año 1940, y la casa del sobreviviente de Angamos en la calle Constitución, quedó poco menos que en ruinas. Sin embargo, con esa indiferencia culpable que, en veces, nos invade, nada se hizo por ayudarle.

Años después, en 1948, Alberto Medina Cecilia, exhaló su último suspiro. El ataúd de pino, fue acompañado por amigos, parientes y marinos que acudieron a rendir su último tributo a un valiente: al viejo grumete que combatiera bravamente a bordo del "Huáscar"; al abanderado tradicional del heroico monitor; al subalterno de Grau, el Caballero de los Mares.

Anoto para tu coleteo, lector amigo, que al morir nuestro grumete y dejar viuda a su tercera mujer, doña María Valentina Ibaceta, ésta gozaba en 1962, de una pensión de 150 soles mensuales...

---

Escritos estos brevísimos apuntes biográficos sobre el último de los tripulantes del "Huáscar", sólo me resta ahora, lector, contarte algo de mis recuerdos sobre aquel respetable anciano; sobre el postrer homenaje que yo —personalmente y en representación de la Oficialidad de Guerra de nuestra Marina— hube de rendirle al inhumarse sus restos mortales en el Cementerio de Bellavista. Era el infrascrito, a la sazón, Ayudante del Comandante General de ese entonces, Contralmirante don Víctor S. Barrios.

La oración fúnebre que pronunciara en aquella ocasión fue ausente de protocolo, sincera y sentida en lo íntimo de mi corazón. Por ello es que, para epilogar esta cortísima Tradición sobre el señero "pasacartuchos" del monitor "Huáscar" en el Combate Naval de Angamos, me atrevo a citártela como una siempreviva, muy mía, que con emotividad de peruano y marino, deshojé conrito sobre la tumba de aquel heroico grumete subalterno de Grau.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Grumete, Alberto Medina:

En nombre de la Oficialidad de Guerra de nuestra Marina, he venido a darte su adiós postrero.

Traigo en estos instantes, el emocionado homenaje de los hombres que a través de la historia te conocimos, y que tuvimos la breve dicha de contemplarte en vida, gallardo y enhiesto aún en el otoño de tus años, aferrando muy en alto nuestro estandarte patrio, orgulloso de la enseña bicolor cuyo rojo alcanzó a teñirse aún más en Angamos, para gloria de nuestra Marina y de nuestra patria, el Perú.

Para ellas has sido hasta hoy un símbolo de los ideales más sagrados.

Para ellas, y para todos nosotros, has pasado a integrar las legiones gloriosas de los que por el Perú combatieron.

Y que tienen vida imperecedera en su recuerdo.

Porque la muerte es la glorificación del héroe.

Y tú, eres uno de ellos.

Combatiste al lado del Caballero de los Mares, Almirante Miguel Grau, cumpliendo tu deber de marino y de patriota. A su lado navegaste por los mares enemigos en alarde sublime de osadía no igualada, y a su vera y contagiado por su ejemplo, fuiste partícipe y testigo de la epopeya más gloriosa que registran los anales de nuestra historia: Angamos.

¡Gloriosa jornada aquélla!

Gloriosa y épica jornada en la que un puñado de héroes, defendiendo una patria, se entregaron a la muerte para alcanzar la gloria.

Aquel gigantesco holocausto al Perú que fuera Angamos, consagró para siempre el sacrificio de la pléyade de titanes que contigo combatieron, ofreciendo sus vidas, sus afectos y su sangre, por defender nuestra bandera. Y en aquella hora trágica, en que el mar de las costas enemigas supo del poema escrito para la posteridad por la mano inexorable del destino, a tí Medina no te cupo un lugar entre los muertos del combate. La Providencia te conservó la vida y te convirtió en símbolo y rúbrica de una generación de gigantes, por sus sentimientos, por su valor y por sus ideales.

Fuiste a combatir dispuesto al sacrificio si llegara el caso: sublime eco de las palabras de tu Comandante, que antepone el deber y la patria y a todo interés humano, aunque fuera el de la propia vida. La emoción patriótica echó fuertes raíces en tu pecho, y te lanzaste al combate con toda la energía y el valor de un peruano que sabe hacer honor a su bandera.

Luchaste por ella y sobreviviste para contar la gloria de tu buque y de sus hombres.

Y ahora, ese mismo destino que un día aciago y excelso te respetara, ha segado tu vida grande dentro de su esfera, porque para todos los que hemos nacido bajo este cielo, la trayectoria dejada por un hombre que supo defender heroicamente a su patria es grande, admirable y digna de ser imitada a través del tiempo y de la historia.

Hemos venido acompañándote a la última morada, llenos de tristeza y pesadumbre; nos duele profundamente tu desaparición y traemos con nosotros el sentir del Perú que te admiraba, y que hoy está de luto por tu muerte. Ya los niños que a tu paso, con patriótico recogimiento, soñaban con heroicas hazañas contemplando tu uniforme y tu estandarte, no podrán verte más, pero orgullosos leerán de tu vida en sus textos de colegio. Ya los hombres maduros, no podrán señalarte como ejemplo a sus hi-

jos, descubriéndose respetuosamente. Ni tampoco los ancianos podrán mostrar como paradigma glorioso, a quien fuera un marino de sus tiempos.

Pero el vacío que tu existencia truncada deja, se verá compensado con creces con el relato de las páginas de la historia. Vivirás, Medina, en nuestro recuerdo, como hasta ahora han vivido tus compañeros de epopeya.

Y aquel estandarte que tu callosa mano de hombre de mar tantas veces sostuviera, huérfano de abanderado, guardará también tu memoria aureolada por tu patriotismo y digna de fundirse en sus colores.

Alberto Medina:

Se han cerrado para siempre tus ojos que fueron testigos del gran "Combate de los Comandantes"; esos ojos que vieron izarse, por tres veces consecutivas nuestro pabellón, desafiando a la metralla, y que otras tantas vieron romperse la driza aquella, anudada por titanes y mantenida así hasta el fin. Pudiste ver con ellos el relámpago fragoroso que se dio en Angamos al volar la torre con el héroe, y luego, contemplar la apoteosis de aquel holocausto: un buque que con sus válvulas abiertas, hundíase negándole su acero al enemigo.

Quizás si tu vista, cegada por el resplandor de tanta gloria, ha entornado definitivamente sus párpados para buscar a tu Comandante y a sus heroicos subordinados a través del mar, dirigida fijamente hacia el horizonte de la inmortalidad, que no puede ser escrutado con los ojos físicos.

Y los has encontrado.

Vé en pos de ellos Grumete, y que los manes de la patria te sean propicios.

Los que quedamos aquí, musitando una plegaria por tu alma, te decimos:

¡Descansa en paz, en la morada de los valientes!

Junto a tus heroicos compañeros y Oficiales...

Y junto a tu Comandante, Miguel Grau.

---

## EL HEROICO FANTASMA DE TIABAYA

(1863)

Quien a mediados del año 1863, poco más o menos, hubiese pasado en una noche oscura por las vecindades del cementerio de Tiabaya, en Arequipa, se me hace que se habría dado un susto mayúsculo. La cosa era como para que cualquier prójimo con cierto respeto al más allá, sintiese que el cabello se le erizaba, que un sudor frío le empapaba la frente y que las piernas se negaban a seguir sosteniendo su humanidad. Si mi explicación sobre este asunto te resulta confusa, querido lector, te diré que la historia era de fantasmas.

En efecto, un respetable miembro de la comunidad de aquellos descabezados que estilan arrastrar cadenas y dar pavorosos alaridos, estaba haciendo de las suyas en el camposanto de la localidad. A decir de las vie-

jas beatas del pueblo, era el alma en pena de alguna novia que murió virgen, porque andaba vestida de blanco y sus lúgubres gemidos tenían cierto tono atiplado.

Si el mismo curioso de mi relato, hubiese conservado los arrestos suficientes para regresar al cementerio después de una semana bien contada, se hubiera sorprendido con la contemplación de un espectáculo poco usual: se trataba nada menos que del propio cura de la parroquia, don Miguel María Ugarte y Menaut, quien saltando entre tumbas con un garrote en la mano... ¡perseguía al fantasma de mi historia!

—¡Ea señor alma en pena! o se quita mis sábanas nuevas de encima y me las trae limpias y dobladitas o le atizo una paliza que va a hacer época!

—Ya voy, papá... ¡no me vayas a pegar, por favor!

A juzgar por lo que tengo entendido, la escena aquella terminó tan sólo con un coscorrón, un beso, una cariñosa reprimenda y unos centavos de menos en el bolsillo del señor cura, para pagar a la lavandera que se encargaría de las dichosas sábanas.

Y es que el presbítero de Tiabaya amaba entrañablemente a su hijo, quien, palomilla pero valeroso como ningún niño de los contornos, había apostado con sus compañeros que oficiaría de fantasma en el propio cementerio. La travesura realizada por el infante, fuera de haber atemorizado a más de un vecino, había demostrado al buen párroco algo que enorgullece a todo padre: ¡su vástago era un valiente!

Si Monseñor, el Arzobispo de esta tres veces coronada villa, (1) estuviera leyéndome ahora, creo que me tendría como un pésimo feligrés, despoticador y hasta medio hereje. Yo, personalmente, guardo el más profundo respeto por su Señoría Ilustrísima y les tengo un miedo tremendo a las pailas de Lucifer. Soy católico, apostólico y... limeño, por la gracia de Dios, con que ¡lejos de mí la idea de afirmar falsedades y desprestigiar al párroco de mi cuento! Allá vá mi explicación:

El niño-fantasma, Manuel Sebastián Ugarte Moscoso, era, efectivamente, hijo del Cura de Tiabaya. Su padre, después de que aquél vino al mundo y al quedar viudo de doña Dolores Moscoso y Briceño, se ordenó de presbítero y ejerció como tal, durante muchos años, al frente de la ya mencionada parroquia y la de Miraflores.

Valga, pues, Monseñor mi buena voluntad para poner las cosas en claro, y al grano de esta tradición sobre mi paisano del Misti.

Como esta historia se refiere a un heroico hijo de Arequipa, y en mi tierra se dice con cierta socarrona malicia que "don Quijote dejó una pantorrilla en esa ciudad y la otra... en Trujillo", creo que resulta traer a colación un poco de genealogía. No vaya a suceder que alguno de mis

(1) El, después Juan Cardenal Landázuri R., Arzobispo de Lima.

lectores —como pariente del protagonista— se sienta omitido, menospreciado o herido, porque no hice caso del abolengo familiar ni de la prosapia de su casa.

Los abuelos paternos de nuestro héroe fueron, don Mariano Ventura Ugarte y doña María Martina Menaut, sobrina esta última del chantre, Dr. don Manuel Menaut y de doña Catalina Aranibar y Fernández Cornejo, hermana, a su vez, del Diputado a Cortes, don Nicolás Aranibar.

Fueron sus bisabuelos, don José Antonio Ugarte, limeño, y doña Petronila de la Llosa, hermana del Doctoral de Coro, don Tadeo de la Llosa. Ambos eran hijos de don José Antonio de la Llosa y de doña Antonia Zegarra y Salazar. En la lista de tatarabuelos figuraban don Agustín Josef Ugarte, Alguacil Mayor de Lima, y doña Andrea Gaviño.

A juzgar por todos estos ilustres apellidos, algo de relación hubo de tener Manuel Ugarte Moscoso con don Simón de la Llosa, quien allá por el año de 1778 fuera nombrado por el virrey don Manuel Guirior, como representante de la Corona, para recibir los quintos que a ella correspondieron en la búsqueda de un famoso tesoro. Me refiero al que desenterraron en la hacienda Urcumimuni, el cura Gamboa y el gobernador don Pablo Aranibar, que a decir de Basadre aparece en los asientos de las Cajas Reales de Puno como ascendiente a un millón y medio de pesos en tejos de oro.

En la tradición que Palma intituló "La Laguna del Diablo", se habla de dicha cantidad y se añade. . . , "sin contar lo que se evaporó" (no he verificado si la cita es de Basadre o del propio don Ricardo). Tal vez ese sea el origen de la ingente fortuna de los de la Llosa, cuyo desconocido heredero estaba siendo hace poco buscado, en el año de 1958 —como aguja en un pajar— por uno de los más serios y respetables bancos del Inglaterra.

Basta ya de baza y ahorremos, que para dar relación de parientes no tenemos que pasar por benignos. Dicen que el ahorro es una buena costumbre, y que así como se mide el dinero, hasta las palabras deben suministrarse con cuentagotas. Si vamos a eso, con un palmo de narices se quedan los entendidos, de examinar un refrán oriental que yo me sé: . . . **"Quien se acuesta temprano por ahorrar velas . . . ¡engendra mellizos!"**.

Manuel Ugarte Moscoso, nació el 25 de febrero de 1851, en la Ciudad Blanca. Niño aún y huérfano de madre, aprendió sus primeros palotes y garabatos en el Colegio de la Libertad, que dirigiera en Arequipa el doctor don Eugenio Sánchez. Terminada la etapa secundaria de su instrucción, ya estaba nuestro héroe empleado en una farmacia oficiando de dependiente. Erale necesario ayudarse y ganar la pitanza, desde que su padre tenía reducidas entradas como presbítero y cura de parroquia.

Tenía que vivir. Dicen que el médico receta y cobra, porque tiene que vivir; que el farmacéutico vende y percibe, porque tiene que vivir, y,

finalmente, el enfermo recaba las medicinas y las arroja por la ventana. . . , ¡porque también tiene que vivir!

Así las cosas, Ugarte decidió viajar a nuestra capital.

Las calles de Lima se acostumbraron pronto a la figura atlética de aquel mozo arequipeño. Era rubio, ojizarco, de rostro amable y vigorosa complexión. Sus penetrantes ojos azules decían de su carácter; la valentía, el tesón y el heroísmo se pintaban en ellos, como se dibujan los contornos del sauce que orilla una laguna.

Ese era Ugarte: un niño valeroso cuyos ojos se emborracharon de negrura, cuando por cumplir una apuesta pasó la noche dentro de un nicho del cementerio pueblerino; un joven que con ahinco logró escalar tres veces el Misti, acompañando las expediciones de don Juan López de Romaña; un hombre, que como bombero, tuvo el heroico comportamiento de rescatar a un compañero herido de entre las llamas. . . Ahora estaba en Lima. Quería seguir la carrera hipocrática, vivir y sustentarse, ¡pues se matriculó en la Escuela de Medicina y se destinó —para ganar unos centavos—, como dependiente de farmacia!

Un año tan sólo le faltaba para coronar sus estudios, cuando sobrevino la guerra con Chile. Desde este instante su vida se vuelca hacia el mar. Pronto comienza a prestar sus servicios médicos a bordo de la Fragata "Independencia" y asiste, en aguas de Iquique, al combate naval de Punta Gruesa, el 21 de mayo de 1879.

Al zozobrar nuestro buque sobre un bajo rocoso, mientras perseguía a la corbeta chilena "Covadonga", el comandante peruano More dio la orden de incendiar el barco semi-hundido. Condell, notando la ventaja que le proporcionaba el azar, viró con la "Covadonga" y regresó para ametrallar a los naufragos. Mientras nuestros cañones, con sus brocales casi besando el agua continuaban disparando, Ugarte preparaba las sustancias inflamables para poner fuego a la "Independencia". El barco se hunde y los sobrevivientes dotan los botes para alejarse del lugar de la tragedia. El mar irrumpe y no permite que las llamas se inicien y le arrebatan su presa. Ugarte se embarca en uno de esos pequeños botes con siete de sus compañeros y cruza valientemente el fuego de una lancha chilena que con ellos se ensañaba. Sangrantes, heridos y tristes, consiguen varar su falúa en las playas de Iquique.

La "Independencia" acribillada tiene un descanso: el "Huáscar" acaba de espolonear a la "Esmeralda" y acude presto a batir al hostil chileno. La "Covadonga" deja su presa y fuerza su andar. . . , ¡logra escaparse!

Grau navega sobre una mar tinta en sangre y plena de agonías. Sus hombres rescatan heridos sobrevivientes, y, finalmente, el caballeroso vencedor de Prat logra incendiar los despojos aún flotantes de la "Independencia".

Ugarte, allá en la playa, ve cumplido su fallido deseo mientras las llamas se asoman entre las aguas.

Pasa el tiempo y volvemos a ver a nuestro protagonista como Practicante de Medicina en el monitor "Atahualpa", y luego en la "Unión".

A su bordo asiste a la captura del transporte chileno "Rímac" y al apresamiento del batallón "Carabineros de Yungay". La dotación de su buque y la del "Huáscar", pudieron contemplarle abordando al enemigo y capturando prisioneros en esa ocasión. Ugarte —recordando quizás el ensañamiento de Punta Gruesa— parecía un león rugiente, enfurecido, pero noble.

El 8 de octubre se encuentra aún en la corbeta. Sobreviene la tragedia: el sacrificio de Grau y sus heroicos marinos; la pérdida del "Huáscar"; la hecatombe más grande de nuestra historia naval y la más sublime de sus epopeyas: ¡Angamos!

Cumpliendo órdenes superiores, el Capitán de Navío Aurelio García y García, comandante de la "Unión", logra evadir la acción chilena y salvar su buque. Ugarte, estremecido aún por lo vivido, escribe al día siguiente a su padre la hermosísima carta que en esta crónica antañera quiero mostrarte, lector, con sus puntos, comas y postdata:

Al ancla, Arica, octubre 9 de 1879.

Señor Doctor D.  
Manuel Ugarte  
Arequipa

Querido padre mío:

"Después de una expedición, que sabe Dios lo que resulte de ella, tengo el gusto de escribirte ésta; deseo que estén buenos tú y mi hermano José. Yo bueno sin novedad, gracias a Dios.

Papá, quiera el Cielo que tenga ocasión de poderte escribir otra. En ella te daré detalles; por ahora sólo te puedo decir que, a la altura de Antofagasta nos pescó toda la Escuadra Chilena a eso de las dos de la mañana; a las siete y media del día nos tenían completamente cercados y el "Huáscar" principió con el "Blanco Encalada" hasta las nueve, en que se trabó en combate con los dos blindados; nosotros felizmente llegamos a este puerto y estamos incomunicados; temo que ésta no me dejen mandarla al correo. El buque no ha sufrido un solo arañón, ni hemos tenido un solo herido.

Papá tú bien comprendes que cuando la Patria está en peligro, reclama que sus hijos la sirvan hasta el sacrificio: hoy que las circunstancias navales del Perú han cambiado nos toca a los tripulantes de la "Unión" sacrificarnos, sacando el honor de la Patria en limpio y que nuestro sacrificio sea de héroes; así, Papá, creo que Dios nos mire con un poco de misericordia y nos libre de que nos encontremos otra vez con toda la escuadra chilena, por-

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

que tengo seguridad de que todos moriremos, pero con la satisfacción de que moriremos cumpliendo con el deber que Dios ha impuesto a todos: morir defendiendo su Patria. Yo me he preparado como buen cristiano, por esa parte no tengas cuidado; si muero creo que iré a gozar de la gloria que Dios tiene preparada para todos los que mueren cumpliendo con su deber; estando preparado para recibir la muerte, sólo te suplico que tengas conformidad con lo que Dios haga. Morir tarde o temprano es lo mismo; tan sólo con la diferencia que en esta ocasión se muere con gloria y se tiene fe que Dios mira con compasión a los que son mártires del cumplimiento de sus deberes para con Dios y su Patria. No te confundas ahora por lo que te digo en ésta, ten confianza en Dios como la tengo yo, y esperemos... En este momento sé que nos vamos al Callao, de ahí te escribiré todos los datos de este combate del "Huáscar" (son héroes), Dios sabe lo que hace. Saluda a mis tíos, y si ves a mi tía Josefita Alvízuri salúdala; a José que tenga ésta por suya y que sea bueno y que se maneje con delicadeza; que él es el llamado a ser tu apoyo.

Quiera Dios que vuelva a abrazarte tu hijo que te ama.

Manuel.

Si muero cobrarás tú la parte que me toca de las pensiones: me corresponden la parte de guardiamarina, creo que será largo de tres mil soles; si Dios me concede la vida, tan luego que me den los vales o la plata, te la mandaré. Vale". (sic)

---

### DE COMO NUESTRO PRACTICANTE DE MEDICINA SE CONVIRTIO EN HEROE, DURANTE UN PATRULLAJE EN LA BAHIA DEL CALLAO

Transcurría el año de 1880 y la flota chilena bloqueaba el Callao. Siete buques enemigos circundaban a nuestro primer puerto con su cinturón de hierro y fuego. Diariamente, casi sin interrupción, los cañones araucanos vomitaban su mensaje tonante pretendiendo ablandar las defensas costeras. Habíamos perdido el "HUASCAR"; sólo el "ATAHUALPA" y la corbeta "UNION" podían contestar sus fuegos desde el mar. Mientras tanto los transportes peruanos "OROYA", "RIMAC", "LIMEÑA", "CHALACO" y "TALISMAN" junto con las baterías de tierra, hacían lo indecible por oponerse a la flota bloqueadora.

Constaba ésta del acorazado "BLANCO ENCALADA", de los ex-buques peruanos "HUASCAR" y "PILCOMAYO", del "ANGAMOS", de las torpederas "JANEQUEO" y "GUACOLDA", del crucero "O'HIGGINS" y de dos transportes. Posteriormente habrían de llegar a reforzarlos, el "COCHRANE", la torpedera "FRESIA" y el vapor "PRINCESA LUISA", armado con tres cañones. Casi todos estos buques estaban muy bien artillados.

La habilidad de nuestras baterías de tierra, conocida sobradamente desde el triunfo que sobre la Escuadra Española tuvieramos el 2 de ma-

yo de 1866, era un freno para el cotidiano bambardeo de los bloqueadores. Imposibilitados de acercarse mucho a tierra, hubieron de mantenerse siempre a distancias que les garantizaran un empleo eficaz de su potencia de fuego, contra un mínimo de riesgo.

En el interín, los peruanos habíamos habilitado algunas lanchas para combatirlos. Nuestra improvisada flotilla constaba de la "ARNO", la "URCOS", la "INDEPENDENCIA", la "RESGUARDO", la "CAPITANIA" y la "LIMA", todas ellas artilladas con cañones pequeños.

Casi la mayoría de las noches, aquellas embarcaciones abandonaban silenciosamente sus amarraderos para patrullar la bahía y atacar —cuando les era posible— a los buques bloqueadores.

Mientras tanto, muchos patriotas aguzaban su ingenio, para idear otros métodos y nuevas armas con los cuales poder oponerse con éxito a la escuadra chilena. Manuel J. Cuadros y Pedro Ruiz Gallo, son los nombres que más resaltan entre aquellos esforzados. Un extranjero —peruano de corazón— don Federico Blume, habiendo traído desde Paita su revolucionario mas primitivo submarino, trabajaba denodadamente en la factoría de San Cristóbal del Tren para construir un segundo modelo más perfeccionado y torpedear con su buque a los enemigos.

Dicen que los abuelos relatan, por lo general, historias bonitas. El mío, don Domingo Gamio Igarza, quien recibiera el grado de Sub-Teniente de Reserva durante la guerra, muchas veces me contó los incidentes que le tocara vivir cuando —como Oficial interino de Administración, del batallón "Guarnición de Marina"— los Comandantes de Lancha se peleaban el privilegio de embarcarle para esos patrullajes.

La razón (muy humana por cierto), radicaba en los panes, el chocolate del Cuzco, el jamón, el queso y los embutidos, que, por razones de su cargo y "mataperradas" económicas que solía hacer, aseguraban una cena suculenta a cuanto títere con cabeza se encontraba a bordo.

Fue en una de esas expediciones —en la que por cierto no se encontraba el padre de la autora de mis días— cuando tuvo lugar, el 24 de mayo de 1880, uno de los episodios heroicos más notables de la Guerra del Pacífico. Como es costumbre mía, caro lector, la de respaldar cada una de las Tradiciones Navales que te vengo relatando con escritos y documentos de la época, va para tí con sus puntos, comas y peculiar estilo, un artículo que nuestro ilustre vate, don Manuel Nicolás Corpancho, escribiera para "La Opinión Nacional" el viernes 28 de mayo del mismo año, glosando el sucedido. Leámosle:

#### DETALLES SOBRE LOS ACONTECIMIENTOS DEL 24

"Con más calma y en posesión de datos exactos suministrados por el bravo Teniente Gálvez, los damos hoy al público que ha formado conciencia sobre este glorioso episodio, la más bella página de la historia de la presente campaña.

Los hechos pasaron de la manera siguiente:

El joven Gálvez, Teniente Segundo de la Armada, comandaba la lancha porta-torpedos "Independencia", que hacía la ronda en la Bahía del Callao. Le acompañaban 16 tripulantes. Entre ellos, estaban considerados el denodado y heroico joven Manuel Ugarte y el guardiamarina San Martín.

Cerca del dique fue sorprendida y atacada por una lancha chilena. La primera embestida de ésta fue acompañada de un torpedo. El golpe fue eludido por una hábil maniobra. Un nuevo ataque de la lancha enemiga fue otra vez eludido.

Toda resistencia era inútil, resultaba indudable que en esa lucha desigual les tenía que tocar la peor parte. Sin embargo ese espíritu superior no desmaya ante el espectáculo de su impotencia, y, haciendo uso de un rasgo de audacia peculiar en él, se resuelve a practicar la acción heroica que asombrara al mundo entero. Volviéndose a su compañero, el infortunado Ugarte, convienen en arrojar el torpedo que llevaban, sobre la cubierta de la embarcación enemiga.

Convenir y proceder, todo fue obra de un momento. . .

Después de cortar la mecha que tenía, por parecerles demasiado tardíos sus efectos, lo levanta en peso acompañado de Ugarte y lo arrojan al enemigo.

Esta heroica resolución fue seguida de tres tiros de revólver, hechos por él sobre el torpedo para apresurar sus efectos.

¡Para él eran siglos los segundos!

¿Qué pasó después? . . .

¡Oh! Es imposible describirlo. . .

El Teniente Gálvez recuerda vagamente haber tocado el fondo del mar. Una vez sobre la superficie de las aguas, nos dice, se le acercó el valiente y denodado marinero Pablo Villanueva, y abrazándole, le dijo:

—Señor, ¡yo debo morir a su lado!

El Teniente Gálvez le suplicó lo desembarazase de su sobretodo, pues le impedía nadar. Esta petición fue puesta en práctica por Villanueva. Después de algunos esfuerzos cayó en poder del enemigo, pues otra lancha llegó al sitio donde tenía lugar este glorioso episodio.

Gálvez nos dice también, que al hacer explosión el torpedo, sintió dos grandes pesos que caían sobre su cuerpo. El presume hayan sido los cadáveres de sus infortunados compañeros Ugarte y San Martín.

La lancha enemiga era demasiado alta; la nuestra quedaba muy por debajo de ella. Es a esta causa según él, y a la demasiada velocidad con que maniobraba el enemigo, a la que deben su salvación él y los pocos que han sobrevivido a tan terrible hecatombe. . ." (sic)

Al margen de esta hermosa historia, en que la abnegación y el patriotismo se dieron de la mano en su lucha por alcanzar la gloria, debo anotar —como responsable por haberla compaginado— que si el Teniente Gálvez no lió petates en esa oportunidad fue por misericordia del Altísimo. En el Diario de Eusebio Lillo (1827-1910), poeta chileno que tam-

bién ofició de escritor, periodista, revolucionario y Ministro —mereciendo que una de sus composiciones se adoptara como letra del Himno Nacional de su país— se lee lo siguiente, refiriéndose a Gálvez:

Mayo 25.—“El Almirante ha resuelto enviar a tierra un Oficial herido y he apoyado esa resolución como apoyaré todo lo que tenga por base un noble sentimiento de humanidad. El joven Oficial tiene la cabeza abrasada, un brazo y manos fracturados y tal vez lesiones interiores causadas por la explosión”.

Los hundimientos de la “Janequeo” y de nuestra lancha “Independencia”, hicieron ver a los bloqueadores que los marinos peruanos no se andaban en chiquitas aún piloteando botes. Desde ese momento menudearon las precauciones.

Y aquél mi abuelo, del que te contara, lector, párrafos arriba, más de una vez me relató que en diversas ocasiones y ante un inminente ataque, había cierto grito que les alejaba del lugar en un santiamén, aunque no existiesen artefactos explosivos a bordo.

—¡Alistar el torpedo!

---

## GRAU: UN TENIENTE PREOCUPADO

(1864)

En la vida de Grau sucede con asombrosa analogía lo que acontece con el Sol: ambos surgen tranquila y majestuosamente, ambos se levantan en el tiempo y el espacio para esconderse por momentos entre nubes, y, ambos, finalmente, tornan hacia el horizonte en pos de su ocaso apoteósico.

Por eso es que traigo hoy a colación esta etapa de su carrera y me permito hacer resaltar algunas facetas de su carácter. Para hacerlo me baso en dos o tres documentos que hasta hoy no habíamos leído nunca, por haber estado refundidos entre archivos. Me consta que ellos son estrictamente legítimos, desde que los he tenido entre mis manos gracias a la cooperación invaluable de un buen amigo mío, el Embajador D. Enrique González Dittoni, aficionado como yo a narrar y tejer historias auténticas con hilos y ruelas del pasado, costumbre simpática pero un tanto laboriosa y quizás no bien comprendida.

Y ya que hablamos de historia volvamos a la nuestra, pues corre el riesgo de quedarse en el tintero si es que no se le saca a tiempo.

El caso es que allá por el año de 1865, el Teniente de Navío de la Armada Peruana, don Miguel Grau Seminario, zarpaba de Francia comandando la corbeta “Unión” recientemente adquirida por nuestro Gobierno.

El señor don Geraldo Arosemena Garland, uno de los más distinguidos escritores que han biografiado a Grau, anota que dicho zarpe se

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

efectuó en los primeros días de enero del año 1865, saliendo el buque del puerto de Nantes. Sin pretender, en lo mínimo, ir en contra de la opinión de tan reconocido autor, debo, sin embargo, rectificar en esta tradición aquellos dos datos pues considero, francamente, que ellos están equivocados.

Grau recibió en Saint Nazaire (antepuerto de Nantes) a la corbeta "Unión", habiéndole sido entregado el buque por el Capitán de Corbeta, don Juan Pardo de Zela, el día 17 de diciembre de 1864, zarpando al día siguiente o sea el 18, a las 0715 de la misma mañana hacia el Támesis. Por razones de tiempo, recién dio fondo el día 22 en Greenhite, fondeadero que según la indica en su carta de esa fecha dirigida al Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres, don Federico L. Barrera, "he preferido al de Gravesend por proporcionar mayores ventajas para los aprovisionamientos y ofrecer mayor seguridad por la menor afluencia de buques" (Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú).

Hago mención a estas frases de Grau, para dar la razón por la que fondeó con su buque en Greenhite. Me permito, en consecuencia, y sólo con el afán de contribuir a que se esclarezca la verdad histórica, consignar igualmente que el señor Arosemena Garland afirma que la "Unión" tocó el 13 de enero de 1865, en Greenwich, siendo así que dicho buque nunca lo hizo en el citado puerto. La confusión está simplemente en la analogía fonética que existe entre Greenhite y Greenwich (para nosotros los latinos, por supuesto).

El día 13 de enero, pues, y luego de haber permanecido el buque 22 días en Greenhite, zarpaba la "Unión" con rumbo a Plymouth. Para respaldar ésta mi afirmación, hago como siempre uso de un documento; en este caso se trata de una carta personal (inédita hasta ahora), de Miguel Grau a su amigo, el Secretario de la Embajada, don Benigno Valdivia:

Greenhite, enero 15 de 1865.

Querido amigo:

Son las 7 de la mañana y estoy zarpando. Como U. supondrá voy en un estado lamentable mis compases sin arreglar falta de carbón S.V. y con otras dificultades espero que una vez en la mar o marcha esto o me lleva el diablo.

Le remito una lista de la jente que en el momento de la salida del buque de Greenhite existían abordo. Según esa lista es como se deben pagar las notas, lo mismo que la jente embarcada por Brown, pues habrán lo menos cien individuos que se han embarcado, pero que no han venido abordo, por lo tanto le suplico tenga mucho cuidado que no se pague una nota, sin que dicho individuo exista en la lista y por consiguiente abordo. Advertiré a U. que lo mismo se debe hacer (pues es costumbre) con las listas que pase Mr. Brown de la jente que ha embarcado, lo mas claro y sencillo, desde que el individuo no ha marchado en el buque no tiene derecho a nada. Es preciso andar con cuidado para evitar fraudes. En la lista van especificados sus sueldos y lo que han recibido adelantado.

Hágame el favor de pasarse por la tienda donde compré, los útiles para el Detal, y reclamarles dos prensas y un sello, que equivocaron, y que hubo que rehacerlos. La tienda es N<sup>o</sup> 24 Oxford street. Que me lo manden a Plimonggth.

Mucho le encargo decir al Ministro que por todas las causas que U. conoce no he podido salir antes; en fin amigo U. que ha visto todo lo que ha pasado se lo explicará al ministro.

Cuando vaya un tal Goodman con una cuentecita por 5 marineros que embarcó, tendrá U. la bondad de no abonarle sino tres por haberse llevado desertado anoche a dos de los que él mismo embarcó, uno de ellos es Henry Green, James Alfred, los dos artilleros de preferencia, y con 8 libras adelantadas, más vale si hay algún tropiezo que me lo consulte a Plimought, que no permitiré que nos roben esos pillos de Posaderos.

De los 70 hombres que he debido traerme para la "América" no se han logrado reunir sino 25 á 35.

Mil tropiezos hasta última hora con la máquina. He tenido que fletar un vapor y hacerme remolcar.

Grau  
Su amigo

N. del A.—Se ha respetado el texto en su integridad, "ad literam".

---

Examinando con calma la epístola anterior, es dable descifrar algunos pormenores sobre el carácter del entonces Teniente de Navío Grau. La preocupación por el buque que comanda es explicable y muy natural; en el fondo de su misiva existe en su ser una enorme mortificación: está enfadado con las dificultades y tropiezos que le acosan, y olvidándose de formulismos o etiquetas se expresa ante su amigo, en forma por demás humana aunque un tanto laica. . . , "¡o marcha ésto o me lleva el diablo!".

Marino de experiencia, confía en el mar. Espera que navegando todo se arregle. Es escrupuloso en el cumplimiento de su deber: zarpa "en estado lamentable" —según su propia expresión— cumpliendo con disposiciones superiores. Durante el viaje no olvida de remitir detalles a quien sabe que le puede ayudar. Su honradez a toda prueba es manifiesta; trata de ahorrarle al Estado hasta el mínimo gasto, y reclama un sello y dos prensas que se estaban rehaciendo en el N<sup>o</sup> 24 de Oxford street.

Y qué diremos de las instrucciones que envía para el abono de cuentas por enganche de tripulantes. "No permitiré —dice— que nos roben esos pillos de posaderos".

Su redacción, un tanto descuidada, omite frecuentemente algunos signos de puntuación necesarios. Obsesionado por sus preocupaciones, deja que las ideas afluayan sin detenerse un momento. No le importa mucho la forma; le interesa más el significado y los resultados.

Navega hacia Plymouth. Pronto fechará en dicho puerto su próxima carta para Valdivia, y ya entonces anotará correctamente el nombre del puerto. Mientras tanto. . . ¡son tantas sus preocupaciones!

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Decidido acepta sin vacilaciones los riesgos del mar: que la máquina le da tropiezos. . . , pues bien: fleta un vapor y se hace remolcar.

Quiere cumplir la comisión que le han encomendado.

Sin embargo. . . , dicen que el hombre propone y Dios dispone. En este caso nuestro Hacedor, un tanto molesto quizás porque el enfadado Teniente Grau había escrito en la carta que ya leímos una frasesita poco católica, al decirle en ella a su amigo Valdivia que "o se arreglaban en la mar las cosas o. . . se lo llevaba el diablo", decidió probablemente poner en su sitio al firmante y darle una sorpresa de ésas que marcan época. Para ello se las ingenió de tal manera que habiendo Grau llegado a Plymouth y visitado al Almirante Jefe del Puerto, a su salida de la oficina de este último, en vez de presentársele Lucifer en persona y conducirlo de la mano al Averno. . . ¡dos policías le tomaron de ambos brazos y le llevaron a la más próxima comisaría!

¡Tate!, debió decirse Nuestro Señor. . . , ¡amolado estás por no fijarte en lo que escribes!

Y así fue. Aquí a la mano, tengo otra primicia que aún no ha sido editada en libro o trabajo alguno. Esto de dedicarse a desenterrar archivos, tiene sus satisfacciones y paga con originalidad. Me refiero a otra carta manuscrita del Teniente Grau al ya conocido nuestro, don Benigno Valdivia, que por vez primera, pongo ante tus quevedos, lector amigo, (si es que tienes la vista corta) o ante tu consideración, si no adolecas de tal defecto y eres capaz de seguir con la mirada el vuelo de un zancudo raquí-tico; ella relatará, sin duda mucho mejor que yo, el desaguisado que estamos examinando después de casi 100 años!

CHIEFF SUPERINTENDEN'S OFFICE

Guildhall, Plymouth.

UN MEMBRETE

Plymouth, Enero 18 de 1865.

Querido amigo:

Hoy a las once del día desembarqué con el objeto de saludar al Almirante Jefe del puerto y pedirle excusas por el saludo; y además suplicarle me hiciera el favor de permitirme que el Inspector de Máquinas del Arsenal viniese conmigo abordo á reconocer las averías que había sufrido en mi travesía de Greenhite a este puerto; el Almirante me ofreció hacerlo tan luego como dicho Inspector se desocupase; al salir de la oficina para regresar-me abordo fui detenido a pocas horas de mi bote, por dos inspectores de Policía que me presentaron una orden de prisión, por haber infringido ciertas leyes Inglesas que prohíben el enganche de subditos Ingleses; esto sucedió á las 11 y 45 A.M. Por tanto me tiene U. ya preso y me conducen mañana a Londres por el tren de 8 de la mañana, estaré en Londres á las 3 ó 3½ de la tarde,

es preciso pues que vea U. al Sr. Kendall para que se vea un abogado y prepare mi defensa; desearía que U. ó M. Kendall me esperaran en la Estación, y con eso saber el lugar donde me conducen; según creo es a Damford pues en ese distrito es donde han presentado la demanda.

U. comprenderá toda la hiel que me se habrá desarroyado con este suceso, inesperado.

La causa de este acontecimiento es que los comerciantes españoles en Londres temblaron cuando supieron la existencia de un buque en el Thamesis, y se han valido de este suterrugio para detener el buque. Yo he protestado contra este acto advituario haciendo responsable al demandante por todas sus consecuencias.

Tengame U. listo un abogado para salir de esto lo mas pronto posible.

Avisese al Sor. Ministro este acontecimiento cuanto antes pero no poniéndoselo de un modo grave, porque en realidad no lo es, pues creo que se resolverá pronto.

Sin mas por ahora que suscribirme de U. affmo. amigo y SS.

MIGUEL GRAU

V.D. Como en mis contratos para la jente digo que estoy plenamente autorizado por el Ministro, como efectivamente es así, desearía le avisara si lo tiene a bien mandarme una nota oficial en que se me autorice plenamente con este objeto; pues ese documento me puede servir contra cargos que me puedan hacer, si le parece bien, puede U. hacerme ese servicio.

SU A

GRAU

Todavía no he visto a García hoy después de mi prisión, pero no dudo que tendrá cuidado con el buque hasta mi regreso.

(N. del A.—Copia "ad literam", respetando en todos sus pormenores el texto original).

Es de imaginarse el revuelo que se levantó en nuestra Legación con motivo de tan ingrato acontecimiento. Por múltiples conductos se informó a París, ciudad en que se hallaba a la sazón el Ministro, don Federico Barrera, sobre la detención del Teniente Grau. El Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de nuestra país en la Gran Albión, ni corto ni perezoso estuvo en dos trancos de regreso en la isla y comenzó a escribir misivas de protesta y repartirlas. Por si acaso, contrató al abogado de Plymouth, Mr. Tilfour Slater, para que defendiera legalmente a Grau, advirtiéndole que debía presentarse ante el Juzgado de Dartford, a exigir que el Comandante de la "Unión" fuera puesto en libertad sin condiciones.

En su nota de protesta dirigida al Canciller británico, se advierten, a la par, indignación y energía. Enfado natural por el atropello y firmeza

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

para la reclamación. Además, sus dotes de diplomático sagaz se adivinan claramente, al dirigirse en dicha carta al Conde Russel, citándole sus propias palabras.

Londres, enero 20 de 1865.

Señor:

"El 5 del corriente mes tuvo V.E. a bien dirigirse con el objeto de imponerse de si esta Legación reconocía la corbeta de guerra UNION, como perteneciente a la Marina Peruana. V.E. me hacía notar que, en tal caso no estando el Perú en guerra con ningún país con el que S.M.B. se halla en paz, no podía suscitarse cuestión alguna, por entonces, bajo el acta de enrolamiento para el extranjero respecto a este buque.

Ese estado de paz en que se hallaba el Perú no se ha alterado, y por consiguiente, no ha debido esperar que se suscitase cuestión alguna en cuanto a los procedimientos del comandante de la UNION.

Este buque tocó en Plymouth en su viaje del Este y ancló en su rada. El 18 del presente, su comandante, el Teniente Grau, pasó a saludar en persona al Almirante Jefe del Departamento Marítimo residente en Davenport, y al salir de su casa fue arrestado, continuando desde entonces en prisión, habiendo sido trasladado a Dartford para ser juzgado por un supuesto quebrantamiento del acta a que V.E. se refería en aquella comunicación que he citado.

Me abstengo por ahora de entrar en la calificación de un procedimiento tan inusitado, contra el comandante de un buque de guerra de una nación que se honra en ser amiga de la Gran Bretaña, y que tan indecorosamente ha sido tratado en los momentos en que, bajo su carácter oficial, se apresuraba a manifestar su respeto y deferencia a las autoridades británicas en el puerto de Plymouth. Me limito a rogar a V.E. que se sirva dictar las órdenes necesarias para que cese cuanto antes el estado de arresto a que se ha reducido al referido comandante Grau, reservándome someter a V.E. otros puntos que merezcan su atención, cuando tenga la bondad de concederme una audiencia, la que solicito para el día y hora que V.E. tenga a bien fijar.

Aprovecho esta ocasión para renovar a V.E. las seguridades de mi muy distinguido consideración.

F. L. Barreda.

Al Señor Conde Russel.

(N. del A.—Documento proveniente de los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, citado por G. Arosemena Garland, en su libro "El Contralmirante Miguel Grau").

Como puedes apreciar, lector, nuestro representante en Gran Bretaña no se andaba en chiquitas, y al parecer, estaba dispuesto a decirle vela verde al Canciller si la audiencia le era concedida. Probablemente tuvo la oportunidad de hacerlo; no lo puedo afirmar porque no tengo dato alguno

que a ello se refiera entre mis papeles, pero lo supongo. Por lo menos, cábeme imaginar que al agradecerle, a posteriori, las disposiciones dictadas sobre la libertad de Grau, le endilgara tres o cuatro indirectas de esas que —según se dice en mi tierra— sacan ronchas.

Lo cierto del caso es que nuestro buen Conde Russel se portó bien y lo hizo rápidamente. Habiendo sido apresado Grau un día 18 en la mañana, el 20 del mismo mes fue puesto en libertad, después de ser visto su caso sumariamente y haberse desarrollado la más lacónica de las defensas:

—Are you the Commanding Officer of the peruvian warship  
"Unión"?

—Yes, sir.

¡Y eso fue todo! Se levantó el juez, los magistrados tuvieron que ponerse de pie, los testigos y acusadores se sorprendieron y . . . la causa se dio por terminada.

Me imagino que después, y por las vías a propósito en esos casos, cada uno de los que contribuyeron a hacer "tan gran papelón" recibirían su respectivo "cofee" (vale decir, "café", peruanísima expresión equivalente a la palabra "reprimenda").

Y que probablemente un sargento, de esos que en veces suelen gastarse bromas con su teniente, con todo el respeto y la agudeza del policía inglés, pudo decirle a su jefe:

—Sir. . . , how do you like it, with of without sugar?

—You dre under arrest!

Pero. . . , dejemos que el propio Teniente Grau nos relate, a través de su correspondencia, la escena que acabamos de imaginarnos:

Comandancia de la Corbeta  
de guerra "UNION".

Al ancla, Plymouth 23 de enero  
de 1865.

Señor Enviado Extraordinario y Ministro  
Plenipotenciario de la República en  
Londres.

Señor Ministro:

En conformidad con la orden de V.S. zarpé del puerto de Greenhite el día 13 del presente en dirección al de Plymouth, a donde llegué el 17. El mismo día mandé al Teniente Pardo a poner en conocimiento del señor Almirante Jefe del Apostadero, el arribo de la corbeta y al mismo tiempo excusarme de la salva a la plaza por hallarse el buque maltratado por el temporal sufrido

en el viaje. Al día siguiente fui yo mismo con el objeto de saludar a dicho Jefe en persona. Al salir de su casa, en dirección a mi bote, y a unos veinte pasos de dicha casa, fui detenido por el Superintendente Brandon Constelubery, del Condado de Kent, y otro agente de Plymouth, que me presentaron un libramiento de prisión firmado por Mr. Fleet, Juez de Paz de Dartford, y solicitado por Mr. Piespe y Mr. Crapes, por infracción a una ley inglesa de enganche de tripulación. Hice algunas observaciones, pero, inútilmente, **y ni aún se quizo admitir la palabra de honor que ofrecí de presentarme preso al sitio en que quisieran citarme, con el objeto de evitar que se ultrajara mi uniforme, prendiéndome como un criminal;** finalmente tuve que contentarme con protestar de la ofensa que se hacía a mi país en mi persona.

Fui conducido a Guildhall de Plymouth en donde pasé la noche escoltado por dos agentes de policía. Al siguiente día salí de allí a las 8 y 30 A.M., en dirección a Londres, y después a Dartford, en donde me hicieron alojar en una posada, Bull, siempre custodiado por dos esbirros. Al próximo día a la 1 P.M., fui llevado al Juzgado de Dartford en donde estaban reunidos magistrados, testigos y acusadores.

Excuso decir a V.S. los debates que dicha cuestión originó; yo por mi parte sólo tuve que contestar a la sencilla pregunta de si era el comandante de la "UNION". Después de ésto fui puesto en libertad.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.S. (sic)

Dios guarde a V.S.

MIGUEL GRAU

Así, tal como has podido apreciar, estimado lector, terminó este énojoso incidente que tantas preocupaciones trajera al Teniente Grau. Una vez más, a través de su correspondencia dibuja nítidamente su carácter y sus principios; sorprendido por el arresto tiene una violenta preocupación: "que no se ultraje su uniforme". Para ello, viene de inmediato a su mente de caballero sin tacha, un argumento que él estima inobjetable: "su palabra de honor". Al no valerle este último recurso, protesta enérgicamente, sobre la ofensa que se infiere a su país en su persona.

Porque Miguel Grau Seminario siempre rindió culto al honor y veneración a su patria.

Hoy, después de casi un siglo de aquella ingrata etapa que traigo a colación en esta crónica, cuando ya su vida física se extinguió dejando la luminaria inmarcesible de su ejemplo en nuestra historia, vienen oportunas las palabras de nuestro egregio vate, don José Gálvez, cuando en los inmortales versos de su Pindárica le canta:

Puede la vida triste  
irse como una sombra, pero quedan,  
de las almas sublimes,  
el resplandor y el eco

JOSE VALDIZAN GAMIO

de vibración perenne, que rescata  
en una sagrada resurrección,  
a los hombres que encarnan  
en misiones eternas, ideal y abnegación...!

Y, al recordar que Grau, aquel marino epónimo posteriormente hecho héroe en Angamos, con el grado de Teniente de Navío y a los 31 años de edad ya sentía en Inglaterra la enorme responsabilidad de representar a su patria como comandante de una extensión del propio territorio, la corbeta de guerra "UNION", y trataba, por todos los medios a su alcance, de dejar siempre su prestigio en alto, costara lo que costase; leyendo siempre a Gálvez, se comprende mejor la interpretación brillantísima que del inclito marino hace el poeta, y que, por mejor acabar esta cuartilla, cito siguiendo sus versos, a manera de párrafo final y por demás expresivo:

Tú eras la patria sobre el mar,  
bajo el cielo  
y más allá del horizonte,  
y unías la leyenda y el cantar  
al ejemplo,  
como un nuevo Quijote...

---

## EL ALFEREZ-ALMIRANTE

(1865 - 1961)

(Mis Recuerdos)

Con seguridad, lector amigo, que estos apuntes no constituyen todavía una tradición, pero la conformarán con el correr del tiempo. La biografía de D. Manuel Elías Bonnemaïson Torres ya ha sido esbozada y probablemente se ampliará en el futuro. Quizás si estos recuerdos míos sobre el señoero anciano que conocí personalmente ayuden a matizar el trabajo del escritor acucioso que se empeñe en reunir y publicar datos sobre la vida del último sobreviviente del glorioso monitor "Huáscar". En el interín, anotaré en los renglones que siguen algunas facetas de su carácter, que por el hecho mismo de ser conocidas por unos pocos, constituyen, según mi modo de ver las cosas, un tema ad-hoc para estas Tradiciones Navales Peruanas que me ha dado por escribir.

Hace exactamente veintisiete años (y dejo constancia que estas cuartillas se borrarían en 1962) que ví por vez primera su gallarda figura cuando era yo cadete recién ingresado a nuestra Escuela Naval. Recuerdo que me impresionó enormemente aquel 8 de octubre de 1935, cuando en la ceremonia conmemorativa del Combate de Angamos contemplé al Alfé-

rez de Fragata de cabellera nevada, bigote cuidadosamente retorcido y clásica barbilla atildada. Estábamos en formación, dando frente a la Plaza Grau del Callao, cuando acertó a pasar dicho oficial muy cerca de nosotros vistiendo levita ceñida, charreteras de gala y sombrero de picos. Llevaba al cinto su corta espada de marino con funda negra de cuero y guarniciones doradas, el pecho cubierto con algunas hermosas medallas pendiendo de cintas multicolores y la mano sobre la empuñadura de su arma, sosteniendo a la vez unos immaculados guantes blancos. Lo que más atraía la atención de la gente a su paso era, sin duda, su gallardía; ver a un anciano de hermosa estampa, erguido como el álamo más recto que imaginarse pueda, de nobilísimo semblante y andar tan eurítmico como ágil, no es cosa frecuente. Elías Bonnemaison reunía todo lo dicho y añadía mucho más: era uno de los dos heroicos sobrevivientes de Angamos (el otro —el grumete Alberto Medina, de quien me ocupo también en distinta crónica— vivía en el Callao por ese entonces).

Para un cadete como yo, que comenzaba a hacer sus pinitos entre la gente de mar, aquella circunstancia tenía que quedársele grabada en la mente. Año tras año le vi en sucesivas ceremonias patrióticas: siempre uniformado cuando de homenajes a Grau y a sus heroicos compañeros se trataba; vistiendo con garbo las ropas de civil, si concurría a actuaciones conmemorativas de otra índole. Recuerdo que en una de estas últimas, cuando yo le miraba sin que él se diese cuenta, su imprescindible bastón se le escapó de las manos y cayó al suelo. Rápidamente, dos de las personas que le rodeaban trataron de alcanzárselo. Más veloz que ellos, el anciano oficial de marina, flexionando inmediatamente el torso y las piernas, agachóse y dio las gracias muy educadamente.

Los más jóvenes se quedaron admirados y él siguió tan enhiesto como siempre, haciendo gala de una agilidad increíble a sus años.

Demás está decir que mi admiración por aquel anciano se acrecentó no obstante lo nimio del detalle que relato.

Transcurrieron algo más de dos lustros hasta que me diera por hacerle llegar (en octubre de 1948) unos versos, mal compuestos pero bien intencionados, dedicados a su persona. El caso es que un buen día se me ocurrió escribirlos para juzgar el tema con cierta altura. Suponía yo entonces que el lenguaje más adecuado para tratar sobre Angamos era el poético, mas como carecía de estro tomé mis precauciones: pedí consejo a un vate amigo, Javier Sologuren Moreno, compré un librote sobre "El Arte de Hablar en Prosa y Verso" de Gómez Hermosilla, y ni corto ni perezoso, con el ímpetu de mis veintiocho recién cumplidos y sin pensar dos veces en que la receta de Palma prescribía versos de medidas iguales, con consonantes en las puntas y en el centro. . . ¡talento!, me lancé a la aventura.

Entre tú y yo, querido lector, traté de ceñirme lo más posible a la historia y elaboré el menjurje como mejor pude. Sus defectos fueron muchos, muchísimos, pero al final obtuve una oda que a mí se me hacía aceptable. De que el "sandwich" estaba delante mío, preso en las páginas dactilografiadas, no había duda. Lo malo del emparedado aquél era que tenía varias tapas desiguales, y en el centro, en vez de talento, tan sólo buena voluntad.

Sin embargo, a don Manuel Elías Bonnemaïson le agradó sobremañera o por lo menos trató de que siempre yo lo pensara así. En más de una oportunidad en que nos encontramos, no escatimó frases amables para hacerles saber a los que nos rodeaban que yo había escrito una "hermosa poesía" sobre Angamos, que él consideraba "la versión más exacta de lo sucedido". En cierta ocasión hasta llegó a decirme "que le parecía que yo había estado presente aquel 8 de octubre de 1879", a juzgar por lo descriptivo de mis versos.

Aquel anciano era, sin duda, un caballero bondadosísimo y amable, pero como crítico literario, anteponeía el agradecimiento a la imparcialidad.

Y hablando de agradecimiento, me olvidaba lector de citarte una parte principalísima de mi historia: a poco de recibir mis versos (en épocas en que yo acababa de contraer matrimonio), un buen día en que no me encontraba en casa, mi señora se dio con una sorpresa mayúscula. Sonó el timbre y al abrir la puerta para ver quien llamaba, se delineó ante ella la figura gallarda del último sobreviviente del "Huáscar".

Hízole pasar y sentarse; charlaron durante una hora. El señor Elías Bonnemaïson había acudido a agradecerme la poesía aquélla... ¡cuánto honor para el joven matrimonio! —Me dejó una carta manuscrita.

Demás está decirte, lector amigo, que cuando regresé a mi hogar, mi mujer, quien apenas llegaba a los veinte, estaba regodeándose con las zalamerías y piropos que le había dicho aquel oficial de marina de ochenta y tantos... ¡le había llamado Musa y eso ya era más que suficiente!

Mi visita de retribución vino al día siguiente: en un departamento del Edificio "Rímac", frente al Paseo de la República, estuvieron conversando durante algo más de dos horas un Teniente de Marina y un Alférez de Fragata, mientras saboreaban una copita de buen pisco. Terminada la charla me despedí; ya casi daban las cuatro de la tarde.

El Alférez, luciendo de paisano, se dirigió a su vez, según costumbre, hacia el Club Nacional. Iba muy elegantemente vestido, con sombrero ribeteado, guantes y su infaltable bastón.

Aunque no sé si debo aburrirte lector, consideraría incompleta esta fase de mis recuerdos sobre tan señero protagonista, si es que no incluyo los versos que sobre la Epopeya de Angamos le dediqué. Hecha la introducción y conocido el prólogo, sobra el comentario.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Perdona, pues, querido amigo, el intento de versificar un tema que nunca he debido atreverme a tratar, por tres motivos que no son precisamente "los del Oidor"; por incapacidad, por falta de númen y por carecer de técnica poética.

Y no es que pretenda oponerme al comentario hecho por Elías Bonnemaison que ya te cité ut supra, sino que realmente lo pienso así. Que no se diga nunca de mí que era tan aficionado a dar la contra en todo, que si alguna vez me ahogaba. . . ¡habría que ir a buscar mi cadáver río arriba!

¿Tienes deseos de dormirte lector? Enciende pues y lee:

### OFRENDA A GRAU

Al señor Alférez de Fragata,  
Dn. Manuel Elías Bonnemaison,  
sobreviviente de las campañas  
del "Huáscar"

Venid musas, que el cielo y la mar bella  
—como un libro ancestral, de Dios bendito—  
quieren grabar con tinta de infinito  
sus páginas, cantando la epopeya!  
De Grau, la apología más serena  
traspone los linderos de mi mente,  
¿puede acaso empozarse al mar rugiente  
en un mísero hoyuelo de la arena?  
¡Venid musas!, ¡os llamo! Asid la tapa  
de un cofre de Pandora imaginario. . .  
¡Abridlo, y desgranándome en rosario,  
haced rodar mi verbo sobre el mapa!  
Patria: ven tú también! Trae los despojos  
del hijo que rindió por tí su vida,  
y del cráter sangrante de su herida  
¡haz que broten las flores por manojos. . .!

I

¡Avanza el monitor, pigmeo extraño  
en medio de olas frías y enormes;  
al hendirlas, el mar, ladrón hurafío  
le hurta calor con su gélido baño  
y huye irisado, en gotas multiformes. . .

¡Navega el monitor!, su acero cruje  
y su casco trepida y se estremece;  
más que barco, parece un león que ruga  
y que incapaz de controlar su empuje,  
se arroja. . . si la presa lo merece.

Tras su estela, la "Unión" forzando palas  
barboteando, remonta las espumas;  
verde festón adorna sus regatas  
y la esmeralda de esas frescas gotas  
la invade. . . y se atomiza entre las brumas. . .

En el reloj del tiempo, los punteros  
se han detenido para hacer historia;  
¡no se sabe si marcan, agoreros  
el sacrificio de esos compañeros  
o su salto inmortal hacia la gloria!

La luz del Sol, que apenas unas horas  
se asomara rojizo, entre nevados,  
proyecta sobre el mar las seis demoras  
de seis humos, dispersos como esporas  
de helechos funerarios, destrozados. . .

El círculo se cierrà. Grau no espera  
un milagro o un doble sacrificio;  
la orden da. . . y el barco que a su vera  
surcara el mar. . ., retorna: ¡es una fiera  
que salva a su cachorro del suplicio!

¡Qué noble Capitán!, ¡qué gran destino  
supo dar a su buque! — Temerario,  
quedó sólo ante seis. . ., era su sino  
morir peleando. . . De Cristo el camino  
abrióse ante él: ese era su calvario.

¡Gólgota de esmeraldas tumultario  
que empina, cresta a cresta, el espolón!  
¿no sabes tú que el "Huáscar" legendario,  
tiene en su pabellón un relicario  
que agranda muchas veces al cañón?

II

¡Intenso un estampido,  
retumba sobre el mar. . .!

Su aliento de humo, metálico al vibrar,  
con sus ecos inunda el acéano  
y del sonido, la escala al terminar  
deja un murmullo que en lento tabletear  
reta con su fragor al araucano.

Por flamígero látigo azotadas  
huyen las nubes en veloz carrera,  
y el rebufa, al dejarlas disipadas,  
enmarca con rojizas pinceladas  
al "Huáscar", afirmando su bandera. . .

¡Truena el cañón! Su grito es ancho y fuerte,  
ínea en su rúbrica en la trayectoria;  
parece que al trazarla, con la Muerte  
firmase un pacto, para que la suerte  
cobrase vidas y cediera gloria. . .

¡Ruge el cañón sobre la mar bravía,  
retumba el eco contra los peñones!  
Es del "Huáscar" la voz y su osadía  
surcandó el agua, llena la bahía,  
y estremece a la tierra, en Mejillones.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Silba en el aire la metralla inquieta,  
y en búsqueda de pechos se empecina,  
mata a los hombres, y al herirlos, veta  
deja de cuchillada que es silueta  
de un corvo, que de lejos asesina.

Con el rebote que la esquirra esparce  
la sangre tiñe borda y batayolas,  
y esas gotas que saltan sin mezclarse  
son rubíes, que fuera de su engarce,  
se funden entre el verde de las olas. . .

Es aquel buque. . . , el que en final combate  
deuda de honor con una escuadra salda,  
el mismo que en sentimental dislate  
usando su espolón, con recio embate,  
en Iquique, partiera a la "Esmeralda".

Y que luego, tornando condolido  
sus naufragos rescata presuroso,  
y hace exclamar a Uribe entumecido  
mirando al pabellón que le da abrigo:  
¡Que viva este Perú tan generoso!

Hoy Chile sólo piensa verlo a pique,  
deshecho por mortal acometida. . .  
¿El recuerdo?, ¡no cuenta, así le indique  
que hace unos meses, sobre el mar de Iquique,  
aquel titán le perdonó la vida!

Un cerco de enemigos se da maña  
para envolver al "Huáscar" con sus trazos;  
semejant una enorme telaraña!  
y el monitor. . . ¡parece una alimaña  
que intrépida la rompe a cañonazos!

Cauteloso el contrario estrecha el lazo  
deseando asegurarse la victoria;  
el "Cochrane", por la popa, fuerza el paso  
y evade su temible espolonazo  
con prudente recuerdo de la historia.

La distancia entre buques es pequeña  
y el "Huáscar" con intenso cañoneo  
en hundir al blindado aquél se empeña. . .  
¿puede acaso mellar la dura peña  
la primitiva lanza del pigmeo?

### III

Se pierde en los espacios el batido  
de bronce, del reloj que las diez marca,  
y como un eco mil veces maldecido  
tras minutos de lucha, un estallido  
ígneo y sonoro el horizonte abarca. . .

JOSE VALDIZAN GAMIO

Penetra la granada en la coraza  
y explota en el recinto deslumbrante;  
ciega la luz, violenta en su amenaza  
y del sonido, el linde se rebasa  
con potencialidad impresionante...

La Torre de Combate fuego aborta  
y de rojo se empapan sus costados  
parece... de alquimista una retorta  
que al fusionar la sangre, queda corta  
y derrama la gloria por sus lados...

¡Ha muerto el Almirante! —Demacrada,  
la muerte saca el acero de su pecho,  
¿podrá seguir matando? —Está cansada,  
¡Es tan grande su crimen, que anonada!  
¡Son enormes su culpa y su despecho!

Y mientras el cañón casi atascado  
fuego vomita por su boca yerta,  
llora un marino y junta arrodillado  
los restos del heroico mutilado  
sobre las planchas frías, en cubierta.

Piadoso, sorprendido y reverente  
semeja un ermitaño que se inclina...  
y que al rezar a Dios vuelve la frente  
negándose —inconforme— a ser clemente,  
¡queriendo fulminar al que asesina!

El Monitor herido y sin abrigo  
se vuelve, se encabrita y fiero embiste...  
quiere usar su espolón... es evadido:  
¡parece un medioeval que al enemigo  
se arroja en la palestra, lanza en ristre!

Y su contrario, ante el gallardo intento  
del buque que horadar quiere su flanco,  
pone muerte en su voz, fuego en su aliento  
y lanza al mar horrible juramento  
cual piedra despeñada en un barranco.

Tres veces la bandera se desliza,  
—su cabo por disparos cercenado—  
y siempre hay un valiente que a su driza  
se aferra y desplegándola, la iza  
para caer inerte, ensangrentado...

Aquel cerco de acero, de gigantes,  
se cierra sobre el "Huáscar" prestamente,  
son varios sus seguidos Comandantes  
y esos hombres audaces y pujantes  
mueren... con el morir de los valientes.

Graneando su foguear, con prisa, cruento  
el enemigo mata al que se asoma;

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

un hombre, una explosión, un grito al viento...  
y hace, aquel ser, un monograma lento  
braceando en el espacio... ¡y se desploma!

Recién cuando el timón traba su pala,  
aborda el contrincante a los altivos;  
trancado está el cañón... la savia humana  
manchando el pabellón, traza lozana  
sanguinolentos puntos suspensivos.....

De pie sobre cubierta, sosegado,  
un Oficial armado está en espera:  
es el último Jefe que ha quedado  
y está, para afirmar que no se ha arriado  
¡ni se arriará jamás esa bandera!

El Monitor... las válvulas abiertas,  
se inunda majestuosa y lentamente;  
presto el contrario cierra las compuertas  
y al conjurar catástrofe inminente  
¡buitre parece... sobre presas muertas!

### IV

"León del Pacífico" llamó la historia  
al barco que sus aguas dominó;  
su bautismo inicial fue la victoria,  
su zarpazo postrero dióle gloria  
y un león desfalleciendo pareció.

De su blasón fantástico y grandioso  
¡quique fue la cima roja y gualda:  
sangre en el mar y un Sol que temeroso  
veía masacrar... mientras piadoso  
el "Huáscar" auxiliaba a la "Esmeralda".

Por eso en Chile, antaño su enemigo  
hoy se venera al barco legendario;  
la Cruz del Sur señala a ese cautivo  
y brilla más que ayer, como votivo  
tributo del azul, a su calvario...

Y el buque, sobre el mar, forma un quebrado  
con denominador que con los años crece,  
¿el contrario de otrora no ha pensado  
que mientras más aumente ese quebrado,  
la historia, más y más, lo empequeñece?

Si cruzas esas aguas ¡oh marino!,  
sobrepasa tu nave cuando pase;  
descúbrete ante el "Huáscar" que el destino,  
hace que en todo Gólgota genuino  
¡perdone Dios a quién no sabe qué hace!

Enterado quedas, lector, del conocimiento que entablé con el Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaïson. Posteriormente, en diversas oportunidades, tuve ocasión de conversar con él y conocerle más de cerca. Era un hombre ameno, educadísimo y de una memoria admirable. Aún en sus últimos años —y cuando ya había pasado los noventa con holgura— hacía gala de una lucidez y una agudeza extraordinarias y poco comunes en personas de su edad.

En cierta ocasión le encontré en el antiguo Hospital Naval de Bellavista, en donde se medicinaba a la sazón. Hablamos de muchas cosas, y, para amenizar la conversación, recuerdo que me contó un "chascarro". Lo relató con tanta gracia, sal y pimienta, que al terminar su jácara no pude menos que celebrár sinceramente el chiste con una sonora carcajada.

Se trataba de cierta persona que acudió a la comisaria del distrito, para sentar una denuncia; salió a recibirle un fulano que tenía apariencia de todo menos de policía:

—¿El señor Comisario?

—No se encuentra aquí, caballero. Ha salido.

—Quisiera hablar con el Teniente.

—Tampoco está, señor. Ha salido al sepelio de su abuelita.

—Bueno. . . ¿el Alférez?

—Enfermo desde hace dos días, con cólicos nefríticos.

—Bueno, oiga usted. . . Yo quisiera hablar entonces con el sargento o el cabo de servicio.

—Imposible señor, porque ambos están faltando desde hace algún tiempo.

—¿Alguna otra persona autorizada para recibir una denuncia que quiero asentar?

—No señor. El único que está aquí soy yo.

—Y. . . ¿puedo saber con quién tengo el gusto de hablar?

—¡Como no, caballero! ¡Yo. . . soy el preso!

En otra oportunidad acudí a visitarle al Centro Médico Naval, llevándole los saludos del Ministro de Marina. Fue, si no me equivoco, el 8 de octubre de 1957 y muy de mañana. Días antes mi Jefe, el Contralmirante Emilio Barrón, le había enviado un receptor de radio como regalo, para ayudarle a pasar una convalecencia agradable. Elías Bonnemaïson había sufrido un accidente automovilístico hacía ya algún tiempo, a consecuencia del que tuvo que lamentar hematomas, erosiones y alrededor de siete fracturas. A la sazón —muy aliviado ya de sus dolencias— se reponía a plena satisfacción de los médicos.

Me hice anunciar. Como era temprano, el Alférez Elías Bonnemaïson se estaba vistiendo. Me envió a decir que por favor le esperase.

Haciendo antesala, me dio por conversar con el Oficial de Mar que había sido designado para atenderle en forma continua. Como demorase algo la entrevista, pregunté el probable motivo de la tardanza.

Me respondió que era porque seguramente se estaba colocando su "coselete" (una especie de peto, que imagino yo le ayudaba a mantenerse erguido y a cumplir con las prescripciones del médico).

El tema recayó sobre lo extraordinariamente enhiesto que era aquel anciano. El Ayuda de Cámara me dejó comprender que en gran parte ello se debía a aquel "coselete"...

—No quiere que ni yo le ayude a ponérselo, —me dijo.

—Y ¿qué explicación da el Alférez cuando algún indiscreto le pregunta al respecto?

—Sabe mi comandante... , el otro día le dije que muchas personas me interrogaban sobre lo mismo y ¡adivine usted lo que me contestó!

—No tengo la menor idea.

—Me dijo, algo enfadado: ¡Respóndeles que me he tragado un fusil!

Para terminar con mis recuerdos sobre D. Manuel Elías Bonnemaïson (al cual siempre por afecto le llamaba yo "Almirante") te mostraré, lector amigo, un último botón de su personalidad.

Uno de esos días de Dios, el distinguido caballero D. Roberto Blume Corbacho (único hijo sobreviviente del genial inventor del primer submarino peruano, en 1879, Juan Carlos Federico Blume Othón) dio un almuerzo en su casa a un grupo de amigos. Fue una reunión en "petit comité". Estaban presentes los anfitriones, el distinguido poeta Alberto Ureta, Manuel Elías Bonnemaïson, el infrascrito y su hermano, acompañados por sus respectivas esposas y la señora Nina Rojas de Antonoff, viuda de un ex-coronel del ejército ruso.

El ágape transcurrió muy animado, con exquisitas viandas, mejor vino, y entre la amabilidad proverbial de D. Roberto y su distinguida esposa, María Jesús Carreras de Blume.

Pasamos a tomar el "pouse café" a la salita. A partir de ese momento, y tal como se acostumbraba antaño, los que tenían alguna "gracia" la hicieron: Alberto Ureta declamó una de sus lindas poesías, yo desaparecí de la escena una sortija e hice aparecer un billete nuevecito (en juego de manos, se entiende, lector) y así sucesivamente. Le tocó el turno a la señora Rojas de Antonoff: era una magnífica pianista.

Nos deleitamos casi veinte minutos oyéndola. Uno de los más embelesados era el último sobreviviente del "Huáscar". Preguntó quedamente el nombre de la ejecutante y volvió a preguntarlo. Quedóse tranquilo cuando estuvo seguro de la identidad de la dama: viuda de un ex-coronel del ejército de Rusia.

Al cesar las últimas notas de una sonata de Liszt, le rendimos nuestro aplauso con sincera admiración e inusitados bríos: ¡Había tocado maravillosamente!

Mas no transcurrieron dos segundos después del último palmeteo, cuando D. Manuel Elías Bonnemaïson, poniéndose de pie con una agilidad increíble, se dirigió a la viuda de Antonoff y le dijo, con clara y entusiasmada voz:

—Mi querida señora . . . , ¡Desde este instante considéreme comunista!

En las postrimerías de su vida, el Congreso de la República Peruana ascendió al Grado de Contralmirante (a propuesto del Ejecutivo), al hasta entonces Alférez de Fragata, Manuel Elías Bonnemaïson Torres. Un salto sin precedentes, justificado ampliamente por los méritos personales de aquel hombre-reliquia; de ese último subalterno de Grau en Angamos. Esto sucedió el 8 de octubre de 1960.

Para todos los peruanos este ascenso constituyó una íntima satisfacción. Especialmente para mí, porque el grado que simbólicamente le reconocía en mi corazón se hizo realidad. Tuve una gran alegría al estrecharle la mano, después de haberle saludado como a un Almirante "de verdad".

En febrero de 1961, cuando me encontraba en Panamá comandando el submarino "Iquique", me llegó la noticia del fallecimiento de aquel Almirante de tan grata memoria. No pude menos que recordar la elegía de Jorge Manrique y repasé mentalmente sus versos más impresionantes:

Nuestras vidas son los ríos  
que van a dar a la mar,  
que es el morir . . .

---

## EXPLOSIONES EN LORETO

(1865)

El caso es que en nuestra selva existieron, y seguirán habiendo durante muchísimo tiempo, construcciones rústicas. El material que más a la mano tiene el colono es la "pona" para sus paredes, el "tamshi" para ligar los troncos recién cortados y la "shapaja" o la "yarina", hojas éstas de cierto tipo de palmas que se dan abundantemente en la región, para revestir los tijerales de su casita y fabricar así un techo casi impermeable que la proteja de las continuas lluvias tropicales. Como es fácil deducir, el continuo efecto de los rayos solares seca fuertemente a los citados materiales y los hace ingresar en la familia de la yesca, gratuitamente y sin previo pedido; de allí la gran afinidad que existe en la Amazonía entre las chispas y las casas: el porcentaje de incendios habidos, siempre ha sido anonadante.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Salvada la explicación, pasaré a desmenuzar el grano de esta mazorca.

Mi historia comienza en el año del Señor de 1865, esto es decir, hace cabalmente un siglo, en la naciente ciudad y puerto fluvial de Iquitos.

Se aproximaban las fiestas patrias y el "Morona", vapor comandado a la sazón por el Teniente Primero de nuestra Armada, don Ulises Delboy, zarpó el día 27 de julio con rumbo a Nauta, puertecito éste situado prácticamente en la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali. Como segundo comandante y único oficial a bordo, viajaba en dicho buque el Alférez de Fragata, don Carlos Augusto Donayre.

La navegación transcurrió sin novedad alguna, surcando el majestuoso curso del Amazonas hasta unas cuarenta millas de Iquitos, a la altura del puerto llamado Teperá. Fuera de la dotación normal del "Morona", se hallaban algunos indios que iban como pasajeros y que quizás, por vez primera, hacían dicho viaje en buque a vapor. Mientras escribo estas líneas casi puedo imaginar la cara de sorpresa que tendrían, al navegar en uno de esos "gigantes de acero" mandados a construir por el Presidente Castilla, oyendo el continuo traqueteo de las máquinas y contemplando desde cubierta el humo, en veces cuajado de chispas, de las chimeneas. Su caso podría haberse comparado con aquel hombre del cuento, quien habiendo llegado recién de su provincia a la capital, casi es arrollado por una locomotora a vapor. Relatan que sufrió un gran susto, y que más tarde, pasando por el frente de una sastrería vio una plancha de esas antiguas, caliente, echando al aire su peculiar humito y parecida en todo a la locomotora de marras. Sin perder un instante se apropió de ella, y arrojándola al suelo la deshizo a punta de pedradas.

Cuando la policía intervino, hizo su defensa muy posesionado de sí y con el convencimiento de quien nada malo ha hecho:

—¿Por qué hizo usted eso? —le preguntó el Comisario.

—Como sé que esas máquinas cuando crecen son abusivas... capaces de atropellar a un cristiano, ¡la chanqué con una piedra, aprovechando que todavía estaba chiquita!

Bueno, bueno. Comentarios al margen y sigamos con nuestra historia; no vaya a suceder que se nos queme el guiso...

Estábamos siguiendo la travesía feliz del "Morona" y habíamos llegado hasta Teperá; el buque llevaba a Nauta un crecido cargamento, que a su vez había recibido del vapor "Inca", procedente de Tabatinga. Los ánimos a bordo estaban alegres: al día siguiente se festejaría el aniversario patrio en tierra y de la mejor manera posible. Además, el comandante había ordenado que se alistarán cartuchos para salvas y ya se había dado los primeros pasos para hacer de su deseo una realidad; el propio Alférez Donayre consiguió un barrilito de pólvora, sacándolo del pañol de popa y colocando parte de su contenido sobre un encerado... El buque, con sus

calderas bien alimentadas con "capirona" (leña de excelente valor calorífico), parecía el más deseoso de todos en arribar pronto a Nauta. Todo marchaba como sobre rieles.

En el puente, habiendo acabado ya de almorzar, nuestro protagonista confiado en la experiencia del práctico Francisco Mujé y en el conocimiento que de aquel paraje tenía José Torres, quien también actuaba de piloto, ordenó al timonel Macullama:

—¡Ojo con la caña, Antonio! Sigue las indicaciones de los prácticos, mientras yo voy preparando estos cartuchos.

—¡Comprendido, mi Alférez!

Era la una menos doce minutos de la tarde y el "Morona" navegaba cerca de Omaguas. Alternándose en el gobierno, Antonio Mozambique tomó la caña, pues Macullama parecía algo cansado.

—Mi Alférez —se aventuró a decir Torres, el práctico, mientras se secaba el sudor de la frente con el pañuelo: —"Mejor de la pólvora su encerado le deja. El sol está muy fuerte y puede caldearse...".

—¡No pasa nada, hombre! —respondió Donayre— ¡más bien está húmeda y el calorcito le hará bien! Aquí estoy muy incómodo... Iré al tambor de estribor de la chimenea; allí tengo más sitio.

Y como lo pensó lo hizo. La cosa se realizó sin novedad. Un cartucho recargado... dos... tres. De pronto, el práctico Mujé, al ver unas chispas que arrastradas por el viento chocaban con el tubo metálico y se dispersaban multiplicadas, asustado toca el hombro del Alférez y le dice:

—"¡Señor, allí viene fuego!".

No tuvo tiempo para agregar nada más. Una formidable explosión seguida de intensa llamarada, en el encerado primero, y luego otra más, en los cartuchos que portaba Donayre mientras corría hacia estribor para evitar su ignición, fueron el epílogo dantesco de sus últimas palabras.

Cuando el Comandante Delboy oyó desde su camarote tan tremendo estallido, salió precipitadamente del mismo y se dirigió de inmediato al puente. Copio textualmente a continuación la parte correspondiente de su informe elevado al Comandante General del Departamento Fluvial, por estimar que así te relataré los hechos, lector, fidedignamente:

"... vi desde mi camarote una explosión y saliendo precipitadamente de él observé una gran humareda en el puente y gritos confusos de los individuos que estaban abordo. Habiendo logrado llegar hasta allí pude notar que el oficial de guardia, timoneles y prácticos habían desaparecido. Tomé las medidas convenientes para salvar algunos indios de los de pasaje que se habían echa-

do al agua lo que conseguí sin tener que lamentar la pérdida de ninguno de ellos. Averiguada la causa que motivara este acontecimiento supe que la pólvora a que me refiero se había inflamado maltratando al oficial de guardia, a los dos timoneles y a los dos prácticos, cuyos nombres constan en la relación adjunta. Como no pudiera prestar a estos individuos auxilio alguno, por falta de médico abordo y siendo imposible proseguir viaje por falta de práctico he tomado la medida que pongo en su conocimiento de venir hasta aquí para que se me remedien ambas necesidades.— Dios gde. a V.S. —S.C.G.— firmado Ulises Delboy". (sic).

Como comprenderás, lector mío, en llegando a Iquitos se armó la de Dios es Cristo. El asuntito de marras púsose aún más gordo y feo, si se tiene en cuenta que de primera intención los dos prácticos y uno de los timoneles se vieron obligados a liar petates y pasar a mejor vida. El Alférez Donayre —quien posteriormente parece que también tuvo que dar salto hacia la otra— quedó muy mal herido, y al decir textual del Prefecto, don Francisco de Paula Secada, en comunicación cursada posteriormente a Lima, "aún sobrevivía el 28 del p.pdo. (agosto de 1865) a los crueles dolores de todo su cuerpo convertido en una viva llaga y brotando gusanos".

Como era de suponerse, este lío afectó al Comandante del "Morona". D. Francisco Carrasco, Comandante General del Departamento Fluvial y Presidente de la Comisión de Límites con el Imperio del Brasil, se hallaba a la sazón en plena labor fronteriza cuando le llegó el informe sobre tan desgraciado suceso.

¡No está el tiempo como para andarse con tafetanes!, —diría el viejo marino para sus adentros—. Este comandante no me conviene, y fuera de ello, debo imponerle una buena sanción, ¡qué caray!

Y como lo pensó lo hizo. A su segundo y Comandante General Accidental, don Federico Alzamora, Capitán de Fragata por ese entonces, le ordenó subrogar a Delboy y sustituirlo en el "Morona" por el de igual clase, Teniente Primero don Gregorio Pérez. Para reforzar su decisión informó a Lima sobre "cuatro o seis varadas" que había sufrido el buque bajo el mando del anterior comandante —y que en los ríos de la Hoya son casi el pan nuestro de cada mes—, procediendo, en consecuencia, a enviar a Delboy a Lima por la vía de Moyobamba, para que se pusiese a órdenes del Ministerio de Guerra y Marina. . . , ¡cosas desagradables de la carrera!

Y aquí, querido lector, terminaron para mí los efectos del primer "polvorazo", de los que me diera por relatarte hoy, en esta tradición.

---

Como resulta indispensable seguirte contando el resto de mi historia, pasaremos, con tu venia, a la misma ciudad de Iquitos que lista para festejar el 28 de Julio, se encontraba al día siguiente un tanto triste por la noticia del accidente ya relatado, pero henchida de fervor patrio y dis-

puesta, filosóficamente, a olvidarse de sus penas y celebrar debidamente el aniversario de la Independencia nacional.

Entonces... ¡iremos en pos del segundo "polvorazo"! y ... "vade mecum", expresión latina que según los entendidos significa: "ven conmigo".

Allá por el año de 1865, don Toribio Mesía se acababa de afincar en Iquitos en donde gozaba de la más amplia estimación. Honrado comerciante, era hombre de empresa, ahorrativo y emprendedor como pocos, por lo que, lenta pero seguramente, fue acunando peso tras peso en sus arcas, hasta llegar a ser poseedor de cierto capitalito no del todo despreciable. A mediados del mes de julio, el "Morona", transporte fluvial de nuestra Armada, trájole desde el vecino Imperio del Brasil un cuantioso cargamento de mercaderías avaluado en la friolera de unos 40,000 pesos y consignado a su firma, con lo que nuestro hombre de negocios logró ponerse, de igual a igual, con lo más graneado del comercio loreto de ese entonces. Había invertido en dichas mercaderías hasta su último peso y las ganancias que vislumbraba iban a resultar jugosas, sin lugar a dudas. Los artículos quedaron depositados en un pseudo almacén, recinto que hasta el momento había servido para esparcimiento de los vecinos, desde que en él funcionaba un salón de billar.

No lejos de aquel sitio, y sobre el malecón que daba al majestuoso Amazonas, se hallaba la casa recientemente adquirida por esos tiempos para la Comandancia General del Departamento Fluvial, finca por la que el Estado hubo de abonar 4,200 pesos, y que alojaba a la Plana Mayor que atendía dichos menesteres, guardando en su interior también los archivos, vestuario, correajes, armamento menor y otras menudencias pertenecientes a la Fuerza Fluvial.

Dentro del mismo bloque y adyacente al mencionado edificio se hallaban las oficinas de la Firma Dueñas y Compañía, la casa del señor Párroco, la del Capitán don Ramón Herrera encargado de la Columna de Milicias, así como la finca perteneciente a la familia Escurra, el taller de carpintería del maestro Seguín y la casa del señor Letoffe. Algunos pequeños ranchos indígenas, con paredes rústicas de ponas y techos de yarina, completaban aquel conjunto peculiar de viviendas que guarda papel tan central en esta historia.

Desde el día 27 de julio habíanse organizado en Iquitos bailes y jolgorios. El licor, como es casi de rigor en estos casos, se había libado con profusión y más de uno de aquellos buenos vecinos, chispo y alegre, resultó oyendo cantar a los gallos sin estar muy seguro de que eran esos animalitos del Señor los que lanzaban al aire sus dianas mañaneras. El aniversario patrio ocupaba todas las mentes.

El 28, por la mañana, todo era alegría y entusiasmo en la población. Olores a "tacacho", "patarashca"; sopas de las denominadas "inchicaipi", sabrosos "nina-juanes" y tinajones de "mazato", mezclaban sus

diversos aromas a comida típica y bebida regional, con los perfumados "caimitos", "taperibás", "aguajes", "ungurahuis" y tantas otras frutas oriundas de nuestra Selva. La "cachaza", el vino y el pisco comenzaron a exponerse desde muy temprano en las cantinas, mientras que entre trago y trago los bebedores hacían un alto para dar trabajo a las mandíbulas, saboreando algunos "chifles" recién fritos en manteca de cerdo, o un poco de "paichipango", cuyos ingredientes principales son el pescado llamado "paiche" y el banano que en la región denominan "inguiri".

Así las cosas y transcurrida ya una buena parte del día, alguien pensó en armar alharacas para dar verdadero sentido de fiesta patriótica a aquel 28 de julio. El Guardiamarina Juan Antonio Távara, mozo que andaba por la segunda decena de su vida, reunió a ocho o nueve de los soldados que formaban parte de la Columna de Milicias y organizó con ellos su propio plan de festejos: se trataba de conseguir algo de pólvora y hacerla detonar, en pequeñas cargas, por las calles principales de la población.

Y como lo pensó lo hizo. A falta de otros medios para controlar dichas explosiones, se proveyeron de dos yunques de herrería con una cavidad en el centro y comenzaron con la martingala. De trecho en trecho se sobreparaba el grupo y ¡zás!, atacando la carga con una barreta apropiada para el caso, obtenían una detonación que paraba los pelos de punta al más pintado y hacía salir de sus casas a los vecinos apáticos.

El Teniente Gobernador de Iquitos, contemplando la posibilidad de un riesgo mayor, quiso prohibir tan peligroso entrenamiento pirotécnico fijando cartelones en calles y plazas. En vano. Los letreros fueron sistemáticamente arrancados por la vanguardia, mientras que la retaguardia, segura ya de no encontrarlos, procedía "legalmente" a continuar con el desaguizado y. . . ¡pum! va y ¡pum! viene, fueron recorriendo la ciudad en casi toda su extensión, que no era mucha, hasta que el diablo se descolgó de su observatorio, y zarandeando su pata derecha, la metió hasta la rodilla en aquella patriótica y entusiasta reunión.

Una chispita insignificante; una pavesa por la cual nadie hubiera dado un solo real, fue la causante de un tremendo e inesperado incendio de los de Dios es Cristo. Llevada por un ligerísimo vientecillo que acababa de hacerse presente, fue a dar sobre un techo de "yarina", y la yesca aquella, preparada como tal durante muchos días por el sol del trópico, comenzó a llamear con insistencia y a repartir su fuego por todas las casas adyacentes.

No es para ser expresada en letras la que allí se armó, lector amigo. Sin embargo, y fiel a mi costumbre de ser veraz en las tradiciones que te cuento, voy a citarte aquí unos párrafos del oficio que con tal motivo elevó al Capitán de Navío, Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, don Francisco Carrasco, su Segundo y jefe accidental de dicha circunscripción, el Capitán de Fragata don Federico Alzamora. Tiene fe-

cha 31 de julio de 1865, y si en averiguar más andas interesado, te diré que el Comandante Carrasco estaba ausente y ocupado en asuntos de nuestra Comisión de Límites con el Imperio del Brasil, cargo éste que ya venía desempeñando, simultáneamente, desde hacía algún tiempo. Dicha comunicación puedes encontrarla en los Archivos del Ministerio de Marina. Al grano, pues:

"La circunstancia de hallarse casi toda la jente de la población en un estado completo de embriaguez como sucede en días tales, dio lugar á que no se prestara todo el auxilio que se debiera, y únicamente se debe á los empleados del Departamento que el fuego no se hubiera propagado en toda la población. En efecto sólo se veía pasando agua, achicando las bombas, cortando casas y cercas, y evitando en lo posible la propagación del fuego á los oficiales, tropa, tripulación del "Pastaza" y unos pocos ingleses empleados de la factoría, y el resto del pueblo completamente ébrio, aun que ordenado, solo servia de embarazo. Los pocos vecinos sóbrios se dedicaban únicamente a salvar los muebles y efectos de sus casas poniéndolos en seguridad, fuera del alcance probable de las llamas. . ." (sic).

Yo podrás imaginarte la que armó nuestro simpático y entusiasta Guardiamarina Távora, con aquello de hacer demostraciones pirotécnicas en Iquitos.

Pero aún no está dicho todo sobre este polvorazo de mi historia. Los daños materiales que causó el pavoroso incendio del 65 fueron, sin lugar a dudas, considerables, y aunque en los partes oficiales que la Marina elevó al respecto no se cita su nombre ni se personaliza el origen de la primera chispa responsabilizando a alguien, buscando por allí entre papeles tan sólo para matar al gusanillo de la curiosidad, me encuentro en situación de decirte, con toda veracidad, que se desprendió. . . del yunque de Távora.

Para ello, y volviendo a mi costumbre de respaldar mis aseveraciones en documentos de la época, te remito a la carta particular que envió desde Moyobamba el Prefecto de la Provincia Litoral de Loreto, don Francisco de Paula Secada, al señor Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina. Está fechada en 21 de setiembre de 1865, y en el aparte que se refiere a los daños causados por las llamas dice así:

" . . . Un barril de pólvora sacado de los almacenes del Estado se había puesto a disposición del joven Guardiamarina Távora y de los ocho o diez soldados que existen en Iquitos. . . "

" . . . En posesión pues estos individuos de esa pólvora, la atacaban en unos dos yunques de herrería con una cavidad en el centro, y disparaban sin cesar tiros en una de las calles más principales de la población, donde precisamente existían depósitos de mercaderías y los intereses más saneados del vecindario. El Teniente Gdor. de Iquitos quiso prohibir ese juguete peligroso, viendo que la población estaba en riesgo de ser incendiada, y fijó carteles al

efecto. Pero fué desobedecido en su autoridad y los carteles arrancados, no por supuesto por los vecinos que estaban acordes con él y deseaban la cesación de ese incesante peligro que ofrecía tanta pólvora que se quemaba hasta á granel, y desde el alba, según se me ha informado, en señal de patriotismo y celebridad del aniversario de la Independencia, en el rústico y naciente pueblecito de Iquitos que por primera vez ha presenciado esa manera de festejar un acto de tan grandiosa significación desde luego, pero que no debería conmemorarse con resultados tan funestos. El hecho es pues que á las cinco de la tarde del 28 de Julio estaban reducidas á cenizas las casas siguientes:

"La de la Comandancia General, que acaba el Gobierno de comprar. La de Nicolás Dueñas.— La de D. Javier Escurra.— La del Cura D. D. Eusebio Guipal y seis ranchos de diferentes personas y para complemento de la horrible catástrofe— el almacén del honrado comerciante D. Toribio Mesía que ha perdido cerca de cuarenta mil pesos en el valor de sus mercaderías, acabadas de llegar del Brasil y que estaban depositadas en una tienda que fue la primera que principió á arder á consecuencia de un disparo de los yunques que al hacer explosión arrojaron sobre el techo una llama de fuego. Ha quedado pues el Señor Mesía, cuya pérdida es la más considerable en la última miseria, pues no pudieron salvarle nada absolutamente de lo que contenía la casa. . .". (sic)

¿Qué te parece, lector, la que armó Tavarita? En el interin te diré que a más de las pérdidas materiales ya citadas, su travesura dejó a las tropas que conformaban la Columna de Marina poco menos que a tres dobles y un repique; con citarte solamente la apostilla que incluye en la relación inventariada del vestuario que quedó, don Ramón Herrera, Capitán y Jefe de la mencionada Columna, te digo todo. Dicha Nota rezaba así:

"Los pantalones que aparecen en el estado son los que tenían consigo á excepción de las chaquetas, pues la mayor parte de la fuerza estaban preparando la iluminación del Cuartel y Comandancia Gral.— Iquitos Julio 31, de 1865.— Ramón Herrera". (sic)

Desgraciadamente no tengo entre los papeles que me han servido para compaginar esta historia, ningún otro dato que resulte de mayor interés o que ayude a establecer concretamente en qué paró la cosa. Lo cierto es que, un año después, encontramos a nuestro protagonista principal como oficial de dotación a bordo del transporte "Putumayo", bajo el mando del Capitán de Corbeta don Mariano Adrián Vargas, surcando el río Ucayali y llegando al Pachitea para explorarlo.

No menos cierto es que, en agosto de 1866, tanto Távara como su compañero de buque, don Alberto West, encontraron la más terrible de las muertes que en la Selva se dan, así como el peor de los sepelios: después de perecer asaetados por las flechas "cashibas", sus cadáveres fueron devorados en ceremonia ritual y sus dientes ensartados, a manera de cuentas, pasando a adornar el cuello prieto de la mujer favorita del cacique Yanacuna.

Y aquí, lector amigo, pongo el punto final de esta historia de "yarina" y polvorazos, que tanto hubo de lamentar Iquitos allá por el año de 1865.

---

## ADVERSIDAD Y PATRIOTISMO

(1866)

Hay en la historia de nuestra Marina de Guerra, páginas escondidas y hermosas que deben resucitar y salir a la luz para ejemplo de las generaciones venideras. Muchas de ellas, innúmeras diría yo, permanecen aún escondidas entre polvorientos infolios, esperando que una mano amiga las libere de su prisión de papel y las traslade, sencilla y naturalmente, a otras hojas hilvanadas con más calma y sin pasionismos, fuera de la época en que vivieron sin poder ser juzgadas adecuadamente, por diversos motivos que sería largo enumerar.

Hace ya algunos años, en forma por demás casual, leí un documento que me dejó intrigado y con deseos de averiguar sus antecedentes. Dicen que quien busca encuentra y que no hay cola animada que no tenga cuerpo que la ampare; esto ha sucedido en mi caso y héte aquí que indagando y removiendo papeles he podido reconstruir, más o menos pero eso sí con toda veracidad, la susodicha historia que traía aparejada el papelito de mi cuento. Se trataba de una de las últimas comunicaciones que firmara el entonces Ministro de Guerra y Marina, doctor don José Gálvez, dos días antes de su gloriosa muerte acaecida al volar la torre de la Merced, durante el combate del Callao contra la escuadra española, el 2 de mayo de 1866. Iba dirigida al entonces Comandante General de Marina, Capitán de Navío de nuestra Armada, don Lizardo Montero, siendo su texto el siguiente:

Callao abril 30 de 1866.

Secretaría del Estado  
en el Despacho  
De Guerra y Marina.

Al Sor. Capitán de Navío  
Cmte. General de Marina.

S.E. ha tenido á bien conceder al Capitán de Corbeta, D. Juan Manuel Garrido, la libertad que ha solicitado para prestar sus servicios en las actuales circunstancias, con la condición espresa que se restituya á su prisión pasado que sea el peligro.

Lo comunico a US. pa. los efectos consiguientes.

Dios Gde. á US.

José Gálvez

Callao Mayo 2 de 1866.

Trascribase al Juez  
Fiscal de la Causa para su  
conosimiento y fines consiguientes y  
á la Mayoría para su conosimiento. (sic).

Montero.

Las preguntas que de inmediato me hice, fueron sin duda las que se le ocurrirían a cualquier otro hijo de vecino: ¿quién fue Juan Manuel Garrido?, ¿cuánto duró su libertad provisional?, ¿por qué se hallaba preso?, ¿dónde?, ¿qué fue de su vida posteriormente?

Para contestar todas estas naturales interrogaciones es que escribo estos palotes históricos; lo hago, más que nada, por lo que he alcanzado a averiguar entre líneas: un hermoso ejemplo de patriotismo, el cálido apoyo de una buena esposa que sin titubeos ofreció la espada de su cónyuge para defender al Perú, y lo que significa casi una obligación moral para el autor —por meterse a leer papelotes incompletos—, la rehabilitación de un valiente Oficial de Marina.

Vamos, pues, a desenredar madejas, que con la sola lectura del documento inicial la historia resulta incompleta, con sabor a delito carcelario y por demás difusa. Aparta esa idea de tu mente, lector, puesto que es otra la verdad.

En un papel del valor de dos reales, sello quinto, para los años 1832 y 1833, el "infrascripto Teniente de los Curas Rectores en esta Santa Iglesia del Sagrario de la Catedral", don José María Guerci, a "pedimento de parte legítima" certifica que en un libro de papel sellado forrado en pergamino, "en que se asientan las partidas de bautismo de españoles", figura la siguiente:

"En la ciudad de Lima Capital de la República del Perú, en dies y ocho de Abril del año de mil ochocientos treinta: yo el Presbítero D. Matías Maestro, con licencia del Párroco, en esta Iglesia del Sagrario de la Catedral, exorcizé, bautisé, solemnemente, puse oleo y crisma, a Juan Manuel, Andrés Matías, niño de un día de nacido hijo legítimo de D.n José Manuel Díaz Garrido, y de D.a Juana de Dios Iriarte, y Figueróa: Fue su padrino D.n Manuel Mendez de Gerozabel, de que Certifico.— Matías Maestro—"

Con los dos pies en este pícaro mundo, Juan Manuel Garrido tuvo una infancia bien orientada y demostró ser un joven aprovechado y estudioso. Don Clemente Noel, Director del "establecimiento de educación situado en la calle del Banco del Herrador" así lo certifica. Cursó Gramática Castellana, Latina, Aritmética, Algebra, nociones generales de Geometría Elemental y principios de francés, con "aplicación y aprovechamiento, según lo manifestó el interesado en los exámenes públicos que sufrió de dichas materias".

Debió tener Garrido un acendrado cariño filial, pues jamás descuidó sus obligaciones en este sentido. Más tarde, siendo ya Teniente Segundo de la Armada Peruana y encontrándose embarcado en la fragata de guerra "Amazonas", siguió un largo y penoso trámite burocrático para "hacerse descontar desde el presente mes (marzo de 1862), la cantidad de 20 pesos de sus haberes mensuales, con el objeto de dejar ese dinero, a título de asignación, para la subsistencia de su señor padre".

El 27 de abril de 1849, Juan Manuel Garrido presentó su solicitud para "servir a su patria en la carrera de Marina". Tenía 19 años y una excelente preparación, a juzgar por los informes del señor Capitán de Navío don Eduardo Carrasco, Comandante de la Compañía de Guardiamarinas y Director General de las Escuelas Náuticas, el Contralmirante Forcelledo, Comandante General de Marina y otros distinguidos marinos de esa época. Con fecha 12 de mayo de 1849 se le admitió como Guardiamarina de la Armada Nacional; firmó su nombramiento el entonces Capitán de Navío, don Toribio Raygada.

Su carrera estuvo trazada, a partir de ese instante, y fue eficiente su desempeño profesional. Sus profesores fueron el Capitán de Navío don Pedro Roel, el doctor don Pedro Paz Soldán y el señor don José Elcorrobarrutia. Rendidos sus exámenes en forma brillante, le hicieron permanecer en el Instituto Militar como profesor de Matemáticas.

En junio de 1852 ascendió a Alférez de Fragata Graduado, y a Efectivo, en 1854. Luego pasó por largos períodos de embarque, sirviendo a las órdenes del Capitán de Navío, don Francisco Carrasco, del de Fragata, don Manuel Villar, y del Comandante de la goleta "Libertad", don Pedro Balarezo, a quien asistió en calidad de Segundo.

En 1855 fue dado de baja por Decreto Supremo y luego llamado al servicio en el mismo año. Se embarcó, dos años después, en el vapor "Huaraz", como Segundo Comandante. También lo hizo posteriormente en la fragata "Amazonas". Se desempeñó como Capitán de Puerto en Islay, Paita, Iquique y las Islas Chincha, habiendo también servido en el Colegio Militar.

Diez años más tarde, en 1865 y ya como Capitán de Corbeta, abrazó la causa de la Restauración, saliendo de Iquique como Comandante del vapor "Tumbes". Desempeñó por corto tiempo la Mayoría de Ordenes de la Escuadra y la Secretaría de la Comandancia General de la misma.

Dicen los supersticiosos que el número 13 y los gatos negros traen desgracias. Sin creer en tales patrañas, aquí el autor consigna que un día 13 de noviembre de 1865, el Capitán de Corbeta efectivo, don Juan Manuel Garrido, fue nombrado Comandante del monitor "Loa". Que no me lean los interesados en demostrar el poder cabalístico de los números, pero lo cierto es que a partir de esa fecha memorable, nuestro protagonista anduvo de capa caída y su tan brillante carrera sufrió fuertísimas sacudidas, como lo vamos a apreciar q continuación.

Antes de hacerlo, revisemos un poquito la historia con respecto del "Loa":

Anota el distinguido historiador naval don Manuel I. Vegas, en su libro de todos conocido, que durante el gobierno del General Echenique, en 1852, embarcó para Inglaterra una comisión presidida por el Capitán de Navío don José María Salcedo, con el objeto de adquirir más buques para nuestra escuadra.

La fragata mixta "Apurímac", el monitor "Loa" y la goleta "Tumbes", fueron los buques cuya construcción se encargó a los astilleros de Greem, en Londres. Vegas considera al segundo de los nombrados como goleta, al igual que al "Tumbes". El autor, por no tener actualmente entre sus papeles las características exactas de dichos buques, se concreta a darle al buque que comandara Garrido en 1865-66, la misma denominación que aquel marino le da oficialmente en su documentación, esto es decir: monitor. Quizás ello constituya una herejía, pero... ¿no se debe ser más papista que el Papa!

Lo cierto es que el "Loa" desplazaba 700 toneladas, y estaba armado de cuatro cañones, para cumplir su finalidad de barco de guerra.

Ahora bien, y prosiguiendo con nuestra historia, con fecha 6 de febrero de 1866 y en circunstancias que no han trascendido concretamente, el monitor "Loa" sufrió una varadura de regular importancia, que a pesar de no haber causado su pérdida definitiva, resultó lo suficientemente notable como para originar ¡válgame Dios!, el enjuiciamiento y la prisión inmediata de su Comandante, quien fue a parar a las llamadas Casamatas del Castillo del Real Felipe, en el Callao, con grillos y demás adminículos inquisitoriales, hasta que se fallara definitivamente sobre su verdadera responsabilidad.

Cuando en estos tiempos se trae a colación una historia de ese calibre, parece que la exageración cunde y que se desbarra un tanto al afirmar tal desaguisado. Desde el 6 de febrero hasta el 30 de abril permaneció Garrido en la prisión ya nombrada, bajo las rigurosas e improcedentes condiciones de aherrojamiento que he citado. Su egreso provisional fue accedido a su solicitud, en la que primaba el deseo de servir a su patria empeñada en guerra contra España, así como su decisión de rendir su vida por el honroso emblema rojo y blanco de sus mayores.

Y aquí, estimado lector, hago un aparte para decirte: ¡a las pruebas me remito!

¿Y cuáles son éstas?, me preguntarás.

Pues bien —contestaré yo—, te invito a leer, junto conmigo, la solicitud que en abril de 1866 presentara a Su Excelencia el jefe de la nación, la señora Amalia Taramona de Garrido, a propósito de la situación en que se encontraba su esposo:

Excmo. Sor.

La que suscribe esposa del Jefe de Marina don Juan Manuel Garrido, ante V.E. con el debido respeto digo: que a consecuencia de la desgracia ocurrida en el vapor "Loa" que mandaba mi esposo, hace tres meses que se halla en la horrorosa prisión de Casas matas y con el tormento de un par de grillos que le tienen al borde del sepulcro. En esta situación sin embargo, él desearía, haciendo un supremo esfuerzo, prestar sus últimos servicios en los momentos solemnes que nos aguardan; y al efecto bajo su palabra de honor y bajo cualquiera garantía que el Gobierno juzgue conveniente designar, de que él volverá á su prisión pasado el conflicto:

A.V.E. suplico se sirva ordenar que mi espresado esposo obtenga cualquiera colocación frente al enemigo sin distinción de clase, lo que será para sus sentimientos patrióticos, una indemnización de cuanto ha sufrido con este triste suceso.

Otro si digo: que si V.E., por cualquier motivo que para mi esposo sería deplorable, no se dignara sacarlo de la prisión para que preste sus servicios, oírá por lo menos el clamor con que, a nombre mío y de mis hijos, presento a V.E. que no puede dejarse, durante el bombardeo del Callao, á la persona de mi esposo en una prisión en donde sufriría una muerte cruel e inevitable, atendida la localidad en que se halla, y donde, con el alarma del combate, sería tristemente abandonado, sin cuidado ni alimento, lo que sería una verdadera pena de muerte, indigna de un Gobierno ilustrado que no retiene a los presos para hacerles sufrir sino para el esclarecimiento del juicio: por tanto ruego á V.E. ordene la inmediata traslación de mi esposo á cualquiera otra localidad fuera del Callao, si no dispone darle servicio ante el enemigo. Lima Abril 28 de 1866.

Excmo. Sor.

Amalia T. de Garrido.

Nota del Autor.—Más abajo de la copia de este documento, existe la siguiente apostilla:

Lima Abril 30 de 1866.

Concédase al capitán de Corbeta, Dn. Juan Manuel Garrido la libertad que solicita para prestar sus servicios en los días del combate, contra las fuerzas españolas, con la expresa condición de que pasados estos se constituya nuevamente á prisión. Comuníquese.

Una rúbrica. (sic)

Como verás, estimado lector, aquí se enlazan el principio con el final de mi historia. Quedaría, sin embargo, incompleta a mi parecer, si nos detenemos en este momento y no efectuamos ninguna otra consideración adicional con el objeto de no terminarla tan bruscamente. Vaya, pues, adelante la digresión, para que las puntadas de este hilván no queden sueltas y listas a descoserse.

Mucha estimación debió tenerle a Garrido el Comandante General de Marina de ese entonces, Capitán de Navío don Lizardo Montero, al destinarlo como su Ayudante durante el combate del 2 de Mayo, estando ambos embarcados en el vapor "Tumbes". A decir verdad, tanto Montero como Garrido habían abrazado simultáneamente la causa de la Restauración, en el Sur del Perú, cuando a raíz del infortunado tratado Vivanco-Pareja del 27 de enero de 1865, el Perú obtuvo de España la devolución de las Islas Chincha a condición de sufragar los gastos de ocupación y cumplir otras cláusulas económicas. Dicho arreglo, que atentaba contra nuestra soberanía, motivó la revolución del General don Mariano Ignacio Prado, en Arequipa, iniciada el 28 de febrero de 1865, tendiente a vindicar el honor nacional.

Habiéndose adherido a ella el Comandante Montero con la flota, el entonces Capitán de Corbeta Garrido, haciendo causa común, salió de Iquique como Comandante del vapor "Tumbes", justamente en el mismo barco a bordo del que le tocó combatir en la jornada del Callao, un año después y al lado del mismo jefe, en la gloriosa acción del 2 de mayo de 1866. El aprecio personal se mantuvo, pues, a despecho de la muy diferente situación.

Fuera de lo que ya conocemos de Garrido, debe añadirse que en su abono tenía otras campañas: hizo el bloqueo y ocupación del puerto de Cobija en 1853, a bordo del "Almirante Guise" y bajo las órdenes directas de su Comandante, el Capitán de Navío, don Antonio Valle Riestra. Tomó parte en la campaña y bloqueo contra las costas del Ecuador, en 1859, a bordo de la fragata "Amazonas", comandada por el Capitán de Navío, don Francisco Sáenz, siendo Comandante General de la Escuadra el Contralmirante don Ignacio Mariátegui y Tellería. Su última actuación de guerra era aquella, la de defender el Callao en contra de las fuerzas navales españolas a cargo del Brigadier, D. Casto Méndez Núñez.

Durante todo el desarrollo del combate, Garrido permaneció en su puesto, al lado del Comandante Montero. No fue herido y consta en su foja de servicios su presencia en dicha acción, en los términos siguientes que consignamos con puntos, comas y otras pequeñas menudencias de carácter ortográfico:

Al Capitán de Corbeta que suscribe, como que fue comandante del vapor de grra "Tumbes", le consta que el Capitán de Corbeta D. Juan Manuel Garrido se halló a bordo en los momentos del Combate del 2 de Mayo último contra las fuerzas navales de S.M.C. como aparece en la presente oja de servicios. Y para los fines combenientes le doy el presente.

Lima Marzo 6 de 1867

Juan José Raygada. (sic)

Garrido permaneció embarcado en el "Tumbes" hasta el 10 de mayo, fecha en que se retiraron del Callao las fuerzas españolas. El 1º de ju-

nio fue puesto en prisión nuevamente. Nos podemos imaginar que en el intervalo, y dadas las circunstancias de alborozo nacional después del gran triunfo, se le permitió acudir al seno de su familia bajo la garantía de su palabra de honor.

Recién el 2 de setiembre de 1866 fue puesto definitivamente en libertad. La sentencia del Consejo de Oficiales Generales lo absolvió de toda culpa por la varadura del monitor "Loa". Recomendó, eso sí, que su responsabilidad de comandante del mismo aconsejaba, por principio punitivo quizás, que se le destinase por un año a navegar en calidad de subordinado.

Esta medida no se cumplió, sin embargo, y recién el 14 de marzo de 1867 fue destinado como profesor del Colegio Militar. Posteriormente pasó a desempeñar la Capitanía del Puerto de Pacasmayo, habiendo fallecido en forma repentina el 6 de julio de 1868, a la edad de 40 años.

Esta pequeña historia que acabamos de repasar juntos, lector, viene a constituir lo que llamaría yo el recoveco de una vida: la de Juan Manuel Garrido Iriarte, Capitán de Corbeta de la Armada del Perú. Su bonhomía, dedicación y amor a la carrera naval no le llevaron muy lejos, a pesar de sus continuos esfuerzos por superarse y triunfar sobre su destino. La adversidad, esa mala señora que, en veces, suele plantarse en la mitad del camino, le fustigó despiadadamente con un solo golpe que se ingenió para que resultara definitivo, y ¿por qué no decirlo?, inmerecido, innecesario y cruel.

Es indudable que la escuela del mar, la Marina de hace un siglo, contemplaba las cosas de diferente manera y usaba mano de hierro para intervenir punitivamente en ciertas ocasiones. Creemos que en ésta, por razones que escapan a nuestro archivo, se mostró por demás dura con nuestro protagonista. No es cometido propio llevar este juicio más allá de los límites de la narración, con que... ¡pasemos a otro punto!

Una hermosa lección puede, sin embargo, extractarse del caso histórico que entre manos tenemos: la que nos lega un hombre, azotado por la adversidad, pero dispuesto a luchar y morir por su patria, bajo la garantía de su palabra de honor. La actuación cariñosa y patriótica de una esposa, que sin titubeos de ninguna especie, intercedió por su marido e hizo sentir su voz, no para que le levantaran cargos sino para que le enviaran, aún enfermo, a un puesto cualquiera del frente y sin ninguna distinción, con el fin de que prestara su contingente de sangre para defender el tan querido honor nacional.

Esto sucedía el siglo pasado, en el Perú. Por extraña coincidencia, por el mismo tiempo y escrita por una pluma latina, la de Manuel Gutiérrez Nájera, en México, ha llegado hoy hasta mí una estrofa que forjara tan distinguido poeta precursor del modernismo, como si esa ley desconocida que emanando de Dios nos gobierna, me enviase esos versos hechos en esa época, para que ahora yo —que a decir verdad me encontra-

ba en apuros para terminar dignamente esta cuartilla— los escriba, a manera de epílogo en mi historia, y pueda darle adecuado y feliz término al capítulo que se me ocurriera comenzar hace unos días. Acato pues el fallo, porque me hace salir dignamente del apuro. Que el contemporáneo de Garrido me ayude, porque, la verdad sea dicha, cuando uno escribe, fuma y bebe ese zumo traicionero pero agradable que se llama café, llega un momento en que el cerebro no le funciona ni aun para elaborar el más tosco hilván de cualquier relato.

La actitud de Juan Manuel Garrido, al solicitar como marino un puesto a bordo, sin importarle su vida debilitada por la prisión y el sufrimiento; llevado tan sólo por el ansia de ser útil a su patria en los momentos difíciles; dispuesto a ofrendar su postrer aliento por ella si hubiera sido necesario, tiene sin duda alguna su mejor expresión en los versos de Gutiérrez Nájera, y a él le pongo en la palestra, mientras yo me dispongo a apagar la vela:

Quiero morir cuando decline el día  
en alta mar y con la cara al cielo;  
donde parezca sueño la agonía,  
y el alma un ave que remonta el vuelo.

Morir, y joven: antes que destruya  
el tiempo alevé la gentil corona;  
cuando la vida dice aún: ¡soy tuya!,  
aunque sepamos bien que nos traiciona.

Y aquí, sin otro comentario, digo como decían las viejas del aromado tiempo de Maricastaña:

¡Apaga y vámonos!

---

## ANTROPOFAGIA EN EL PACHITEA

(1866)

En la tropical y bella ciudad de Iquitos, casi a la vera del majestuoso Amazonas, existe actualmente —y dejo constancia, lector, que estas líneas se escriben en el año de 1964— una pequeña plaza pública. Como todas las de mi patria, está provista de un monumento en su parte central; de bancas y árboles en sus contornos. El bronce que le da nombre y peruanidad es el busto de Manuel Clavero, Teniente Primero de nuestra Armada y comandante de la cañonera "América" en el combate de La Pedrera, allá por el 1911 y durante el conflicto de límites que por ese entonces sostuviéramos con Colombia; las bancas son, desde el atardecer, mullidos asientos para los enamorados, a quienes Cupido les protege las regiones glúteas contra adormecimientos y durezas; los árboles ¡válgame

Dios!, ofician, de cuando en vez, como biombos protectores de perros mojigatos y nerviosos, que amén de escudarse tras de ellos contra miradas indiscretas, tratan de sostener esos troncos con la pata posterior en alto, temerosos de que al caerse los conviertan en picadillo muy a tono con el plato favorito de gallinazos y chimangos.

Muy cercana a dicha plaza hay una callecita modestísima y escondida, cuyo sencillo nombre no resalta mayormente. Dicha arteria urbana se llama así, simplemente: Távara y West.

Desenredando madejas para escribir esta tradicioncita, que por lo demás se relaciona profundamente con la historia de nuestros marinos como pioneros en la exploración de la Selva, he venido a darme con un capítulo curioso, un tanto ignorado y triste quizás, que por haber sucedido y dejado víctimas propiciatorias en las márgenes del río Pachitea, contribuyó a que esa callejuela de marras se llamara como hoy la conocemos. Y como de seguir pretendiendo hacerte caldo grueso, querido lector, usando ingredientes adicionales que no tornarían más sabrosa la sopa, el plato, a lo mejor, se descompone, entro de inmediato en materia y voy a mi relato. . . , para no buscarle cinco pies al gato sabiendo que tiene cuatro:

Allá por el año de 1866, entre junio y agosto, meses en que el calor selvático es como para achicharrar cristianos pero que, en veces, traen un alivio fugaz con los llamados "Fríos de San Juan" que aparecen a fines del primero, o los "Vientos de Santa Rosa", que por caprichos de la naturaleza soplan el día 30 del último —como que es la fecha de mi paisana, Isabel Flores de Oliva, quien tiene fama de milagrosa y no es de extrañar que desde Lima trate de aminorar la temperatura amazónica— navegaba por el río Ucayali, explorando sus márgenes, el transporte "Putumayo" al mando del Capitán de Corbeta de nuestra Armada, D. Mariano Adrián Vargas.

Habiendo zarpado el 27 de junio del asoleado puerto de Iquitos, llegó el 6 del siguiente mes a la boca del ya citado río, después de haber hecho escalas en Curahuati, Piuri Isla, Somén, Tierra Blanca, Santa Catalina, Sarayacu, Cashiboya y Callaría.

Impresionado por la belleza del paisaje y decidido a estudiar de cerca el Ucayali y sus afluentes, el Comandante Vargas se aventuró a surcarlo, llegando hasta el mismísimo Pachitea. Tras innúmeras dificultades para efectuar la navegación, debidas a la escasa potencia de las máquinas y al absoluto desconocimiento de aquel cauce fluvial que por primera vez surcaban, el 10 de agosto chocó el buque con una "palizada" (denominación regional dada a la aglomeración de ramas y troncos, enclavados muchas veces en el fondo), sufriendo una varadura y averías de cierta consideración. Para ejecutar la reparación fue necesario descargar el barco e iniciar un extenso trabajo.

Transcurridos varios días y como comenzaban a escasear las provisiones, hubo necesidad de procurárselas organizando una partida de "mi-

tayo" (cacería). El propio comandante se puso al frente de la expedición, bajando el río en un bote y aprovechando la corriente del Pachitea.

Dos oficiales de marina, los Alfereces de Fragata, Juan Antonio Távora y Alberto West, quedaron en tierra a cargo del personal y de la carga recién desembarcada.

Conviene, lector, que llegados a este punto de mi relato echemos una parrafada para aclarar el epígrafe y darte un poco de luces sobre el asunto, que siempre ha sido bueno conocer el terreno y *felix qui potuit cognoscere causas*; ¡adelante con los faroles!

La región en que efectuaba sus exploraciones el "Putumayo", aunque con toda probabilidad no lo sabían nuestros marinos, tenía ancestro de canibalismo y tradición de que sus habitantes gustaban de las chuletas humanas. Algunos padres misioneros, como los reverendos Márquez y Girbal, pero sobre todo Juan Manuel Plaza, lograron gracias a su buena estrella y a la protección del Todopoderoso conservar la cabeza sobre sus hombros, ayudándose, como mortales que eran, con una dosis de enérgico carácter y algunos ramalazos, a guisa demostrativa de malas pulgas e hígados revueltos. Me explicaré, lector, para no dejarte en Babia:

El presbítero D. Pedro Ruiz, en la "Relación de Acontecimientos que tuvieron lugar durante la visita hecha por el Obispo Arriaga, a los Territorios de su Diócesis", la misma que presentó "a la ínclita y piadosa Administración de las Misiones del Perú" (sic), por la "digna mano del señor doctor don José Dávila Condemarín, su Secretario" (sic), se expresa así sobre el padre Plaza:

"el padre, sin más que su genio extraordinario, domina la comarca hace más de 30 años. Principió obedeciéndoles para después mandarlos. Se introdujo en Sarayacu; vivió con ellos igualándose en todo a sus costumbres; aprendió a hacer uso de sus armas y los acompañaba en todas sus expediciones. De este modo se granjeó su aprecio, conocieron su superioridad y levantaron su trono sobre los sepulcros de cincuenta y ocho de sus compañeros que habían sido asesinados, algunos de ellos devorados por las diversas naciones que habitan el Ucayali, Pachitea y Pajonal. . .".

El famoso explorador Marcoy (quien usaba el pseudónimo de "Señor de Saint Cricq"), cuenta al describir la Misión del Sacramento y los éxitos logrados por Plaza, que dicho Misionero le explicó: "que a su llegada, la poligamia estaba todavía en uso entre los neófitos y algunos tenían hasta cinco mujeres; que el relajamiento que ello significaba lo arregló el padre Plaza recurriendo. . . , ¡al nervio del manatí como azote! —que dicho misionero contaba: yo mismo los azotaba; veinticinco azotes por una falta y cincuenta por la reincidencia, ¡alabado sea Dios!".

¿Puedes imaginarte, lector amigo, la clase de comarca que estaban pisando nuestros protagonistas, Távora y West? Con decirte que entre las costumbres diarias, de bañarse, cazar y pescar amén de practicar la po-

ligamía, en veces eran tan injustos con la mujer adúltera que la embaduraban el pecaminoso cuerpo con miel, y amarrándola a una "tangarana" (árbol en que pululan las hormigas), la dejaban veinticuatro horas para que se refocilase con los himenópteros. . .

Sin embargo —y en el caso particularísimo del padre Plaza— este valiente misionero permaneció entre esos salvajes durante cincuenta y tres largos años, yendo a morir a Cuenca, ya de obispo y contando ochenta y tres cumplidos, con fecha 10 de septiembre de 1853.

Pero volvamos a nuestra historia. Cuando el transporte "Putumayo" llegó a aquella región, ya sus habitantes habían olvidado las enseñanzas del sacerdote aquél, quien, por otro lado y a mayor abundamiento, tenía doce años de fallecido.

Távara y West se encontraban en una de las orillas del Pachitea, cuando de improviso aparecieron tres o cuatro indios "cashibos" entre la maraña selvática, siendo por supuesto el objeto de la curiosidad de los inexpertos oficiales.

Notando de pronto que les llamaban, y apreciando sus gestos como amistosos, ambos jóvenes alistaron un bote y en compañía de algunos tripulantes cruzaron el río hasta la margen opuesta, siendo recibidos con grandes muestras de regocijo por la indiada.

Los salvajes se dejaron observar, accediendo a todo, y luego, con mala intención, atrajeron hacia el interior a los oficiales quienes se hallaban completamente solos, por haberse quedado el bote amarrado a un árbol en la orilla.

No habían comenzado aún a penetrar en la espesura, cuando de súbito una lluvia de flechas acribilló en un santiamén sus cuerpos, mientras que una algarabía de gritos destemplados anunciaba el éxito de tan artera escaramuza. Los marineros que les acompañaban salvaron por milagro el pellejo, echándose al río y ganando la orilla opuesta, en menos de lo que canta un gallo y perseguidos por un hervidero de saetas.

La agonía de Távara y el postrer suspiro de West debieron ser indescriptibles. Tarde, muy tarde, comprendieron su imprudencia, cuando desangrándose y nublados los ojos por los últimos estertores de una vida que se les escapaba sin remedio, vieron acercarse a un cúmulo de salvajes y levantar las armas sobre ellos, para hundirlas en sus pechos y rematarlos sin misericordia. . .

---

Tres meses después de esta tragedia, en noviembre de 1866, zarpa de Iquitos la que se llamó "Expedición de Castigo", organizada por el Prefecto, D. Benito Arana.

Destinada a destruir la amenaza anticolonizadora representada por los desmanes de los salvajes, pretendía al mismo tiempo mostrarles el poder del Gobierno y su desagrado por el traicionero ataque contra Távara

y West. Tres buques la conformaban: "Morona", "Napo" y "Putumayo", comandados respectivamente por los Tenientes Segundos, Eduardo Raygada, Ruperto Gutiérrez y Darío Gutiérrez. Fuera de su personal de dotaciones, llevaban tropas de Infantería de Marina, abundantes vituallas y amunicionamiento.

El 6 de diciembre se efectuó un desembarco y se realizó una amplia batida contra los "cashibos" del Pachitea, pero como dice un popular refrán que "Donde las dan, las toman", al siguiente día regresaron las tropas perseguidas por una andanada de flechas. El cacique Yanacuna, principal autor del asesinato de Távara y West, debió ser mozo enterado de la paremiología castellana, a juzgar por el retruque que le imprimió a la acción contra ellos emprendida.

Sin embargo, la incursión aquélla no resultó estéril: dieciseis prisioneros —entre los cuales se contaba la mujer favorita del susodicho jefe— fueron llevados a bordo. Sobre el cuello de la hembra campeaba un collar de dientes humanos calcinados: algunos de ellos eran de Távara; los demás de West.

Al ser interrogada, se disculpó diciendo, que dichos oficiales habían sido muertos "por penetrar en su tierra y haberle derribado algunos pies de plátanos".

---

Como sobre la personalidad de West, y de Távara en especial, me ocupo en otra tradición de este modestísimo libro, no es mi deseo atosigarte, lector, con repeticiones de mal gusto, aunque haya refrán por allí que afirme lo contrario. En tratándose de asuntos gastronómicos ¡quía! si no es verdad que el mismo plato agrada dos veces; en cuestiones de garabatos, la cosa es diferente.

Entonces, amigo mío, ¿qué te parece si echamos una parrafada sobre los "cashibos" de mi cuento, desde que bien mirado y mejor visto, son otros de los obligados protagonistas de mi relato?

Daniel Ortega Ricaurte, una de las más versadas plumas sobre la Hoya Amazónica, refiere lo siguiente respecto de esta tribu del Gran Pajonal:

"Los cashibos, de facciones nobles, altos y fornidos, forman una tribu guerrera, feroz e indomable que defiende belicosamente su independencia, motivo por el cual no se atreve ningún cauchero a explotar sus vírgenes montañas de las riberas del Tambo y del Pachitea, donde sin embargo abunda el caucho. En sus luchas con los blancos son valientes, pues no le tienen miedo a las armas de fuego, a las que hacen frente con sus flechas, cuyas puntas llevan un veneno activísimo. (1)

También son enemigos de todas las tribus vecinas (shetebos, conibos, piros, panos y remos), de la región del Pachitea.

---

(1).—"Ampi", en el Perú; "curare", en el Brasil.

En ciertas épocas del año suelen atacar a otra tribu de su rama que habita en el Alto Urubamba, a la que le dan el nombre de machigüengas (cobardes) y les arrebatan sus mujeres y sus hijos; lo mismo hacen cuando triunfan sobre cualquiera de los otras tribus cercanas.

Es el único indio, que después de civilizado, no ha consentido jamás en ser sirviente.

Son reputados como los mejores flechadores de esas comarcas. . .

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

Algunos usan "cusmas" del cuello a la cintura y lo demás desnudo, es decir, que dejan descubierto lo único que deberían cubrirse; los otros van sólo desnudos, hombres y mujeres, con un simple taparrabos de corteza de árbol; se cortan los cabellos por delante, sobre la frente, usan hachas y el arco y las flechas adornadas con pelo humano y con plumas; hilan y tejen y son buenos bogas.

Son polígamos. Su lenguaje es gutural y al hablarlo parecen que aúllan; fabrican buenos tambos (viviendas) muy aseados, que defienden con trampas de puntas y hacen caminos anchos".

D. Luis Pericot García, arqueólogo y pre-historiador español contemporáneo, al igual que el geógrafo francés Elíseo Reclus, están de acuerdo en que los cashibos devoran a los individuos de su tribu imposibilitados para trabajar, lo que hacen con el fin de librarles de ser pasto de los gusanos, haciendo pasar a sus cuerpos las virtudes del difunto. Parece también —que hace algunos años, cuando menos— bebían con "mazato" las cenizas de sus enemigos con el mismo objeto; daban igualmente muerte a las mujeres estériles y a los viejos que no podían atender a su subsistencia, incluyendo a sus padres y como quien cumple un deber filial.

---

Quienes escribieron alguno vez sobre el canibalismo amazónico, como Larrabure Correa, Hildebrando Fuentes o el francés Robuchón, han relatado en sus libros escenas espeluznantes y llenas de salvaje colorido; parece que la pieza más apetecida eran los brazos, los mismos que se pasaban entre los comensales, de mano en mano, hasta acabarlos.

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

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Y luego cada individuo de la tribu repetía lo que había hecho el cacique, chupando la carne solamente y volviéndola a colocar dentro de la olla; esta ceremonia se prolongaba por dos o tres horas. Luego los asistentes ingerían grandes cantidades de "mazato" (especie de chicha aliménticia, hecha de yuca y fermentada después de masticado el tubérculo por las viejas de la tribu, merced a la tialina salival), para a continuación provocarse voluntariamente vómitos y seguir festinando. . .

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

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

Los dientes pasaban a servir de collar, sobre la prieta y reluciente garganta de la mujer preferida del cacique. . .

La escena de canibalismo había concluido. . .

---

Ahora sabes, lector, la historia que dio nombre a la callecita aquella de Iquitos, en las cercanías de la Plaza Clavero. Es de imaginarse, aunque yo no lo ví, que los cuerpos de Távara y West pasaron por el mismo ritual antropofágico, terminando —como lo hemos leído— con sus dientes ensartados a manera de gargantilla, de pésimo gusto, sobre el cuello de la hembra más codiciada por Yanacuna.

De que las dieron con queso, ni duda cabe, desde que los cashibos ladinos y traicioneros, respondieron a la ingenuidad de los oficiales con una trampa mortal.

Prudencia, es la moraleja que se desprende de esta tradición, puesto que los salvajes de ese entonces fueron "mucho gallo", no tan sólo para Távara y West sino también para la expedición de Benito Arana, que la verdad sea dicha, se inició con muchos arrestos. . . ¡pero no pudo ponerle el cascabel al gato!

---

## LOS GALVEZ

(1866 y 1880)

En la antigua calle limeña de Plumereros, sobre la vetusta fachada de una casona solariega y peruanísima, existe una placa de bronce cubierta por la pátina de los años. Colocada allí desde hace mucho para honrar la memoria de quienes la habitaron y tuvieron en ella su hogar, lle-

va en alto relieve el ilustre apellido de los Gálvez, padre e hijo, quienes en distintas épocas pero con el mismo valor heroico, supieron ofrendar su sangre en defensa de la patria.

Aquella casa, con sus gruesas paredes azotadas por el peso del tiempo, llena aún con las voces de sus héroes y rezumando melancólicos recuerdos, parece un libro cerrado y ajeno al bullicio callejero de esa gran urbe que es ahora Lima; un libro empastado en ladrillos y cal, con el título grandioso de su placa de bronce.

Pero un libro se debe leer: tal vez conozcas, lector, el pensamiento aquél que dice: "Un libro abierto es un cerebro que habla; cerrado, un amigo que espera; olvidado, un alma que perdona y destruido, un corazón que llora". Creo que el cuidado municipal que cada año se hace con aquella placa, es un homenaje edil más dirigido a la apariencia del edificio que a su glorioso significado. Anualmente, con el paréntesis de muchos meses de olvido, los limeños alcanzan a ver a un grupo de empleados municipales, que provistos de escobillas, lana acerada y alguna clase de barniz protector, atacan a la plancha aquélla con inusitados bríos, preparándola en mayo para que luzca mejor. De vez en cuando un poco de limpieza en la fachada o un breve brochazo de pintura, hace que en los días 2 y 25 del citado mes aquella casona se vista de fiesta, para celebrar conmovida otro aniversario más del heroísmo que albergó entre sus paredes, sin saberlo, ajena al destino glorioso de sus huéspedes ilustres.

Esta modestísima pero bien inspirada Tradición, tiene por objeto —si como el autor deséa, se lee entre mayo y mayo— disminuir un tanto aquel prolongado lapso existente entre limpieza y limpieza que ejecutan los empleados municipales. Dicho en otras palabras, estimado lector, pretende ¡qué caray!, hacer que los peruanos recordemos un poquitín más a nuestros héroes y al brillante ejemplo de amor y sacrificio que nos legaron.

En efecto, amigo mío, quiero echar contigo una parrafada sobre D. José Gálvez Egúsqüiza, Ministro de Guerra y Marina el 2 de Mayo de 1866, muerto en la explosión de la Torre de la Merced en dicha acción, y sobre su hijo, el Teniente Segundo de la Armada D. José Gálvez Moreno, comandante de la lancha portatorpedos **Independencia** en 1880, quienes fueron y continúan siendo paradigmas para nosotros, tan unidos en su sacrificio como a través de los lazos familiares de una estirpe de valientes.

---

En el año de 1864, y por razones de la inconformidad española con el renunciamiento a sus colonias impuesto en la batalla de Ayacucho, la Madre Patria recurrió a una medida extrema para intentar la recuperación de sus antiguas posesiones en la América del Sur: la provocación, para buscar una oportunidad de reconquista. Por ese entonces el Perú explotaba sus riquísimos filones de guano, lo cual hacía mucho más provocativa su anexión al Gobierno de Isabel II.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Conocidos de todos nosotros son los prólogos del combate del 2 de mayo de 1866, una de cuyas fases fue el bombardeo de Valparaíso, antes de que la escuadra española navegara hacia el Callao para tratar de hacer lo mismo con dicha plaza.

Hurgando entre papeles viejos y papiroteando poliflas, acabo de darme con un curioso documento que por esa fecha escribió el Comandante en Jefe de la Escuadra Aliada Peruano-Chilena, a su Segundo en el Mando y por ese entonces a cargo de la División Naval del Perú, Capitán de Navío Manuel Villar, el mismo que pinta con toda fidelidad el pensamiento de esa época, en la cual, como verás en breve, lector amigo, había algo de quijotería, código de honor y actitud caballeresca, incompatibles con el estado de guerra en que se vivía. Como que en él se desafia a la escuadra española, a una especie de duelo a muerte, con fuerzas iguales y con juez dirimente. . . ¡Sólo faltaban los padrinos y haberle enviado al Almirante enemigo un Código del Marqués de Cabriñana!

Solázate lector que este documento de que te cuento es inédito; enterado quedas de que se encuentra entre los papeles de un pequeño archivo histórico que me ha dado por coleccionar.

Comandancia Jeneral de la  
División Naval Aliada

Huito, abril 12 de 1866.

“El señor Intendente de Llanquihué con fecha de ayer me dice lo que copio:

El señor Intendente de Ñuble me dice lo que sigue:

Se ha recibido el siguiente parte telegráfico: Han arrojado más de mil bombas; muchas se dirijen al agua; son sobre los Almacenes Fiscales y Estación de Ferrocarril las punterías.— Hacen fuego sobre la población, ningún incendio se declara todavía.— La Berenguela tiene buenas punterías.— Hacen esfuerzos por romper la bandera del Castillo”.

Esta noticia no ha sido oficial y sólo comunicada por la Oficina del Telégrafo del Parral. Me he interesado en saberlo oficialmente pero es imposible a causa de que las oficinas están ocupadas exclusivamente en recibir las comunicaciones que vienen de Valparaíso.

El parte anterior se recibió aquí el 5 de abril a las cinco de la mañana.

2do. parte llegado hoy a las 12 h. 30 m. p.m.

“Concepción abril 2. Por la diligencia que ha llegado Chillán hoy a las 6 h. 30 m. p.m., he recibido del señor Intendente de Ñuble los siguientes partes telegráficos:

Ter. parte.—Chillán marzo 31.— Por parte telegráfico que he recibido hoy a las cuatro de la tarde dirigido ayer de la Moneda por el Oficial Mayor del Ministerio del Interior se me dice lo que sigue:— A todas las autoridades del sur— Se ha oficiado al Jefe de la Escuadra Española **proponiéndole un combate naval con fuerzas iguales a diez millas de la bahía de Valparaíso a donde vendrá a buscar a los españoles la Escuadra Aliada o una parte de ella según convenga.** Ha sido portador de esta noticia el Comodoro Norte Americano que se ha prestado a ser juez de la contienda. El cobarde Méndez Núñez ha contestado al Comodoro Norte-Americano que mañana sin falta bombardeará a Valparaíso y si en el curso de la guerra se encuentra con nuestra escuadra, hará uso de toda la superioridad de sus fuerzas marítimas. . .”.

Trece años después, en 1879, aquel pueblo de ideas quijotescas de palestra medioeval, habría cambiado totalmente para volverse de un practicismo desconcertante. Dígalo si nó el ametrallamiento de los naufragos de la **Independencia**, en Punta Gruesa, mientras que Grau salvaba a los sobrevivientes de la **Esmeralda**. Dígalo también el repaso a bayoneta calado de los valientes peruanos caídos en el Morro de Arica o el toque “a degüello” ordenado por Linch, en Chorrillos. . .

Pero en fin, son cosas que pasaron; son lecciones de la historia.

Volvamos, con el lector, a seguir examinando los antecedentes del combate del 2 de mayo de 1866, para dar un marco adecuado al relato que hoy me traigo:

El prólogo fue variado: la omisión de la goleta española **Covadonga** para rendir honores al pabellón nacional el 28 de Julio, por la ingenua razón “de no tener el número de cañones de reglamento y no estar, por lo tanto, en la obligación de hacerlo”. El incidente de la Hacienda Talambo, en Pacasmayo. El envío de Salazar y Mazarredo, cuyo título de Comisario Regio no fue aceptado en resguardo de nuestra soberanía. Su despecho y negativa a cambiarlo por la denominación de Agente Confidencial. Su reacción y la ocupación consiguiente de las islas Chincha, y finalmente, la fórmula de arreglo propuesta por los españoles, que no obstante haber sido rechazada de primera intención, se aceptó después en todos sus términos, convirtiéndose en el injusto y repudiado instrumento internacional que todos conocemos: el Tratado Vivanco-Pareja.

Mediante dicho documento, si bien ambos Estados se daban mutuas satisfacciones, no se tocaba el punto sobre los ultrajes inferidos a la patria por el Almirante Pinzón, en las islas Chincha, al haber arriado la bandera de la barca **Iquique** para izar la española en su lugar. Tampoco se consignaba la detención del Gobernador, Capitán de Navío D. Ramón Valle-Riestra, y del Capitán de Puerto, el distinguido Comandante Diego de la Haza; ni el desembarco prepotente de 400 hombres para efectuar la ocupación de las islas; ni se refería a la famosa circular pasada al Cuerpo Di-

plomático residente en Lima, en la cual decían los españoles "que habían resuelto apoderarse de todas las islas del Perú y de los buques de guerra que se le opusieran", "cumpliendo en nombre de su soberana, un acto de reivindicación de sus derechos usurpados desde la batalla de Ayacucho".

El fustazo que significó para la dignidad del Perú el Tratado Vivanco-Pareja, motivó una reacción inmediata: el General Mariano Ignacio Prado levantóse en Arequipa, proclamando una Revolución Restauradora del Honor Nacional. Nuestra Escuadra quedó dividida; parte de ella plegóse al movimiento comandado por el Capitán de Navío Lizardo Montero; el resto, bajo el mando accidental del comandante Eugenio Raygada, permaneció fiel al Gobierno de Pezet.

Habiendo triunfado la revolución, el General Prado asumió el poder y dirigió al país hacia la reivindicación, renovando sus ímpetus con el fin de prepararse para una guerra que resultara inevitable si se pensaba con altura. El peligro vendría del mar y hacia él debía mirarse.

---

#### JOSE GALVEZ EGUSQUIZA

Pronto se incorporaron a la escuadra la **América** y la **Unión**; más tarde navegaron hasta nuestras costas, el monitor **Huáscar** y la fragata **Independencia**. Mientras tanto, la División Naval aliada peruano-chilena bajo el mando accidental del Capitán de Navío, Manuel A. Villar, batió a la escuadra española en el archipiélago de Chiloé, frente a la isla de Abtao, obteniéndose así el primer gran triunfo naval en esta guerra ya desatada. Anteriormente, la **Esmeralda** había capturado a la **Covadonga** en las aguas de Papudo.

Luego viajaron las naves españolas hacia el Norte y bombardearon el puerto chileno de Valparaíso. El peligro se acercaba, siempre a través del mar, hacia nuestra primera rada y con la certeza de un mal inevitable.

Pero aquí, en el Callao, no habíamos permanecido dormidos. El General Prado, su Ministro de Guerra y Marina, don José Gálvez, el Capitán de Navío Montero, los coroneles don José Joaquín Inclán, don Manuel González de la Cotera y muchos otros patriotas ilustres, habían dictado personalmente las más urgentes y eficaces medidas relativas a localización de reductos y amunicionamiento, así como al emplazamiento de torres y baterías para defender al puerto de la agresión española. Civiles y militares, hombres viejos y jóvenes, y hasta mujeres y niños, todos acudieron al llamado de la patria, listos a morir en aquella "guerra santa" cuyo pendón se alzaba en defensa del honor ultrajado.

Y así llegó el clarear del 2 de Mayo de 1866. Amaneció cerrado en neblina y con un no sé qué de imponente y majestuoso en la atmósfera.

un lado del cinturón de calina con que se ceñía la costa, la escuadra española con ocho buques; al otro, una ribera erizada de cañones, dos viejos monitores, tres barcos pequeños, y detrás de todas las bocas de fuego disponibles, marinos, militares y civiles plenos de valor y optimismo, dispuestos a demostrar a la orgullosa España, que luchaban por una causa justa.

Como marino que soy, permíteme lector que ahora, rompiendo la tradicional costumbre que se ha seguido siempre en este tipo de relatos, no vea el combate tan sólo desde nuestra costa. Quisiera que lo imaginaras, conmigo también, tal como sucedió, pero visto desde el mar. Para ello cederé la descripción al Teniente de Navío de la Armada Española don Eduardo Iriondo, Oficial de la **Numancia**, quien refiriéndose a su impresión inicial de las 11.15 de la mañana, dice así:

"La **Numancia**, **Blanca** y **Resolución**, eran las destinadas a batir las fortificaciones del Sur; la **Berenguela** y **Villa de Madrid**, las del Norte; y la **Almansa** y **Vencedora** debían bombardear la población, encargándose además de los monitores y barcos enemigos situados en el muelle". "El vapor **Maule**, mandado por el Teniente de Navío don Adolfo Yolif, caminaba a retaguardia de la escuadra, para prestar sus auxilios a los buques que lo necesitaran".

"A medida que nos aproximábamos se veían distintamente los defensores del Callao, firmes al pie de los cañones, y el sol reflejaba sus rayos deslumbrantes sobre los bordados uniformes de numerosos jefes y oficiales en el Castillo de la Independencia, que, sin duda, pertenecían al Estado Mayor del Presidente de la República. Las tripulaciones de los barcos de guerra y mercantes surtos en la bahía, se habían subido a las tablas de jarcia para presenciar el combate".

Cuando la **Numancia** rompió el fuego, eran, según Iriondo, las once y cincuenta minutos de la mañana.

Dejo continuar al español:

"Al tercer disparo de la fragata **Numancia**, un denso celaje de humo cubrió toda la costa del Callao, y el eco prolongado de cien cañones, que dejaban oír su voz a un mismo tiempo, ensordeció el espacio".

"Nada puede dar idea del espantoso cañoneo que se sostenía por ambas partes en esos primeros momentos —dice Iriondo— y no sin prontos resultados, pues a las doce y minutos la torre blindada del Sur vomitó una columna de humo, como si de repente se convirtiera en el cráter de un volcán. . . Una granada española que reventó en el interior de la torre, comunicando el fuego a los repuestos de pólvora, fue la causa de tan tremenda voladura. . .".

"Los tres buques que allí combatían se disputaban el honor de tan feliz disparo. . ., la **Blanca** cuenta con mayores títulos para apropiárselo. . .".

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Y esa gallarda Torre de la Merced que el español admiraba como cráter de un volcán, para nosotros, los peruanos, debió ser vista enhiesta y empinada, como una cima de valor y sacrificio, porque allí José Gálvez, junto con Zavala, Borda, Montes y tantos otros, al subirla para defender a su patria, iniciaron, sin saberlo, la ascensión a su calvario.

---

El sacrificio del Coronel José Gálvez Egúsquiza no fue inútil. Contagiados por su valor, los peruanos siguieron combatiendo hasta las últimas consecuencias; hasta obtener una definitiva victoria sobre la escuadra española, que tuvo que retirarse y prescindir definitivamente de cualquier posterior intento para doblegarlos. Con ello España perdió todas sus esperanzas de reconquistar sus ex-colonias sudamericanas, y estas últimas repúblicas, merced al triunfo peruano, pudieron descansar tranquilas en el convencimiento de que si hubo una jornada de Ayacucho que selló su independencia, el 2 de mayo de 1866 había servido para consolidar, en forma absoluta, su existencia como naciones soberanas y libres.

Habiendo llegado en esta Tradición, que tiene como finalidad resaltar la figura de los Gálvez, hasta un punto en el cual podría muy bien terminar su primera parte o sea la concerniente a nuestro valeroso Ministro de Guerra y Marina, considero, lector, que el relato quedaría trunco, de no seguir las peripecias posteriores de la acción. Permitidme pues que lo haga, en resguardo de la integridad del hecho histórico.

---

Y mientras la **Berenguela** en el ardor del combate, tocó fondo y casi perdió el timón, por acercarse para asegurar la puntería; mientras los proyectiles peruanos herían de gravedad al Brigadier Casto Méndez Núñez, obligando a don Miguel Lobo a tomar el comando; mientras la **Villa de Madrid** era obligada a retirarse del combate con 13 muertos, 22 heridos, y con su sala de calderas destrozada. . . Usemos de la imaginación para trasladarnos a tierra y contemplar la lucha, desde la baja pero extensa costa chalaca:

Los Generales Inclán y Gonzáles de la Cotera, actuaban como Comandantes Generales de las Baterías del Norte y Sur, respectivamente. El propio Jefe del Estado, General Mariano Ignacio Prado, impartía continuamente directivas durante el fragor del combate. Innumerables Jefes y Oficiales de nuestro Ejército ocupaban sus puestos, ya en los cañones, ya al mando de las tropas dispuestas para oponerse a cualquier probable desembarco de los españoles. Ciento setentiún Oficiales de Marina, veintisiete de los cuales operaban el gigantesco Cañón del Pueblo, estando el resto repartido a bordo de los buques y en el servicio de las baterías, tomaron activísima parte en la contienda. Cientos de civiles voluntarios ayudaban en el acarreo de la munición y ocupaban puestos en las piezas de artillería, mientras que muchas

mujeres ejercían el desempeño momentáneo de cantineras, llevando hasta los combatientes los indispensables refrigerios y atendiendo maternalmente a los heridos. . . .

¿Actos de valentía?, ¡que si los hubieron! —Quince alumnos de la Escuela Naval, impedidos de combatir por su edad y disposiciones superiores, se escaparon por los techos y se presentaron voluntarios: Varela, Baluarte, Benites, Carrasco, Roel, Benavides, Rouillón, Andía, Cosmil y otros distinguidos jóvenes dieron este ejemplo. Un decoroso Oficial de Marina, ex-Comandante del **Loa** y detenido a la sazón mientras se investigaba el accidente que originó con anterioridad la varadura de dicho buque, solicitó y salió de prisión para combatir por su patria, bajo su palabra de honor de restituirse a ella una vez pasado el peligro. Peleó como bravo a bordo del **Tumbes**, regresando luego a su confinamiento. Posteriormente este valiente fue absuelto, liberándosele de toda posible culpabilidad.

Como te prometí, lector, documentos inéditos en esta historia que hoy te traigo, allá va una disposición del Ministro de Guerra y Marina don José Gálvez Egúsquiza, dando el permiso a que me refiero:

“Callao Abril 30 de 1866.

Al Sor. Capitán de Navío  
Comte. general de Marina

S. E. ha tenido a bien conceder al Capitán de Corbeta D. Juan Manuel Garrido la libertad que ha solicitado para prestar sus servicios en las actuales circunstancias, con la condición expresa que se restituya a su prisión pasado que sea el peligro.

Lo comunico a Ud. para los efectos consiguientes.

Dios Guarde a Ud.

José Gálvez (Fdo.)”.

Y así, entre actos de valor, sangre en las torres y reductos, llamas de incendio, explosiones y olor a humo y a pólvora, los cañones del Perú siguieron haciendo estragos entre los buques españoles. La **Berenguela**, traspasada de banda a banda por un proyectil sólido Blackely, casi zozobra y hubo de pasar a brazo todos sus cañones a la banda opuesta, para corregir la escora y conseguir achicar la tremenda cantidad de agua que había embarcado. La **Almansa** se incendia, y las explosiones abrasan a varios hombres que conducían cargas de pólvora. Se le notificó varias veces al Comandante la necesidad de inundar los paños para evitar una gran explosión. . . . y, aquel marino español, dejó para la historia su valiente y bella frase:

“Hoy no es día de mojar la pólvora”.

A las tres de la tarde, la **Blanca**, agotadas sus municiones, tuvo que abandonar el combate.

Idéntica cosa sucede con la **Resolución**, que se ve obligada a dejar la rada para reparar averías.

Nuestros buques, el **Tumbes**, el **Loa**, el **Victoria**, el **Sachaca** y el vaporcito **Colón**, se portaron valerosamente y ayudaron en todo momento a sostener el fuego, no obstante su inferioridad de armamento y sus deficientes condiciones marineras. Los dos últimos sufrieron algunas averías en el combate.

A las cuatro de la tarde, sólo quedaban sosteniendo los fuegos la **Numancia** y la **Vencedora**.

A las cuatro y cuarenta minutos, estando la mayor parte de la escuadra española imposibilitada para seguir combatiendo, la totalidad de buques recibió la orden de replegarse hacia su fondeadero, en la isla de San Lorenzo. Había terminado la lucha.

Aunque es verdad que el resultado de una acción de guerra no se define por el número de bajas, anoto aquí las producidas en ambos sectores: en el peruano, 65 muertos y 99 heridos, la mayor parte de ellos por impacto de las piedras playeras, que saltaban al rebotar sobre ellas los proyectiles de los buques; en el español, 43 muertos, 83 heridos y 68 contusos, según las cifras oficiales registradas.

En lo que a material se refiere, por nuestro lado hubo que lamentar incendios, la destrucción de unos cuantos inmuebles, así como la voladura de la torre de la Merced y la inutilización del "cañón del pueblo", que se salió de batería al tercer disparo. Los buques españoles quedaron fuertemente maltrechos, hasta el punto de obligar posteriormente a la escuadra a dividirse por no poder, algunos de ellos, soportar las condiciones impuestas por la mar gruesa del Cabo de Hornos. La **Blanca** y la **Resolución** recibieron treinta impactos cada una, en sus cascos y arboladuras. La **Numancia** fue alcanzada por 51 proyectiles, uno de los cuales la atravesó por la aleta de estribor, no obstante su blindaje, penetrando 25 centímetros en el almohadillado de teca sobre el que descansaba aquél. Dice Iriondo al respecto: "Con dificultad se podrá dar un balazo mejor dirigido; si la **Numancia** no es blindada el proyectil habría salido por el costado opuesto, a una gran profundidad" y, "hubiera causado la pérdida instantánea del buque". La **Almansa**, ¡cosa increíble!, recibió 72 impactos en el casco sin llegar a ser hundida. La **Berenguela**, en inminente riesgo de irse a pique, tuvo que tapar la colosal abertura que le hicieron los cañonazos, en la banda de estribor y a flor de agua, en su fondeadero de la Isla de San Lorenzo. Los demás buques sufrieron averías de menor consideración.

Con fecha 10 de mayo de 1866, después de haber enterrado a sus muertos en aquel sitio y reparado provisionalmente sus averías, la escuadra española se retiró definitivamente de nuestras aguas en dos divisiones separadas; una de ellas se dirigió hacia Río de Janeiro, por la vía del Cabo de Hornos; la otra, hacia las islas Filipinas...

Nuestros aliados de Ecuador, Bolivia y Chile podían descansar tranquilos. Gracias al triunfo obtenido por el Perú, la independencia de estas cuatro naciones sudamericanas, quedaba definitivamente consolidada y anuladas las aspiraciones españolas de reconquista.

---

JOSE GALVEZ MORENO.

Tarmeño de origen, nació en esa soleada y hermosa villa el 17 de Febrero de 1850, siendo sus padres D. José Gálvez Egúsqüiza y doña Angela Moreno y Maíz.

Biznieto del acaudalado Marqués de la Real Confianza, José Gálvez inició sus estudios en Lima, concurriendo al Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe y destacándose entre sus compañeros por su recia personalidad, cuyos atributos principales eran un valor casi temerario y una destreza física indiscutible.

Joven ya, decidióse por la carrera del mar e ingresó a la Escuela Naval junto con Leoncio Prado y otros de sus coetáneos. A consecuencia de un incidente que protagonizó en unión del inmortal héroe de Huamachuco, Gálvez tuvo que ser enviado a Europa por sus familiares y se radicó en Francia, para continuar sus estudios en el Colegio San Luis y pasar luego a servir en la Armada Británica que era, por ese entonces, la más poderosa del mundo.

Vaciado su temple en los moldes rígidos de la disciplina inglesa, su carácter se atemperó guardando siempre latentes sus más bizarras cualidades. De regreso al Perú, una vez terminados sus estudios y no pudiendo defraudar a la sangre ilustre que corría por sus venas —era nieto de un prócer e hijo de un héroe—, Gálvez logró realistarse en las filas activas de nuestra Marina de Guerra con el grado de Teniente Segundo, siendo nombrado comandante de la lancha de madera "**Independencia**". Ansioso de realizar una verdadera hazaña y estando en pleno ejercicio el bloqueo impuesto al puerto del Callao por la escuadra chilena, Gálvez decidió sorprender y volar al **Blanco Encalada**, en la madrugada del 24 de Mayo de 1880.

Acompañado del Guardiamarina San Martín, de su amigo, el Practicante de Medicina Manuel Ugarte Moscoso, y con un total de 16 tripulantes, zarpó en esa fecha con la **Independencia** hacia la rada exterior en pos de su objetivo. Desgraciadamente, y no obstante las precauciones tomadas, fueron sorprendidos en las cercanías del dique por la lancha portatorpedos chilena **Janaqueo** que también efectuaba una incursión nocturna, trabándose, de inmediato, en combate con ella.

El primer ataque de la embarcación chilena fue seguido de un torpedo, siendo eludido mediante una hábil maniobra de timón. Un segundo intento del enemigo fue, nuevamente frustrado, quedando las embarcacio-

nes casi abordadas. Es entonces cuando Gálvez, usando de esa audacia tan peculiar en él, volviéndose hacia Ugarte que era muy fuerte y membrudo, le mira y sin decirle palabra alguna surge entre ambos héroes una chispa de entendimiento. Juntos se agachan para recoger un torpedo, y después de cortarle la mecha por parecerles muy larga, lo levantan en vilo y lo arrojan al interior de la embarcación enemiga. Esta heroica resolución fue seguida casi de inmediato por tres tiros, disparados por el revólver de Gálvez para apresurar la explosión. . .

A consecuencia de su heroica actitud, Gálvez —quien lograra hundir a la **Janaqueo**— quedó muy mal herido, con la cara desfigurada y diversas fracturas así como lesiones internas. Muchos de sus compañeros murieron a resultas de la explosión, y entre ellos, el guardiamarina San Martín y el practicante de Medicina Ugarte.

Así llegó Gálvez a bordo, transportado por la lancha portatorpedos **Guacolda**. Así fue enviado al Callao aún desvanecido, con una nota honorífica para el marino peruano. La juventud limeña le acompañó en triunfo hasta su casa de la Calle Plumereros, donde una placa rememora actualmente, las heroicas hazañas de él y de su valiente padre. El Presidente Piérola mandó abrir un "Libro de Honor", haciendo encabezar la lista de héroes nacionales con el nombre ya histórico de este otro José Gálvez, y sus compañeros de la Marina le obsequiaron con un retrato de cuerpo entero y una valiosa espada cuyo paradero se ignora.

Inutilizado de la mano derecha, con el rostro surcado por profundas cicatrices y ya sin el imponente físico de antes, aquel Gálvez inquieto y de asombrosa tenacidad aprendió a escribir, disparar y manejar armas blancas con la mano izquierda, hasta ponerse en condiciones de volver nuevamente a la acción.

Incorporándose a los ejércitos de Cáceres, en la sierra, anduvo por riscos y breñas como Jefe de Ayudantía del que fuera después Mariscal del Perú, distinguiéndose en diversas acciones y especialmente en la toma de Chicla, en donde, con audacia temeraria digna de un personaje de Homero, realizó un magnífico golpe de mano atacando con once hombres a más de cien, y capturando al adversario una vía férrea de importante utilidad, víveres, municiones y otros pertrechos en gran cantidad, fuera de una docena de prisioneros.

En el año de 1894, por un conflicto de carácter sentimental que no es del caso referir, el impetuoso marino se disparó un balazo en el pecho para quitarse la vida. Antes de hacerlo jugó billar con uno de sus mejores amigos, de los Heros, ganándole la partida con tal serenidad que no hizo sospechar a nadie su fatal determinación.

Atendido de primera intención y estando en reposo sobre su lecho, en un brusco arranque de despecho y desinterés por la vida se arrancó las vendas que le protegían, acelerando con esta actitud su fin.

Murió rodeado por muchos de sus amigos que le querían y admiraban de verdad: El Contralmirante Montero (quien le encendió el último cigarrillo), Cabieses, Lazúrtegui, Bentín, de los Heros, Pacheco de Céspedes así como de los doctores Carvallo y Sosa. "El Comercio" y otros diarios publicaron amplias reseñas biográficas sobre quien había vivido pleno de heroicidades y muerto como queriendo torcer a su propio destino, sin una frase amarga, con la serenidad y el dominio de sí mismo que sólo tienen los seres superiores.

En la actualidad uno de los buques de nuestra Escuadra lleva el apellido inmortal del héroe, a quien así como habían loado a su padre los Cisneros, Palma, Chocano, Riva Agüero y tantos otros, supo dedicar el inmortal vate Salaverry un soneto que terminaba así:

Tu padre, en su torreón, el 2 de Mayo  
trazó en signo de fuego su renombre,  
como en obscura tempestad, el rayo.

No menos grande, valeroso y fuerte,  
verás, que a obscurecer tu egregio nombre,  
¡No alcanzarán el tiempo ni la muerte!

---

## ASPECTOS NAVALES DEL COMBATE DEL 2 DE MAYO DE 1866

(Breve Estudio Histórico) (1)

### INTRODUCCION

Comenzar ocupándose del glorioso combate del 2 de mayo de 1866, sin antes referirse sucintamente a los hechos y acontecimientos que lo prolongaron en América y España, sería como arrancar violentamente una página brillante de nuestra historia, para mostrarla al mundo con el orgullo de quien presenta una fracción escueta de la verdad, tan sólo porque le atañe directamente y le hace sentirse —sin gran justificación— el único protagonista de un fasto memorable que honró a dos pueblos, esculpiendo en el granito de los siglos la reseña de sus hazañas.

---

(1).—Trabajo premiado, como sigue:

- a).—Año 1965, 1er. Premio Concurso del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, entre Jefes y Oficiales de la Fuerza Armada y Fuerzas Auxiliares.
- b).—Año 1966, Premio Especial Extraordinario del Concurso Nacional, convocado por la Comisión Nacional para la celebración del Centenario del 2 de Mayo, de 1866.

Indispensable resulta, en consecuencia, efectuar una introducción antes de abordar el tema en sí. Pueda ser que tal explicación parezca, a priori, como desligada del asunto mismo. Sin embargo, en puridad, lo integra y completa, añadiendo un elemento más a aquella visión perspectiva de los sucesos que es necesario tener, con el fin de adjudicar a aquel combate su exacta dimensión histórica.

Porque dicha acción, fuera de ratificar, indiscutiblemente, nuestra ya lograda independencia de la tutela española, tuvo carácter univalente y se reflejó, con indelebles rasgos, en las tácticas navales de ataque a puertos fortificados que por esos tiempos se seguían. En ella, España empleó a la fragata blindada **Numancia** para reforzar su escuadra, buque que era, sin lugar a dudas, el más poderoso de su flota y uno de los más potentes del mundo por aquella época.

Se ha escrito, que si determinado párrafo de la historia de España durante el siglo XIX fuese separado de un tijeretazo, se parecería —como un huevo a otro— a cualquier fragmento de la vida histórica de aquel país en la misma centuria. Esta comparación resulta acertada, si nos detenemos a efectuar un breve resumen de su situación por ese tiempo.

Vaivenes de ministros y cortesanos, algaradas callejeras y zancadillas palaciegas, conformaron el panorama político durante el período comprendido entre los años de 1864 - 1867, bajo el reinado de la tornadiza Isabel. Desfilaron por la Presidencia del Gabinete el marqués de Miraflores, Arrázola, Mon y Narváez, mientras que el Papa Pío IX lanzaba al mundo su encíclica "Quanta Cura" y el "Syllabus". Por ese entonces, don Emilio Castelar, publicaba su famoso artículo que intituló "El Rasgo", y la estudiantina —bohemia y movediza— armaba la tremolina en la noche de San Daniel. Fuera de estos grandes disturbios, Prim sublevóse en Villarejo, haciéndose del poder, poco después, el revolucionario O'Donnell. El conocido pacto democrático-progresista de Ostende trajo, sin duda, las primeras ráfagas que darían al traste con el trono de Isabel II.

Por esos tiempos también —pero dentro del aspecto de la evolución de la guerra en el mar— España había puesto toda su atención en un hecho notable sucedido allende el océano: el combate naval habido entre el buque federal denominado **Monitor** y la fragata separatista **Merrimac** frente a las costas de Virginia, Estados Unidos de Norteamérica, en la primavera del año de 1862.

Habiendo echado a pique a la **Cumberland** y rendido a la **Congress**, el **Monitor** resultó indemne después de más de cinco horas de espantoso cañoneo. No sucedió lo mismo con la **Merrimac** que terminó la lucha con la popa destrozada, debido a las furiosas acometidas de su pequeño pero potente adversario. Debe hacerse notar que el **Monitor** —barco de guerra, experimental y construido por Ericsson— demostró a las potencias navales del mundo una urgente necesidad: la de cambiar el diseño de los buques de combate, tornándolos, a la vez, acorazados y de bajo bordo.

Desde aquel día las más importantes naciones marítimas dedicaron todos sus esfuerzos a la creación de una marina única y acorazada, para ponerse a tono con la evolución de la guerra en el mar. España fue de las primeras en seguir este nuevo camino, decretando la construcción, en sus arsenales, de las fragatas blindadas, **Tetuán, Zaragoza y Príncipe Alberto**, y encomendando a astilleros extranjeros la **Numancia, Victoria y Arapiles**.

Y como desde el punto de vista histórico-naval nos interesa la **Numancia**, he aquí por qué se trae a colación su origen, ya que a poco de haber sido construida —y al presentarse una tensa situación entre España y sus ex-colonias de América— fue enviada hasta nuestro continente a la cabeza de una poderosa escuadra, con el fin de probar experimentalmente su potente artillería contra puertos armados, bajo la consigna de "ejercer, en nombre de su soberana, actos de reivindicación de sus derechos usurpados desde la batalla de Ayacucho".

Entre 1737, año en que Hugo Grocio —en su conocida obra "De jure belli ac pacis" — enunciara el principio "Potestatem terrae finiri ubi finitur armorum vis" (la potestad terrestre termina con el alcance de las armas) y el siglo XIX, los cañones habían sobrepasado, en mucho, el primitivo alcance de una legua a que se refirió aquel autor en el citado Libro. La ocasión era propicia, y ante los ojos del mundo no carecía de cierta justificación el intentar medidas de fuerza contra el Perú, Chile, Ecuador o Bolivia, para borrar los ultrajes —existieran o nó— inferidos por las nuevas naciones a la patria española. La **Numancia** —como el titán Cronos de la Mitología— sería la encargada de presidir aquella avanzada guerra, protegida por su blindaje casi invulnerable y alentada por la contundente fuerza de sus cañones.

El prólogo peruano fue, naturalmente, distinto: el incidente ocurrido en la hacienda "Talambo", de D. Mariano Salcedo, latifundio de Pacasmayo en que murió un súbdito español, Ormazábal, resultando heridos Minen, Sorazu, Fano y Arteaga; el envío de Salazar y Mazarredo, cuyo título de Comisario Regio fue objetado en resguardo de nuestra soberanía; su despecho y actitud consigüentes, negándose a considerarse como un Agente Confidencial; la ocupación de las islas Chincha y el apresamiento de su Gobernador, Capitán de Navío, D. Ramón Valle Riestra, primero, y luego del Capitán de Puerto, Comandante Diego de la Haza; la omisión de la goleta española **Covadonga** en rendir honores al pabellón nacional durante nuestro aniversario patrio, aduciendo "no tener el número de cañones de reglamento y no estar, por lo tanto, en la obligación de hacerlo".

España erró, sin duda, al escoger a su "comisario". Las actitudes de Salazar y Mazarredo resultan —a través del comentario histórico posterior, desapasionado e imparcial— prepotentes y descomedidas. Tanto en

sus comunicaciones con nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores como en el conocido memorándum que pasó a las legaciones extranjeras, para justificar su intervención y la ocupación de las islas Chincha, se retrata como un virulento enemigo del Perú —lo era desde sus artículos periodísticos en el diario "La Época"— no propenso a razonar y utilizar elementos de juicio idóneos sino a acusar sin clemencia ni lógica, pero persistentemente, al Gobierno y pueblo peruanos, de restar garantías y protección a los súbditos españoles, dejando que se cometieran con ellos los más grandes excesos.

La contestación de nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Juan Antonio Ribeyro —mediante otro memorándum a las legaciones extranjeras y comunicación escrita a su colega de Madrid— fue docta, correctísima y alturada, mas no carente de cierta socarronería y manifiesta intención de refutar á Salazar y Mazarredo con sus propios argumentos. Leamos —textualmente— uno de los párrafos de su extenso contexto:

"Si los Gobiernos fueran responsables de todos los hechos criminosos que se perpètran en las Naciones que representan, muchas serían las responsabilidades que sobre éstas gravitasen; y sus rentas estarían, en una gran parte, aplicadas á indemnizaciones repetidas y cuantiosas. La España, cuyas exigencias é ilustración no deben medirse por el documento firmado por un Agente acreditado cerca del Gabinete de Lima, y cuya templanza y moderación hemos reconocido otras veces, estaría expuesta a reclamaciones del mismo género, pués a juzgar por los homicidios ejecutados en los días de la pascua última, si las víctimas no fueran todas españolas, nos aventuraríamos a decir, aplicando el mismo principio establecido por el señor de Mazarredo, que el Gobierno de la Reyna se halla á este respecto en peores circunstancias que las nuestras". (sic)

La dignidad nacional se sintió, pues, herida por aquellos repetidos fustazos que culminaron con el tratado Vivanco-Pareja y la reacción ciudadana fue tremenda: el coronel Balta, en el Norte, el Vice-Presidente, General Diez Canseco, en el Centro, y el coronel Prado, en el Sur, se levantaron contra el Gobierno de Pezet, alzando como bandera su repudio contra aquel documento internacional y comprometiéndose a restaurar el honor del país que consideraban lesionado. Las opiniones de los marinos quedaron divididas: parte de la escuadra permaneció leal al régimen, mientras que el resto comenzó a plegarse al movimiento iniciado en el Sur, el que reconocía como jefe al Capitán de Navío D. Lizardo Montero.

Con motivo de esta comprensible discrepancia se originaron diversos motines a bordo de los buques y el consiguiente derramamiento de sangre. Dígalo si nó la cruenta sublevación ocurrida en la fragata "Amazonas", surta en Arica, que costó la vida al Comandante General de la Escuadra del Sur, Contralmirante D. Juan José Panizo, y a algunos otros

valientes marinos, cuando el 24 de junio de 1865 pretendieron sofocar el motín que iniciara la tripulación. (1)

Triunfante la revolución y aceptada la Dictadura por el país, los leales tuvieron que doblegarse ante las circunstancias, entregando dignamente los buques y siendo respetados por quienes seguían a la facción de Montero y se oponían al Tratado Vivanco-Pareja.

En dicho documento, si bien ambos países se daban mutuas satisfacciones, no se tocaba el punto sobre los ultrajes inferidos a nuestra patria por el Almirante Pinzón, en 1864, al haber ordenado arriar la bandera de la barca Iquique —fondeada frente a las islas Chincha— y que se izara el pabellón español en su lugar; ni se hacía referencia al desembarco prepotente de 400 hombres para ocuparlas; tampoco se mencionaba la circular pasada al Cuerpo Diplomático residente en Lima, en la que, desafiando a nuestro país, se decía: "que habían resuelto apoderarse de todas las islas y de los buques de guerra que se les opusieran".

Si hoy —dentro del criterio de las democracias, constituye un principio internacionalmente reconocido, el de respetar los tratados— ayer, cuando las jóvenes repúblicas sudamericanas acababan de lograr su libertad y trataban de afianzar su soberanía, el tesoro representado por una patria independiente no tenía precio ni existía sacrificio capaz de serle negado para mantenerla libre. Por ello el Perú no pudo conformarse con aquel tratado que calificó de ignominioso. Algo más de tres siglos de dominación pesaban sobre sus espaldas. Si sobrevenía la guerra, habría que afrontarla, pero ¡jamás!, en la extensión del tiempo y del humano vivir y acontecer, volvería a ser abatido su bicolor glorioso ni aceptaría imposiciones de nación alguna, fuera la que fuese y costara lo que costase.

Habiendo triunfado el movimiento, el General Diez Canseco ocupó el poder, nombrando al Coronel Balta como su ministro y designando a D. Mariano Ignacio Prado para hacerse cargo de la Comandancia General del Ejército. Una de sus primeras medidas fue la de enviar una numerosa guarnición para custodiar la Legación Española, con el objeto de evitar represalias y desmanes del pueblo contra dicha representación diplomática.

Poco tiempo después, y habiendo rehusado el General D. Pedro Diez Canseco —quien había sido Vice-Presidente durante el régimen de Pezet— hacerse cargo de la Dictadura, se celebró una reunión concurridísima en el palacio de la Municipalidad y Plaza de Armas de Lima, proclamándose en comicios al Coronel D. Mariano Ignacio Prado, como Dictador.

Constituído el gobierno del Coronel Prado, éste se rodeó de un brillante grupo de ministros. Entre ellos, sin duda, la figura descollante era

(1).—El Contralmirante Panizo fue ascendido a dicho rango militar solamente por el Poder Ejecutivo y con la firma del General Pezet, sin ser ratificada su alta clase por el Congreso. Contemporáneos e historiadores siempre le reconocieron como Oficial General de la Armada.

la del abogado y coronel también, D. José Gálvez Egúsqüiza, quien fue el alma que impulsaba los preparativos bélicos y los aprestos para afrontar la crisis.

Pronto se pasó una circular a las legaciones extranjeras, comunicándoseles el advenimiento al poder de Prado así como la terminación de la larga crisis política por la que el Perú había atravesado. Se omitió, deliberadamente, enviarla al ministro español, D. Jacinto Albístur, retirándose, al mismo tiempo, la guardia que custodiaba dicha legación.

El citado diplomático, considerando que su presencia era incompatible con la dignidad y el decoro de la nación que representaba, comunicólo así a las demás legaciones mediante una nota, retirándose con la suya y dejando a los súbditos españoles bajo la protección del ministro de Francia en el Perú.

El 5 de diciembre de 1865, teniendo en cuenta lo imperativo de las circunstancias, el Perú y Chile firmaron un tratado de mutua defensa contra España. Domingo Santamaría, representante oficial del Mapocho en estas negociaciones, marchóse de inmediato a su país para comunicar al Gobierno tan grata nueva.

A partir de ese momento, nuestra patria tuvo que mirar hacia el mar y robustecer sus defensas, porque en aquella inmensa llanura líquida anidaba el peligro y desde ella sobrevendría el ataque.

El destino, inescrutable y veleidoso, pronunciaría la última palabra.

---

## PARTE I

### Prolegómenos del 2 de Mayo

#### LA NUMANCIA Y SU VIAJE A AMERICA.

Para continuar haciendo coherente este trabajo, preciso será retrotraer al tiempo y fijar nuestra atención en Europa, cuando allá por el año de 1863 España se preocupaba de acorazar sus barcos de guerra, construyéndolos tanto en astilleros nacionales como en gradas y arsenales extranjeros.

La fragata blindada **Numancia** fue botada al agua el 19 de noviembre, en La Seyne, Tolón, habiendo sido diseñada y construída por la sociedad "Forges et Chantiers de la Méditerranée", la que finalizó sus trabajos al término de 1864. No obstante representar las últimas técnicas y adaptarse, lo más posible, a los principios aconsejados por la inesperada y contundente actuación del **Monitor** de Ericsson, era más bien un buque de transición, que amalgamaba tanto el aspecto innovador como algunas ideas conservadoras, revolucionando conceptos sin arriesgarse demasiado.

Si bien imitaba al **Monitor**, en lo de poseer coraza, cañones potentes y torres blindadas, no rebajaba mucho su bordo hasta ponerlo casi a ras con la superficie del agua ni tenía escotillas herméticas. Lo superaba ampliamente en tonelaje, velocidad, dimensiones y calibre de la artillería: era un monstruo de hierro, capaz de flotar pese a su coraza de 1,355 toneladas de peso y a sus máquinas de 1,000 caballos de fuerza. En adición tenía un velamen de 1,846 metros cuadrados de superficie expuesta al viento, siendo sus principales dimensiones las siguientes:

|                |       |                      |
|----------------|-------|----------------------|
| Eslora         | 96.08 | Metros               |
| Calado         | 7.90  | "                    |
| Manga          | 17.34 | "                    |
| Puntal         | 8.87  | "                    |
| Desplazamiento | 7.500 | Toneladas            |
| Cañones        | 34    | Rayados, de 20 cmts. |

El 16 de febrero de 1865 levó anclas la **Numancia**, en Puerto Grande de San Vicente, para dar la vuelta al mundo. Teniendo en cuenta la tensa situación existente entre España y sus ex-colonias, enrumbo de primera intención hacia Montevideo, en donde encontraría al buque transporte **Marqués de la Victoria**, para que la aprovisionase de carbón. Su Comandante era el Capitán de Navío, D. Casto Méndez Núñez. Llevaba a su bordo 18 oficiales, 12 guardiamarinas de primera y segunda clase y 590 tripulantes, entre los que se contaban 71 soldados de infantería para efectuar desembarcos.

De esta manera —y según la expresión mordaz del escritor peninsular Gavira— "un grupo de españoles paseó su bandera por los mares del mundo, alejado del gallinero ibérico".

El calado considerable de la **Numancia** (17 pies aproximadamente) obligó al buque a fondear lejos del estuario platense, como a seis millas del puerto de Montevideo. Esta ciudad se encontraba sumida en una atmósfera de dolor y tristeza, a consecuencias de una reciente guerra civil. Como si ello fuese poco, acababa de sobrevenir —después del sitio de Paysandú— otra contienda de carácter internacional con el Paraguay, en la que Brasil, Argentina y Uruguay hicieron causa común contra aquella nación, declarándole la guerra en diciembre de 1864.

Cuando arribó la fragata española —en marzo de 1865— los preparativos de la expedición contra el país charrúa se llevaban adelante con toda actividad. Tropas brasileñas acampaban en las inmediaciones de Montevideo, mientras que buques de su Marina, al mando del barón de Tamandaré, se alistaban para forzar los pasos del río Paraná.

Con fecha 2 de abril de 1865, después de haber saludado con 13 cañonazos a cada una de las insignias de los almirantes extranjeros, la **Numancia** y el **Marqués de la Victoria** zarparon hacia el estrecho de Ma-

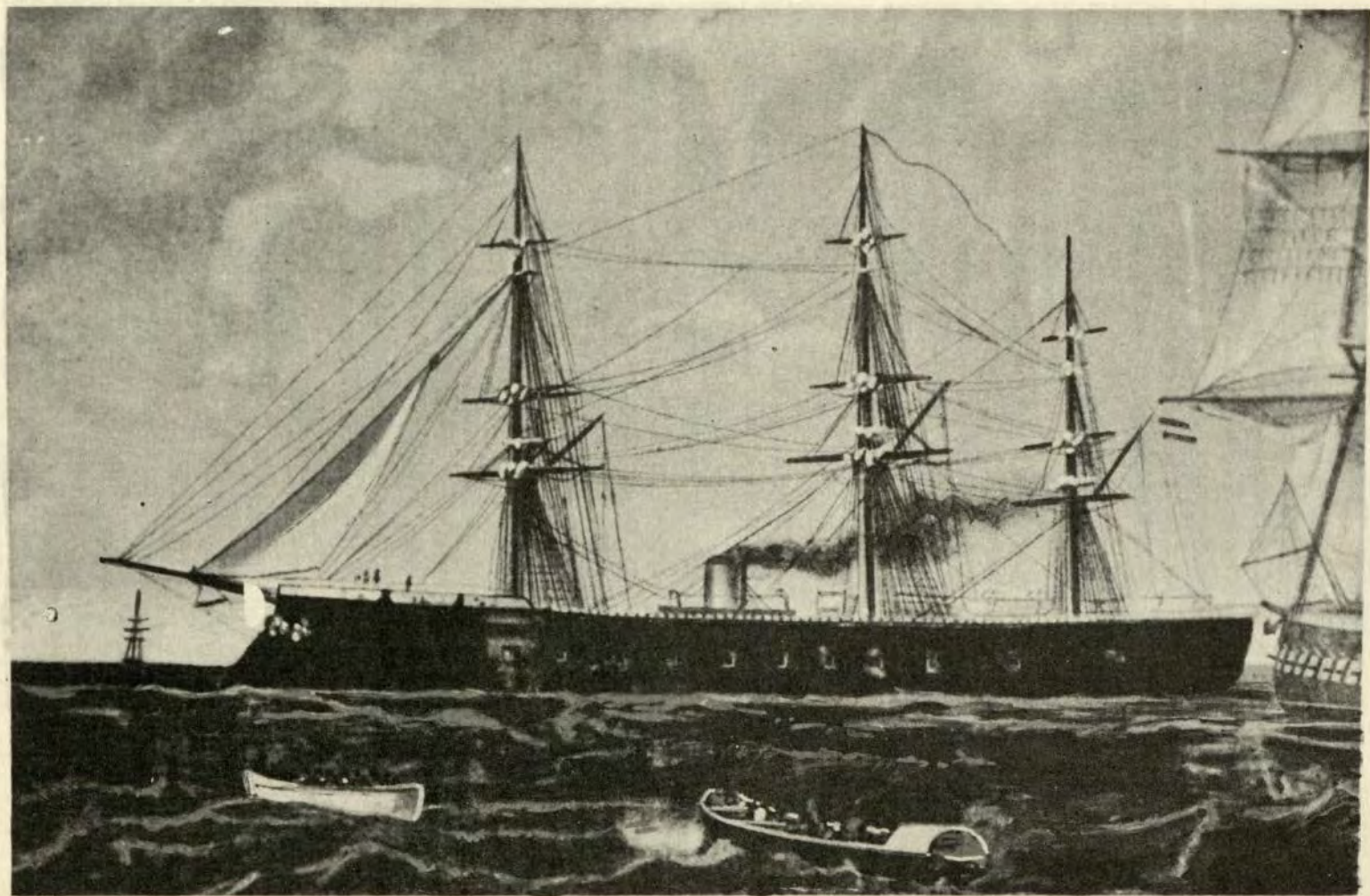


FIGURA Nº 1

FRAGATA BLINDADA "NUMANCIA"

(Cortesía del Museo Naval del Perú)

gallanes. La travesía de éste se realizó sin mayor novedad. Poco antes de abandonarlo —estando fondeados los buques españoles en la bahía de Fortescue, con 45 brazas de bitadura— un barco de guerra que venía por su popa los alcanzó, anclando en sus inmediaciones: era la corbeta de guerra peruana **América**, de elegantes formas, buena marcha y montada con 12 cañones rayados, que habiendo sido construída en Inglaterra para nuestro país, navegaba hacia el Callao bajo el mando del Capitán de Corbeta, D. Juan Pardo de Zela.

Después de haber pasado por la angostura de Crooked Reach, la isla de la Desolación y marcado el cabo Pilar, los dos buques salieron al mar abierto, comenzando a navegar en el Pacífico con rumbo a Valparaíso, y separándose de allí en adelante.

El 28 de abril de 1865 llegaron los iberos a este último puerto, recalando en él solamente unas horas. Por boca del Comandante de la goleta ibérica **Vencedora**, y por la del cónsul de su país, señor Agacio, recibieron la confirmación de una noticia que tan sólo como rumor habían tenido en Montevideo: la firma del Tratado Vivanco-Pareja y el consiguiente arreglo de la tensa situación con el Perú.

Siete días más tarde, el 5 de mayo, arribaron al Callao y se incorporaron a la escuadra española surta en sus aguas. Hechos los saludos de cañón a la insignia del Almirante, D. Juan Manuel Pareja, quien la comandaba embarcado en la **Villa de Madrid**, dieron fondo en dicho puerto a las once de la mañana, quedando en espera de órdenes.

El Comandante General de la Escuadra tenía como Mayor General (Jefe del Estado Mayor, actualmente), al Capitán de Navío, D. Miguel Lobo y Malagamba, disponiendo de los siguientes buques:

|   |  |
|---|--|
| Fragata <b>Villa de Madrid</b> (Insignia) | .—Comandante: Capitán de Navío<br>D. Claudio Alvar Gonzáles. |
| Fragata <b>Numancia</b>                   | .—Comandante: Capitán de Navío<br>D. Casto Méndez Núñez.     |
| Fragata <b>Berenguela</b>                 | .—Comandante: Capitán de Navío<br>D. Manuel de la Pezuela.   |
| Fragata <b>Reina Blanca</b>               | .—Comandante: Capitán de Navío<br>D. Juan Bautista Topete.   |
| Fragata <b>Resolución</b>                 | .—Comandante: Capitán de Navío<br>D. Carlos Valcárcel.       |
| Goleta <b>Vencedora</b>                   | .—Comandante: Capitán de Navío<br>D. Joaquín Navarro.        |
| Goleta <b>Covadonga</b>                   | .—Comandante: Teniente de Navío<br>D. Luis Fery.             |

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

La presencia de aquella flota española en nuestras aguas significaba mucho: que el Perú, teniendo en cuenta el desarrollo previsible de los acontecimientos, debería prepararse para una guerra que parecía inevitable; que la madre patria —un tanto ausente de la realidad, debido a sus preocupaciones internas— pensaba y creía afirmar sus ya caducas pretensiones mediante la amenaza potencial evidenciada por su escuadra; que Chile y nuestro país, como cachorros recién emancipados de la tutela materna, se disponían a mostrar sus garras y colmillos a la leona ibérica, para decirle que provenían de su misma casta y que su sangre —heredada de Aragón y de Castilla— mezclada con la estoica de Atahualpa, la valiente de Caupolicán y la heroica de Túpac Amaru representaba valor, audacia y dignidad, tal como significó en su tiempo la que llevara en las venas D. Rodrigo Díaz de Vivar, el Cid Campeador que honró las páginas antiguas de la caballería romancesca, haciéndose admirar y respetar hasta de sus propios enemigos.

---

### ANTECEDENTES DEL 2 DE MAYO: CAMPAÑA DEL PACIFICO.— ABTAO.

#### EL BOMBARDEO DE VALPARAISO.

Antes de abordar el combate del 2 de mayo de 1866, será preciso detenerse a considerar las circunstancias mediatas e inmediatas que lo precedieron. De las primeras, sólo me ocuparé escuetamente; sobre las segundas seré sucinto, tratándolas con un poco más de detenimiento.

No siendo posible soslayarlas —desde que integran la perspectiva histórica fundamental— no es tampoco aconsejable abundar en estudios colaterales, que si bien resultan importantísimos en sí, contribuirían a desbordar tangencialmente el esfuerzo narrativo y crítico, complicando, en consecuencia, la recta interpretación de los sucesos. Fuera de ello, la corta extensión del presente trabajo no permite desviarse del objetivo principal, limitando cualquier tendencia expansiva y reduciéndola a cauces concretos.

Dada esta explicación, pasaré a consignar —dentro de un concepto estrictamente subjetivo— los antecedentes a que me refiero:

|                         |   |                          |
|-------------------------|---|--------------------------|
| Antecedentes mediatos   | } | Campaña del Pacífico Sur |
|                         |   | Combate Naval de Abtao   |
| Antecedentes inmediatos |   | Bombardeo de Valparaíso  |

#### CAMPAÑA DEL PACIFICO SUR

Nombrado el Almirante Pareja como ministro plenipotenciario de España en Chile, embarcóse en la **Villa de Madrid**, dirigiéndose a Valparaíso y arribando a dicho puerto el 17 de septiembre de 1865.

Aquel mismo día dirigió una nota al Ministerio de Relaciones Exteriores del Mapocho, haciéndole saber oficialmente su nombramiento en reemplazo del Sr. Tavira, "cuya conducta había sido desaprobada por el Gobierno de S.M.C., por hallarse en abierta oposición con las instrucciones que se le tenían comunicadas".

En dicha nota se reproducían todos los motivos de queja que abrigaba España contra Chile (ampliamente razonados en las comunicaciones anteriores del ex-ministro Tavira), siendo los principales, los que a continuación indico:

- 1.—Haberse proferido gritos sediciosos contra España delante de su Legación —en presencia de un batallón cívico, con su comandante a la cabeza— sin que se hubiesen aplicado los debidos correctivos.
- 2.—No haber reprimido el Gobierno, los continuos ataques de un periódico llamado "San Martín", efectuados contra España y los objetos más caros a los españoles.
- 3.—Haber permitido el reclutamiento de "gente de guerra", fijando carteles de enganche, así como que se pertrechara de artículos considerados "contrabando de guerra", el transporte **Lorzundi**, de la Marina de Guerra del Perú.
- 4.—Haber declarado —inmotivadamente— al carbón, como "contrabando de guerra, y en perjuicio de los buques españoles, toda vez que la ocupación de las islas Chincha era un medio coercitivo para obtener el pronto arreglo de las cuestiones con el Perú".
- 5.—Haber permitido —no obstante la declaración citada— que se surtieran de carbón en Chile los buques franceses que, en aquella época, hostilizaban los puertos de Méjico.

Después de hacer diversas observaciones sobre estos asuntos, el Almirante Pareja finalizaba pidiendo las explicaciones satisfactorias que el decoro y la dignidad de España reclamaban, así como un saludo de 21 cañonazos al pabellón efectuado por uno de los fuertes marítimos de la república, que sería correspondido con igual número de disparos por uno de los buques de su escuadra. Concluía concediendo cuatro días de plazo para la contestación de la nota, pasados los cuales sin haberla recibido, consideraría rotas las relaciones diplomáticas entre ambos países. En el caso de tener que recurrir a la fuerza, responsabilizaría por ello a Chile, manifestándole que exigiría las correspondientes indemnizaciones económicas.

El Ministro chileno de Relaciones Exteriores, Sr. Covarrubias, contestó tratando de demostrar la irregularidad observada por el Gabinete de Madrid, al investir al Jefe de la escuadra con el carácter de plenipotenciario, pese a tener una legación establecida. Deploraba la desaprobación de la conducta de Tavira, manifestando en cambio que ello no era razón pa-

ra retrotraer las cosas a la situación anterior. Al terminar, aclaraba explícitamente que la república no accedería nunca a las exigencias de Pareja, y que como comprendía cuáles serían las consecuencias inmediatas, protestaba de antemano contra cualquier medida de hostilidad.

Esta respuesta ocasionó un ultimátum del Almirante, que vencería a las 06.00 horas del día 24 de septiembre de 1865. Pese a las gestiones del Cuerpo Diplomático, las hostilidades fueron rotas en la fecha prefijada, decretándose el bloqueo efectivo de Valparaíso, Coquimbo y Caldera: la **Villa de Madrid**, **Resolución** y **Vencedora** comenzaron a efectuar el del primer puerto indicado; la **Berenguela**, el del segundo, ocupándose la fragata **Reina Blanca** del último. Se dio un plazo de diez días a los buques neutrales para que zarparan, cargados o en lastre, de los puertos en que se hallasen, siempre y cuando su mercadería estuviera destinada a lugares también neutrales.

Mientras tanto, en el Perú los acontecimientos seguían su curso, triunfando la revolución restauradora e iniciándose el nuevo régimen, el 6 de noviembre del citado año, dando luego paso a la Dictadura de Prado y a los consiguientes aprestos bélicos para enfrentar una guerra que parecía inevitable.

En alrededor de seis días, la **Numancia** —que había continuado acopiando víveres y carbón, en el Callao— dando remolque al **Marqués de la Victoria** hizo la navegación hasta el puerto chileno de Caldera. La **Covadonga**, que hasta ese momento había permanecido frente a Coquimbo, zarpó para Valparaíso encontrándose con la **Esmeralda** en las aguas de Papudo. Dado el desequilibrio existente entre ambos buques, después de un ligero combate fue capturada la **Covadonga**, anotándose la Marina Chilena un triunfo realmente imprevisto, pero de gran significación para los aliados.

Esta circunstancia enfervorizó los ánimos del país sureño, haciéndole abrigar grandes esperanzas sobre acciones posteriores, fortalecidas por su alianza con el Perú. De inmediato abordó una campaña publicitaria en el extranjero, haciendo gala de su triunfo y manifestando su decisión "de arrojar a los godos", "hasta que no quedara ni uno solo". Muestra de esta propaganda constituye el grabado que se exhibe a continuación, en el que Chile, —representado por un gallo de riña— lanza al aire su canto de triunfo e impone sus patas y estacas sobre el león ibérico, careando su victoria mediante algunos versos de malísima factura:

#### EL GALLO DE CHILE

Dijo el pico del gallo cu-cu-ru-cú!  
 I no quedó un solo godo en el Perú...  
 I dijo otra vez en Chile qui-qui-ri-quí!  
 I ni la sombra de un godo quedo allí.

# EL GALLO DE CHILE.

«Hay el gallo de Chile — con su corona»  
 Y cuando con su grito en el Perú,  
 ¡Chile canta en Chile que quiere que»  
 ¡En la memoria de sus pueblo que de allí!»

© 1914 by Frank S. Brown & Co. New York. Vol. 1, p. 27.



## COMO CANTAN LOS GALLOS DE CHILE.

(LÁMINA PUBLICADA POR "THE POSTER OF THE YEAR" DE N.Y.C. 1914.)

Escuché el gallo de Chile al canto del mar  
 Y del mar le oí decir: "¡Chile!"  
 Le dije que quería ir a Chile  
 Que le enseñe a cantar en la tierra.



¡Cuando le oí decir: "¡Chile!"  
 A lo que él me dijo: "¡Chile!"  
 ¡Dios me perdone: ¡que quisiera ir a Chile!  
 A lo que él me dijo: "¡Chile!"

COMO CANTAN LOS GALLOS DE CHILE

Lanzó el gallo de Chile el canto del castigo  
 I del Ibérico León domando la arrogancia  
 Le dió tan feroz espolazo en el ombigo  
 Que lo echó a morir de rabia en la **Numancia**.

I cuando le tuvo bien muerto como un bagre  
 Aunque el **casto** Méndez su furor cponga  
 Bien sarpreso con pimienta y con vinagre  
 a la **casta** Isabel lo lleva el **Covadonga**. (sic). (1)

Habiéndose efectuado la captura de la **Covadonga** el 26 de noviembre de 1865, tres días después, el Comandante General de la Escuadra, Vice Almirante D. Juan Manuel Pareja, se suicidó descerrajándose un balazo. Entre los motivos que pudo tener pesaron, sin duda, —fuera del ya citado— la enorme responsabilidad de mantener una flota en pie de guerra, alejada de sus bases y en aguas hostiles, así como la tenaz oposición que venía encontrando tanto de parte de los agentes como de los capitanes de buques extranjeros. El 29 de noviembre fue, sin duda, un día de luto para los marinos españoles, por la estimación y respeto que le profesaban.

Conforme a los reglamentos, el mando recayó en el jefe más antiguo, Brigadier D. Casto Méndez Núñez, ascendido recientemente. Habiendo trasladado su insignia a la **Villa de Madrid**, pasó a comandar la **Numancia** el Capitán de Navío, D. Juan Bautista Antequera.

El bloqueo se siguió manteniendo, concentrándose de manera especial sobre Valparaíso. Con fecha 21 de enero de 1866, Méndez Núñez decidió enviar dos de sus buques al Sur, en busca de la escuadra aliada peruano-chilena. Para este efecto comisionó a las fragatas **Reina Blanca** y **Villa de Madrid**, las mismas que zarparon hacia el archipiélago de Chiloé. Desde ese día la **Numancia** pasó a ser la sede del comando de la escuadra, continuando así hasta la terminación de la campaña del Pacífico.

Difícil, muy difícil resultaba, para mantener la logística operativa de la escuadra, desarrollar actividades de guerra sin tener bases de aprovisionamiento ni talleres para reparar los naturales desperfectos que se presentaban a bordo de los buques. Un recurso al que acudió Méndez Núñez, fue el declarar "contrabando de guerra" al carbón chileno. De esta manera el renglón de "buenas presas" se vio ampliado, dedicándose los españoles a capturar a todo barco sospechoso o cogido en flagrante delito. Durante el bloqueo de los puertos sureños, muchos de aquéllos fueron capturados y se utilizó su cargamento en provecho de la escuadra, acopiándose

(1).—Este grabado, aparecido por aquella época en el "The Funniest of Fun" de New York, se publica por cortesía del Museo Nacional del Perú. Al parecer, fue parte integrante de la propaganda organizada por el Dr. Benjamín Vicuña Mackenna, quien fuera enviado por su país a los Estados Unidos de Norteamérica, en misión especial.

viveres y carbón para atender sus inmediatas necesidades. Generalmente se despedía a toda la tripulación, dejando a bordo sólo al capitán con un criado para su servicio. Cuando las circunstancias se tornaron precarias y escasearon los materiales navales, hubo necesidad de recurrir a las presas y tomarles de ellas. "Cada clavo que sacaban los carpinteros —relata Iriondo, el ingeniero de la **Numancia**— era como si a su capitán se lo metieran en el corazón".

Admirable resulta, desde todo punto de vista, el mantenimiento eficaz de aquella flota tan alejada de sus bases peninsulares. La Historia —disciplina imparcial y desapasionada— puede, después de tantos años transcurridos, inclinarse reverente ante aquellos marinos hispanos y reconocerles el mérito contraído, al escribir sus páginas con acción, responsabilidad y manifiesto deseo de cumplir con su deber, su soberana y su patria, pese a las innúmeras dificultades que tuvieron que afrontar.

Como curiosidad histórica —poco conocida en nuestro medio— doy a continuación algunos nombres de los buques declarados "buena presa" por los españoles, durante su campaña y bloqueo de los puertos chilenos:

Vapor: **Matías Cousiño**; barcas: **Magdalena, Cornelia, Venecia, Clara Rosalía, Graviña, Eduardo Gonzáles, Venezuela Castillo**; bergantines: **R.M.D., Paquete de La Serena, Adelaida, Susana, Jenny-Lind, Tongoy**; bergantín-goleta **Constancia** y pailebote **Clarisa**. (1)

Durante el ejercicio del bloqueo sólo merece citarse la acción de Calderilla (Puerto Inglés), en la que los españoles sostuvieron un tiroteo con las fuerzas de tierra, al intentar capturar a un pequeño vapor de ruedas. Finalmente, ante la imposibilidad de remolcarlo, la **Berenguela** lo echó a pique.

El 14 de enero de 1866, el Comandante General de la Escuadra dio la orden de destruir las presas, las que, para ahorrar pólvora y municiones, fueron incendiadas. Ese mismo día el Perú declaró la guerra a España.

El 28 de ese mes, estando la mayoría de los buques españoles empeñados en el bloqueo de Valparaíso, se hizo pública la Alianza Peruano-Chilena firmada en Lima por D. Domingo Santamaría y el dictador D. Mariano Ignacio Prado, el 5 de enero. Las banderas de los cuatro países —Ecuador y Bolivia figuraban también al lado del Perú y Chile— unidas y flameando, fueron paseadas en procesión cívica por muelles y calles, siendo saludadas por el fuerte con 21 cañonazos.

Poco tiempo después —el 14 de febrero de 1866— la **Villa de Madrid** y la **Reina Blanca** arribaron a puerto procedentes de Ábtao, para incorporarse a la escuadra después del combate sostenido con los aliados en aquel paraje.

(1).—Teniente de Navío, D. Eduardo Iriondo, en sus "Impresiones de Viaje de Circunnavegación de la fragata blindada **Numancia**".— Ed. Escelicer, S. L., Madrid.

Ya sus comandantes, D. Claudio Alvar Gonzáles (Jefe de la División Naval) y D. Juan Bautista Topete, se encargarían de informar a Méndez Núñez sobre el resultado de su primer encuentro con la escuadra aliada, accidentalmente dirigida por el valiente marino peruano, Capitán de Navío D. Manuel A. Villar.

#### ABTAO.— BREVES CONSIDERACIONES SOBRE EL COMBATE

Habiendo zarpado hacia el Sur las fragatas españolas **Villa de Madrid** y **Reina Blanca**, penetraron en el archipiélago de Chiloé por su parte meridional, siguiendo el golfo de Guaytecas. Ya dentro de aquél continuaron navegando hacia el Norte y fondearon en Puerto Oscuro, en la costa oriental del grupo de islas, en los 42° de latitud. En este paraje austral se comunicaron con algunas gentes del país —quienes tomaron a los buques por peruanos— pudiendo deducir de sus explicaciones que la escuadra aliada se encontraba en los esteros de Calbuco y que en sus arrecifes se había varado la fragata **Amazonas**. (1)

Efectivamente, mientras navegaba atendiendo órdenes del práctico chileno, Teniente D. Emilio Errázuriz, (perteneciente a la dotación de la **Esmeralda**) habíase varado en la punta Quilpué, al extremo S.O. de Abtao, naufragando sin remedio. Su comandante era el Capitán de Corbeta D. José Sánchez Lagomarsino.

De consiguiente ambos buques enrumbaron hacia la isla Tabón (lat. 42° 51'S.), iniciando su exploración de los canales y ensenadas de Calbuco y Abtao. Pronto pudieron confirmar la noticia recibida, al divisar el casco de la **Amazonas**, notable desde lejos puesto que era aquélla una fragata antigua, de 1800 toneladas de desplazamiento y bordo considerablemente alto.

Al suceder el combate naval de Abtao ya la moderna corbeta **América** estaba incorporada a la escuadra (pues llegó al Callao simultáneamente con la **Numancia**, el 5 de mayo de 1865). La **Unión** —al mando del Capitán de Corbeta D. Miguel Grau— también lo había hecho, aunque con algún retraso debido a contratiempos experimentados durante su navegación por el Atlántico. Completaban la fuerza naval aliada la fragata **Apurímac** (reflotada, puesto que se hundió al inaugurarse el dique de la isla San Lorenzo, en 1859), y dos vapores auxiliares junto con la corbeta chilena **Covadonga**. La **Esmeralda** se hallaba ausente —en trámites administrativos— con el Comandante General, Capitán de Navío de la Marina de Chile, D. Williams Revollo.

(1).—Esta información parece más exacta que la anotada por el Capitán de Fragata D. Manuel I. Vegas (quien afirma que obtuvieron la noticia a bordo del vapor **Maipo**) desde que proviene de los mismos españoles, a través de la versión de D. Eduardo Iriondo, Teniente de Navío y Jefe de Ingeniería de la **Numancia**.

Por este motivo el mando recayó, accidentalmente, en el Capitán de Navío peruano D. Manuel A. Villar, quien había dispuesto sus buques "en situación de ofender las dos entradas del apostadero". La división española actuaba bajo las órdenes del de igual clase, D. Claudio Alvar González, amparada del fuego a descubierta por la isla de Abtao. Para los españoles era ineludible —si querían batir a los nuestros frente a frente— efectuar pasajes a través de la boca grande y descargar su artillería sobre los aliados.

El **Huáscar** y la **Independencia**, buques recientemente construídos y que hubieran sido un refuerzo invalorable para la escuadra peruano-chilena, estaban viajando hacia América procedentes de Inglaterra y debieron recalar en Río de Janeiro, prolongándose su estada más de lo debido en dicho puerto, para reparar averías sufridas durante una colisión que tuvieron en alta mar.

Mientras la **Reina Blanca** efectuaba un reconocimiento de los esteros de Calbuco, la **Villa de Madrid** se comunicaba con un bote del país y averiguaba que la escuadra aliada —utilizando adicionalmente la artillería de la **Amazonas**— se había hecho fuerte en Abtao. Las dos fragatas españolas navegaron, pues, hacia dicho paraje, efectuando dificultosamente el paso entre los arrecifes de Lami y Carva, hasta llegar a las inmediaciones de la isla Abtao. Esta última, presentando su silueta de Norte Noroeste a Sur Sureste, formaba, paralelamente con la costa, un estrecho y tortuoso canalizo con dos entradas: una hacia el Sur —donde la isla recurvaba en ángulo recto, destacando el arrecife donde se perdiera la **Amazonas**— y otra al Norte, sobre cuyo fondo podía divisarse una ensenada de herradura en la que se encontraban los buques aliados. Todos sus cañones convergían hacia ambas bocas del abra, teniendo la mayor de ellas y de más probabilidades para que atacasen los españoles, una anchura aproximada de 800 metros.

Bien había colocado sus buques el comandante Villar, "en situación de ofender las dos entradas" y en una ensenada casi inexpugnable. A la División de Alvar González no le quedaba otra cosa que guarecerse tras de la isla, intentando el pasaje a través de la boca grande, para cañonear y exponerse a ser cañoneada cada vez que lo hiciera.

El 7 de febrero de 1866 tuvo lugar el combate, entre las cuatro y quince minutos de la tarde y las cinco y treinta. La distancia promedio a la que se verificó fue de aproximadamente 10 cables (unos 1,850 metros), existiendo grandes posibilidades de que algún buque español se varase debido a su desconocimiento del paraje y a la ausencia de indicaciones sobre sondajes fehacientes, desde que solamente poseían una antigua e inexacta carta inglesa. Villar había alistado —para el caso de que ello sucediera— varias embarcaciones con tropas de abordaje, ordenando que se apostasen hombres armados en los cerros circundantes.

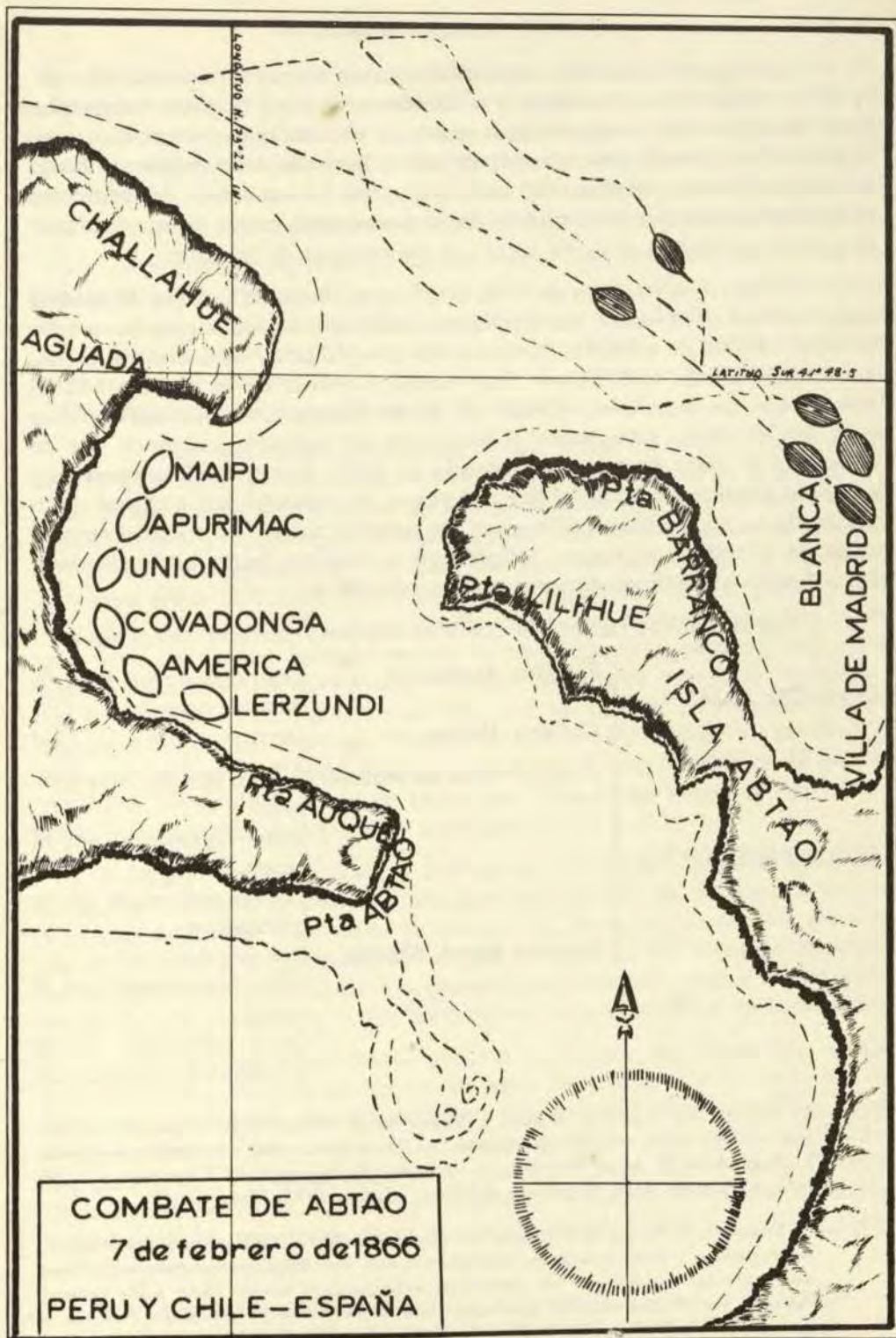


FIGURA Nº 3 COMBATE DE ABTAO (Cortesía del Museo Naval del Perú)

Los buques españoles, imposibilitados de forzar la entrada del estero por el temor a una varadura o a los obstáculos que podrían haber colocado sus contrarics, tuvieron que seguir la táctica que preconció y les impuso Villar, limitándose a voltejar por la boca del abra, haciendo fuego durante el pasaje y recibiendo, a su vez, el nutrido cañoneo de los barcos aliados reforzado por la artillería de la **Amazonas**, cuyas piezas habíanse situado en ventajosa posición sobre las elevaciones de la costa.

A las cinco y treinta de la tarde el comandante de la **Villa de Madrid** puso término al combate, porque apenas quedaba luz suficiente para salir de aquel dédalo de arrecifes donde no era posible pasar la noche sin arriesgar la pérdida de su División. Dos vueltas a través de la entrada habían completado los españoles, cuando la **Reina Blanca** tuvo que aproximarse a la isla de Abtao para tapar el forado de un impacto recibido a flor de agua, por la aleta de estribor. Estando en dicha faena, la **Covadonga** que se había desplazado hacia el Sur del estero, le descargó sus cañones aprovechando la poca altura del terreno en aquella parte. La fragata respondió de inmediato el fuego, obligándola a retirarse hacia su fondeadero. Estos fueron los últimos disparos que se cambiaron.

Los resultados físicos del combate pueden resumirse como sigue:

|                   |   |                                 |  |     |
|-------------------|---|---------------------------------|--|-----|
| DIVISION ALIADA   | { | Fragata <b>Apurímac:</b>        | Tres cañonazos bajo la línea de agua.      | (1) |
|                   |   | Corbeta <b>Unión:</b>           | Doce muertos                               |     |
| DIVISION ESPAÑOLA | { | Fragata <b>Villa de Madrid:</b> | Cuatro heridos; tres contusos.             | (2) |
|                   |   |                                 | Siete cañonazos en el casco.               |     |
|                   |   |                                 | Cuatro cañonazos en la arboladura.         |     |
|                   | { | Fragata <b>Reina Blanca:</b>    | Dos heridos.                               | (2) |
|                   |   |                                 | Ocho cañonazos en el casco.                |     |
|                   |   |                                 | Ocho cañonazos en la arboladura y jarcias. |     |

(1).—El Capitán de Fragata D. Manuel I. Vegas, en su "Historia de la Marina de Guerra", Lima, 1929, afirma que fueron 12 los muertos del lado peruano-chileno. El historiador D. Jorge Basadre, al consignar las bajas anota 2 muertos y 1 herido. ("Historia de la República del Perú", Lima, 1961, Tomo IV).

(2).—El Teniente de Navío D. Eduardo Iriondo, en su libro "Impresiones del Viaje de la Numancia", Edit. Escelicer, Madrid, registra los datos expresados sobre heridos y averías tenidos por los españoles, achacando el mayor daño a los cañones rayados de 16 centímetros que montaban la **América** y la **Unión**. Nombra al guardiamarina D. Enrique Godínez, entre los heridos durante el combate.

El triunfo obtenido por los Aliados en Abtao, si bien no tuvo un carácter definitivo, alcanzó una importancia notable en el aspecto moral desde que los marinos españoles no volvieron a presentar combate, emprendiendo viaje de regreso a Valparaíso para reparar averías. Con ello se consiguió demostrarles que nuestros buques podían batirse eficazmente y dar en el blanco, estando comandados por competentes profesionales, de probado valor.

Posteriormente, Méndez Núñez intentó una nueva expedición de represalias con la **Numancia** y la **Reina Blanca**, zarpando del primer puerto chileno el 17 de febrero de 1866, con rumbo al Sur. Dicho intento resultó infructuoso —puesto que la escuadra peruano-chilena se había trasladado a Huito— obligándole, de consiguiente, a dar por terminada la búsqueda y abandonar sus deseos de tomarse la revancha.

Si bien durante el combate de Abtao, Villar asumió un riesgo enorme, al encerrarse con sus buques en un abra susceptible de ser cegada, —lo que, de ejecutarse, habría revertido trascendentalmente el curso de los acontecimientos— preciso resulta comprender su actitud al situarlos en una posición casi inexpugnable, con la idea preconcebida de atenuar la diferencia existente entre la fuerza a su mando y la española. Por su parte, Alvar Gonzales debió tomar la precaución de navegar hasta Abtao llevando cuando menos dos presas consigo —para su abastecimiento durante una campaña de duración indeterminada— lo que le hubiese permitido descargarlas y hundirlas en ambas entradas del abra, cerrándola y convirtiéndola en tumba definitiva del enemigo. Verdad es que la totalidad de las presas habían sido incendiadas poco antes, pero conseguir otras nuevas no le habría resultado imposible, máxime si tenía que navegar en busca de un adversario que no podía ni debía ser subvalorado.

En cambio Villar llevó al enemigo al terreno en que quería combatir, imponiéndole la única táctica admisible dentro de las circunstancias y la geo del paraje. La suerte le acompañó, sin duda, porque los españoles ni llevaban presas auxiliares ni estaban seguros del braceaje marcado en la carta inglesa que poseían, exponiéndose continuamente al riesgo inminente de una varadura y a sus lamentables mas previsibles consecuencias.

La contribución material chilena al triunfo de Abtao fue escasa y no significó realmente un aporte de peso. Se redujo a la intervención de la goleta **Covadonga**, que armada con dos cañones mostró audacia y espíritu combativo, pese a la pobreza de su artillería y limitadas posibilidades guerreras. La **Esmeralda** estuvo ausente con el Comandante General de la Escuadra Aliada, Capitán de Navío D. Williams Revollo, quien, al enterarse de los resultados de la acción, felicitó a Villar por escrito, como textualmente se indica:

“... Esta oportunidad me permite congratular a V.S. y a los jefes, oficiales y tripulantes peruanos, por el arrojo y serenidad que han

manifestado durante las dos horas que duró el combate, bajo un fuego sostenido por ambas partes, y por el resultado favorable que se ha obtenido, el cual se debe a la Escuadra del Perú".

Villar —con intención que a nadie escapó— contestóle de esta manera:

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

---

Herida en Abtao la arrogancia de los marinos ibéricos, su reacción fue inmediata y se tradujo en una segunda expedición que pretendió ser definitiva pero que fracasó, debido a que ignoraban que los aliados se habían refugiado en Huito. El propio brigadier, D. Casto Méndez Núñez, la comandaba a bordo de la **Numancia**, buque que estaba acompañado de la fragata **Villa de Madrid**.

Dicha actitud ratificó la confianza que profesionalmente tenían en aquel nuevo gigante de los mares —el "experimento español" en aguas americanas— que como buque acorazado de diseño revolucionario y modernísimo, fue traído hasta nuestras costas para que probase su artillería e invulnerabilidad contra los barcos y cañones terrestres del Perú y Chile, con la seguridad de que se impondría sobre ellos desde que, por aquella época, la **Numancia** no era solamente la fragata blindada más poderosa con que contaba la Madre Patria, sino una de las más potentes del mundo.

Posteriormente, sin embargo, los cañones de aquel buque no fueron empleados en Valparaíso como mensajeros de fuego y destrucción. Únicamente dispararon dos veces, sin bala, para dar la señal del bombardeo que se iba a iniciar. Puerto tan escasamente artillado no era, al parecer, digno rival para aquel gigante de hierro, por lo que sólo se limitó a observar el cañoneo y dar órdenes como buque insignia.

Sus brocales, que hasta el momento habían sido lamidos por el bufo de simples tiros de ejercicio, no sabían de guerra y se reservaban tal conocimiento para batirse en el Callao, ante un rival —que en contraste con el primer puerto chileno— sabían que estaba fuertemente defendido y poseía una artillería "monstruosa", como ellos la calificaron.

En la rada chalaca se pondría a prueba la **Numancia**, para tratar de rehacer la historia con la fuerza de sus cañones y revivir las luchas de los conquistadores contra los incas, subvalorando siempre el valor congénito de nuestro mestizaje y equivocándose de plano, porque aquella historia nunca más se podría reeditar.

## EL BOMBARDEO DE VALPARAISO

Apenas retornaron a Valparaíso la **Numancia** y la **Reina Blanca**, iniciaron la faena de reponer el carbón consumido durante su reciente e infructuoso viaje al Sur. El Brigadier Méndez Núñez, juzgando que había llegado la ocasión de ejercer medidas punitivas contra los aliados, el 27 de febrero de 1865 pasó una nota al Cuerpo Diplomático —haciéndola extensiva a los comandantes de las fuerzas navales extranjeras surtas en la bahía— manifestando lo inútilmente que había esperado España la satisfacción de los agravios que le infiriera Chile, pese a los medios puestos en práctica y a la amistosa mediación anglo-francesa; a continuación explicaba cómo había tenido que exponer sus buques a peligrosas navegaciones para buscar al enemigo, —el cual, según su propia expresión— “se ocultaba en sitios donde todo encuentro era imposible”.

Concluía declarando, que habiéndose hecho forzoso recurrir a medidas de rigor para no dejar impunes las graves ofensas recibidas, iba a proceder a bombardear los puertos del litoral, comenzando por la ciudad de Valparaíso, en el impostergable plazo de cuatro días, por lo que se fijaba dicho lapso para que se pusieran a salvo los intereses neutrales, cumpliendo con estas medidas las órdenes que había recibido de su Gobierno.

Los representantes y cónsules de diversas naciones —y entre ellos, en particular y por razón de su mayor comercio con Chile, los de Inglaterra y Estados Unidos de Norteamérica— tomaron mucho interés en llegar a un arreglo. Méndez Núñez continuó exigiendo las mismas condiciones que impuso su antecesor, el Almirante Pareja, más la devolución de la **Covadonga**.

El contralmirante inglés, Lord Denman, había manifestado ya, en otra ocasión, que él no podría observar impasible el bombardeo. El comodoro norteamericano Rogers, no pudo ser más explícito al indicar que se opondría con sus buques, dejando adivinar, indirectamente, que así cumplía instrucciones reservadas.

Y a propósito de este último marino: dentro de sus afanes previos para lograr un arreglo y evitar el bombardeo de la plaza, se ofreció voluntariamente para ser portador de un singular desafío naval propuesto por el Gobierno de Chile a la escuadra española, entre igual número de buques por ambas partes, el mismo que se realizaría a 10 millas de Valparaíso y cuyos resultados serían dirimidos por Rogers, como juez de la contienda. El final de sus negociaciones fue infructuoso, como puede verse en la copia fotográfica de un documento inédito de la época, pasado por Villar desde Huito con fecha 15 de abril de 1866, dando cuenta a la Superioridad Naval del Perú sobre los acontecimientos ocurridos en los días que se vivían, los mismos que eran conocidos por él a través de las comunicaciones y telegramas que le enviaban las autoridades chilenas.

Comandancia de la  
División Naval del Perú

Quito Abril 15 de 1866.

Señor Secretario de Estado  
en el Despacho de Guerra y Marina

A

N.º 28.

S. S.

Tenga el honor de adjuntar á V. S. copia de la comunicacion que en 12 del presente recibí del Comandante en Jefe de la Escuadra, relativa á las últimas sucesos ocurridos en Valparaíso, para que V. S. se entere de su contenido.

Dios que á V. S.

Man. A. U. 3

toridades del Sur - Se ha ofrecido al Jefe de la Escuadra Española proponiéndole un combate Naval con buques iguales á diez millas de la bahía de Valparaíso á donde vendrá á buscar á los Españoles la escuadra Aliada ó una parte de ella según convenga. Há sido portador de esta nota el Comodoro Norte-Americano que se ha prestado á ser juez de la contienda. El co.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

La oposición anglo-norteamericana a que se bombardeara la plaza fue solamente una formalidad. El día 28 de marzo de 1866 amanecieron aquellos buques con señales inequívocas de estarse preparando para combatir: el **Touskarora** había blindado sus costados, protegiéndolos con cadenas; el **Vanderbilt** pintaba de negro sus batiportes y batientes; se notaba agitación a bordo del monitor **Monadock**, así como del **Powhatan** y del **Mohongo**; las fragatas inglesas **Sutley** y **Leander** y el vapor **Devastation**, también habían sallado las colisas hacia la banda por la que marcaban a la escuadra ibérica. Sin embargo, a medida que transcurría el plazo fijado, fueron deponiendo su actitud preventiva hasta dejar en completa libertad de acción a los marinos peninsulares.

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

Para comprender mejor la perspectiva que tuvieron los españoles ante su vista por aquellos días, vale aquí citar, textualmente, la descripción hecha por el Teniente de Navío, Iriondo:

"... La bahía de Valparaíso es semicircular y capaz de contener grandes escuadras; mas, abierta completamente al Norte, ofrece poca seguridad en la época que reinan los vientos de esta dirección. La ciudad está situada al O., ocupando una estrecha faja de terreno alrededor del puerto, y se eleva también en anfiteatro sobre rocas escarpadas, de 200 metros de altura, que la dominan de todas partes. Próximos a los muelles se alzaban todos los edificios que iban a ser bombardeados, mereciendo principalmente ser citados los Almacenes Fiscales, en número de cinco, colocados en líneas paralelas, en dirección Norte Sur, al pie del cerro donde está construido el fuerte San Antonio. Los almacenes eran de ladrillo, de tres pisos y de una longitud que no bajaría seguramente 150 metros en los de más al Norte; en ellos estaban depositadas todas las mercancías de tránsito con destino a las naciones occidentales de América, pues como ya hemos dicho en otra ocasión, en Valparaíso recalán todos los buques que doblan el Cabo de Hornos. Separado de la ciudad está el barrio del Almendral, construido modernamente y en el que residen de preferencia las familias acomodadas y los extranjeros. En esta parte se levantan la estación y depósitos del camino de hierro, que va de Valparaíso a Santiago por los valles de Quillota y Aconcagua".

La noche del 30 de marzo se inició con un eclipse total de Luna, que comenzó a las nueve y cuarto y terminó completamente a las dos de la mañana del día 31, obligando a los españoles a extremar la vigilancia por temor a ser sorprendidos y torpedeados. Nada sucedió, sin embargo, amaneciendo el Sábado Santo e izándose los pabellones a media asta por la muerte del Redentor.

Los buques americanos se dirigieron al fondeadero de Viña del Mar, haciéndose los ingleses a la mar, fuera de la bahía, para contemplar el bombardeo. A las ocho, la **Numancia** navegó hacia el centro de la rada, disparando dos cañonazos sin bala e indicando con ellos que dentro de una hora se iniciaría la acción. A las ocho y treinta minutos se ordenó a zafarrancho de combate, izándose las banderas al tope según lo acostumbrado.

A las nueve, la **Numancia** que era el buque insignia, enarboló la señal para que los barcos se dirigieran a las posiciones asignadas con anticipación: la **Villa de Madrid** y la **Reina Blanca** lo hicieron frente a los Almacenes Fiscales: la **Resolución** emplazó sus cañones sobre el ferrocarril y la **Vencedora** hizo lo propio, amenazando a la Intendencia y la Bolsa.

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

No había pasado un cuarto de hora, cuando rasgó los aires con agudo silbido un proyectil lanzado por la **Blanca**. No tuvo contestación alguna: allí delante del fuerte, ondeaba la bandera tricolor de Chile; pero los cañones que debieron afirmarla, yacían desmontados.

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

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

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

He aquí la versión española de aquel acto de represalias cumplido por su escuadra contra el primer puerto chileno. Por cortesía del Museo Naval del Perú se publica, a continuación, la copia fotográfica de un cr

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

quis de la época; dicho dibujo fue hecho sobre el terreno y el mismo día del bombardeo, desde uno de los Cerros del Barón, con el fin de arreglar un plano que publicó el diario chileno "El Mercurio", como primicia.

La información general que acompañaba a dicho grabado, fue la-cónica pero objetiva. Se incluye, ad litteram, para completar una idea sobre aquel sucedido histórico de tan ingrata recordación para Chile.

### PLANO DEL BOMBARDEO DE VALPARAISO

#### REFERENCIAS

- 1.—Cuarta sección de Almacenes Fiscales incendiados por el bombardeo.
- 2.—Tercera sección de Almacenes Fiscales por donde principió el incendio.
- 3.—Primera y segunda sección de Almacenes Fiscales, salvadas del incendio por los bomberos de Valparaíso y Santiago, pero muy maltratadas por las balas y bombas en la parte más al norte.
- 4.—Oficinas de Aduana.— Sufrieron muy poco.
- 5.—Sitio que ocupaba la bandera de la plaza, y que no consiguieron derribar los fuegos de la "Blanca" y de la "Villa de Madrid".
- 6.—Barrio del Arsenal, oficina del Estanco y Plaza de Abastos del Puerto.
- 7.—Iglesia de la Matriz. —Hospital de Sangre—; recibió tres bombas.
- 8.—Plaza de la Municipalidad, lugar hasta donde llegó el incendio de la calle de la Planchada.
- 9.—Barrio de la Planchada y de la calle de Cochrane, incendiado por el bombardeo.
- 10.—Iglesia de San Francisco —cuartel improvisado para algunas compañías de bomberos—, recibió dos balazos en el frente.
- 11.—Hospital particular.
- 12.—Bolsa Comercial.— Bastante estropeada por bala rasa y bomba.
- 13.—Palacio de la Intendencia. Fue muy atacado por la "Vencedora" y la "Blanca", pero no sufrió averías de consideración. En su frontis recibió como 80 tiros de balas y bombas.
- 14.—Alcjamiento del Ministro norte-americano, general Kilpatrick, durante el bombardeo.
- 15.—Varios consulados.
- 16.—Habitación del Cónsul Francés.
- 17.—Plaza de la Victoria.
- 18.—Teatro y Cuartel de Policía.
- 19.—Iglesia de San Agustín.
- 20.—Gasómetro de la Compañía de Consumidores de Gas.
- 21.—Establecimiento de Beneficencia de Señoras "Buen Pastor".
- 22.—Convento de los Padres Franceses.— Residencia provisoria de la Intendencia, Correo, Teléfono e Imprenta del "Mercurio".



## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

- 23.—Sexta sección de Almacenes Fiscales.
- 24.—Hospital de Caridad y de Sangre.— Cuartel provisorio de algunas compañías de bomberos. Recibió cuatro balazos.
- 25.—Iglesia de la Merced — Hospital de Sangre.
- 26.—Asilo del Salvador.
- 27.—Bodegas del Ferrocarril, un balazo.
- 28.—Estación del Ferrocarril, muchos balazos y bombas, poco daño.
- 29.—Maestranza del Ferrocarril, muchos balazos y bombas, poco daño.
- 30.—Gasómetro de la Compañía de Gas.
- 31.—Iglesia de los Jesuitas. Recibió cinco balas y bombas.
- 32.—Hospital particular Inglés.
- 33.—Convento del Barón. Recibió bastante daño en su frontis.
- 34.—Lugar del cerro desde donde presenciaron el bombardeo el ministro inglés Mr. Thompson y el cónsul inglés Mr. Rouse, **y desde donde se observó el bombardeo para arreglar el presente plano para "El Mercurio"**.

NOTA.—La primera estrella que está al lado del número 3 en los Almacenes Fiscales, es el sitio donde se encontraba colocada la segunda compañía del Batallón Buin.

## POSICIONES DE LOS BUQUES

- N. 1a. Primera posición de la "Numancia" una hora antes de principiar el bombardeo.
- N. 2a. Lugar de la bahía que ocupaba al terminar el bombardeo.
- B. 1a. Fragata "Blanca" primera posición. Esta fue la que rompió el fuego con dos cañonazos tirados a la bandera del cerro de la Artillería.
- B. 2a. Segunda posición de la misma, haciendo fuego sobre la Estación del Ferrocarril, sobre el Cerro del Barón y parte de la población del Almendral. En este punto se encontraba al terminar el bombardeo.
- V. 1a. Fragata "Villa de Madrid" — Primera posición.
- V. 2a. La misma — al terminar el fuego.
- Vc. 1a. Corbeta "Vencedora", — Primera posición.
- Vc. 2a. La misma, — segunda posición hasta que concluyó el bombardeo.
- R. 1a. Fragata "Resolución" — Primera posición, tirando sobre los cerros, sobre la Estación y sobre el barrio del Almendral.
- R. 2a. La misma. — Segunda posición, hasta concluir el bombardeo. La "Numancia" no hizo fuego.

La **Berenguela** y el **Marqués de la Victoria** se encontraban fondeados frente a Viña del Mar y no tomaron parte en el bombardeo.

JOSE VALDIZAN GAMIO  
NUMERO DE CAÑONES

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| "Villa de Madrid" ..... | 50  |
| "Blanca" .....          | 40  |
| "Resolución" .....      | 44  |
| "Vencedora" .....       | 4   |
|                         | 138 |

Todos estos buques fueren los que, en las tres horas que duró el bombardeo, harían 20 tiros cada uno, o sea un total de 2,600, siendo la mayor parte de bala rasa del calibre de a 68 y las demás granadas, bombas incendiarias y balas de a 32.

ESTADO APROXIMATIVO DE LAS PERDIDAS SUFRIDAS POR  
EL BOMBARDEO

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

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

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

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

DISTRIBUCION DE LAS FUERZAS QUE COMPONIAN LA GUARNICION  
DE VALPARAISO EL 31 DE MARZO

1a. División al mando del señor Coronel Arteaga, se encontraba subdividida del modo siguiente:

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

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

Planchada.—Al mando del Tnte. Crnl., D. Luis Arteaga; tres Compañías del Batallón de Marina.

Quebrada de San Agustín.— Al mando del Tnte. Crnl., de Guardias Nacionales, D. J. Emiliano Costa. Una compañía del Batallón de Marina y una compañía de Artillería Cívica.

Quebradas de Elías.— Al mando del Mayor del Batallón Cívico, Capitán de Ejército, D. Pedro Avalos; tres compañías del Batallón Cívico de Valparaíso y un piquete de Cazadores a Caballo.

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

2a. División, al mando del señor Coronel Borgoño, subdividida del modo siguiente:

Plaza y calle de la Victoria.— Al mando del sargento mayor D. Juan Martínez; tres compañías del Buin.

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

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

3a. División, al mando del señor Coronel Escala, en la Estación del Ferrocarril, compuesta de una Batería de Artillería y el Batallón de 10 de Línea.

En la Merced. —Al mando del Coronel de Guardias Nacionales, D. Manuel Renjifo, Batallón Cívico N° 1 de Santiago.

BUQUES DE GUERRA EXTRANJEROS QUE PRESENCIARON EL BOMBARDEO

INGLESES

|                                 |            |
|---------------------------------|------------|
| Fragata "Sutlej" . . . . .      | 38 cañones |
| Fragata "Leander" . . . . .     | 38 "       |
| Corbeta "Devastation" . . . . . | 4 "        |
|                                 | <hr/>      |
|                                 | 80 cañones |

AMERICANOS

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| Vapor "Vanderbilt" . . . . .  | 12 cañones |
| Vapor "Powathan" . . . . .    | 22 "       |
| Vapor "Mohongo" . . . . .     | 10 "       |
| Vapor "Tuscarora" . . . . .   | 10 "       |
| Monitor "Monadnock" . . . . . | 4 "        |
|                               | <hr/>      |
|                               | 58 cañones |

LOS PONTONES

El inglés "Nereus" y el francés "Ejerie" fueron remolcados por el "Devastation", la víspera del bombardeo, al lugar en que se encontraban fondeadas las presas españolas. (sic)

---

El bombardeo de Valparaíso fue, indudablemente, un acto apresurado de represalias conducente a aplacar la cólera hispana por la sorpresa de Abtao. Poco meditado en sus consecuencias inmediatas, desde que el exterminio sembrado por los cañones de Méndez Núñez sobre un puerto casi indefenso, tendría que acarrear críticas acerbas, sus efectos morales pron-

to se dejaron sentir y fustigaron, acremente, —a través del comentario internacional avivado por Chile— la actitud prepotente de los marinos españoles, a quienes se adjudicaron los más deshonrosos epítetos.

Su reacción tuvo que ser inmediata. Usos de la guerra eran aquellos. Había que continuarla, sin embargo, navegando hacia el Callao y enfrentándose a sus cañones, para borrar la impresión que tan tristemente modelaron sus obuses sobre la costa de Valparaíso.

En ella dejarían —al zarpar hacia el primer puerto peruano—, casas en ruinas, almacenes destruidos y mercaderías incendiadas, como constancia de su paso inclemente y pruebas de su ira.

Estos fueron, a grandes rasgos, los aspectos y consecuencias físicas del bombardeo de Valparaíso. La heurística reposa, en este caso, sobre fuentes documentales fehacientes aunque no oficiales, desde que las alternativas de dicha acción fueren anotadas sobre el terreno, con el exclusivo fin de informar a los numerosos lectores de "El Mercurio".

Desde otro punto de vista, los diversos funcionarios chilenos cursaron infinidad de partes, congestionando, en forma notable, las todavía incipientes comunicaciones de aquella época. Dadas las limitaciones naturales del presente trabajo voy a permitirme consignar, en orden cronológico, algunos de ellos —hasta ahora inéditos— pretendiendo eslabonarlos objetivamente y presentar una especie de resumen histórico de los angustiosos momentos que vivió Chile por esos días, relatado a través del lacónico contexto de varios despachos telegráficos e informes escritos:

Refiriendo al lector a aquel romántico desafío hecho por el Gobierno Chileno (ver: fragmento documental, cuya copia fotográfica aparece en la Fig. N° 4 de este trabajo), con el fin de que se entablase un duelo entre igual número de buques por ambas partes, en lugar de que se bombardease Valparaíso, cabe transcribir la siguiente copia textual:

Del Intendente de Ñuble (Chillán, marzo 31, 1866).

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

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

bardeo sería en el momento de enarbolar la bandera española en una verga de proa, y que, en adelante no podría iniciarlo sin nueva notificación". (1)

---

Del Intendente de Ñuble (trasmitido por telégrafo de El Parral).

"Han arrojado más de mil bombas —Muchas de ellas se dirijen al agua— Son sobre los Almacenes Fiscales y Estación de Ferrocarril las punterías —Hacen fuego sobre la población— Ningún incendio se ha declarado todavía —La **Berenguela** tiene buenas punterías— Hacen esfuerzos por romper la bandera del Castillo".(2)

---

Del Intendente de Llanquihué (refiriéndose al telegrama ut supra)

"Esta noticia no ha sido oficial y sólo comunicada por la oficina de Telégrafo de El Parral.— Me he interesado en saberlo oficialmente pero es imposible, a causa de que las oficinas están ocupadas exclusivamente en recibir las comunicaciones que vienen de Valparaíso". (3)

---

Del Oficial 1º del Interior.— A todos los Intendentes y Gobernadores del Sur.— Chillán, abril 1º, 1866.

"Han cruzado toda la noche la boca del puerto y ahora se ocupan los enemigos en dismantelar los buques apresados, lo que hace presumir que tratan de retirarse y llevarse de ellos todo lo que puedan aprovechar". (4)

---

Y, finalmente, el aviso oficial de que la Escuadra Española no intentaría, nuevamente, bombardear el puerto. El texto es el siguiente:

"El Intendente de Chillán en parte recibido hoy a las 9 h 3. m. pm., me dice lo que sigue: A todas las autoridades del Sur.— Acaba el Señor Kilpatrick de manifestarme particularmente la siguiente copia de la versión dada por el Almirante Rogers (sic.) de la entrevista tenida con Méndez Núñez:

"En una entrevista oficial que tuvo esta mañana con el Almirante español abordo de la fragata **Numancia** le aseguró que no tenía actualmente intención de bombardear otra vez la ciudad.— Sobre el fundamento de esta seguridad creo confiadamente que los ciu-

---

(1).—Archivo del Autor (Doc. N° 294, transcrito desde Huito, 12 abril, 1866).

(2).—Archivo del Autor (Doc. Inédito, 31 marzo, 1866).

(3).—Archivo del Autor (Doc. dirigido al Comandante General de la Escuadra Aliada, recibido el 5 de abril de 1866, en Huito).

(4).—Archivo del Autor (Doc. fechado el 1º de abril, 1866).

dadanos pueden volver con seguridad á sus casas. De respetuosamente —Juan Rogers— Comodoro de los E.U.

Al Señor D. Juan Kilpotric".

El parte anterior se ha recibido en esta Comandancia a la hora indicada.

Lo transcribo a V.S. para su conocimiento á fin de que sin pérdida de tiempo se sirva darle el curso consiguiente. Y yo lo comunico a V.S. para su inteligencia.— Dios guarde a V.S.— J. Williams Rebolledo". (5)

Por la circunstancia de haber sido anunciado anticipadamente el bombardeo y haberse estado esperando que la escuadra española procediera a cañonear al puerto, sólo se registraron dos muertos y dos heridos entre la población lugareña. Las pérdidas materiales, según cálculos del momento, se estimaron en alrededor de 15.000.000 de pesos, siendo aproximadamente la mitad, unos 8.000.000, correspondientes a mercaderías que pertenecían a extranjeros.

Terminado aquel triste episodio, los buques de Méndez Núñez empezaron a zarpar hacia el Callao, aguardando solamente la llegada de la fragata **Almansa** y la urca **Trinidad** para hacerlo. Por fin, el 9 de abril de 1866, arribó la primera de las nombradas, bajo el mando del Capitán de Fragata, D. Victoriano Sánchez y Barcáiztegui, trayendo 300 hombres de transporte para la escuadra así como víveres y repuestos. El mencionado jefe anunció que no se esperase a la **Trinidad**, desde que por averías había tenido que entrar a Río de Janeiro y su reparación demoraría bastante.

Con el refuerzo que significaban los 50 cañones de la **Almansa**, y habiendo incendiado previamente las presas **Venecia**, **Dolphin** y **Clara Rosalía**, la escuadra española zarpó para el Callao el día 14 de abril en dos divisiones. Primero lo hizo la segunda —que navegaría a vela— estando compuesta por la **Villa de Madrid**, **Resolución**, **Almansa** y fragatas transportes **María Mataura**, **Lollé-María** y el vapor **Maule**. La primera permaneció en el fondeadero de Valparaíso hasta las cuatro de la tarde, negociando el canje de prisioneros con el Gobierno de Chile y teniendo como mediador al Comodoro norteamericano D. Juan Rogers. A la expresada hora hizo su salida del puerto, estando integrada por las fragatas **Numancia**, **Berenguela** y **Reina Blanca**, goleta **Vencedora** y vapores **Marqués de la Victoria**, **Matías Cousiño** y **Uncle Sam**, barcos todos que navegarían usando sus máquinas, hasta el primer puerto peruano.

La travesía se realizó sin novedad, recalando estos últimos buques en la isla de San Lorenzo, el día 25 de abril. La segunda división hizo un viaje más lento de lo que se esperaba, llegando el 27 del mismo mes en razón de la lentísima navegación que efectuaba la **María Mataura**. Para formarse una idea de sus velocidades —escribe el 1er. Ingeniero de la Nu-

(5).—Archivo del Auto<sup>í</sup> (Doc. fechado el 2 de abril, 1866).

**mancia**—: “baste decir que mientras la **María** navegaba con aparejo de cruz y alas y rastreras, la **Villa de Madrid** y la **Almansa** llevaban sólo el velacho, y aun así se adelantaban muchas veces y tenían que recurrir a tomarle un rizo para aguantarse”.

Al mismo tiempo que la segunda división española, arribaron al Callao el vapor **Vanderbilt** —con la insignia del comodoro norteamericano Rogers— y el monitor **Monadnock**.

La llegada de los barcos peninsulares no tomó desprevenida a la plaza. Desde el día 28 de marzo de 1866, y según lo estableciera la Orden General de la Armada firmada por el Capitán de Navío D. José María García, se había designado unidades de guardia y botes de ronda, para “prevenir cualquier sorpresa que pudiera intentarse por los buques enemigos” (1). En tierra se trabajaba a toda prisa preparando la defensa, terminando de montar las nuevas piezas de artillería traídas desde Panamá, organizando los abastecimientos y adoctrinando a la gente, para la lucha que inevitablemente sobrevendría.

La escuadra española se hallaba ante el Callao, y su Jefe, el Brigadier, D. Casto Méndez Núñez, haciendo alarde de un valor temerario y de una altivez sin límites, atacaría sus fortificaciones resueltamente para borrar la impresión de lo ocurrido en Valparaíso, sucudiendo, al mismo tiempo, los nada airosos calificativos con que le abrumara la prensa chilena, por el bombardeo de una plaza desartillada que nada pudo hacer en su defensa.

---

## P A R T E   I I

### E l   2   d e   M a y o

(1866)

El 26 de abril de 1866, al día siguiente de haber fondeado en el Callao los primeros buques de la Escuadra Española, una comisión del Cuerpo Consular se apersonó ante Méndez Núñez, para pedirle que concediese un plazo con el fin de poner a salvo los intereses neutrales. Los representantes de Noruega, Suecia, Prusia y Colombia, fueron los encargados de llevar aquella protesta ante los españoles, anticipándose a los daños que su acción hostil pudiera causar a las propiedades extranjeras. El documento que portaron concretaba los siguientes acuerdos:

- 1.—Declarar que se consideraba como un abuso de fuerza, el incendio o destrucción de los almacenes de depósito de mercaderías y de otros edificios consagrados a la industria, el comercio o el servicio de neutrales.

---

(1).—Archivo del Autor (Doc. fechado el 28 de marzo, 1866).

- 2.—Protestar, solemnemente, contra todo acto de hostilidad que causara algún perjuicio a las personas o intereses de los neutrales, reservando a sus respectivos gobiernos —a los que se daría cuenta— los derechos y plenitud de acción que les correspondiera, para demandar y hacer efectiva la competente indemnización.

El Comandante General accedió, y sin dejar de hacer hincapié en lo perjudicial que era tal demora para sus planes, desde que el Perú la aprovecharía para robustecer sus defensas, prometió no atacar el puerto hasta pasados cuatro días, insistiendo en que aquélla era una prueba más de su consideración hacia las naciones extranjeras.

En verdad que el plazo aquél era necesario también para los españoles, no significando, de manera alguna, una ventaja exclusiva de los peruanos. Durante aquellos cuatro días de espera, las fragatas calaron sus masteleros de gavia, trajeron abajo las vergas mayores y culebrearon las jarcias, protegiendo con ello a las arboladuras de futuras averías. Esta faena era muy importante, puesto que de aquéllas dependería el poder o no seguir viaje, después de la acción que se proyectaba contra el puerto chalaco. (1)

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

El espíritu hispano no se doblegaba. Varios meses llevaron aquellos marinos de no pisar tierra; de pasar una vida agitada, llena de sacrificios y alarmas, pero aquí, en el Callao, era necesario continuar peleando para rehabilitar la honra de la flota, haciendo olvidar al mundo el contraste de Abtao y el innecesario bombardeo de Valparaíso.

Muchos días habían pasado los tripulantes de Méndez Núñez sin poder comer otra cosa que vegetales secos y carnes saladas; de trabajar sin descanso para transbordar los cargamentos de carbón de sus presas, tomando, a la vez, los escasos víveres que podían conseguir para su sustento. Bocas hambrientas y calderas necesitadas de combustible consumían, a la vez, éstos y aquéllos, en un santiamén renovado incesantemente. La diferencia de climas entre Europa y América —con la humedad de los nues-

(1).—Eduardo Iriondo, "Impresiones del Viaje de la Numancia".

tros, que fustiga y penetra hasta los huesos— afectaba fuertemente a esos hombres de mar y limitaba sus capacidades físicas. Fuera de ello, las innumerables y repetidas noches pasadas en vela, en las que ateridos y envueltos en viejas mantas se sacrificaban por la seguridad de sus buques, tenían que haberles hecho mella. El desasosiego y la intranquilidad que se sumaban para cansarles, pocas veces tuvieron otro premio que el de encontrar una cureña incómoda en que recostar la cabeza, mientras trataban de conciliar el sueño que tanto necesitaban.

Mas pese a todas esas privaciones, aquellos marinos tuvieron que sobreponerse y comprender que no podían dejar América y volver a su patria alicaídos, ostentando como trofeos su impotencia frente a Abtao y su reacción injusta contra Valparaíso. Debido a estos acicates —y para desmentir los tristes apelativos de los indignados chilenos— Méndez Núñez decidió enfrentar su escuadra a los cañones del primer puerto peruano, ya no para destruirlo sin temer a la respuesta sino para exponer el pecho ante sus fuegos, con valentía y pundonor, tal como sucede en un desafío en que ambos duelistas se temen y respetan.

El 27 de abril de 1866, el comandante general de la escuadra española hizo circular su "Manifiesto de Agravios" entre los representantes extranjeros. En dicho documento se aludía al tumulto popular habido el 5 de febrero, después del tratado **generoso** que había sido firmado el 27 del mes anterior; se exponía la neutralidad observada por los españoles ante la revolución restauradora, movimiento que hubiera abortado de ser combatido por sus buques; se incidía sobre la declaratoria de guerra y el envío de fuerzas navales a Chile, y a mayor abundamiento, se lamentaba del menoscabo con que se trataba en Lima a sus compatriotas, situación que había originado la retención de dichos súbditos españoles, la interdicción de sus bienes y el olvido —del lado nuestro— de los preceptos más elementales del derecho de gentes. La parte esencial del contexto rezaba, ad litteram:

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

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

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

El gobierno de su Majestad Católica, que supo guardar la más digna neutralidad en la contienda civil de que ha surgido en el Perú la Dictadura, sabe también la obligación indeclinable que le impone la honra e intereses de su país, y en tal concepto, ha ordena-

do a su representante en el Pacífico, imponga al de la Dictadura el castigo que **motu proprio** se ha buscado, llevando a cabo con las fuerzas de su mando, todas las hostilidades que a este fin puedan conducir.

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

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

Casto Méndez Núñez (1)  
(Firmado)

Mientras del lado español se efectuaban los preparativos para el combate, del peruano tampoco se desperdiciaban, en lo mínimo, aquellos cuatro días de espera. La actividad que se notaba en el Callao carecía de precedentes, y todos sus ciudadanos junto con muchos más venidos de Lima y otros departamentos, acometían sin respiro los trabajos de emplazar cañones y montarlos debidamente, haciéndolo bajo la dirección del ingeniero D. Jorge Rumril, profesional idóneo y de vasta experiencia en la materia. Algunos valerosos extranjeros —quienes después pelearían defendiendo la causa peruana— también prestaban su concurso voluntario. Tales los casos del Alférez de Fragata D. Abelardo Cucalón, perteneciente a la Armada Ecuatoriana o el del ciudadano brasileño D. Fortunato Quiroz. (2).

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

"El gobierno que declaró la guerra a España, en 1866, estuvo compuesto de personas, que por primera vez, hacían rol principal en la escena política. Era su figura de más relieve, la del abogado José Gálvez. Hombre de acción, de energías, de convencimientos radicales, había pospuesto, en más de una ocasión, los halagos de la molicie al servicio activo de sus convicciones políticas. En busca de la actuación dirigente de sus ideales, colaboró en la obra de levantar y demoler gobiernos, obra inevitable en el período de fermentación cívica, que en unos pueblos se prolongaba más que en otros. . .".

(1).—Documento citado por Rosendo Melo, "Historia de la Marina del Perú", Tomo II, Lima 1911.

(2).—Archivo del Museo Naval del Perú, Libro Copiador N° 180, año 1866.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

“Reservado, grave, con apariencia solemne de filósofo griego o de togado romano, esfumaba su rostro una espesa barba negra, sobre la cual ardían dos pupilas, negras también, con el fuego concretado, vívido, que es la característica de esas voluntades de acero que aspiran, sin decirlo, a controlarlo todo”.

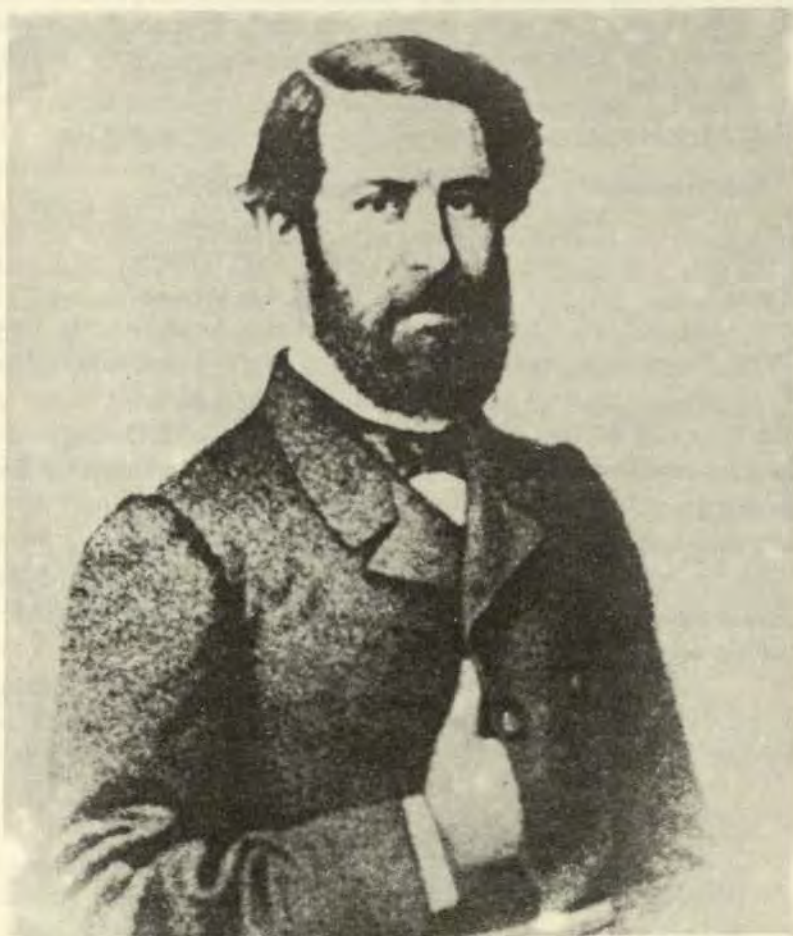


FIGURA Nº 6

Dn. JOSE GALVEZ EGUSQUIZA  
(Cortesía del Museo Naval del Perú)

“En los días corridos desde el arribo de el **“Chalaco”** al Callao, con artillería gruesa embarcada en Panamá, hasta su salida a Guayaquil, con ella y un cuadro de jefes y oficiales que la sirvieran, muchas noches abordó al transporte una falúa de doce remos, cuyos tripulante guardaban tan rígida compostura que no se oía una palabra inútil, ni otro ruido que el de los remos en el agua y las órdenes breves del oficial que la mandaba. Al lado de éste, envuelta en amplio abrigo, muda, rígida, se veía una persona in-

móvil, en quien pocos hubieran sospechado al doctor coronel Gálvez, Secretario de Guerra y Marina, quien personalmente rondaba las naves de guerra". (1)

Con el castillo del Real Felipe desartillado, las baterías que habrían de combatir contra los buques españoles formaban dos órdenes de defensa, al Sur y al Norte. Con el fin de dar una idea clara sobre sus emplazamientos, número de cañones y calibre de los mismos, permítaseme ordenar su presentación:

SECTOR NORTE

**Batería "Independencia":**

6 cañones de 32.— Jefe: Comandante Espinoza.

**Torre "Junín":**

2 cañones Armstrong, de 11 pulgadas.— Jefe: Teniente Arancibia.

**Batería "Junín":**

5 cañones largos de 32.— Jefe: Comandante Delgado.

**"Reducto del Sol":**

2 cañones Blackely, de 13 pulgadas.

Comandante: Coronel Inclán.

Total de cañones: 15

SECTOR SUR

**Batería "Abtao":**

6 cañones largos de 32.— Jefe: Comandante Valle.

**Torre "La Merced":**

2 cañones Armstrong, de 11 pulgadas.— Jefe: Comandante Borda.

**Batería "Zepita":**

8 cañones de 32 (2 largos y 6 cortos).— Jefe: Comandante Morón.

**Batería "Santa Rosa":**

2 cañones Blackely, de 13 pulgadas; 1 de 68, 1 de 38 y 5 cañones de 32.— Jefe: Comandante Gutiérrez.

**Reducto improvisado "Pichincha":**

5 cañones de 32 (a barbata).— Jefe: Comandante Sánchez Lagomarsino.

**Batería "Maypú":**

2 cañones de 48 y 4 cañones de 32.— Jefe: Comandante Arana.

**"Cañón del Pueblo":**

1 cañón Blackely, de 13 pulgadas, (servido por Jefes y Oficiales de Marina, cesantes).

Total de cañones: 37

Comandante: Coronel Gonzáles La Cotera. (1)

(1).—Rosendo Melo, "Historia de la Marina del Perú", Tomo II, Lima 1911.

(1).—Rosendo Melo, "Historia de la Marina del Perú", Lima, 1911.— Estos datos son absolutamente fidedignos, puesto que dicho autor vivió las emociones del combate y siguió, de cerca, todos los preparativos de la acción.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

### SECTOR CENTRAL

Tres buques artillados: **Tumbes**, **Loa** y **Victoria** (este último, construido, improvisadamente, en el Callao), los cuales defendían el centro del puerto y secundaban a las baterías del Sector Norte.

Como se puede apreciar, objetivamente y tras un examen somero, los defensores del puerto habían concentrado la mayor parte de sus bocas de fuego sobre el Sector Sur. Las razones estratégicas que les indujeron a hacerlo —en épocas en las que aún la vela constituía el recurso más seguro para los buques atacantes en el caso de resultar averiadas sus máquinas—, descansaban en la usual dirección del viento dentro de la rada chalaca (el barlovento —lado de donde viene el viento— es normalmente del Sur), lo que unido a la amplitud de la bahía de Chorrillos, que colinda con la del Callao por esa parte, dejaba presuponer que el grueso del ataque se realizaría sobre dicho sector. Mayor probabilidades de maniobrar tendrían los buques españoles por ese lugar, en caso de recurrir a las velas, que por el lado Norte en el que, probablemente, se verían obligados a ceñir debido a la situación de la Isla San Lorenzo.

En total, los cañones que desde tierra se opondrían a la escuadra española eran 52: Amstrong y Blackely los más, repartidos como se indica: 15, en las Baterías del Norte y 37, en las del Sur.

Fuera de ello, nuestras fuerzas de mar al mando del Capitán de Navío, D. Lizardo Montero, contaban con la siguiente artillería:

### DIVISION NAVAL PERUANA

- Vapor **Tumbes** (Insignia).— 2 cañones rayados de 70 lbs. Comandante: Capitán de Corbeta, D. Juan José Raygada.
- Monitor **Loa** — 2 cañones, de 110 y 32 lbs., respectivamente. Comandante: Capitán de Corbeta, D. Camilo N. Carrillo.
- Monitor **Victoria** .— 1 cañón de 68, en torre giratoria de acero. Comandante: Capitán de Corbeta, D. Juan Antonio Valdivieso.

A estas fuerzas navales, de escasa movilidad, había que añadir dos pequeños vapores —que a manera de baterías flotantes— fueron colocados cerca del muelle, protegiendo el sector más poblado del puerto. Ellos eran:

- Vapor **Sachaca** .— 6 cañones lisos de 12. Comandante: Capitán de Corbeta, D. Toribio Raygada.
- Vapor **Colón** .— 2 cañones lisos de 12. Comandante: Teniente Primero, D. Patricio Iriarte.

Los cañones de nuestros buques sumaban, pues, 13, siendo algunos de ellos de cortísimo alcance e inaparentes para el combate que se entablaría. Esto hizo un total general de 65 piezas de artillería del lado peruano. (1)

Cuatro de los cañones Armstrong estaban montados en dos torres blindadas dobles, rasando la parte alta de la costa y con muy poca visibilidad desde el mar. Los Blackely se alzaban en sólidas plataformas, que daban paso al eje central del montaje, permitiendo así a la pieza girar sobre un amplio sector de tiro. Al lado de cada uno había un pescante, con el objeto de suspender y facilitar la maniobra del proyectil, que tenía un peso aproximado de 500 libras.

Las balas de los cañones Blackely, cuyo peso ya he mencionado, tenían 48 cms. de longitud por 27.5 cms. de diámetro. Para fijar la dirección del proyectil éste llevaba sobre la cabeza un platillo de cobre de 1 cm. de espesor, el que excediendo el diámetro de la bala en 5 mm., poseía tres lengüetas de encaje que lo aseguraban al cuerpo mismo. En la periferia del cobre, existían 24 pequeños dientes roscados hacia la derecha, para tomar las estrías del ánima e imprimirle rotación a la bala al ser disparada.

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

Las balas sólidas de los cañones Armstrong, de acero y de 300 lbs. de peso, tenían 40 cms. de longitud y 25 cms. de diámetro. Para establecer la dirección poseían, en ocho generatrices equidistantes, cinco tetones de cobre amarillo, dos a cada extremo y uno que pasaba por el centro de gravedad. Sus granadas, cargadas también con pólvora y metralla, tenían, igualmente que las de los Blackely, espoletas de percusión. (2)

Los cañones Armstrong eran reputados, en ese tiempo, como los más temibles entre todos los de grueso calibre que se habían ensayado. Sin embargo, haciendo honor a la verdad, sus artilleros —en su gran mayoría y con la sola excepción de los marinos que pudieron servirlos— eran gente de escasísima preparación técnica, pero entusiastas y enfervorizados por defender la soberanía de su patria.

Debo añadir, refiriéndome siempre al cañón Armstrong de 300, que en las pruebas verificadas anteriormente en Sheburyness, Inglaterra, se había logrado atravesar con sus proyectiles un blindaje de 19 cms. de espesor, lo que abonaba sus posibilidades para hacer lo propio con el buque

(1).—Manuel I. Vegas, "Historia de la Marina de Guerra del Perú, Lima, 1929.

(2).—Eduardo Iriondo, "La Vuelta al Mundo de la Numancia", Ed. Escélicer, Madrid.

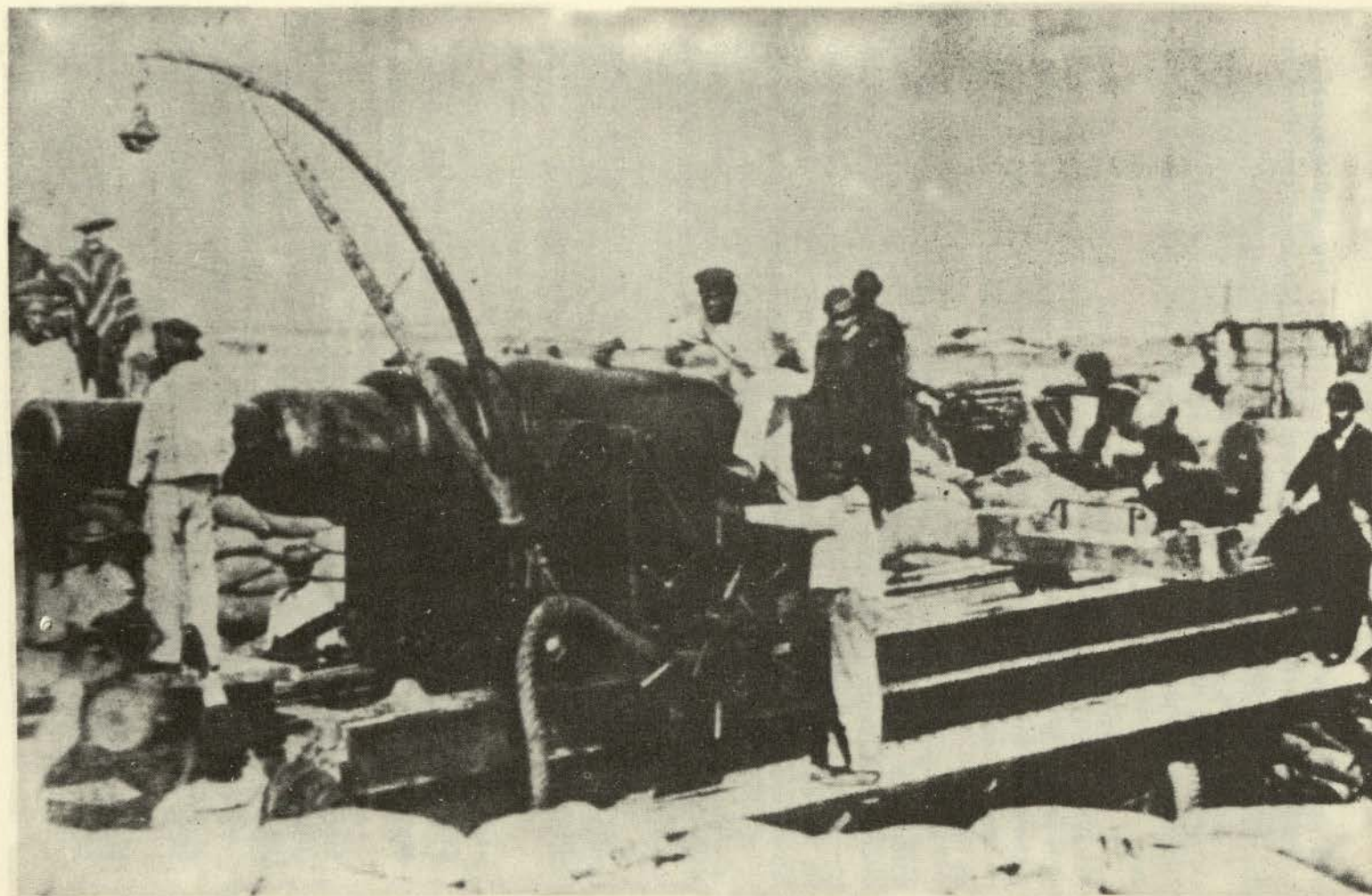


FIGURA Nº 7

CAÑON DE LA BATERIA "SANTA ROSA"

(Cortesía del Museo Naval del Perú)

más protegido con que contaban los españoles —la fragata **Numancia**— cuyos costados, en su parte más gruesa, estaban blindados con planchas de 13 cm., aceradas y sometidas a un endurecimiento especial.

Un factor, pues, que debía tenerse muy en cuenta, era la distancia de combate, desde que cualquier acercamiento exagerado tendría, por forzosidad, que resultar peligroso para los barcos atacantes del puerto chalaco.

Por otro lado —y justamente para disminuir las desventajas resultantes de una defensa sin mayor entrenamiento previo— los peruanos habían efectuado el fondeo de boyas para medir las distancias de los piques y salvas de sus cañones, lo que les facilitaba poder reglar sus alzas, sin muchos tanteos, para impactar en los barcos atacantes sin gran pérdida de tiempo.

Ahora bien, la ventaja que significaba la mayor exactitud de las baterías de tierra —por disparar desde posiciones firmes y estables, muy diferentes a las de los buques sometidos a la acción de la mar y del viento— podía considerarse equilibrada con la enorme diferencia existente entre los blancos que recíprocamente tenían que batir, y cuyos tamaños relativos eran inversamente proporcionales a la estabilidad de las piezas: si los cañones peruanos debían impactar sobre barcos en movimiento que se veían pequeños a la distancia de tiro, las bocas de fuego españolas tendrían ante sí toda la ciudad y alrededores, factibles de ser bombardeados sin requerirse mayor precisión en las punterías.

Para seguir efectuando un examen somero de las fuerzas combatientes el 2 de mayo de 1866, pasaré a efectuar un recuento de los buques ibéricos y de las piezas de artillería que tuvieron disponibles:

#### ESCUADRA ESPAÑOLA

|   |   |
|---|---|
| Comandante General:                               | .— Brigadier, D. Casto Méndez Núñez.                                      |
| Mayor General:                                    | .— Capitán de Navío, D. Miguel Lobo y Malagamba.                          |
| Fragata blindada, <b>Numancia</b> :<br>(Insignia) | .— 34 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, D. Juan Bautista Antequera. |
| Fragata de hélice, <b>Berenguela</b> :            | .— 36 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, D. Manuel de la Pezuela.    |
| Fragata de hélice, <b>Almansa</b> :               | .— 50 cañones.— Comandante: Capitán de Fragata, D. Victoriano Sánchez.    |
| Fragata, <b>Villa de Madrid</b> :                 | .— 46 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, D. Claudio Alvar Gonzáles.  |

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

- Fragata, **Blanca**: .— 36 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, D. Juan Bautista Topete.
- Fragata, **Resolución**: .— 40 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, D. Carlos Valcárcel.
- Goleta de Hélice, **Vencedora**: .— 3 cañones.— Comandante: Teniente de Navío, D. Francisco Patero.

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

Es conveniente hacer notar, sin embargo, que pese a contar con ese número de piezas, el normal uso que se hacía de ellas —al dispararlas sólo por una banda— las reducía a la mitad, esto es decir, a 122 bocas de fuego utilizables, a la vez, sobre las fortificaciones del puerto que se iba a atacar.

Los cañones de mayor calibre en toda la escuadra eran los de 68, número 2, lisos, de ánima seguida y sistema de Rivera; con ellos estaban artilladas las baterías de la **Numancia**, **Villa de Madrid** y **Almansa**. Las demás fragatas tenían cañones de 32 y algunos "bomberos" de 68. No disponían los españoles sino de 18 cañones rayados de 16 cms., montados en las baterías del alcázar de la **Villa de Madrid**, **Berenguela** y **Almansa**. (1)

La provisión de municiones —disminuida la dotación inicial, puesto que parte se consumió en Abtao y durante el bombardeo de Valparaíso— había sido ligeramente incrementada mediante la carga transportada por la **Almansa**, fragata ésta recientemente llegada al Pacífico e incorporada a la escuadra de Méndez Núñez hacía poco tiempo.

El 28 de abril de 1866 la fragata **Almansa** salió del puerto, y navegando hacia el Oeste primero y luego hacia el Sur, barajó la isla de San Lorenzo por su parte occidental para introducirse al lado de la Mar Brava, ensenada de Miraflores y bahía de Chorrillos, con el objeto de efectuar sondajes y verificar el braceaje consignado en las cartas.

Esta tarea fue continuada por los barcos españoles, con la manifiesta idea de bombardear el Callao desde la parte Sur —al lado de barlovento— eludiendo de esa manera el contacto con las Baterías del Norte y buques de la División Naval Peruana que las secundaban. Al término de esas exploraciones se vieron precisados a desistir, debido al peligro que para ellos entrañaba la zona en cuestión, la que por corrientes, continuo oleaje y escaso fondo, les obligaría a acercarse demasiado a nues-

(1).—Casto Méndez Núñez, "Relación Oficial del Viaje", extractada de los acaecimientos del Cuaderno de Bitácora, publicada en el Anuario de la Dirección de Hidrografía, Año VI, Madrid, 1868.

tras bocas de fuego y exponer su seguridad a graves e imprevisibles emergencias.

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

---

El 2 de mayo de 1866 amaneció cerrado de neblina, para tornarse calinoso, luego de haber pasado las primeras horas de la mañana.

Buques y puerto se hallaban ocultos a la vista de ambos contrarios, demorando la hora de la iniciación del combate que todos esperaban con ansiedad. A las 09.00, los barcos españoles que habían encendido sus hornillas en la madrugada, comenzaron a levantar presión de vapor e hicieron formar a sus tripulaciones, para que los respectivos comandantes les leyeran la tradicional arenga hecha circular por el Comandante General, D. Casto Méndez Núñez, la misma que textualmente rezaba así:

"Marineros y soldados:

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

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

¡Viva la Reina!

Vuestro Comandante General  
Casto Méndez Núñez"

Las tripulaciones acogieron con entusiasmo y atronadores vivas la lectura de esta alocución, trepándose de inmediato a las jarcias para vitorearse mutuamente, de buque a buque. El toque psicológico y emotivo lo dio la banda de músicos de la Capitana, entonando con inusitados bríos los himnos nacionales de España y haciendo resbalar, en más de un rostro, lágrimas de añoranza por la patria lejana cuyo prestigio y honra tenían que defender.

Pasada la euforia del momento, los barcos comenzaron a levar sus anclas y a moverse dentro del fondeadero, dando tiempo para que despejase la neblina. Las fragatas habían variado completamente de aspecto:

la desaparición de las fajas blancas que adornaron sus costados y la de sus masteleros y vergas, dábales cierto carácter imponente, que por la ausencia de la estética usual las asemejaba a gigantescos guerreros despojados de sus brillantes uniformes, pero listos, con todos sus atrezos y armas preparados para entrar en combate.

A las 11.15 hrs., ya despejada la atmósfera y mejorada la visibilidad notablemente, se vieron ondear en el tope de mesana de la **Numancia** las banderas preventivas del "zafarrancho de combate" y "ponerse en movimiento". (1)

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

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

La lancha a vapor amarrada al costado de la **Numancia** y al mando del Alférez de Navío D. Joaquín Lazaga, estaba lista para desempeñar las comisiones que le pudiesen encomendar, mientras el vapor **Maule** comandado por el Teniente de Navío D. Adolfo Yolif, navegaba a retaguardia de la Escuadra, para prestar auxilios al buque que pudiese necesitarlos. Los vapores restantes y barcos de vela que acompañaban a las fuerzas de Méndez Núñez, permanecieron en el fondeadero de la isla de San Lorenzo con enfermos, prisioneros y asilados.

"A medida que nos aproximábamos —prosigue Iriondo— se veían distintamente los defensores del Callao, firmes al pie de los cañones, y el Sol reflejaba sus rayos deslumbrantes sobre los bordados uniformes de jefes y oficiales en el castillo de la Independencia, que, sin duda, pertenecían al Estado Mayor del Presidente de la República. Las tripulaciones de los barcos de guerra y mercantes surtos en la bahía, se habían subido a las tablas de jarcia para presenciar el combate"

La **Numancia**, navegando como guía de la división del Sur, fue la primera en llegar a su posición, frente a la Batería Santa Rosa, y gobernando con el fin de presentar sus cañones de estribor al contrario —con

(1).—El Parte Oficial del Jefe del Estado Mayor peruano, General D. Miguel Medina, consigna 1100 hrs., afirmando que la escuadra "se partió en dos divisiones". El Teniente de Navío D. Eduardo Iriondo, registra las 1115 hrs., y "que fueron tres las divisiones". Se toma esta referencia como más fehaciente, por tratarse de persona embarcada en la **Numancia**.

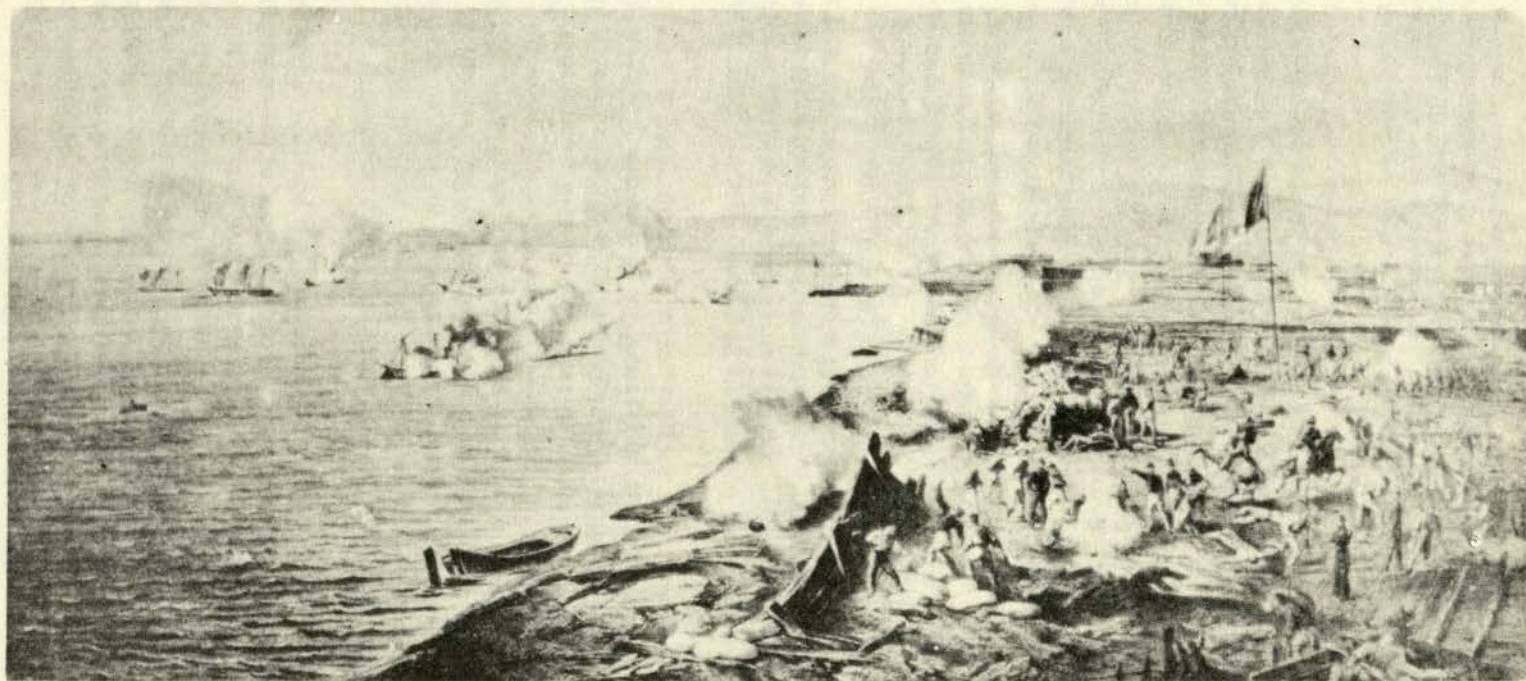


FIGURA N° 8  
EL COMBATE DEL 2 DE MAYO  
(Cortesía del Museo Naval del Perú)

la proa hacia la isla de San Lorenzo— apenas enfiló el primero, rompió el fuego. Eran las 11.50 horas de la mañana y la distancia a que se inició el combate fue calculada, desde tierra, en 1500 mts. aproximadamente.

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

Para formarse una idea cabal sobre la iniciación de la lucha, bueno será ceder la palabra al Ter. Ingeniero de la **Numancia**, quien se expresó así, textualmente:

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

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

Nada puede dar idea del espantoso cañoneo que se sostenía por ambas partes en esos primeros momentos, y no sin prontos resultados, pues a las doce y minutos la torre blindada del Sur vomitó una columna de humo, como si de repente se convirtiera en el cráter de un volcán, y al desvanecerse se vió que había descendido considerablemente, quedando inutilizados los dos gruesos cañones Armstrong que la artillaban. Una granada española que reventó en el interior de la torre, comunicando el fuego a los repuestos de pólvora, había sido la causa de tan tremenda voladura. Los tres buques que allí combatían se disputan el honor de tan feliz disparo, pero quizás la **Blanca** cuenta con mayores títulos para apropiárselo: quien quiera que sea, el resultado fue que desde el principio la bandera peruana dejó de tremolar en una de sus poderosas fortalezas”.

Examinaré ahora la versión peruana sobre los instantes iniciales del combate, extractándola del Parte Oficial elevado por el Jefe del Estado Mayor, General Medina, así como del contexto de los diversos telegramas enviados por la estación respectiva instalada en La Legua —lugar situado a media distancia entre Lima y Callao— sitio desde el cual los corresponsales de algunos periódicos trasmitían sus noticias. Respecto de tales informaciones dijo el historiador D. Rosendo Melo: “estos boletines eran

la vibración de los hechos al producirse, nutridos de angustia, de esperanza, de prejuicios y de dolor; tañidos desaliñados, contradictorios, faltos de concepto profesional, pero palpitantes de conmovedora realidad”.

En su Historia la Marina de Guerra del Perú, consigna lo siguiente:

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

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

El tenor de los telegramas iniciales es de por sí concreto y se limita a exponer los hechos observados desde tierra. Revisaré algunos:

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

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

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

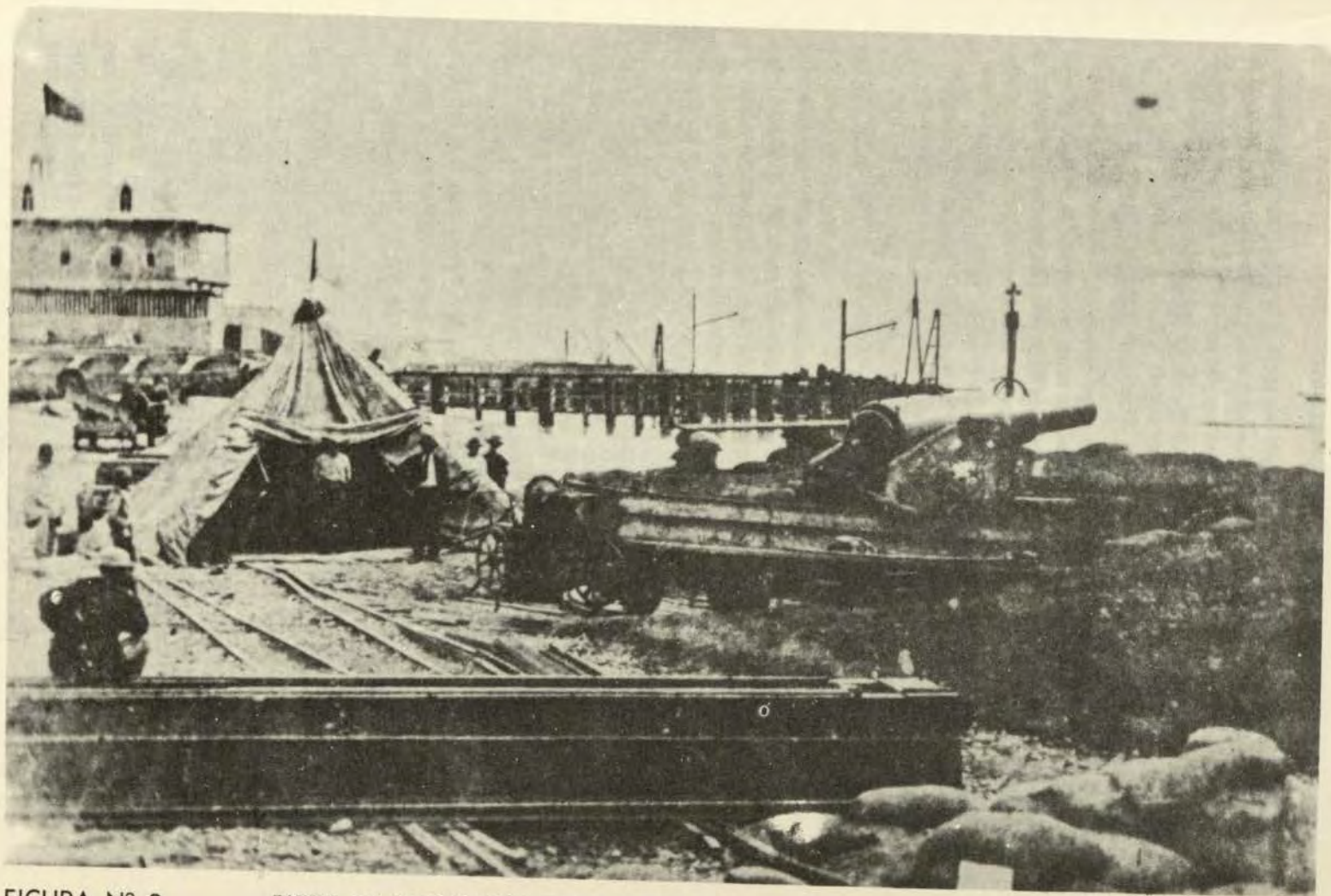


FIGURA Nº 9

PIEZA DE ARTILLERIA DEL SECTOR CENTRAL  
("CAÑON DEL PUEBLO")

(Cortesía del Museo Naval del Perú)

La voladura de la torre constituyó un recio e inesperado golpe para las Baterías del Sur, disminuyendo notablemente su poder ofensivo e inundando de pesar a todos quienes peleaban en dicho sector, por ser los primeros que se enteraron de esta desgracia. Con excepción del Capitán García, que resultó herido, murieron junto con Gálvez: el ingeniero Borda, y los oficiales de marina, de la Torre Bueno, Alzola, Villamar y Galíndez, entre otros.

El éxito que significó esta explosión para el enemigo incentivó a sus dotaciones de inmediato, haciendo recrudecer el fuego español sobre los revestimientos de las baterías y despidiendo sus fragmentos, junto con piedras playeras, en todas las direcciones imaginables. Pronto la **Resolución** —creyendo haber silenciado definitivamente a la Batería "Maypú", que estaba situada entre el caserío de La Punta y Chucuito— se flanqueó y comenzó a navegar hacia sus compañeras con el fin de reforzar el ataque contra la Batería "Santa Rosa", que desde el principio sostenía un vivísimo fuego en perjuicio de los buques ibéricos.

Apreciando la situación y conjeturando que la concentración y el volumen de disparos podría conducirle a mejorar el estado de la lucha, Méndez Núñez decidió aproximarse más a tierra con la **Numancia**. Como delante de la fragata existía un círculo de boyas y barriles, que sostenían redes para inutilizar las hélices, el buque —al pasar tangenteando aquel peligro— tocó en menos de cinco brazas de fondo, varándose. Con el barco casi inmovilizado y cuando desesperadamente para dar atrás con la hélice mientras removía fango del fondo, la **Numancia** se convirtió en un fácil blanco para los peruanos. A los pocos minutos, un proyectil pasó entre el brazo derecho y costado del brigadier, causándole una herida de consideración fuera de otras seis o siete en las piernas y tronco, debido a los astillazos despedidos al impactar en la bitácora y pasamanos del puente.

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

Mientras esto sucedía en el Sector Sur, las otras dos divisiones que operaban al Centro y al Norte de la rada chalaca sufrían fuertes averías. A poco de haberse colocado a tiro la fragata **Villa de Madrid** se vio obligada a retirarse: una granada Armstrong, penetrándole por el costado de babor de la batería principal, mató a trece hombres e hirió a veintidós con la explosión de su metralla. Entre otros destrozos originados por el mismo proyectil "despidió un molinete del cabrestante, con tal fuerza, que

penetrando en la cámara de calderas, hizo pedazos el tubo de conducción del vapor e imposibilitó, de consiguiente, a la máquina de seguir funcionando". (1)

Como la **Villa de Madrid** ya no podía seguir combatiendo por estar privada de movimiento, largó las cangrejas para hacer cabeza y siguió descargando sus cañones hasta que perdió la enfilación. A sus señales de banderas acudió la **Vencedora**, y dándole remolque con suma destreza, la condujo hasta las cercanías de la isla de San Lorenzo en medio de una aterradora lluvia de proyectiles, dejándola allí y regresando para proseguir el combate.

La **Berenguela** intentó suplir con su entusiasmo el vacío dejado por la **Villa de Madrid**, sosteniendo un nutrido fuego contra las Baterías del Norte, pero no impunemente: "Un proyectil sólido de Blackely, que penetró por su batería, después de mutilar algunos hombres salió debajo del agua por el costado opuesto, abriendo una brecha de catorce pies de largo y cuatro de altura, por la que se precipitó la mar con la impetuosidad de un torrente. En los últimos instantes una granada de igual calibre penetró en el sollado, levantó en gran extensión la cubierta de la batería, causó numerosas bajas, y prendió fuego a la carbonera del centro y a las maletas y efectos de la tripulación". (2)

Dos elementos, al unísono, conspiraban contra la seguridad del buque español: el fuego y el agua. Mientras ésta invadía los compartimientos de la fragata —incluyendo el hospital de sangre, donde los heridos se debatían impotentes— el fuego se desarrollaba en las inmediaciones de los paños de pólvora, poniendo en gravísimo peligro la seguridad del buque. Cuando el agua llegaba ya casi hasta las hornillas de las calderas, amenazando apagar los fuegos e inmovilizar irremediablemente a la fragata, sus bravos tripulantes terminaban de pasar —a brazo— los cañones a la banda opuesta, haciendo que la monstruosa brecha del costado se levantase ligeramente sobre el nivel del mar.

Como las máquinas podían todavía funcionar, la **Berenguela** inició de inmediato su retirada para reparar averías. Durante el corto trecho que navegó para ponerse a buen recaudo, las bombas no cesaron un instante de achicar el agua que inundaba varios de sus compartimientos poniendo al buque en inminente riesgo de zozobrar. Eran las 12.50 horas, aproximadamente.

¡Otro triunfo para las armas peruanas era aquél, sin duda alguna, desde que sus bocas de fuego se verían imposibilitadas de seguir fustigando nuestras defensas!

(1).—Ibid., Iriando, V. I., pág. 117.

(2).—Ibid., Iriando, V. I., pág. 118.

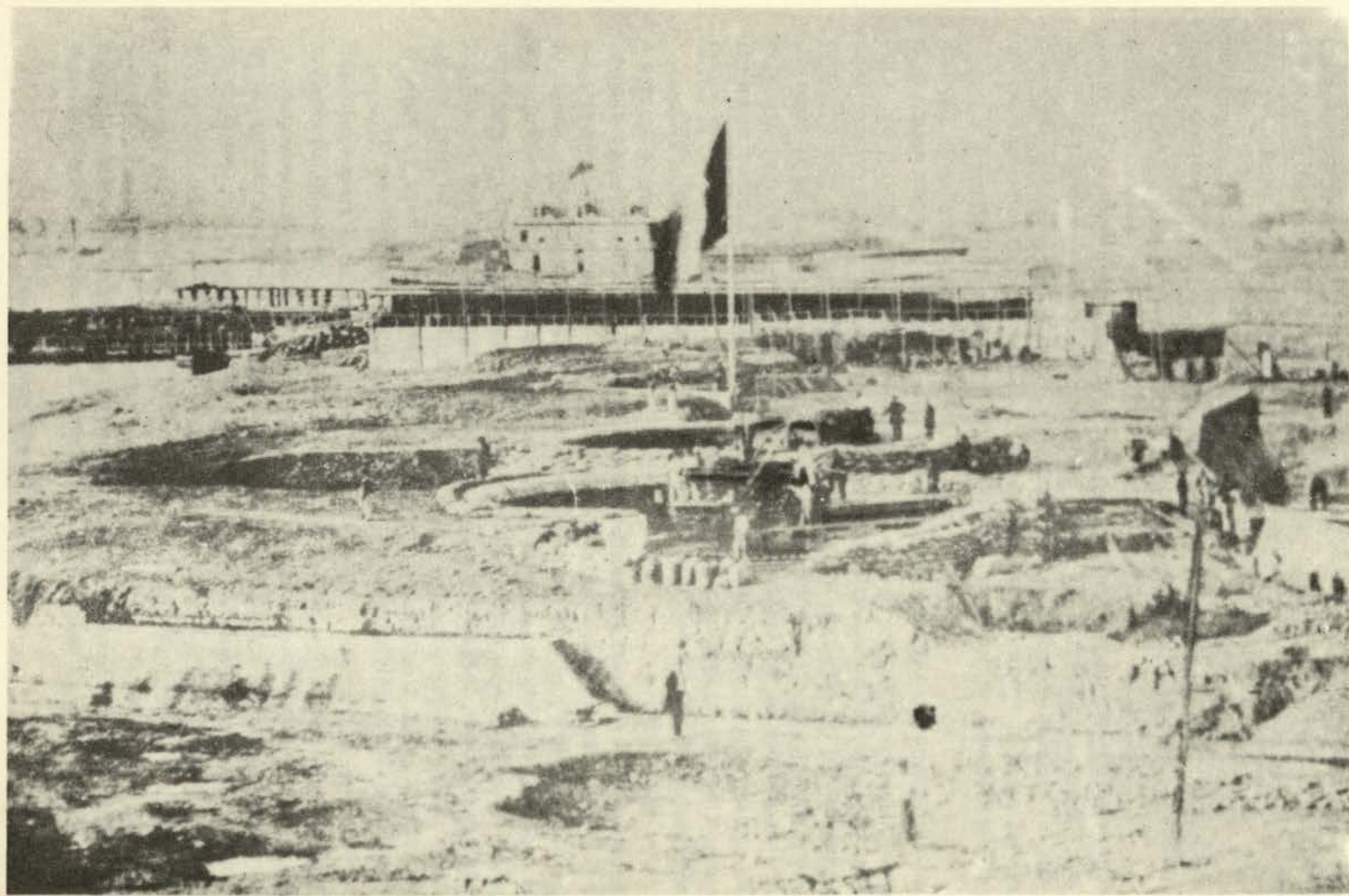


FIGURA Nº 10

BATERIA "SANTA ROSA"

(Cortesía del Museo Naval del Perú)

Retiradas las fragatas **Villa de Madrid** y **Berenguela**, sus compañeras, **Almansa** y **Vencedora**, tuvieron que multiplicarse para reemplazarlas contra las Baterías del Norte. Luego de haber efectuado diversos tiros de cañón tratando de acallarlas, el comandante más antiguo, Capitán de Fragata, D. Victoriano Sánchez, de la **Almansa**, resolvió ponerse en formación con las demás fragatas que amagaban a la Batería "Santa Rosa", para ayudarlas en su empeño contra el efficacísimo fuego de los peruanos, en el expresado sector. (1).

Siendo las 15.00 hrs., la **Blanca** —con sus municiones agotadas e incapacitada para seguir combatiendo— hubo de retirarse. Sólo quedaban ya cuatro buques españoles en la línea de fuego: la **Numancia**, **Resolución**, **Almasa** y **Vencedora**.

Casi al mismo tiempo, una granada peruana de gran calibre reventó en la batería de la **Almansa**, comunicando el fuego a las cargas que se estaban conduciendo a las piezas. El incendio se propagó rápidamente al antepañol de pólvora, poniendo al buque en inminente peligro de volar. Sin embargo, el comandante no accedió a inundarlo para no perder tan precioso explosivo, prefiriendo retirarse de la línea para sofocar el siniestro. (2)

En el intervalo, los barcos españoles habían sido alcanzados varias veces por nuestros proyectiles, animando con ello a los buques peruanos a avanzar hacia la escuadra atacante. Sólo la **Numancia** afrontó el ataque del **Loa** y del **Victoria**, intento que, por lo demás, no tuvo mayores consecuencias.

A las 16.00 horas, el Mayor General Lobo Malagamba, ordenó que los buques españoles que continuaban combatiendo dirigiesen sus fuegos contra la población (3), aunque estaba convencido de que los efectos no serían grandes, por haberse consumido todas las granadas y quedar únicamente balas sólidas en los paños.

Poco más de media hora se mantuvieron los españoles disparando sobre el puerto, recibiendo siempre nuestra respuesta de fuego, en especial, de la Batería Santa Rosa que no cesaba de disparar. A las 16.40 hrs., cercano el ocaso y temiendo a la neblina que podía cerrar el puerto, la capitana izó las señales de cesar el combate. Poco tiempo después dio marcha atrás la **Resolución** violentamente, interpretándose aquel movimiento, desde tierra, como que se retiraba obligada por algún desperfecto (16.59 hrs., según Melo).

(1).—E. Iriondo, "El viaje de a Numancia", V. I., Pág. 119.

(2).—Ibid., Vol. I, pág. 119.—La versión española afirma que regresó a combatir, a la media hora.—Rosendo Melo, "Historia de la Marina de Guerra", dice, que "un disparo certero la sacó de combate", Vol. II, Pág. 20.

(3).—Ibid., Vol. I, pág. 120.

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

El total de bajas registrado en ambos lados y al terminarse la acción, puede concretarse como sigue:

| FUERZAS DEL PERU         |        | FUERZAS DE ESPAÑA        |        |
|--------------------------|--------|--------------------------|--------|
| Muertos                  | 65     | Muertos                  | 43     |
| Heridos graves           | 49     | Heridos graves           | 83     |
| Heridos leves y contusos | 50 (1) | Heridos leves y contusos | 68 (2) |

Los daños causados al Callao por el bombardeo fueron escasos. Una relación escueta de los mismos es la que se da a continuación:

- a).—En la calle “Lima”, 6 casas.
- b).—En la calle del “Comercio” (Constitución), los almacenes Bryce, Barabino, botica “Inglesa”, librería “Colville”, fotografía “Courret”, así como varias paredes traspasadas por proyectiles, en las cuadros adyacentes que van hacia el Norte.
- c).—Varias casas particulares dañadas, tales como las de los señores Valega, Allier, Conroy, Petrie y D’Coursey. Igualmente, las habitaciones del Cónsul de Inglaterra recibieron dos impactos.
- d).—Otros edificios: la Prefectura, la Estación del Ferrocarril (daños de poca monta).
- e).—Lugares de ornato: pileta de la Plaza Independencia, con una resquebrajadura. (1)

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

Los muertos fueron enterrados al día siguiente del combate, en la isla de San Lorenzo, en donde subsiste todavía el llamado Cementerio de los Españoles (1965).

(1).—Rosendo Melo, *Historia de la Marina de Guerra*, Vol. 2, pág. 20.

(2).—Eduardo Iriondo, “Viaje de la Numancia”, Vol. I., pág. 121.

(1).—Ibid., Melo, Vol. II, pág. 25 - 26.

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Para completar todo lo referente a tan glorioso combate, sólo resta consignar —a grandes rasgos— las averías más importantes sufridas por los barcos ibéricos. Ellas fueron:

|                        |                             |
|------------------------|-----------------------------|
| <b>Reina Blanca</b>    | 30 impactos                 |
| <b>Resolución</b>      | 30 impactos                 |
| <b>Villa de Madrid</b> | Rotura tubo de vapor        |
| <b>Numancia</b>        | 51 impactos                 |
| <b>Almansa</b>         | 72 impactos                 |
| <b>Berenguela</b>      | 2 impactos (muy maltratada) |
| <b>Vencedora</b>       | indemne (2)                 |

Como se puede apreciar, la famosa fragata blindada **Numancia** —el más potente de los buques españoles, por ese entonces— fue tocada 51 veces en su casco y arboladura; ninguno de los proyectiles penetró por las portas de su batería principal, aunque varios de ellos impactaron en los cantos de los batientes. Realmente su coraza la defendió bastante, desde que acusaba repetidas señales de haber sido mellada por los disparos peruanos. Sin embargo, un proyectil Armstrong de 300 libras tuvo suficiente poder para atravesarla, pese a que la distancia a que combatía, en ese preciso momento, era de más o menos 1,500 metros. Este detalle —que podría parecer nimio— revistió, para los marinos de la época, mucha importancia de carácter táctico, desde que solamente la práctica en los combates era la encargada de demostrar la resistencia de los blindados y el valor de los nuevos buques, máxime tratándose de un barco experimental como la **Numancia**. Al respecto, cabría citar la descripción del Teniente de Navío, Iriondo, quien luchó a bordo de la referida fragata el 2 de mayo de 1866.

“En la línea de agua, entre la cuarta y quinta porta del costado de estribor y en el ángulo inferior de popa de una plancha de la coraza fue donde la monstruosa bala hirió a la **Numancia**, situada entonces a 1,500 metros de las baterías. Dicho ángulo fue cortado, así como también un pequeño segmento de la plancha inferior, dejando abierto un orificio de 32 centímetros de diámetro y contorno irregular, cuyos bordes tomaron inclinación para adentro, reduciéndose el hierro a un estado estóposo. La bala penetró todavía hasta 25 centímetros en el almohadillo de teca sobre que descansa la coraza, y allí, anulada su fuerza viva, fue rechazada al agua por la elasticidad del forro. La concusión resintió los pernos de toda la plancha e hizo saltar el marco de un imbornal, asegurado con tornillos en su extremidad opuesta; en el interior del buque dobló la cuaderna correspondiente a aquel sitio, e hizo penetrar en la plancha del casco el tornillo de la coraza que fijaba el ángulo donde chocó el proyectil, produciendo una incisión de 26 centímetros y despidiendo algunos remaches.

(2). —Ibid., Iriondo, Vol. I, pág. 123 - 125.

Con dificultad se podrá dar un balazo mejor dirigido: si la **Numancia** no es blindada, el proyectil habría salido por el costado opuesto a gran profundidad, abriendo una enorme brecha, que, no pudiéndose levantar del agua con la traslación de todos los pesos disponibles para estos casos, hubiera causado la pérdida instantánea del buque". (sic)

En lo referente a los daños que recibieron los barcos peruanos, cabe consignar los siguientes:

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Tumbes</b>   | 3 impactos   |
| <b>Loa</b>      | 10 impactos  |
| <b>Victoria</b> | indemne  |
| <b>Sachaca</b>  | ligeras averías  |
| <b>Colón</b>    | palo trinquete astillado; inutilizada una pieza de artillería; bomba de alimentación de calderas averiada. |

Fuera de ello, a bordo del **Tumbes** se registraron algunos muertos y heridos: fallecieron los tripulantes José Esteban y Adolfo Suárez; resultaron heridos, Jesús Santibáñez, Adolfo Sepúlveda y el soldado Marcelo Vásquez.

Mientras tanto, los buques españoles se retiraron a su fondeadero de la isla de San Lorenzo, anclando en línea de batalla a una distancia de 6 cables (1,100 mts., aproximadamente) de su extremo norte, para proceder a reparar sus averías y alistar su partida definitiva de nuestras aguas.

Los marinos peruanos, no contentos con el triunfo obtenido, prosiguieron atacándolos esporádicamente, tratando de utilizar lanchas cargadas con explosivos y torpedos. El día 5 de mayo, por ejemplo, se remolcó una de estas máquinas hacia los buques españoles, siendo avistada a tiempo por el bote de ronda de la **Berenguela** y recibida a cañonazos. El desconcierto cundió en la escuadra atacante, pues los proyectiles pasaban sobre los propios buques, amenazando hundir a la **Resolución** y al transporte de vela **Mataura** que estaban sobre el través de la fragata citada en primer término.

Pese a ello, el torpedo remolcado prosiguió su marcha, aproximándose a la **Mataura**, primero, para terminar trabándose en unos tablones y balsos arriados por la **Berenguela** sobre su costado para ejecutar las obras de reparación del casco. "Era un recipiente de cobre de figura elipsoidal —expresa el Teniente de Navío, Iriondo— conteniendo hasta dos quintales de un fulminato cuya mezcla y proporciones desconocemos". Erizado de pequeñas chimeneas, con un fulminante cada una, de inmediato sembró el pánico en el buque afectado.

La heroica actitud del Alférez de Navío Alemán, y de algunos tripulantes que con él se lanzaron al agua para separar el torpedo, permitió comprobar que dicha máquina infernal se hallaba desbaratada por un balazo y no podía producir explosión alguna. Así, la lancha a vapor **Hormiga**



FIGURA N° 11

BATERIA "PICHINCHA"

(Cortesía del Museo Naval del Perú)

—que fuera la que remolcó al brulote **Sofía** hasta el fondeadero de la escuadra atacante— no pudo llevar a buen término su misión, causando, sin embargo, gran preocupación a los españoles con ese fallido raid.

Este clima de zozobra, unido a la ausencia de base de operaciones, dificultades para conseguir víveres, escasas municiones disponibles, y sobre todo, a las averías sufridas por los buques y la ausencia de posibilidades para repararlos adecuadamente, decidió a Méndez Núñez a zarpar con su escuadra y retirarse de nuestras costas.

Al amanecer del 10 de mayo de 1866, ya los barcos españoles tenían sus calderas encendidas y levantaban presión de vapor para iniciar la navegación mar afuera. Poco después levaban anclas, y en dos divisiones separadas —impuestas por el estado de los buques— zarpaban hacia las islas Filipinas y hacia Río de Janeiro, respectivamente, abandonando sus fallidos propósitos de reconquista.

La **Villa de Madrid** —llevando a su bordo al Comandante General de la Escuadra, ya algo más aliviado de sus heridas— junto con la **Reina Blanca, Resolución** y **Almansa**, se dirigieron al Brasil por la vía del Cabo de Hornos. La **Numancia, Berenguela, Marqués de la Victoria** y los transportes **Uncle Sam** y **Mataura**, por su estado y carencia de carbón, iban a surcar la extensión del Océano Pacífico, para ganar las islas Filipinas.

Terminaba de esta manera el ataque español a nuestras costas con la retirada definitiva de su escuadra, y de consiguiente, con la renuncia —no expresada por sus marinos pero confirmada ampliamente por cien años de historia— a ejecutar en el futuro cualquier clase de intervención o intento de reconquista sobre un país, que como el Perú, había sido declarado libre e independiente en 1821, "por la voluntad general de los pueblos, y por la justicia de su causa defendida por Dios".

---

## COMENTARIOS CRITICOS

Descendientes de un mismo y heroico tronco —la España del Cid Campeador— peruanos e ibéricos lucharon el 2 de mayo de 1866 impulsados por los sentimientos ancestrales de su raza y propios del carácter nacional de sus países, con honor, arrogancia y valentía, genes que les fueran legados por sus mayores como herencia común.

Por ello, al terminar el combate, la arrogancia española lo consideró una victoria. Frases textuales de Méndez Núñez —consignadas en su Orden del Día respectiva— fueron las que, fragmentadas, cito a continuación:

"Soldados y marineros de la Escuadra del Pacífico:

Una provocación inicua nos trajo a las aguas del Callao; la habéis castigado apagando los fuegos de la numerosa artillería de grueso calibre presentada por el enemigo, hasta el punto que sólo **tres**

**cañones respondieron a los nuestros, cuando la caída del día os obligó a volver al fondeadero.** Habéis humillado a los que, arrogantes, se creían invulnerables al abrigo de sus muros de piedra, detrás de sus **monstruosos cañones**. . . . habéis vengado ayer largos meses de inmundos insultos, de procaces denuestos.

Y si después del **castigo** que vuestro valor ha **impuesto al Gobierno del Perú, apagando los fuegos de sus cañones**. . . ., y de haber **destruido una parte** de su más importante población marítima, **osa presentar** ante nosotros las **naves blindadas** que con tanta arrogancia anuncia ese mismo Gobierno como **infalibles destructoras** de las nuestras, **dejadlas acercarse**, y entonces responderéis a sus **cañones monstruosos**, saltando sobre sus bordas y haciéndolas bajar su pabellón.

Tripulantes de la Escuadra del Pacífico:

Habéis añadido una gloria a las infinitas que registra nuestra patria: la del Callao.

. . . y así lo dirá la historia, que los tripulantes todos de esta Escuadra, **no dejaron** por un sólo momento **de ser modelo de la más extremada abnegación, del más cumplido valor.**

Vuestro Comandante General  
Casto Méndez Núñez".

Por su lado —y a decir del historiador militar peruano, General Dellepiane— como "la arrogancia del español, engendró la jactancia del criollo", los peruanos también se enorgullecieron de su triunfo; de una victoria que rechazó, definitivamente, el intento español de intervención armada en un país libre; de un combate ganado a una poderosa escuadra, castigada fuertemente en nuestras aguas, luego de haber navegado impune hasta el Callao después de haber bombardeado Valparaíso.

Mas, ¿a quién dio la razón, con su juicio imparcial, la historia? Indudablemente, al Perú.

Tal vez, el valiente marino español, Méndez Núñez, obnubilado con los humos de tanta pólvora recién quemada, siguió considerando siempre **monstruosos** a los cañones del Perú que tanto habían dañado a sus buques, y extendió luego el mismo calificativo a los del **Huáscar** y la **Independencia**, que estando de viaje hacia nuestro primer puerto, constituían, sin duda, una cacareada pesadilla para la escuadra ibérica. Quizás, esa misma y disculpable ceguera le hizo contradecirse en su Orden del Día, alardeando de un castigo que había apagado nuestros fuegos, pese a reconocer, en el mismo documento, que los cañones peruanos siguieron disparando cuando "la caída del día les obligó —a los barcos españoles— a volver al fondeadero".

La destrucción parcial del Callao a que se refiere el comandante general, tampoco pudo ser capaz de apreciarse desde el mar en toda su magnitud, debido a que las distancias y el fragor de un combate tan recio

como el del 2 de mayo, tuvieron, sin duda, que engañarle y hacerle exagerar los verdaderos efectos del bombardeo, que, como se supo después, fueron casi insignificantes.

El juicio más cabal exteriorizado por Méndez Núñez en el citado documento histórico es aquel referente a sus tripulantes, cuando expresó: **"que no dejaron, por un solo momento, de ser modelo de la más extrema abnegación, del más cumplido valor"**.

Merecidísimo concepto, a todas luces verdadero. Aquellos hombres llevaban muchos meses de privaciones sin cuenta, alejados de su patria, sin bases de operaciones, en continua zozobra y sin importarles cualquier clase de sacrificios en la lucha por una causa que creían justa, hasta que llegó el 2 de mayo de 1866, y con él, el retorno a la tranquilidad por tanto y largo tiempo interrumpida. ¡Que si fueron valientes y abnegados!

La caballerosa jornada del Callao se presta a innúmeros comentarios de índole militar-histórica. Encabezando la escuadra española había venido la fragata blindada **Numancia**, buque experimental considerado como uno de los más poderosos de la época. Sin embargo, lograron perforar su blindaje los cañones del Perú, poniéndola en grave peligro de zozobrar y obligándola a efectuar su viaje de regreso, evitando el fuerte mar que circunda al Cabo de Hornos.

Todos los buques restantes, con la sola excepción de la pequeña goleta **Vencedora**, fueron reciamente averiados por los proyectiles peruanos, pese a que los cañones que sumaban y la movilidad que presuponían, les daba la ventaja de un mayor volumen de fuego y la condición de blancos sumamente difíciles.

Debe quedar sentado que si bien las bocas de fuego que opusieron los peruanos al ataque español fueron de superior calibre, el número de cañones con que contaba la escuadra de Méndez Núñez era varias veces mayor que el nuestro. Como el combate tuvo que ser realizado a distancias de tiro —todas ellas, dentro del alcance promedio de la artillería empleada— puede colegirse que, indudablemente, la escuadra ibérica tuvo mayor oportunidad de que su volumen de fuego excediera al que podían mantener las baterías de tierra y los pequeños buques que las secundaban.

Sin embargo, esta circunstancia obligó a los barcos españoles a penetrar dentro del alcance de nuestras piezas, para poder conseguir resultados manifiestos. Ello, sin lugar a dudas, los tornó más vulnerables al fuego de la artillería peruana.

Por otro lado, es necesario considerar la ventaja de los cañones montados en tierra con respecto a los de a bordo. No obstante, la táctica de Méndez Núñez hizo muy poco por disminuirla —al atacar al puerto dividiendo sus fuegos— cuando lo más lógico hubiera sido concentrarlos, primero sobre un sector y luego sobre el otro, con el fin de anularla y evitar que la artillería peruana fuera empleada contra sus buques, conjuntamente y a la vez.

Pese a tener la iniciativa en sus manos —desde que pudo situar a sus barcos en la formación y el lugar que le pareciese más conveniente— hizo, dentro del criterio militar, pobre uso de ella. Esta actitud tuvo que reflejarse en los resultados del combate, desde que tres de las fragatas atacantes tuvieron que abandonar la lucha casi a las dos horas de comenzada.

Fuera de ello, siendo el Callao una plaza fortificada, y por lo tanto imposible de dominar con el solo empleo de buques, resulta inexplicable la conducta de Méndez Núñez —desde que su escuadra poseía una reducidísima fuerza de desembarco— no pudiendo, de consiguiente, consolidar el triunfo que podría haber alcanzado, de haber procedido en forma distinta y si le hubiese asistido la suerte de poder vencernos, para lo cual, forzosamente, habría tenido que contar con bases cercanas para sus unidades, cosa que era del todo imposible.

Con bastante seguridad —y ante el juicio imparcial de la historia— el estéril e inconcluso efecto de la demostración española frente al Callao se debió más a razones de orgullo herido que a consideraciones de estricto orden táctico. Las picantes censuras que recibió su escuadra a raíz del bombardeo de Valparaíso habían lastimado su reputación. Era preciso levantar, costare lo que costase, el concepto en que siempre se tuvo a los marinos ibéricos, en América y Europa, sin que se confundiera su actitud con el abuso, la prepotencia o la cobardía, al haber destruído un puerto inerme que no podía responder al ataque de sus cañones, por la simple razón de carecer de bocas de fuego para oponérsele.

Y Méndez Núñez cumplió con valentía y arrojo su propósito, arriesgándose a un desastre de terribles proporciones. No obstante ello, como oficial naval, dejó bastante que desear en la conducción del combate.

Las intenciones españolas de destruir el Callao, no pudieron, pues, cumplirse. Muy claramente estaban expresadas en la Orden de Escuadra redactada por el Mayor General, Capitán de Navío D. Miguel Lobo y Malagamba, y que fuera conocida de todos los comandos el mismo 2 de mayo. El párrafo correspondiente rezaba así:

“El bombardeo de la población no cesará sino después de ser indudable, que la importancia del fuego es tal que la dejará reducida a cenizas”. (1)

Sin embargo, conviene citar aquí las palabras de un observador foráneo, el Teniente H. Nelson, del U.S.S. **Powhatan**, quien, refiriéndose a este punto, escribió:

“Los daños causados al Callao son escasamente apreciables. Las baterías ocuparon, tan continuamente la atención de la escuadra, que no hubo tiempo de bombardear la ciudad. . .

No hay indicios de una renovación del combate por la Escuadra Española, y no es probable que disparen un cañonazo más. . .

(1).—Manuel I. Vegas, *Historia de la Marina de Guerra*, Vol. I, pág. 126.

Los buques extranjeros, considerando la victoria como decisiva, se preparan a colocarse en sus fondeaderos, cerca del muelle"

Terminado el combate, y después de efectuar las más urgentes reparaciones de sus barcos, Méndez Núñez decidió alejarse definitivamente de aguas peruanas, en las que, por las diferentes razones que se precisan a continuación, no era aconsejable su permanencia por más tiempo:

- a).—Las fuertes defensas que guarnecían al Callao, cuya eficacia ya habían probado sus buques.
- b).—La ausencia de bases de apoyo logístico para las operaciones de la escuadra.
- c).—La hostilidad de los países litorales sudamericanos, y el peligro que ello suponía en lo referente a la seguridad de sus barcos.
- d).—La fatiga natural de tan prolongada campaña, cuyas consecuencias se percibían en las tripulaciones españolas.
- e).—La manifiesta proximidad de las nuevas y potentes unidades navales del Perú —el monitor **Huáscar** y la fragata **Independencia**— cuya presencia en el Callao podría haber trastornado violentamente la situación existente.

---

Del lado peruano, los preparativos para defenderse del inminente ataque ibérico —a raíz de los sucesos de Abtao y Valparaíso— fueron abordados con cierta disponibilidad de tiempo y con un fervor patriótico inenarrable.

A fines del mes de marzo de 1866, el Callao se asemejaba más a una colmena repleta de industriosas abejas, que a una ciudad litoral. Habíase convertido, de la noche a la mañana, en una especie de factoría militar, a raíz del bombardeo de Valparaíso y de la seguridad imperante sobre el desquite que seguirían tomando los españoles, para vengar el contraste de Abtao. Su ruta era hacia el Norte; la primera recalada probable, nuestro primer puerto; la próxima, Guayaquil.

Alma de este ir y venir fue, sin duda, el Ministro de Guerra y Marina D. José Gálvez Egúsqüiza. Estando en la plenitud de su vida y habiéndose hecho cargo, hacía poco, de tan importante cartera, aceptó sin titubear la responsabilidad que tal cargo le imponía, iniciando, de inmediato, los preparativos para guarnecer el Callao y auxiliar a nuestro vecino, el Ecuador.

Habiéndose adquirido diversas piezas de artillería, se estudió detenidamente el emplazamiento que deberían tener sobre la costa y se procedió a montarlas, cumpliéndose un plan estratégico perfectamente concebido. Mientras tanto, el transporte **Chalaco** fue despachado hacia Guayaquil, llevando a su bordo cañones de grueso calibre y un cuadro de jefes y oficiales idóneos para dirigir su instalación.

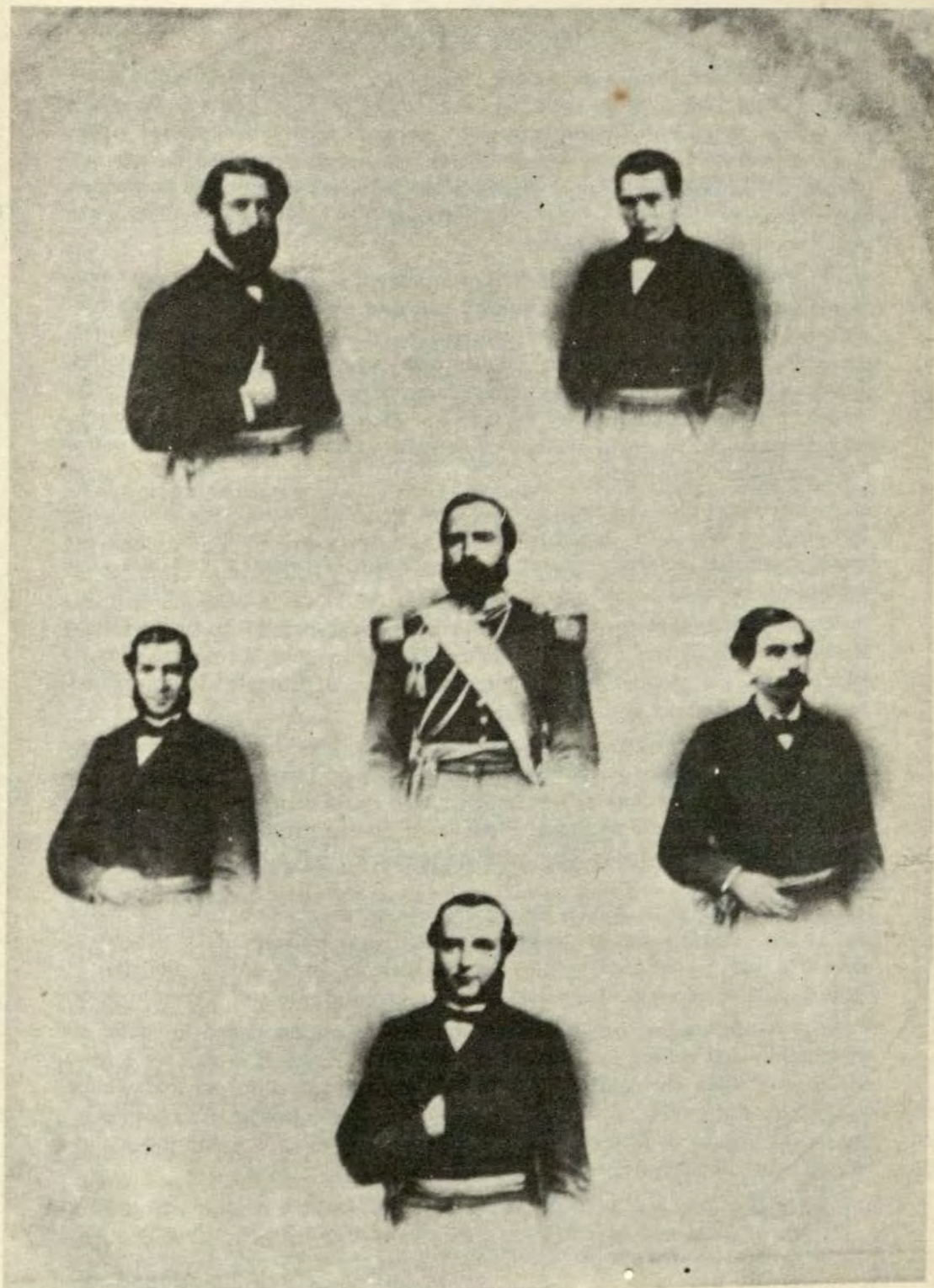


FIGURA Nº 12

EL CORONEL PRADO Y SU GABINETE (Cortesía del Museo Naval del Perú)

Altos funcionarios del Estado, miembros conspicuos de nuestro Ejército y Marina, hombres de sociedad, empleados, obreros y hasta mujeres y niños, cooperaban entusiastamente en la faena de fortificar el puerto y asegurar el amunicionamiento de las piezas y el avituallamiento de sus sirvientes. Hospitales de sangre, puestos de primeros auxilios y estaciones transmisoras de órdenes y hasta de noticias, se habilitaron rápidamente puesto que el tiempo apremiaba.

Muchos de nuestros marinos asesoraron y contribuyeron, personalmente, para verificar triangulaciones y efectuar el fondeo de boyas de medición, tendientes a facilitar la regulación de las alzas de los cañones, mediante la observación de los piques que cayeran en sus proximidades. También se sembraron algunas minas que no llegaron a explotar. Prueba de ello fue que la **Numancia**, durante su inspección de dique en Hawaii, encontró enredados en la hélice varios cables de este tipo, lo que corrobora la anterior afirmación.

En múltiples ocasiones, el Coronel D. Mariano Ignacio Prado y su Gabinete en pleno se constituyeron en el Callao, vigilando de cerca las instalaciones de defensa y dictando las medidas pertinentes para que ellas resultaran eficaces.

De esta manera, al arribo de la Escuadra Española, la plaza estaba dando los últimos toques a sus fortificaciones. Por ello, los cuatro días de plazo que diera Méndez Núñez antes de iniciar el combate, fueron de suma utilidad también para los peruanos.

Poco tenía que añadir el Callao para alistar la lucha, desde que no poseía la iniciativa y sólo le quedaba esperar la forma de ataque. Entusiasmo, valor y sacrificio era lo único que le restaba añadir a sus preparativos, puesto que todo el litoral aledaño al puerto estaba cubierto con las piezas de artillería disponibles, emplazadas con indiscutible acierto estratégico.

Iniciada la acción, a las 12.05 hrs. de la mañana del 2 de mayo, los valientes defensores de la plaza combatieron bravamente y usaron todos los recursos. Múltiples actos de entereza se registraron aquel día, algunos de ellos desconocidos por la historia, como el que cito a continuación:

A raíz de la varadura del "Loa", buque comandado a la sazón por el Capitán de Corbeta D. Juan Manuel Garrido, dicho Jefe fue sometido a juicio y recluso en la prisión de casamatas, en el castillo del Real Felipe. Como por intermedio de su esposa, presentara una solicitud al Gobierno para pelear en defensa de su patria, el Ministro de Guerra y Marina expidió el siguiente documento:

Secretaría de Estado  
en el Despacho de  
Guerra y Marina

Callao, abril 30, de 1866.

Al Sor. Capitán de Navío  
Comdte. general de Marina.

S.E. ha tenido a bien conceder al Capitán de Corbeta, Dn. Juan Manuel Garrido, la libertad que ha solicitado para prestar sus servicios en las actuales circunstancias, con la condición expresa que se restituya a su prisión, pasado que sea el peligro.

Dios güe a US  
José Gálvez

Tal vez ésta fue, si nó la postrera, una de las últimas firmas que estampó el abogado y coronel Gálvez, antes de morir el 2 de mayo en la voladura de la torre "La Merced". El comandante Garrido peleó bravamente a bordo del **Tumbes**.

Otros actos de incalculable valor se dieron aquel día. Tal el caso de un grupo de alumnos de nuestra Escuela Naval, que prohibidos de abandonarla, burlaron la vigilancia y escapándose por los techos, acudieron a combatir. ¿Sus nombres?: Justo Varela, Pedro Roel, Rafael Baluarte, Julio Benites, Manuel Rouillón, Bernabé Carrasco, Jorge Cosmil, Emilio Benavides, Eduardo Andía, Abel Galíndez (muerto), Agustín Soto, Rafael Lagomarsino, José León, José Gamarra, Agustín Orbegoso, Federico Taramona y Abel Jesús Ordóñez (muerto).

El fuego de nuestras baterías fue intenso y sostenido, destacándose, de manera especial el de la "Santa Rosa", al mando del coronel Sr. Delphin, quien dirigió en forma muy acertada sus disparos e hizo que aquel grupo de cañones efectuara el último, como si hubiera querido rubricar, con humo y pólvora peruanos, la terminación del combate.

Uno de los errores cometidos por el comando peruano fue el de colocar tropas —en prevención de un desembarco— en las proximidades de la playa. La configuración de la costa, en los sectores de La Punta, Chucuito (Mar Brava) y parte del Callao, que es de por sí baja y sumamente pedregosa, hizo que los proyectiles y granadas españolas dispersaran, al explotar, considerable número de cantos rodados que fueron los que más heridos causaron.

Dentro de esta crítica histórico-militar, y por lo tanto, desapasionada, no pueden atribuirse errores fundamentales al comando peruano, el que, por su misma situación de espera para defender la plaza, careció de alternativas y tuvo que concretarse a rechazar el ataque español según se fue definiendo, por la sencilla razón de que no había otra manera de obrar. Quizás, eso sí, pudieron tomarse medidas más estrictas para evitar aglomeraciones del pueblo y pequeños desórdenes, muy difíciles de precaver, por otro lado, si se tiene en cuenta el fervor patriótico que imperaba en la masa combatiente.

Al terminar este breve estudio histórico del glorioso combate del 2 de mayo de 1866, cabe afirmar que ambos pueblos —el español y el peruano— luchando por sus respectivas causas que estimaban justas, hicieron en él derroche de valor, heroísmo y sacrificios sin cuenta, dejando escrita en la historia una página brillante, que hoy, a través de un siglo de haber ocurrido, consideramos ambos como el modelo de un caballeresco duelo entablado ante el mar del Callao, hace cien años, reconociéndole en la actualidad y como naciones libres y soberanas que somos, su calidad de notable sucedido histórico, porque sirvió para fijar la situación que hoy nos asiste, contribuyendo así, a poco de haber ocurrido, a cimentar indiscutiblemente los lazos de amistad y mutua comprensión que siempre han reinado entre nuestros países.

---

## El Toro Submarino

(1879)

Allá por el año de 1860, tanto los bañistas curiosos como uno que otro de los rapaces que acostumbraban a hacerse "la rabona" para frecuentar los estanques de "Piedra Liza" y la "Atarjea", en Lima, se hallaban preocupados en resolver un intríngulis: se trataba de averiguar por qué aquella desusada figura, la de un extranjero de más o menos treinta años, de barbas y bigote, aspecto pensativo y fornido físico, paseábase a menudo orillando las lagunas y sin quitar los ojos de un buquecito de juguete que él mismo halaba cuidadosamente de una cuerda.

Muy raro les parecía que un hombre de tan serio continente se trajese así, como la mayoría de los muchachos, haciendo navegar un barquito de construcción casera, de los de palmo y medio de eslora. El caballero aquél no hablaba con nadie; simplemente caminaba, se detenía, pensaba... y tornaba a jugar con el buquecito de marras.

Como sus paseos matinales no cesaran, no faltó un curioso que se diera maña para averiguar la identidad de quien tanto venía intrigando a los bañistas con su conducta. Pronto conocieron su apellido y le bautizaron con un nombre. Al grito de ¡allí viene el loco Blume!, todos aquellos nadadores improvisados dejaban de chapotear y se dedicaban a observarle. O el caballero era sordo o indudablemente no se preocupaba de las pullas y comentarios que sobre su persona se hacían; ajeno al chismorreo, enfrascado en el mundo de sus ideas y siempre con su cuerda en la mano, atraía hacia sí el barquichuelo, movía partes de su estructura, anotaba signos cabalísticos y volvía a echarlo al agua para continuar el remolque.

Pero cuando alguno de esos rapaces intentaba acercársele y amagaba con decirle palabras irrespetuosas de su propia cosecha, aquellos ojos idealistas y profundos, serenos y nobles, se tornaban fieros y chispeantes,

la mano se crispaba sobre la empuñadura de su bastón . . . y ¡pobre del que se atreviera a seguir insistiendo en hacer mozonadas! La golpiza que se adivinaba era como para ahuyentar al más emprendedor de aquellos muchachos.

Pasados cien años larguitos, querido lector, desde mi relato hasta la fecha, imagino que presentirás de quién es que quiero contarte. Sí, señor; deseo, con tu venia, borrar unas letras sobre un ilustre personaje del pasado siglo; sobre un inventor idealista y pionero del submarinismo americano: sobre don Juan Carlos Federico Blume Othón.

No era mi protagonista un prójimo sin lustre ni alcurnia, un hombre cualquiera. Si vamos a juzgarle por sus méritos personales —que al fin y al cabo son los que más valen en la realidad— te convencerás, cuando termines de leer esta crónica, que los tenía en cantidad y calidad. Si examinamos su ancestro, tampoco nos sentiremos desilusionados. Vamos, pues, a la palestra, a presentarte al personaje de esta verídica trama, por si no le conocías hasta ahora.

De origen danés y nacido en la isla de Santo Tomás (Antillas Menores), vino al mundo el 18 de agosto de 1831, durante un viaje que por ese entonces realizaban sus progenitores. Por la rama paterna descendía de familias alemanas de noble casa, siendo el autor de sus días un honrado y eficiente comerciante alemán, Von Juan Carlos Federico Blume Schneider. Por el lado materno venía su casta desde Iván IV "El Terrible", primer Zar de todas las Rusias (1553-1584), tan famoso por su mal carácter y "finos" modales que victimó a garrotazos a varias de sus mujeres. A raíz de haber sido asesinado en Uglich, uno de sus hijos, Demetrio, fugó hacia España y se ocultó de sus perseguidores bajo el nombre supuesto de Juan Othón. Sus descendientes alternaron sus vidas entre esa nación, Austria y Prusia, hasta que habiéndose hecho marino uno de ellos, posteriormente, viajó a América y se afincó en Venezuela. Allí contrajo matrimonio con la prima hermana del Mariscal de Ayacucho, don Antonio José de Sucre, matrona ésta que se llamaba doña Leonor Alcalá. Establezcamos, llegados al punto, que el marino español y la guapa venezolana fueron los abuelos de nuestro protagonista.

Es así pues como la hija de este matrimonio, doña María Magdalena Othón y Alcalá, casó años después con Von Juan Carlos Federico. De esta unión nació nuestro inventor.

Vaya la parrafada que acabo de echar contigo, querido lector, a título de presentación del personaje de mi historia. Dicen que el chocolate debe servirse caliente y bien batido, para que no pierda el aroma ni cause indigestiones o cólicos miserere como ocasionaba antaño. Por eso, con tu venia, procederé a dejar la introducción y pasaré a desgranar la espiga, ¿estamos?

Juan Carlos Federico Blume se educó en Alemania, asistiendo primero a la Escuela Industrial de Berlín y luego al Politécnico de Hannover. Graduado como Ingeniero Hidráulico y de Ferrocarriles, mediante la presentación de una brillante tesis que intitulara "Estudios Originales referentes al Cálculo Infinitesimal e Integral", pronto partió hacia América en busca de otros horizontes.

Políglota precoz, pues dominaba cinco idiomas cuando arribó a Venezuela, viajó luego a Cuba y después a los Estados Unidos. En este último país trabajó en la construcción de seis vías férreas y dejó un gran concepto de su competencia profesional. Años después fue contratado por el gobierno chileno y laboró intensamente en los ferrocarriles de Valparaíso - Santiago, Copiapó - Caldera, Santiago - Talca e Iquique - La Noria. Luego pasó Blume a nuestro territorio, ocupándose en construir las vías de Arica a Tacna y de Arequipa a Mollendo.

Su labor profesional en el Perú fue vastísima; entre los numerosos trabajos por él realizados aquí, destacan los puentes de Chillón y Pacasmayo, la conducción de agua hasta Chorrillos a costo ínfimo, los ferrocarriles de Ancón a Chancay y de Paita a Piura. Enrique Meiggs, el inolvidable y audaz artífice del puente "El Infiernillo", le nombró Ingeniero Consultor del Ferrocarril Central en atención a sus destacados méritos.

En nuestra patria, el Ingeniero Blume contrajo matrimonio con doña Enriqueta Corbacho, gentil y bella damita arequipeña hija del prócer de nuestra Independencia, don José María Corbacho y Abril, quien fuera Consejero de Estado y Miembro del Tribunal Supremo de la República durante aquellos turbulentos años. Afincado en Lima, nuestro protagonista fue el tronco de un respetabilísimo hogar, muy estimado por lo más rancio de las familias de esta tres veces coronada villa. Su casa estaba situada en lo que hoy constituye el jirón de la Unión, en el preciso lugar en que se levanta hogaño el Aero Club del Perú (esta crónica se escribe en el Año de San Martín de Porres, esto es decir, en 1962).

Dicen que el campesino añora el mar y que el marino se pirra por el campo. Blume, por razón de sus ocupaciones y teniendo que viajar por todo nuestro territorio, siempre se dio maña para salir de la rutina profesional y adentrarse en las especulaciones científicas. Tal vez porque su trabajo le ligaba a la tierra, a los durmientes y a las vías férreas, su pensamiento siempre se orientó hacia el mar y hacia las invenciones útiles. En más de una ocasión, los asiduos visitantes de su casa tuvieron la oportunidad de contemplar las estrellas de la noche limeña: el ingeniero había construido con sus propias manos un hermosísimo y potente telescopio, para recrearse en la observación de los astros y en la cara de sorpresa y admiración que ponían sus invitados.

Pero las inquietudes de Blume llegaban más allá de sus quehaceres habituales. Ya en 1851, y cuando se encontraba en los Estados Unidos, sabe Dios por qué estímulo comenzó a preocuparse por los experimentos que

Fulton hiciera en Inglaterra al comenzar el siglo, con anticipación a su genial idea de emplear el vapor en la navegación. Sabido es que aquel inventor se dedicó a construir un buque submarino para atravesar el Canal de la Mancha, como que años más tarde, decepcionado ante el rechazo que de su invento hiciera Napoleón y fustigado por la cuasi persecución del Ministro Británico William Pitt (El joven), quien comprendía el peligro internacional que podía acarrear el éxito de aquel nuevo tipo de buque, Fulton abandonó su primitiva idea y se lanzó de lleno a concretar su proyecto sobre los barcos a vapor. Pues bien, como si el pensamiento del genial norteamericano hubiese permanecido estático en el espacio y esperase una oportunidad para renovarse, la mente de Blume resultó, a través de corto tiempo, el elemento receptor; la urdimbre en que volvió a anidar la idea de Fulton.

Pasaron algunos años hasta que nuestro protagonista se decidiera a concretar la inquietud que le atenazaba.

Comenzó con modelos de diferentes tamaños y formas; cilindros, conos y husos se dibujaron en sus gráficos y planos. Meditó profundamente sobre los sistemas de propulsión que podrían emplearse y sobre el efecto de los cambios de lastre a bordo. Cuando los incidentes surgidos a raíz de la ocupación de las islas Chincha por la Escuadra Española, en 1864, Blume fue uno de los primeros indignados. Aquel 14 de abril, el Perú comenzó a pensar en las posibilidades de una guerra con la Madre Patria; acicateado nuestro inventor por el desarrollo de los acontecimientos, pronto terminó sus planos iniciales y construyó un pequeño modelo de la nave que venía proyectando.

Es por este tiempo y en este punto preciso, que mi narración se enlaza con el comienzo de esta historia. Tenemos a Blume enfrascado en su idea, frente a la necesidad de probar sus resultados prácticamente: un adulto que pareciendo ausente y distraído, iba con el buquecito aquél bajo el brazo hasta los estanques de "La Atarjea" unas veces, y de "Piedra Liza" otras, para lanzar al agua su minúsculo barquito de juguete. . .

Aquellos rapaces no sabían lo que tú, querido y amable lector. Para ese grupo de "vaqueros" (valga el peruanismo por designar a los que hacen "la rabona") ese hombre era un ser inexplicable: ¿cómo podía —a su edad— entretenerse como los niños sin causa justificada? Aquello era merecedor de pullas, comentarios, rechiflas y hasta quizás de un tomate maduro acertadamente lanzado. Nunca pudieron hacer esto último, por el aspecto decidido de ese hombre que les resultaba cuasi misterioso.

No quedaba sino dar rienda suelta a "la sin hueso", que respecto de tal asunto mis paisanos jamás han tenido problema. Dicen por aquí que un limeño en materia de bla, bla, bla, es capaz de dar chico y partido al propio abogado del diablo, ¡y de ganar el juicio!

Un peruano dijo ¡nó!  
y el diablo dijo que ¡sí!  
y tal discusión se armó  
que el diablo aquél se enfadó  
y no volvió por aquí. . .

Respetando la verdad histórica, no puedo decirte, lector, que el Ingeniero Blume fue el iniciador de la navegación submarina ni mucho menos. La idea era muy antigua. En el año 480 A.C., el griego Scyllias y su hija Hydna la tuvieron. Aristóteles menciona, igualmente, artefactos submarinos que usara Alejandro durante el sitio de Tiro; Leonardo de Vinci diseñó un cilindro rígido en 1490, "para explorar los misterios del mar"; en el siglo XVI los piratas escandinavos y los bárbaros, llegaron a usar botes de cuero sumergidos para atacar a las naves mercantes que se encontraban ancladas en los puertos. Los nombres de Cornelius Van Drebel, el holandés que construyera un buque submarino en Inglaterra (siglo XVII D.C.), haciéndolo estanco al recubrirlo con cueros empapados en aceite; del francés Dionis, quien en 1772 navegó en inmersión durante hora y media en el golfo de Vizcaya; del alemán Bahuer, quien llegó a bajar hasta 50 pies en el canal de Kiel; de Payerne, Lorine, Phillip, Monturiol y muchos otros, están estrechamente asociados con el esfuerzo humano para explorar las profundidades marinas.

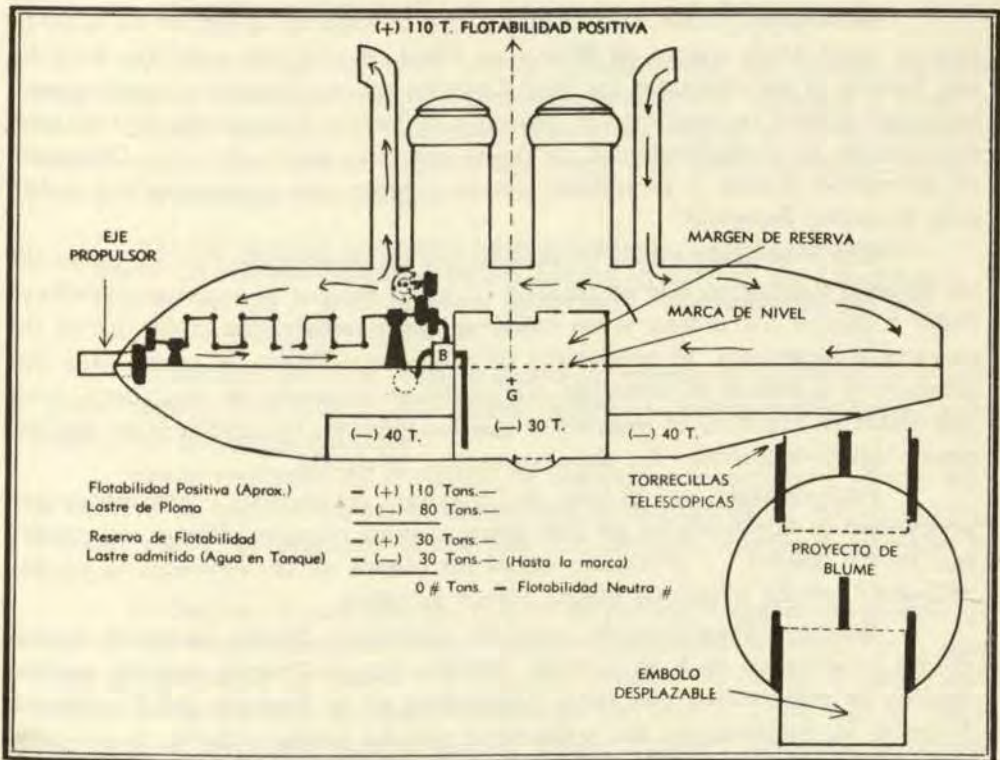
No puedo decirte que Blume fue original en el sentido estricto de la palabra. Su mérito radica en haber sido uno de los precursores del uso del submarino como arma de guerra; un hombre tesonero e idealista, con ideas nuevas y audaces, que intentó la aplicación de una táctica naval sorpresiva tendiente a torcer los destinos de la Guerra de 1879. Quiso y logró fabricar una honda para que David hiciese frente a Goliat. No pudo realizar totalmente sus sueños.

Sólo Bushnell, el norteamericano que en 1776 intentara atacar con su submarino **Turtle** al buque de guerra inglés **Eagle** puede comparársele. Ambos fueron los pioneros del submarino como arma naval, con la diferencia de haber sido el diseñado y construido por Blume, mucho más grande y funcional. Aquél era unipersonal, sin visores para el exterior, de forma oval, con 7 pies de eslora por 4 de manga, accionado íntegramente a mano. El de Blume debió ser de unos 48 pies de eslora y 7 de manga aproximadamente, con visores en las torretas (a manera de periscopios elementales); navegaba a máquina en superficie y poseía un casco de 1/4 de pulgada de espesor. Para la navegación sumergido, estábase terminando de construir un motor de aire comprimido. Su tripulación mínima era de 6 hombres, y podía admitir hasta 10 sin gran inconveniente.

Las ideas de Blume respecto de su barco fueron originales. Quizás si aún en nuestros tiempos podrían ser de utilidad. Quiero referirme a que una vez que lograba poner a su buque cercano a la flotabilidad neutra,

"afinaba" y controlaba su "trimado", aumentando o disminuyendo el volumen expuesto por su estructura a las presiones del mar. Este proceso se hace en la actualidad mediante admisión, cambios o expulsión del agua que se usa como lastre. Blume trataba de conseguir el mismo efecto, agrandando o acortando el volumen de su submarino. Al fin y al cabo, el Principio de Arquímedes le ayudaría; si el buque estaba "pesado"... , pues dándole un poquito más de superficie expuesta y exagerando su volumen, el empuje de abajo hacia arriba sería mayor y viceversa. Para conseguirlo, diseñó torretas y estructuras "telescópicas": podían sobresalir o confundirse con el casco, a voluntad.

### Teoría de la Inmersión



### El Submarino de Federico Blume (Paíta 1879)

Otra de las ideas originales de Blume, fue la de poder renovar el aire vital en plena inmersión. Dos tubos de metal achachimbados en su extremo superior, admitían y expelían (por proa y popa, respectivamente) aire al interior del submarino; el flujo circulatorio se aceleraba por medio de extractores de aspas, siempre y cuando la profundidad de inmersión no excediese los 10 pies.

Nos encontramos aquí, querido lector, con un remedo primitivo del famoso "Schnorkel" o "mástil de aire" recientemente aparecido durante la Segunda Guerra Mundial. Gracias a este invento de origen holandés, desaparecieron muchas de las limitaciones del submarino como arma de guerra.

¿No resulta admirable que un hombre, allá por el año de 1879, haya puesto en ejecución el germen de una idea que muchas décadas después vino a revolucionar la guerra submarina?

Como la finalidad de esta crónica no es precisamente la de atosigarte con detalles, pasaré de largo sobre muchas de las características del buque de mi historia, para hacer que ella resulte más llevadera. Vamos, pues, a puntualizar sus peculiaridades más interesantes.

Recordarás, lector, que te conté que la idea de construir su submarino se avivó en la mente de Blume en 1864. A raíz del conflicto surgido con España al ser ocupadas las islas Chincha por su Escuadra, nuestro protagonista ofreció su invención al gobierno de Pezet. Un párrafo textual que extracto de su correspondencia de aquel entonces decía así: "...Obsequio mi invención al país y yo mismo, personalmente, me comprometo a volar a la Escuadra Española".

Este Presidente había ya pasado por un desengaño con la oferta de un torpedo submarino que en aquella época le hiciera el Ingeniero Widhey. Pidió a Blume los planos y un informe, para entregarlos a un Junta de marinos e ingenieros. El parentesco de Blume con Pezet, lo aventurado del proyecto y quizás si el temor de que pudiesen acusarle de nepotismo, hizo que Pezet no alentara al inventor y que los trámites burocráticos se prolongaran indefinidamente. La documentación se perdió.

Poco después, por el lado de La Punta, un español y dos mecánicos ensayaban la construcción de "un aparato para navegar debajo del agua" que nunca resultó. . . ¿Adquirió aquél los planos de un empleadillo sin escrúpulos? ¿hubo plagio de ideas? Jamás se sabrá.

Bastante decepcionado, pero sin desmayar, Blume acometió nuevamente la empresa de toda su vida. Establecido en Paita y con los escasos medios de maestranza que tenía disponibles en la Factoría del Ferrocarril, financió la construcción del submarino con su propio peculio, a un costo aproximado de S/o 10,000.00. Para ese entonces nos hallábamos en plena guerra con Chile y acababa de sucumbir gloriosamente el Almirante Grau, en Angamos. A cuatro días de su muerte, las aguas paitañas albergaron el casco de un flamante huésped: "El Toro Submarino" como lo apodarían, después, en el Callao.

La primera inmersión se realizó el día 14 de octubre de 1879. El Ingeniero Blume, su hijo Juan Carlos Federico (brillante escritor, costumbrista y poeta de quilates, quien posteriormente fue conocido bajo los seudónimos de "Balduque" y "El Amigo de Tejerina") junto con cuatro me-

cánicos del Ferrocarril, fueron los primeros submarinistas peruanos. El buque llegó a descender hasta los 12 pies, navegó en inmersión a cosa de 3 nudos, y después de permanecer bajo la superficie durante 30 minutos, salió de inmersión sin ninguna dificultad. Por lo menos así debió parecerles al Capitán de Puerto D. Joaquín Guerra y al Sub-Prefecto Manzanares, quienes asistieron desde el muelle a la culminación de la hazaña de Blume.

La pacífica población del puerto se había volcado a la playa. Las típicas vendedoras de cebiche, algarrobina y huevos de angelote se santiaguaban sobre sus botes. Los jovencuelos y hombres maduros de manos callosas, no salían de su asombro mientras miraban con ojos desorbitados al buque que emergía de las profundidades.

—¡Gua!, ese “zambullidor” parece cosa del diablo, ¿no?

Al abrirse las escotillas en las proximidades del muelle paiteño, toda aquella muchedumbre prorrumpió en entusiastas aplausos y vivas al Perú. Cuando apareció el Ingeniero Blume, la alegría se tornó delirante. Estaba pálido pero sereno y sonriente. Años más tarde escribiría refiriéndose a sus primeras inmersiones:

“Cada vez que me encerraba herméticamente y me hundía, sobrevenía un silencio absoluto, se me helaba la sangre; pero el entusiasmo vencía a esta primera sensación”. (Correspondencia con Dn. Nicolás de Piérola, 1884). (1)

En octubre de 1879, ofreció Blume su invento al Gobierno de Prado. “Estoy seguro —le dijo— que podré construir “botes submarinos” para volar a los blindados chilenos”.

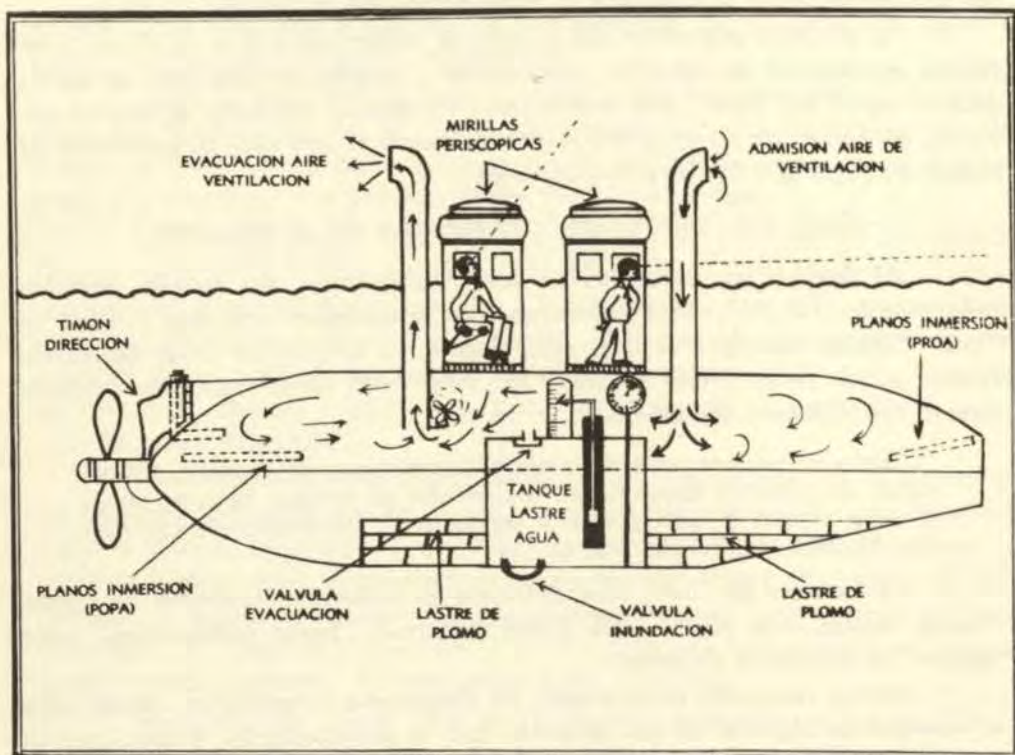
Había realizado ya alrededor de diecinueve inmersiones. Anoto aquí el nombre de algunos de los valientes que le acompañaron: Pedro Lozano, Manuel Pérez, el artesano Barrientos; sus amigos, Parker y Jiménez de Tejada.

El General Prado dispuso que el transporte **Limeña**, al mando del Capitán de Navío Ezequiel Otoya, viajara expresamente hasta Paita para traer el submarino al Callao. “Máquina Torpedo” le llama al buque este marino en su informe de viaje, denotando con ello el sigilo que se había guardado al respecto, puesto que el propio capitán ignoraba el tipo de la nave que hubo de remolcar abarloada. Ya en el Callao, quedó el submarino fondeado en la rada interior, frente al Muelle de Fleteros.

Llegado el inventor a nuestro primer puerto sólo encontró confusión; la guerra nos azotaba con su bagaje de infortunios. Fue más de veinte veces a Palacio sin lograr que se le oyera. Pasó el tiempo y nadie le atendió. Vino luego el viaje del General Prado a Europa por armamentos y buques, el golpe inmediato de Piérola al enterarse de la ausencia presiden-

(1).—Archivo Blume - Carreras.

cial, la reorganización de las oficinas públicas, etc. Mientras tanto el barquito de nuestro inventor permanecía fondeado en el puerto, como un raro artefacto que atraía gente a la Chaza de Fleteros. El "Toro Submarino" le pusieron, y con ese mote se quedó.



**El Submarino de Federico Blume (Paíta 1879)**

"No vale la pena ver a Piérola por este asunto que no puede resultar —dijole en cierta ocasión el Ministro de Fomento, D. Mariano Echegaray—. Yo tengo una invención mejor para aplicar torpedos".

Blume, durante estos dos años, se decepcionó. Exigió, trató de conseguir apoyo, efectuó sacrificios pecuniarios y tocó todos los resortes imaginables. Desde la invocación al derecho que le asistía hasta la sugerencia amistosa, fueron probados por su férrea voluntad. El 5 de noviembre de 1879 ya había escrito al Director de Marina; le decía textualmente:

"Ya que el Supremo Gobierno no da importancia a la idea de atacar a las naves enemigas, submarinamente, deseo poder siquiera, para mi propia satisfacción, terminar mi obra (se refería al motor de aire comprimido) que pensaba instalar para la navegación en

inmersión, según me lo permitan mis circunstancias, aunque lamentando la demora.

"Por lo tanto, y a fin de que no queden estériles los resultados hasta ahora obtenidos, yéndose la lancha a pique o al garete.

A.V.S. suplico me permita retirar el aparato, dispensándome las molestias que involuntariamente he ocasionado"

Desesperado Blume, consiguió llevar hasta el Callao al General D. Manuel de Mendibúru. Le hizo visitar el submarino y presenciar una inmersión. La demostración entusiasmó a tan distinguido militar, conduciendo al inventor a presencia de D. Nicolás de Piérola. El Caudillo de Cocharcas le atiende y presta, desde ese instante, su más amplio apoyo. Una comisión ad-hoc administra los fondos destinados para la construcción de un nuevo submarino perfeccionado. La integran José M. Valle Riestra, Gil Cárdenas, Manuel J. Cuadros, el Alférez de Fragata Carlos Bondy y el propio Blume. Todo esto sucedía en el año de 1881.

Creado por el Gobierno un fondo de S/. 10,000.00, se comenzó a construir un nuevo submarino perfeccionado en la Factoría de Juan V Juliá, situada en la calle de San Cristóbal del Tren. Este señor, quien era catalán de origen, trabajó entusiastamente secundando a Blume y prodigándole la más amplia colaboración.

Una Junta de Marineros e Ingenieros había emitido su informe sobre el submarino paiteño, haciendo algunas recomendaciones. Como dato curioso anotaré que fue probado en inmersión, mientras estaba amarrado al muelle (pendiendo de pescantes y aparejos) y que el primer Oficial de Marina que se sumergió con el buque, fue el Alférez de Fragata, D. Manuel Elías Bonnemaison.

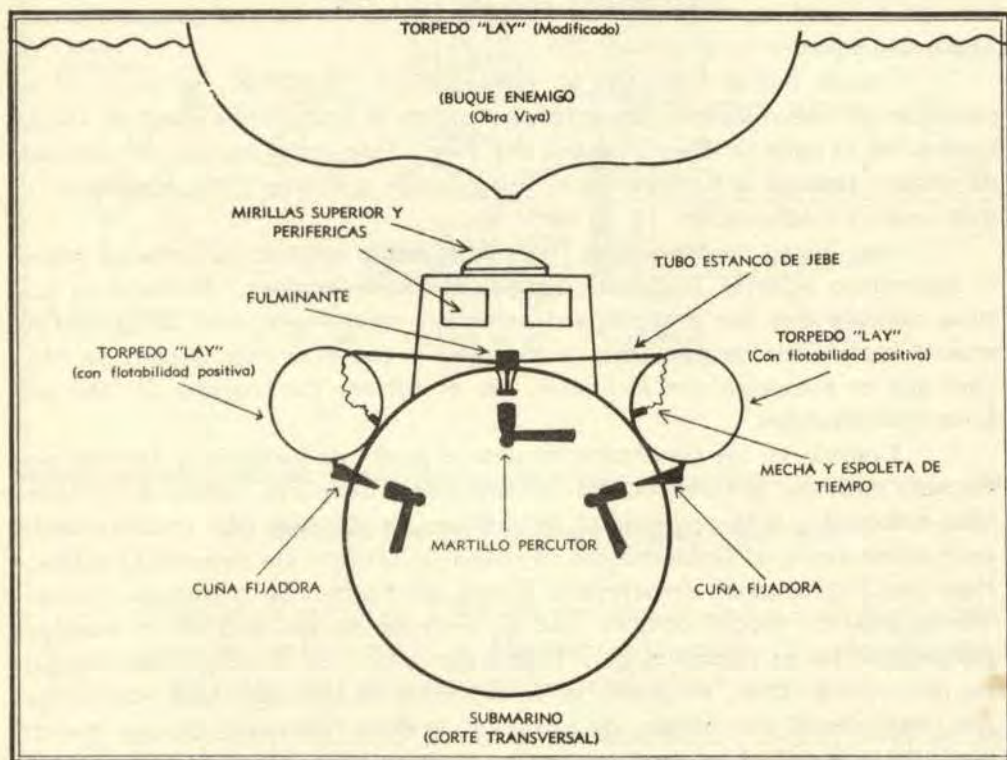
Cuando ya los resultados estaban a punto de palpase y faltaba poco para terminar la construcción del segundo submarino, debido a la situación nacional y a la proximidad de los buques chilenos que incursionaban en nuestra costa, el Gobierno dio la orden de utilizar sin demora el submarino que inicialmente construyera Blume en Paita. Se planearon rápidamente algunas modificaciones que el inventor se vio forzado a aceptar: para aumentar la velocidad del "Toro Submarino", se le adaptó una máquina pequeña a vapor, en popa; se le suprimieron los tubos que servían como respiraderos y el tanque de lastre; se le dotó solamente de una torreta central; se le colocó en proa un tanque de aire comprimido a 1000 lbs. por pulgada cuadrada y, finalmente, se le confeccionó una quilla hueca para suplir con ella la falta del tanque de lastre que se había eliminado.

Con el objeto de disponer de un mayor espacio interior se acondicionaron los plomos, que normalmente se tenían bajo cubierta, por fuera y en los costados del buque. Blume ideó una modificación de los torpedos Lcy, adaptándolos a su "bote submarino": cuatro de estos artefactos, dispuestos por parejas, con 10 libras de dinamita cada uno y dotados de un

mecanismo estanco a percusión, permitían largarlos y utilizar su flotabilidad positiva para adherirlos a la quilla del buque enemigo, ya con la mecha en plena ignición.

Establecido el bloqueo del Callao, los acorazados chilenos **Blanco Encalada y Cochrane** voltejaban por la Isla de San Lorenzo y una de aquellas mañanas aparecieron fondeados en el cabezo. El momento de obrar había llegado y se terminaron todos los preparativos para un ataque que se efectuaría al anochecer. El entusiasmo llegó a tal punto, que D. José M. Valle Riestra, uno de los miembros de la comisión que administraba los fondos para el nuevo submarino, solicitó a Blume una plaza a bordo como voluntario. . . ¡todo estaba listo!

### Aplicación del Torpedo



### El Submarino de Federico Blume (Callao 1879)

Pasaron las horas y la fatalidad nuevamente fustigó a Blume: una oportuna advertencia llegada a los buques enemigos —hecha sin duda por alguien enterado de las posibilidades de la nueva arma, por algún espía ignorado y atento— y los barcos araucanos levaron anclas. La posibilidad de atacarlos se esfumó. Blume había pensado en utilizar el vapor para na-

vegar en superficie hasta las proximidades del enemigo; una vez en dicho sector, apagar fuegos y cerrar escotillas, para entrar en inmersión utilizando el aire comprimida para la propulsión. Un dispositivo especial conducía los escapes dentro del agua y evitaba la producción de burbujas delatorias, dando —una vez colocado el torpedo— velocidad suficiente para escapar a la explosión, tomando, a la vez, una mayor profundidad.

Después de este fallido intento y cuando el descalabro total se acercaba, Blume planeó realizar, nuevamente, un solitario esfuerzo y decidió preparar su submarino para lo que se trasladó al Callao. Con los chilenos casi a las puertas de la capital, el inventor llegó a nuestro primer puerto tan sólo para encontrar una de las más amargas sorpresas de su vida: ¡el submarino que significaba casi veinte años de esfuerzos consagrados al logro de un ideal superlativo, había sido hundido por orden superior, para evitar que cayese en manos del enemigo!

Su última oportunidad para ayudar al Perú, la tierra bendita de sus hijos, se había esfumado. El submarino que inventara yacía en el fondo del mar y las aguas envolvían el secreto de su esfuerzo.

En Octubre de 1883, el Tratado de Ancón puso oficialmente fin a la Guerra del Pacífico. El daño económico que la invasión del territorio nacional ocasionó a Blume, maniató en el futuro a nuestro inventor para continuar sus experimentos sin auxilio financiero del Estado Peruano. Habían pasado ya dos décadas desde que iniciara la obra de su vida. En 1884 escribió a Piérola:

“Al declararse la guerra pensé en las marinas de ambos países; ví la superioridad chilena. Los inmensos desiertos de la costa peruana, los caminos difícilísimos y largos del interior y comprendí que el triunfo era de Chile. Tarde era para equilibrarse en el mar, a no ser por un adelanto que dejara atrás a los blindados y a los cañones de largo alcance. Por eso revivió en mí, con entusiasmo, mi proyecto de 1864, cuando la guerra con España, idea que trató de ponerse en práctica entonces y que resultó buena hasta donde pude ensayar”

Del mismo epistolario, permíteme, lector, que extraiga este otro párrafo:

“Solicito otra vez apoyo para mi bote submarino; sin éste el Perú está perdido porque jamás podrá sacudirse del yugo de Chile; esa república no permitirá nunca la preponderancia marítima del Perú. **No lo olvide Ud. que la guerra se ha perdido por carecer de Marina adecuada.** Chile tiene ahora recursos para impedir que el Perú posea una Marina moderna; conozco que aquí hay riquezas colosales, pero están en estado latente y para hacerlas efectivas es necesario de paz y oro, **y ni lo uno ni lo otro se conseguirán ahora, ni nunca, sir. el dominio del mar”**

En 1885 vuelve a insistir nuevamente, ofreciéndose a construir submarinos para nuestra Armada. La respuesta que recibe le anima, pero no llega, desgraciadamente, a tangibilizarse. Escribe Piérola.

Lima, Julio 13 de 1895.

Estimado señor y amigo:

"Sólo anoche he podido leer, con la mayor atención, la carta confidencial de Ud., 10 del presente, que conforme a su deseo será guardada por mí en completa reserva. Interésame vivamente el asunto de esa comunicación; me asocio muy de veras al patriótico intento de Ud., y cooperaré a él, como yo lo pueda, de la mejor voluntad. Quiera Ud., creer en la afectuosa estimación de su servidor y amigo".

N. de Piérola. (1)

No obstante este ofrecimiento, el submarino no llegó a ser una realidad.

D. Federico Blume, entristecido, viejo y enfermo, luchó hasta el fin de sus días por un ideal. Murió el 5 de Marzo de 1901, dejando a la posteridad el más edificante ejemplo de constancia, audacia, inteligencia, visión y desinterés, puestos al servicio del Perú, la patria de sus hijos.

Sin haberlo confirmado, debo terminar esta historia con algo que se ha venido aseverando pero que no se conoce a ciencia cierta. Se dice que el submarino de Blume —o parte del mismo— fue extraído del mar por los marinos chilenos y estaría en algún museo histórico del Mapocho. Se ha hablado de Talcahuano.

No me atrevo a citarlo como un hecho comprobado sino simplemente como un rumor. Quizás te dé por averiguarlo personalmente, querido lector.

Y si lo verificas . . . escíbeme.

---

## DE ZAMACUECAS A MARINERAS

(Una ofrenda popular a la Marina)

(1879)

Y suena y resuena la voz del cajón  
como contrapunto de un gran corazón;  
es el eco alegre de la patria suave:

---

(1).—Archivo Blume - Carreras.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

es la voz del pueblo, la voz del Perú,  
que acuñó en tu baile, de marquesa y ave,  
¡peruana bonita, lo que vales tú!

(Fragmento de un poema:  
Carlos Darío Ojeda, ex-Embajador de México, en Lima).

---

El acervo folklórico de nuestra región ha guardado en el Perú, durante muchísimos años, un baile típico, ágil y por demás expresivo: la "zamacueca". En términos generales, su temática antañera versaba sobre asuntos festivos, satíricos, amorosos, líricos y bucólicos, por citar unos cuantos de los más corrientes. Cuando "entró la patria" con San Martín, las letras que animaban estos bailes populares se tornaron mucho más nacionalistas, desde que ya se podía cantar a destajo y gritar, a voz en cuello: ¡Viva la libertad!, ¡Viva la independencia!

La "zamacueca" no era, en modo alguno, baile de sociedad como lo es hogaño. Fue número obligado en "jaranas", reuniones de compadres pueblerinos o fiestas tradicionales, en los Amancaes. En todos estos sitios se libaba aguardiente, chicha, vino o pisco puro de Ica, aderezando el baile con excitantes "resbalosas" y "fugas" en las que, algunas veces, al terminar la pieza musical y con toda malicia, los danzantes o se resbalaban juntando cuerpos y rostros, o se fugaban —para hacerle honor al término folklórico— pero esta vez de verdad, buscando alguna tapia o matorral encubridor, con el fin de situarse a buen recaudo de miradas indiscretas y darle paso franco a Cupido.

Demás estaría decir que en tales circunstancias, algunas de las mozas rendían la plaza antes de obtener permiso del señor cura, cosa que, ¡válgame Dios!, siempre fue mal vista en mi patria, nación conservadora por ancestro y católica, apostólica y romana, por añadidura. De allí el apelativo de "mozamala" con que en un tiempo se le obsequió.

Y te cuento, lector amigo, que con el correr de los años la "zamacueca" hizo hondo arraigo en el alma popular, no solamente por ofrecer oportunidad a las mujeres para lucir su salero y picardía sino, también, porque a los hombres "les daba en la yema del gusto" —como dirían nuestras abuelas— eso de rematar el baile de manera tan apetitosa.

Y el pueblo peruano comenzó a amar, entrañablemente, a su "zamacueca". A quererla como quiere un avaro sus doblones y billetes. A tenerla metida "en la pepita del alma".

Aquel baile era un tesoro, inmaterial pero tangible, para nuestra gente. Sus "términos" —tiempos— fueron conformándose paulatinamente para darle estilo y prosapia. Pronto en Lima, así como en otros departamentos del Perú, cundió la "zamacueca" y fue innovándose con fuerza

propia, acopiando influencias telúricas o regionalistas que la distinguieron de la capitalina, al darle sabor de "patria chica" e individualizarla entre sus hermanas, pero sin apartarla un ápice del parentesco que con ellas la unía: pergaminos de guitarra y de cajón.

Así llegó el año de 1879. Sobrevino la guerra con Chile y tuvimos que soportar una larga secuela de infortunios. Entre tanta desgracia, hubo figuras que descollaron y el pueblo las admiró, como admira un inválido al valiente que le defiende y arriesga su vida por salvarle. Muchos de ellos fueron marinos audaces y heroicos, paladines avanzados de una lucha que había que llevar hasta las costas enemigas. Miguel Grau Seminario, encarnó a todos y con creces. Por algo, D. José Gálvez Barrenechea se refirió a él, muchos años después, en estos términos:

Como a un gran corazón  
iba hacia tí la sangre de la patria,  
que su dolor sentía en tu dolor  
que por tí palpitaba  
y que confiaba en tí su salvación.

.....  
Viejos, niños, mujeres, tus campañas  
seguían como ensueños  
y se echaban al vuelo, por tu nombre,  
las líricas campanas.

Y el pueblo del Perú se sintió en deuda con sus marinos en plena guerra. ¿Cómo habría de pagarles, si nada o muy poco poseía?, ¿acaso aquellos invalorable servicios tenían un precio material? ¡No!, ¡mil veces no! Su agradecimiento se mostraría simbólicamente.

El pensamiento popular supo ingeniarse, de inmediato, y resolvió darles parte de su alma. Si el vaivén de la "zamacueca" se parecía en algo al balanceo de los barcos; si la alegría del baile era semejante a la euforia combativa de sus marinos, y, en fin, si el arrebatador final de la danza guardaba analogías con una lucha cuerpo a cuerpo o con una arremetida del espolón, pues... ¡la darían como regalo a esos bravos!, ¡que caray!

Así, lector amigo, nació la actual "marinera" con sus tres términos de "jarana" y en homenaje a la Armada del Perú, como simbólico agradecimiento de un pueblo a su Marina de guerra. Aquella "marinera" que aún hoy conocemos y bailamos, sin detenernos a pensar en su significativo origen. Esa "marinera" salerosa e incitante otrora, galante y fina al presente, que al comenzar hoy a bailarse en nuestras reuniones populares o de sociedad, muy bien podría ser delineada por los siguientes versos:

Y se inicia el baile  
con un quiebro airoso.  
En paso insinuante  
se muestra garboso  
un pequeño pie.  
los brazos dibujan

ritos misteriosos:  
 es el aleteo  
 de amor voluptuoso,  
 son cisnes que marcan  
 su ritmo al minuet.

Primera, Segunda y Tercera de "Jarana", tratando de un mismo asunto, conforman lo que se llama una "Marinera de Término". El tema puede ser extensivo a la "resbalosa" pero no obligado para la "Fuga" —llamada por algunos entendidos "atracobote"— en definición muy en caja con el nombre genérico de baile tan peruano.

Y aquí, lector amigo, para no seguir dándole vueltas a la matraca ni aburriéndote la paciencia, atraco yo también mi bote y me despido hasta la próxima tradición, dejando bien sentado que la presente le he escrito en homenaje a la Armada de mi patria, con el deseo de hacer recordar —a las actuales y futuras generaciones— que nuestra "marinera" fue, es y será, el regalo que un pueblo agradecido hizo a sus valientes marinos de guerra, deshaciéndose de uno de sus más preciados bienes y obsequiándoselo de corazón. . .

Esto es decir, pasando de "zamacuecas" a "marineras", allá por el año de 1879.

Por algo es que, como chozna quizás de aquella primera copla que escribiera, Dn. Abelardo Gamarra, ("El Tunante") al componer la letra de "La Antofagasta" —que dicen fue la primera "marinera" auténtica que por aquí se bailó, con música de Núñez del Prado—, anda circulando en nuestros tiempos otro término de "jarana", que tú y yo conocemos, amable lector, estrofa que quiero citarte para cerrar con broche de oro esta tradicioncita, desde que sus versos resumen todo lo que por contarte en prosa, me ha hecho consumir papeles, cinta y máquina de escribir. . ., ¿me lo permites?

En el mar, cuando hay "jarana",  
 baile el buque "marinera".  
 ¡Que viva la Armada Peruana  
 —negrita—,  
 y el que "marinera" quiera!

## UN BRAVISIMO CONTRIBUYENTE DE GUERRA

(1879)

Que un oficial de marina luche por su patria en una guerra, es imperativo. Que se sacrifique valerosamente por ella, resulta heroico. Pero que a la par que con su vida, contribuya con su dinero a sufragar los gastos de la campaña, ya ese es otro cantar con diferente letra, digno, por lo poco común e inolvidable, de conformar el meollo de una tradicioncita.

Este fue el caso de un gallardo mozo limeño, D. Enrique Palacios de Mendiburu, quien al iniciarse la guerra con Chile, en 1879, se suscribió con cien pesos mensuales como contribuyente voluntario, renunciando a su sueldo de antemano y volcando su faltriquera para ayudar al Estado que tantos y gordos pagos tenía que hacer por aquel entonces. Con el más profundo respeto por los ideales que le inspiraron dicha actitud, ¡a eso se le llama en mi tierra desinterés —o dicho chabacanamamente— pelear gratis!

Sobre él y su valentía, rayana en lo increíble, es que me propongo echar una parrafada contigo, querido lector, advirtiéndote, desde ahora, que todo lo que te diga es histórico. Comencemos a desgranar la mazorca:

Limeño "mazamorrero" fue el protagonista de esta tradición, por haber nacido en esta tres veces coronada villa y a orillas del "río hablador", esto es decir, del serpenteante Rímac, pedregoso como pocos y más bullanguero que cajón de jaranista en la época de lluvias; seco y de lecho al descubierto, cuando el declive de nuestras serranías se hace el remolón y no le envía aguas para engrosar su caudal. (1)

Del matrimonio de D. Manuel J. Palacios con Dña. María de Mendiburu, nació aquel infante allá por el año de 1850, en un 16 de agosto de gratísima recordación. En la pila bautismal le pusieron Enrique por nombre, convirtiéndole de catecúmeno en cristiano previa pulgarada de sal a guisa de postre, intentando con ello darle una cabal idea acerca de los inúmeros sinsabores de la vida.

Desde muy pequeño demostró poseer un carácter impetuoso y enérgico, una audacia a toda prueba y un valor poco común. De temperamento desinteresado, siempre fue de esas personas capaces de quitarse hasta la camisa para dársela a un pobre, importándole lo que se dice "un comino" si quedaba satisfecho consigo mismo, y constituyendo su mayor tesoro la sonrisa de agradecimiento del mendicante. De sobrarle algunos centavos, ¡pues se los regalaba...!, para que la mandase lavar!

Dos grandes amores tuvo en su corta y meritoria vida: su madre y su patria. De él pudo decirse —parodiando a Trueba—, que era un egoísta de aquellos que son los únicos que complacen; los animados a exclamar: ¡No hay madre, como mi madre, ni patria, como mi patria!

Habiéndose educado en el colegio de Nuestra Señora de Guadalupe, ingresó muy joven al Militar, del que pasó a la Escuela Naval. Figuró como guardiamarina en el Escalafón de la Armada, cuando regía esa institución el Capitán de Navío, D. Lizardo Montero.

Dieciséis años contaba Palacios cuando le tocó servir en la fragata **Apurímac**. En dicho buque asistió al combate naval de Abtao, en

(1).—**Rímac** es el participio presente activo del verbo quechua "rimay", que significa "hablar".— Aurelio Miró Quesada S., en "Costa, Sierra y Montaña" (síntesis publicada por H. Kirchhoff, en su obra "Perú: Ayer y Hoy". Ed. Kraft, Bs. Aires, 1951, pág. 58).

1866, entre la División Española al mando del Capitán de Navío, D. Claudio Alvar González y la Escuadra Aliada Peruano-Chilena, comandada accidentalmente por el de igual clase, D. Manuel Villar Olivera. El triunfo moral obtenido por nuestras armas en dicha acción le dió el espaldarazo de veterano, cuando aquel joven marino era aún un mozo imberbe, enamorado de su carrera y todo corazón para servir a su patria.

Por su distinguido comportamiento en aquel combate, Palacios fue ascendido a Alférez de Fragata. Tocóle, casi de inmediato, viajar hasta los Estados Unidos de Norteamérica para traer al Perú los monitores **Onota y Catawa**, que con los nombres de **Manco Cápac y Atahualpa** fueron incorporados a nuestra escuadra, en 1870, después de un viaje casi increíble. La travesía aquélla resultó peligrosísima y prolongada, debido al escaso calado y mínimo puntal de los buques, construidos inicialmente para la navegación fluvial y no para la de altura.

De resultas de aquella cuasi hazaña, todos los miembros de ambas dotaciones fueron ascendidos a la clase inmediata superior.

Palacios pasó a convertirse en Teniente Segundo de la Armada.

Aquel cadete, insumiso y bochinero, se había trocado en un hombre de carácter y de inconfundible personalidad. Atento a las maniobras de su buque siempre fue el primero en la cubierta, dispuesto a trabajar como el que más y a sacrificar su tiempo libre cuando del cumplimiento de su deber se trataba.

Recuerda la historia su arribo a la fragata **Independencia**. Comandaba la División a que pertenecía dicha nave —a decir del historiador, Vegas García— "un patilludo y duro jefe", quien al ver llegar a los nuevos oficiales portando sus equipajes, ordenó que se recibiera todo menos los baúles, y lejos de hacerles regresar a tierra, les sacó a navegar.

Palacios, dueño de uno de los mejores baúles, ardió en cólera. No pudiendo, por disciplina, desfogar su ira contra el causante, se dirigió con los demás a la camareta llevando sus ropas a cuestras. Una vez en ella, encaramándose sobre la mesa les requirió silencio, para luego, con tonillo burlón, improvisar la siguiente cuarteta:

El paiteno patilludo,  
que mis baúles botó,  
¿no será —pregunto yo—  
un reverendo co... do?

Como la alusión histórica es manifiesta, mejor no sigo profundizando... con que, tatqrí, tatará, ¡cambio de suertes!

A raíz de un incidente que no viene al caso relatar, nuestro protagonista se apartó del servicio para dedicarse, exitosamente, a las labores comerciales. Habiendo medrado notablemente, al declararse la guerra con Chile abandonó todo para solicitar su reincorporación. Nombrado a la fragata **Independencia**, comandada por el Capitán de Navío D. Juan Gui-

Ilermo More, renunció de inmediato a percibir sueldo alguno, ofreciéndose en cambio a contribuir, ¡cosa increíble!, con cien soles mensuales de su peculio para sufragar los gastos de guerra de la unidad en que servía.

Cuando el 21 de mayo de 1879, en el combate naval de Punta Gruesa entre la **Independencia** y la **Covadonga**, nuestro buque encalló en un bajo no registrado en las cartas, durante la persecución valerosa pero imprudente de que hizo objeto More al barco chileno, Palacios, quien era Ayudante del Comandante citado, permaneció hasta el fin con su jefe, junto con Manuel García y García (ultimado a poco, de un balazo), Basadre y Sánchez Lagomarsino, jefe de la Columna "Constitución".

Y mientras el Alférez de Fragata D. Carlos Bondy, trataba de hacer volar la santabárbara del buque (orden de More que no pudo cumplir, porque el mar irrumpía inclemente y no le permitía hacerlo); cuando los botes del comandante Raygada, transportando náufragos, se destrozaban contra los arrecifes; mientras las balas de la **Covadonga** herían a mansalva a los indefensos tripulantes que nadaban hacia la playa y el admirable perro "Cholo" (de propiedad del Segundo Jefe de la **Independencia**) halaba de las ropas a los más débiles, para ponerles a salvo, Palacios continuaba descargando su revólver hasta agotar sus últimas municiones y lograr que los botes del **Huáscar** —cuya aproximación puso en fuga a la **Covadonga**—, recogiesen al comandante y a los escasos sobrevivientes que permanecían a bordo luchando hasta el fin.

Después del combate naval de Iquique trascendió que era más de temerse el espolón del **Huáscar** que el fuego incierto de sus cañones. Carente de artilleros competentes y ante la manifiesta inexactitud de sus disparos, tuvo que embestir tres veces a la **Esmeralda** —en un duelo a "toca penoles"—, hasta que la fragata chilena se fue a pique con el casco abierto por la aguda contundencia de su proa.

Pero aquel señor monitor estaba condenado a terminar. Y no porque eludiera luchar hasta las últimas consecuencias por el honor de su bandera sino por la inmensa superioridad del enemigo y por sus deseos de revancha. Con audacia de indomable fiera atacó durante meses al contrario, dejándole la impresión de ser invencible e inmortal.

Mas el **Huáscar** iba a tardar en sucumbir. Prolongando la guerra hasta octubre llevaría a cabo, en ese intervalo, innúmeras hazañas de audacia, valor e inteligencia, sin precedentes en la historia naval del Pacífico, pero tendría que acabar porque ése era su insoslayable destino.

¿Qué haría el monitor de encontrarse con los blindados chilenos?, ¿qué papel le tocaría en el reparto a aquel guerrero del mar, acostumbrado a los golpes audaces y a las luchas titánicas, si de pronto se encontraba teniendo que hacerle frente a una escuadra muchas veces superior a sus cañones?

El 8 de octubre de 1879 fue el día fatídico y glorioso que le depa-  
raba el destino. Las instrucciones del Director de la Guerra, General D. Ma-  
riano Ignacio Prado, eran sumamente explícitas. El punto 7º de aquel do-  
cumento rezaba, textualmente, así:

7º.—“En ningún caso comprometerá el Almirante Grau ninguno  
de los buques de su mando; y si encontrase buques enemi-  
gos en el tránsito, sólo se batirá con fuerzas inferiores, sal-  
vo la imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en  
cuya circunstancia, cumplirá con su deber”. (1)

En aquella fecha heroica, el Almirante y sus bravos subordinados  
cumplieron dicha orden hasta más allá de su deber. Entre todos esos  
valientes, hubo uno que de manera especial se destacó: el protagonis-  
ta de esta tradición, Teniente Segundo Dn. Enrique Palacios de Mendiburu.

¿Retrotraemos al tiempo, lector amigo, para apreciar su actitud du-  
rante el combate?

El “Combate de los Comandantes” fue la contradicción lógica de  
una hazaña bíblica: David contra Goliat, pero, en este caso, no cayó el gi-  
gante como era de suponerse sino el más débil. El **Huáscar**, cercado por  
todos los buques de la Escuadra Chilena luchó como el más bravo de los va-  
lientes y les hizo mucho daño, antes de sucumbir gloriosamente con su cu-  
bierta llena de cadáveres, sus cañones fuera de acción y su timón trabado,  
que lo obligaba a navegar en círculos desesperantes, cuando más necesi-  
taba embestir a aquellos buques con su espolón, para enviarlos al fondo  
del mar.

El resultado no podía ser dudoso. Pasados escasos minutos de em-  
pezada la acción, una granada explotó en la torre de combate del monitor  
e hizo volar al heroico Almirante Grau, desmembrando su cuerpo y regan-  
do su sangre en la cubierta, como si quisiese parodiar el sacrificio euca-  
rístico y hacerle comulgar con la gloria.

Luego se sucedieron los comandantes del **Huáscar**, en cadena  
ininterrumpida y para pelear hasta el fin: Elías Aguirre, Melitón Rodrí-  
guez, y Pedro Gárezon, fueron los sucesivos jefes del monitor en aquella  
lucha desigual y gloriosa, escribiendo la más brillante página de nuestra  
historia con la única tinta que tuvieron a la mano en ese momento, la de  
su sangre.

En el intervalo, Palacios se batió como un león. No contento con ha-  
ber contribuido con su dinero para la campaña, quería también ofrendar  
su vida, de manera temeraria y valiente, insistiendo ante la muerte muchí-  
simas veces y dejando al pasar de un lugar a otro, trozos de su existencia  
simbolizados por el sucederse de sus heridas.

(1).—Pascual Ahumada Moreno, “Guerra del Pacífico” (Recopilación completa de los  
documentos oficiales, correspondencia, etc.), Vol. I, págs. 524-25, Imp. y Libr.  
Americana, de Federico Lathrop, Valparaíso, 1890.

Diecisiete de ellas recibió Palacios antes de caer exangüe. Sobre las que inicialmente le afectaron, dijo textualmente uno de los cirujanos del "Cochrane", en carta particular:

"La primera herida que recibió tenía once centímetros de longitud; sin embargo volvió a su puesto, dando órdenes y tomando distancias. En seguida, un casco de bomba de libra y media de peso le hirió la planta de uno de los pies; al mismo tiempo es herido en el hombro izquierdo y carpo derecho; el fognazo quema su barba y manos. Desesperado, sube por las troneras de la cubierta, a la torre; desde allí descarga su revólver al **Cochrane** que está como a 200 metros". (1)

Sin embargo, con la entereza de ánimo que le caracterizaba, Palacios continuó combatiendo. Semidestrozada la mandíbula, con colgajos de piel abrasada que le mortificaban mucho, recurrió a algunos alfileres para fijarla, por considerar que la demora de una sutura quirúrgica significaría demasiado tiempo perdido. Una segunda herida en el vientre y otras más en el cuerpo le impedían tenerse en pie: reaccionando de inmediato —al igual que el heroico español Churruca, quien sumergió su pierna amputada en un barril de harina, para contener la hemorragia—, Palacios pidió una silla, y sentándose en ella, siguió cumpliendo con su deber y luchando por la honra de su patria.

Finalmente, acribillado a balazos y debilitado grandemente por la pérdida de sangre, nuestro protagonista fue recogido por los oficiales chilenos que abordaron al **Huáscar**, siendo trasladado después a Mejillones.

Y fue luego en Iquique, en uno de los vapores de la Compañía Inglesa de Navegación, que nuestro héroe exhaló su último suspiro en brazos de su compatriota, D. Bernardino Codecido, quien emocionado hasta las lágrimas recibió sus postreros encargos: ¡moría contento de haberse sacrificado por su patria, deseando que su madre supiese, que su amor por ella había sido lo más noble ypreciado que tuvo en la vida!

---

Esta es, lector amigo, la resumida tradición que hoy te traigo sobre el comportamiento heroico del Teniente Segundo de nuestra Armada, D. Enrique Palacios de Mendiburu. Sobre aquel bravo contribuyente de guerra, quien no sólo se conformó con poner mensualmente cien soles de su bolsillo para los gastos de su buque en campaña, sino que también —con un desinterés digno de tan alta causa—, supo ofrendar sus veintinueve agostos en aras de la patria que tanto amó.

Al acto de su sepelio, cuando se trasladaron sus restos a Lima, concurrió muchísima gente ansiosa de exteriorizar su admiración por el héroe

---

(1).—Dr. Evaristo San Cristóval, Biografía resumida de Enrique Palacios. Trabajo para la "Historia Marítima del Perú".

y darle el último adiós. Al inhumársele, el alma nacional —poética y sentida, cuando de algo patriótico se trata—, tuvo en el estro de D. Domingo de Vivero, su expresión más auténtica. Aquellos versos que arrancaron lágrimas, terminaban así:

Ante tu heroica abnegación me inclino,  
y tu féretro inundo con mi llanto:  
tu superas la gloria de Lepanto  
y el ideal sublime del marino,  
¡le das al pueblo, a quien amaste tanto!

En la actualidad, fuera de los recuerdos que de Palacios se conservan en el Museo Naval del Perú, un buque de la Escuadra lleva su nombre, perennizando así la gloria que aureola su memoria y la admiración que le debe la posteridad.

Y si alguna vez, lector amigo, visitas la Cripta de los Héroes en Lima, casi en la entrada misma podrás apreciar la placa mural N<sup>o</sup> 3 colocada como homenaje póstumo a Enrique Palacios de Mendiburu, valiente entre valientes, y, sin lugar a dudas, un bravísimo contribuyente de guerra.

---

## EL PERRO “CHOLO”

(1879)

En el canto XVII de la Odisea, Homero dejó entregada a la admiración de la posteridad la sublime lealtad de un perro. Hace poco más o menos tres mil años que Ulises marchó ufano a la guerra de Troya, para volver de ella transcurridos veintitrés, encorvado y envejecido por el sufrimiento. Laertes, su propio padre, no le reconoció y le confundió con un mendigo. Ni su amada y leal esposa, sin excluir al anciano esclavo Eumeo, dieron muestras de saber quien era aquel sujeto harapiento que subía penosamente las escalinatas del palacio, buscando quizás una limosna para aliviar su miseria o un mendrugo de pan que atenuara su hambre. “Argos”, el ya achacoso can que dejara el héroe antes de ir a la lucha, fue el único que le identificó: mirándole con incontenible afecto se incorporó para lamerle las manos, y meneando débilmente la cola satisfecho de encontrarle, cayó muerto a sus pies, como fulminado por la súbita explosión de su emotivo cariño.

Muchos, muchísimos años más tarde, sobre insalvables obstáculos y difíciles pasos helados entre Suiza y Saboya, un perro de San Bernardo, el célebre “Barry”, llegó a salvar la vida de veintidós personas. Su gran corpulencia, fino olfato y viva inteligencia, coordinándose a través del adecuado entrenamiento que le dieran los monjes, hicieron de aquel animal

un samaritano de los Alpes; una figura tradicional y épica en el mundo de los canes de todos los lugares y todos los tiempos.

Pero... ¿a dónde irá a parar el autor con este prólogo perruno? te preguntarás, quizás, lector, sabiendo que estas parrafadas que de vez en cuando echamos, deben conformar el meollo de una Tradición Naval y no el pespunte de un hilván sobre zoología.

Es que hoy te quiero contar la historia de un perro no menos notable que los anteriores, estrechamente relacionado con uno de nuestros combates navales de otrora. Me refiero al increíble perro "Cholo" y a la acción de Punta Gruesa, acaecida el 21 de mayo de 1879, en las cercanías de Iquique.

Para ello haré revivir una historia olvidada; una crónica del entonces Capitán de Corbeta D. Manuel I. Vegas, escrita allá por el año 1916, que por haber sido de cortísima edición y poco difundida en nuestro medio se encuentra prácticamente extinguida, sin que por ello haya perdido su sabor tradicional y gratisimo para todos los que nos interesamos en las cosas del mar:

El Segundo Comandante de la fragata **Independencia**, D. Eugenio Raygada, poseía un hermoso ejemplar de perro Terranova al que había bautizado con el nombre de "Cholo". Era aquel animal el prototipo de can destinado por la naturaleza para adaptarse a bordo de un buque, por su agilidad para contrarrestar "balances" y "cabeceos"; por su fortaleza, docilidad y entusiásticos ladridos, alegría de los marinos al romper el alba y comenzar las faenas diarias; pesadilla de aullidos súbitos para quienes, habiendo tenido el cuarto de guardia entre gallos y media noche, despertaban con la diana intempestiva que emitía su perruna garganta.

El "Cholo" —como todos los de su raza— poseía un tupido pelaje obscurecido en partes; patas fuertes y orejas gachas; hocico no muy puntiagudo y deseos incontenibles de jugar, halando por instantes los anchos pantalones de denime de los tripulantes; saltando, en oportunidades, sobre los que baldeaban la cubierta, para luego correr evadiendo persecuciones amistosas y refugiarse en una telera o esconderse en una batayola, como muchacho malcriado que cuida las asentaderas después de una travesura.

A las horas del baño de mar, estando el buque en puerto, incansable como todos los terranovas nadaba y arrastraba como podía a los divertidos marinos un tanto lejos del barco, siendo, casi con toda seguridad, el último de los que regresaban a bordo. Empapado lo subían y era el terror de los guardiamarinas de servicio, quienes en uniforme de parada y guantes blancos más de una vez quedaron hechos miseria, al sacudirse el "Cholo" cerca de ellos y embadurnarles la tenida, salpicándoles con agua salada y grasa de los aparejos, producto de sus recostones en la jarcia de labor mientras se izaba el bote.

El 21 de mayo de 1879, cuando el **Huáscar** combatía con la **Esmeralda** y la echaba a pique con su tercer espalonazo, la **Independencia**, persiguiendo a la **Covadonga** —hábilmente piloteada por el práctico inglés Stanley y comandada por Condell—, emprendió eufóricamente la caza de la corbeta chilena, acercándose a los arrecifes de Punta Gruesa en forma audaz y temeraria.

More, al ver que el buque chileno —aprovechándose de su menor calado— evadía sus disparos y se adentraba hacia la costa tratando de bajarla hacia el Sur para escapar, decidió embestirlo con el espolón, basándose en los todavía inseguros sondajes que "cantaba" el encargado de largar el escandallo. La premura del ataque, quizás no le hizo recapacitar en la relativa exactitud de esas presumibles profundidades, tomadas a velocidad y braceando con la sonda de mano. Intempestivamente, y ya cuando su espolón casi rozaba el casco de la **Covadonga**, se sintió en el buque un ruido de metal rasgado, las hélices giraron vanamente y la **Independencia**, como herida en plena carrera por un puñal de rocas, se detuvo sobre una de ellas no marcada en la carta, pero que con su presencia brutal y contundente abrió los fondos de la fragata, haciendo que el agua irrumpiera a torrentes dentro de su obra viva.

Mientras tanto —y durante todo el combate— el "Cholo", haciendo caso omiso al estampido de los cañones, considerándolo quizás como un estímulo para sus continuos juegos, siguió como de costumbre saltando junto a los artilleros, mordiéndoles cariñosamente las pantorrillas y corriendo de un lado a otro, como si estuviera satisfecho y contento con esa nueva modalidad de diversión que no conocía hasta el momento.

Encallado el buque nadie se ocupó del perro. Habiendo dado el Comandante More la orden de arriar botes mientras se defendía del cruel y feroz reataque de la **Covadonga**, el Capitán de fragata Raygada recibió la consigna de hacerse cargo de las embarcaciones y procurar que llegaran a la playa, sorteando arrecifes, balas de cañón y metralla, disparadas a mansalva sobre los naufragos por la tripulación de la afortunada **Covadonga**.

Mientras tanto en Iquique, al naufragar la **Esmeralda**, el cadáver del heroico Prat era sacado de la cubierta del monitor **Huáscar** y transportado a su interior, con todos los honores que mereció aquel valiente marino chileno. El Cirujano Mayor del buque, D. Santiago Távara, se prodigaba entre los heridos nacionales y enemigos, atendiendo de manera especial al intrépido Teniente Serrano, quien con los órganos genitales destrozados se retorció de dolor con las manos puestas sobre el vientre. Sesenta y tres sobrevivientes de la **Esmeralda** fueron recogidos de las aguas por orden de Grau. A todos ellos, sin excepción, se les atendió y proporcionó ropas y calzado; bebidas y alimentos calientes. . . Eran enemigos ven-

cidos, pero no por ello perdían su calidad de hombres valientes que luchaban por la causa de su patria.

Las prendas del Comandante Prat, inventariadas al detalle, fueron celosamente guardadas para ser remitidas a su doliente viuda, la dama chilena Doña Carmela Carvajal. La historia registra las hermosas cartas que con motivo de este triste episodio, intercambiaron el entonces Capitán de Navío Miguel Grau y aquella ilustre y culta matrona.

¡Beau Geste! Bello gesto aquél, que pone muy en alto la caballerosidad del jefe peruano al salvar a los náufragos chilenos; al reconocer, hidalgamente, la hazaña de Prat; al recibir, como resintiéndose en su modestia, el saludo emocionado de Uribe, quien cuadrándose ante el pabellón del "Huáscar" —con digna actitud que perenniza su valor moral— pronunció, en el portalón del monitor, una frase que le salió del alma: "¡Viva el Perú generoso!".

Mientras tanto Condell, persistía en su deseo de exterminar sobre las aguas a los náufragos de la **Independencia**. Nadaban los hombres hacia la playa salvadora y su braceo vigoroso se tornaba de improviso lento: un hervidero de metralla acribillaba sus cuerpos, sumiéndolos en el seno de las aguas y dejando el mar con gigantescas manchas de sangre...

Jacinto López, el ilustrado historiador venezolano, refiriéndose a las figuras de Grau y Prat, al compararlas con la de Condell, tiene en su libro "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre" frases muy duras para el comandante de la **Covadonga**: dice, "que deslució como un plebeyo entre aristócratas".

Pero, lector amigo, perdóneme que me haya detenido en digresiones y permíteme que vuelva nuevamente al tema central de esta modestísima tradición, ¿estamos?

Es de suponerse que al subir el Comandante Raygada al último bote que dejara la **Independencia**, su perro "Cholo", siguiendo al amo, se embarcara también en él.

En el parte original del combate —que para relatarte este episodio he tenido en mis manos, y que de paso te digo se encuentra en el Museo Nacional de Historia, en Magdalena—, afirma el Comandante More que todas las embarcaciones que él mandara arriar del buque, naufragaron en los arrecifes sin poder llegar a la playa. En el puente quedaron, hasta el último instante, More, Palacios, Basadre. El teniente García y García, cayó muerto entre ellos, al recibir una bala de fusil en medio del pecho.

Desafiando la lluvia de proyectiles, el perro "Cholo" tan acostumbrado como estaba a bañarse en los puertos junto con los tripulantes, recordó sus habilidades de juego que esos instantes se convirtieron en impulsos de rescate: los atónitos marineros que habían logrado llegar a la playa, vieron como este fiel animal, lanzándose una y otra vez entre las olas, reaparecía sobre la espuma halando a algún herido y no descansaba

hasta dejarlo en sitio seguro. Siete veces repitió su hazaña, quedando tan rendido que tuvieron que sujetarlo para que no desfalleciera tratando de continuar sus proezas, a despecho del peligro y la fatiga.

Cuando la tripulación náufraga emprendió su triste y silenciosa caminata hacia Iquique —escribe Vegas—, el "Cholo" indomable rompió la marcha haciendo mil piruetas; siempre ganoso de escapar hacia el mar donde veía, cada vez más lejancs, los despojos de su antes gallardo buque.

Aquel leal perro llegó al puerto indiferente ante la magnitud de la catástrofe. Todos los que tuvieron la suerte de presenciar su abnegación sin límites, se disputaron desde ese momento el privilegio de acariciarlo y alimentarlo con carnes y embutidos.

Al cabo de algún tiempo, y siempre siguiendo a More, el "Cholo" fue a Arica y quedó a cargo de la guarnición de las baterías del morro, parte de la cual estaba conformada por sobrevivientes de la **Independencia** bajo el mando del ex-comandante de la fragata.

Poco después se embarcó el "Cholo" a bordo del transporte **Rímac**, tomado a los chilenos junto con el batallón de "Carabineros de Yungay". Demás está decir que era el favorito de los tripulantes, quienes lo haraban de golosinas, mimos y caricias. En dicho buque hizo toda la campaña, durante el bloqueo llevado a cabo en el Callao por la escuadra chilena.

Y cuentan que cuando nuestras lanchas porta-torpedos iniciaban sus salidas nocturnas para hacer raids contra los buques bloqueadores, el "Cholo" pugnaba por embarcarse, como si se considerara a sí mismo parte obligada en las expediciones. Como es lógico, no se le satisfacía a causa del natural silencio que había forzosamente que guardar y la falta de garantía para que, en los momentos más apremiantes, acallara voluntariamente sus sonoros ladridos.

Al perderse las batallas de San Juan y Miraflores, el **Rímac** junto con el resto de buques de nuestra débil escuadra fueron incendiados para que no cayeran en poder del enemigo, hundiéndose de consiguiente.

Nuestro protagonista, el leal e indómito "Cholo", pasó a vivir en tierra, a cargo y en poder del señor Adolfo Santillana.

Y del pobre "Cholo" nunca más se supo, quedando la historia en ignorancia sobre la fecha de su muerte, debido a que en las Municipalidades no hay registros abiertos para las defunciones perrunas.

¿No es una lástima lector? —"Qui habet aures audiendi, audiat" (Quien tenga oídos para oír, oiga).

A mi sólo me queda apagar la luz y retirarme, no sin antes terminar en latín (pero esta vez sin traducción), en homenaje a ese perro admirable que se llamó "Cholo".

¡Requiescat in pace!

JOSE VALDIZAN GAMIO

## TRIPTICO SOBRE UN HEROE

(Tradición Epistolar)

(1879)

La Punta, 7 de diciembre, 1964.

Señor Coronel E. P. (R)

D. Néstor Gambetta

Presidente de la Sociedad "Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria".  
LIMA.

Estimado señor Presidente:

En la última Asamblea General de nuestra Institución, fue presentado un pedido en el que se solicitaba efectuar la gestión pertinente, para que en atención al heroísmo y méritos de uno de los Oficiales del **Huáscar**, el entonces Teniente Primero D. Fermín Diez Canseco, se trasladaran sus restos a la Cripta de los Héros.

Como Ud. recordará, en dicha sesión pedí se me otorgara el uso de la palabra, para hacer recuerdo del Teniente Segundo D. Carlos Artamino de los Heros quien junto con Diez Canseco participó el 28 de agosto de 1879 en un acto heroico sin precedentes en nuestra Historia, arrojándose al mar en las aguas de Antofagasta para desviar —con su cuerpo— un torpedo lanzado por el **Huáscar**, arma que por deficiencias mecánicas desvió su rumbo, retornando hacia el buque propio y poniéndolo en grave peligro de ser impactado.

Estimo, personalmente, que todos los hombres que figuran en la historia resaltan por un hecho conspicuo más que por otros, o por una actuación mantenida y notable a través de sus existencias. En el caso particular de Diez Canseco, es sin duda alguna su acto heroico de Antofagasta. ¿No es justo, señor Presidente, que a quien con él demostrara igual arrojo y desprendimiento para exponer su vida, se le considere en igual nivel de méritos, si cabe justipreciar comparativamente a los valientes?

Pues bien, para mí, éste es el caso de de los Heros. Sin embargo, y quizás por las circunstancias de haber muerto en el combate de Antofagasta poco después del acto heroico que tanto le distinguió, la posteridad ha echado un tanto al olvido su memoria —injustificadamente por cierto—, siendo hora ya de que se le reivindicue.

Debo añadir algo más, señor Presidente: después de haber evitado de los Heros —con riesgo inminente de su vida— que la lancha torpedo aquélla hundiera al **Huáscar**, se ofreció como voluntario para recuperarla y lo logró, trayéndola a bordo a remolque con otro bote, para lo cual tuvo que comprometer nuevamente su

seguridad personal, acercándose en la rada hasta casi un cable de distancia de los buques enemigos **Magallanes** y **Abtao**.

Horas después, a las tres de la tarde del 28 de agosto de 1879, una granada enemiga hizo volar en pedazos el cuerpo del Teniente Segundo Carlos de los Heros.

Como éste ha sido un brevísimo resumen de la gallarda actuación de aquel valiente oficial, según Ud. me lo solicitara me permito reforzar —epistolarmente— el pedido que hiciera sobre la necesidad que todos los peruanos tenemos de reivindicar su heroica memoria, satisfaciendo una deuda que no debe pagarse con la moneda del olvido.

Para el efecto, anexo copia textual de dos documentos —que de por sí parecen hechos para apoyar mi pedido—, los mismos que explicarán plenamente lo que he querido resumir en líneas anteriores. El primero, se encontraba en el Archivo General de Marina hasta hace tres años; probablemente haya pasado al Museo Naval, a raíz de un oficio mío al Comandante General respectivo. El segundo, es una carta dirigida por Grau al padre del teniente de los Heros, comunicándole su pérdida (Archivo de familia.— Fue publicada hace algún tiempo, en "El Comercio", de Lima).

Consciente de estar cumpliendo con un deber de peruano y de marino, remito a Ud. la presente justificación de mi solicitud, para que en la Cripta de los Héroes se coloque una placa recordatoria en homenaje a de los Heros, ya que su cuerpo fue desmembrado por la granada que le segó la vida, desapareciendo totalmente y quedando tan sólo, como legado fúnebre e histórico, el fragmento de la bomba que deshizo sus entrañas, último contacto material que tuvo en vida antes de pasar a la gloria.

El Capitán de Navío A.P.

José Valdizán Gamio

---

Lima, a 2 de Mayo de 1885.

Excmo. Señor:

La Asamblea Constituyente, en atención al heroico comportamiento de los Tenientes Primero y Segundo de la Armada Nacional, Dn. FERMIN DIEZ CANSECO y Dn. CARLOS DE LOS HEROS, el 28 de agosto de 1879, en las aguas de Antofagasta, donde salvaron al monitor **Huáscar** de la acción de un torpedo, lanzándose sobre éste y apartándolo de dicha nave, ha resuelto declarar a ambos Oficiales Beneméritos de la Patria en grado heroico; disponer que se ascienda al primero a la clase inmediata a la que actualmente obtiene; y conceder a los dos una medalla de oro, la cual llevará, en el anverso, la imagen del monitor **Huáscar**, al frente de las fortificaciones de Antofagasta, con esta inscripción:

JOSE VALDIZAN GAMIO

**"Fue uno de sus valientes"**; y en el reverso, un torpedo flotando sobre el mar. En la parte superior, este mote: **"La Patria Satisfecha"**; y en la inferior, esta data: "Antofagasta, Agosto 28 de 1879".

Lo que comunico a V.E., para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dios güe. a V.E.

Firmado

Manuel Tovar

V. Presidente de la Asamblea

Al Excmo. Señor Presidente  
Provisorio de la República

Firmado

Juan P. Lanfranco

Secret. 1º de la Asamblea

Lima, Mayo 12 de 1885.

Cúmplase, publíquese y expídase el despacho respectivo.

Rúbrica del Señor Presidente de la República.

Secretario de la Asamblea

Firmado

Max. Mas

Firmado

Echenique (1)

---

Arica, setiembre 18 de 1879.

Sr. Dr. Dn. Juan de los Heros

Señor de toda mi consideración:

Sumamente conmovido tengo el honor de dirigir a usted la presente, para manifestarle el profundo sentimiento que he experimentado, con motivo de la sensible pérdida de su hijo Carlos, acaecida el 28 de agosto último, al frente de Antofagasta, combatiendo con los enemigos de la Patria.

Si al recordar este acontecimiento y cumplir tan penoso deber, sólo tuviese en mira dar testimonio de haber visto sucumbir a un valiente, pronto estaría satisfecho mi propósito, pero me mueve además y me aflige sobre manera recordar, sin esperanzas de volverle a ver, a uno de los oficiales más distinguidos que he tenido bajo mis órdenes: su ejemplar modestia, su pundonoroso comportamiento, su caballeresco porte y cuantas dotes personales pueden

(1).—Documento existente en el Archivo General de la Marina.

adornar a un oficial, estaban reunidos en él y se notaban con sin igual naturalidad. Prueba de estas recomendaciones es el inconsolable pesar con que todos en el buque, todos desde el que suscribe hasta el último de los marineros, le recuerdan con cariño y se disputan las manifestaciones más sinceras de su sentimiento.

Honor y gloria son los legados que hemos recogido los que le vimos en su último momento, y como un sagrado deber que, si bien no puede enjugar el justo duelo de sus padres, puede llevarles un consuelo que mitigue sus dolores, trámitole este precioso legado (1) que formará el orgullo de su familia y uno de los timbres de nuestra historia.

Dígnese usted aceptar y transmitir al seno de su respetable familia, a la par que estos sentimientos, los de particular aprecio con que es honroso suscribirme de ustedes muy atento amigo S.S.

Firmado  
Miguel Grau

---

Sometido el caso a la consideración del Ministerio de Guerra —el que solicitó el pronunciamiento del Centro de Estudios Histórico-Militares al respecto— la contestación llegó con fecha 5 de enero de 1965, mediante el oficio N° 3 SG-MG1.P, firmado por el Secretario General del citado Ministerio, Sr. Coronel D. José Sueyras Pérez. A grandes rasgos, estimado lector, su contexto era el siguiente:

“Que, como por Ley N° 398, del 3 de diciembre de 1906 —que fue el instrumento que reguló la inhumación de los restos de nuestros héroes en la Cripta respectiva— **deben depositarse en ella los despojos de quienes sucumbieron en acción de armas**, no era factible, por el momento, hacerlo con el Comandante Diez Canseco.

Que, en cambio, **cabría, únicamente, colocar en ella una placa como homenaje al Teniente, Dn. Carlos A. de los Heros**”.

Y he aquí, lector amigo, el final de esta tradición epistolar en la que se demuestra —usando sólo cartas y oficios referentes al caso—, el por qué de esa plaquita que alguna vez podrás encontrar enclavada en determinado sitio de aquel imponente mausoleo.

¡Con tal de que la coloquen y no se quede el asunto en el tintero!

Así lo espero.

---

(1).—El envío a que hace referencia el Comandante del **Huáscar**, era un fragmento de la granada que matara a de los Heros.  
(Archivo.— Familia de los Heros).

## BEAU GESTE

(1879)

Reflejo azul de una bondad divina,  
por tí la roja guerra tuvo;  
hundías barcos y salvabas vidas,  
aún al enemigo diste amor,  
y, entre la sangre y la metralla, puro  
pasaste, el alma erguida  
por la mano de Dios. . .

("PINDARICA A GRAU".- José Gálvez B.)

---

El mar y el romanticismo siempre se han dado la mano en la historia. Pueda que Bolívar, por ejemplo, dijera en alguna ocasión aquella su poco piadosa frase: "la guerra no se hace por amor a Dios", pero si pasamos las páginas y echamos una miradita a lo que sucedió el 21 de mayo de 1879, todos estaremos de acuerdo en que Grau, a pesar de no comulgar en todo con el vencedor de Boyacá, dejó aquel día en Iquique, con su comportamiento humano, un recuerdo muy difícil de borrar; tuvo un "beau geste", para expresarlo en gabacho, que según dicen es un idioma de buen gusto y da categoría a los atrevidos, como yo, que sin méritos ni posibilidades pretenden escribir cosas de fuste.

De sobra sabes, lector, lo que sucedió aquella mañana entre los buques peruanos y chilenos, frente a Iquique. No estará demás, sin embargo, que echemos una parrafada para puntualizar la imagen que quiero traer a tu memoria. En aquel combate, y no obstante que las pérdidas numéricas fueron iguales en materia de buques, la suerte nos jugó —a los peruanos— una buena trastada. Mientras que Chile perdió a la **Esmeralda** (acabada de construir en 1856), nuestro país tuvo que lamentar la varadura y pérdida total del más moderno y mejor de sus barcos, la fragata **Independencia**, que encallara sobre una roca oculta en Punta Gruesa, frente a la caleta de Molle.

Fue el combate de Iquique una acción naval en que resaltaron muchas virtudes y defectos de la raza humana. Junto con rasgos de audacia, valor y heroísmo, hubo crueldad y ensañamiento. Al lado de la magnanimidad, anidó el tremendo practicismo que aún no se sabe si puede disculpar la guerra. La osadía y el tesón llegaron a olvidar a la prudencia. No faltó tampoco el aderezo maestro de una gran generosidad, una inaudita nobleza y una galantería de palestra medioeval sin antecedentes, que son, sin lugar a dudas, las que han motivado mis reflexiones impulsándome a escribir sobre el título de esta tradición que hoy te traigo, querido lector

Como el reparto es difícil de hacer, lo dejo a tu criterio, caro amigo mío. Mi labor consiste en relatar; tu trabajo, en juzgar. En el interín te prometo ceñirme a la historia para que no tengas temor de fallar en primera instancia. Allá voy con mi narración:

La desatinada disposición del Almirante chileno Williams, de dejar a las corbetas **Esmeralda** y **Covadonga** bloqueando el puerto de Iquique mientras que él, con el resto de su escuadra, trataba de ejecutar su desafortunado plan de ataque al Callao, preparó el escenario del primer combate naval de la Guerra del Pacífico: las bambalinas quedaron listas bajo el cielo del puerto peruano y sobre ellas se destacaron dos de los protagonistas del drama; muy pronto, al acudir el **Huáscar** y la **Independencia**, enviados por el General Prado quien conoció dicha información, comenzarían a funcionar las tramoyas y sonarían los primeros cañonazos.

Al iniciarse la mañana del 21 de mayo de 1879, ambos buques estaban a la vista de Iquique. El transporte chileno **La Mar** que acompañaba a los bloqueadores, oteando el peligro que se avecinaba recurrió a una estratagema no muy honrosa pero práctica: izando pabellón norteamericano, abandonó el puerto a toda máquina poniendo proa hacia el Sur. Grau, como Comandante de la Primera División Naval Peruana, prescindió de efectuar un reconocimiento sobre la identidad del fugitivo; no interesaba realmente aquel buque como objetivo de primera importancia; su misión era la de batir a los barcos de guerra enemigos. A ella se contrajo.

Como verás, lector amigo, el cuadro había quedado completo: Las dos unidades más fuertes del Perú contra las dos más débiles de Chile. Materialmente hablando, esa era la verdad. En lo referente al entrenamiento y competencia de las dotaciones, eso era ya "otras quinientas". Las restricciones presupuestales que durante tanto tiempo nos habían fustigado, la abulia gubernamental y las ideas de muchos pacifistas sin visión sobre la amenazadora realidad internacional, se juntaron por primera vez en 1879 para dar la razón a los insistentes mas inexitosos pedidos tantas veces hechos por nuestros marinos: los tripulantes de los buques peruanos carecían de la práctica artillera necesaria y elemental. Al decir de nuestro distinguido historiador, el Capitán de Fragata Manuel I. Vegas (en su encendida respuesta a Paz Soldán con motivo de una crítica velada hecha a la Marina y que se desprendía de uno de los trabajos de tan notable autor), "no se había gastado un solo real" para el citado propósito... ¡si dan ganas de entrar en polémica!

Lo dicho no tiene "dis"  
 porque es culpa sin dis-culpa;  
 (y meto aquí mi nariz,  
 por una patria feliz  
 en caso de otra trifulca).

Pero no era otra la verdad, lector amigo. La impericia de aquellos artilleros fue notoria durante toda la campaña naval que sostuvimos contra Chile. Impotentes muchas veces nuestros bravos capitanes para hacer daño al adversario, por la mala puntería de sus cañones y lo inadecuado de los proyectiles que usaban, se vieron en la necesidad de reducir las distancias de combate en proporciones suicidas. A ello se añadía, en el caso del **Huáscar**, la ausencia de granadas "Palliser", únicas capaces de perforar la coraza de los blindados enemigos. Cuando llegaron los pedidos de dichos materiales al Perú, ya el gallardo monitor había pasado a manos chilenas a raíz del combate naval de Angamos. . .

Mas dejemos las digresiones y vayamos al grano. Estábamos frente a Iquique, el 21 de mayo de 1879 y entre los 06.30 y las 07.00 horas de aquel día. El **La Mar** había huído y nuestros buques se aproximaban, a toda máquina, hacia los barcos enemigos.

El Comandante de la División Naval Chilena, Capitán de Fragata, Arturo Prat, debió bosquejar rápidamente su plan de acción y ponerlo en ejecución. En realidad, y dada su inferioridad material así como la deficiente velocidad de sus buques, no le quedaba otra solución que la de guarecerse en la bahía, interponerse entre la población y los barcos peruanos (para imponerles limitaciones en el fuego, por temor a causar daños al puerto y a sus connacionales) y. . . batirse esperando lo peor. La **Covadonga** recibió orden de repetir los movimientos de la capitana y fondearse cerca de la población. Su comandante, Condell, al aproximarse y captar el mensaje que le transmitiera Prat por medio de una bocina, contestó:

—¡All right!

Nadie puede explicar por qué usó el marino chileno aquella expresión inglesa, ¿tal vez por el nerviosismo del momento? Lo cierto es que, al contestar así, aprobaba y acataba la orden de su superior. Sin embargo, posteriormente, la **Covadonga** abandonaría el escenario del combate y dejaría a la **Esmeralda** a merced del **Huáscar**.

No te voy a relatar, lector, todo el desarrollo de la acción de Iquique, pues, tú sobradamente la conoces. Para mi propósito sólo resulta necesario incidir sobre determinados puntos, y, respetando siempre la verdad histórica, reanimar nuestra memoria sobre el indiscutible "beau geste" que tuvo Grau aquel 21 de mayo de 1879.

Respecto de la acción de Iquique, escribe el distinguido historiador Jacinto López:

"A la hora en que comenzó el combate, 8.20 a.m. del 21, los buques chilenos ocupaban posiciones a un cable o cable y medio de la playa, frente al lado Norte de la población, en orden de pelea, la **Covadonga** por popa de la **Esmeralda**, los dos con proa al Norte, de manera, dice Grau, que estaban interpuestos entre nosotros y la población.

“El **Huáscar** abrió sus fuegos contra los dos buques del bloqueo y media hora después rompió los suyos la **Independencia**. La primera hora de combate fue así entre el **Huáscar**, la **Esmeralda** y la **Covadonga**. Los fuegos del **Huáscar** fueron desde el primer momento ineficaces, por hallarse el buque en la boca del puerto bajo la acción de la mar, dice Grau, y por la inesperienza de los artilleros. Los tiros (del **Huáscar**) pasaban en su mayor parte por alto y varios tiros fueron a herir a la población”, escribe el segundo Comandante de la **Esmeralda**, cuyo mando en jefe asumió después de la muerte de Prat en el combate. Nuestra posición, continúa, era pues ventajosa. Varias granadas estallaron en la torre y casco del **Huáscar**. Estaba así neutralizada la desigualdad de fuerzas entre los combatientes. «La puntería de los buques enemigos tenía por lo general buena dirección y elevación», dice Grau. Los artilleros chilenos tenían instrucción, disciplina y a práctica, eran artilleros. Los del **Huáscar** eran novicios, no eran artilleros.

“Una hora duraba ya el combate cuando el Comandante Condell, de la **Covadonga**, resolvió buscar su salvación en la fuga, y huyó como el **La Mar**, hacia el Sur, acercándose mucho a la isla que cierra la parte occidental de la bahía. Grau ordenó a la **Independencia** que la persiguiera, y desde entonces el combate de Iquique fue sólo entre el **Huáscar** y la **Esmeralda**”.

Así continuó la acción, entre los aciertos de la artillería chilena y la impotencia del buque más fuerte del Perú.

Si es necesario reconocer la preparación y entrenamiento de las dotaciones mapochinas, somos los primeros en hacerlo. Méritos tuvieron ¡que caray!, pero... estos pensamientos tan sencillos de escribir así, en frío, no debieron ser muy del agrado del Comandante del **Huáscar**. Exasperado por la impotencia de sus cañones para tocar al enemigo, estrechó más y más las distancias sin tener éxito. Finalmente, deseando acabar de una vez por todas con el combate empeñado, decidió embestir a la **Esmeralda** y espolonearla.

A partir de aquel momento fueron tres las arremetidas del **Huáscar** contra el casco de la **Esmeralda**. Dos de los espolonazos que le propinó el titán de acero fueron terriblemente contundentes mas no definitivos; el tercero, resultó mortal. En cada uno de los choques los cañones de ambos buques dispararon sobre el adversario, a toca penoles; la sangre bañó sus cubiertas, y de manera especial, la de la **Esmeralda**. La metralla hizo que los hombres, braceando lentamente un monograma en el espacio, se desplomaran mortalmente heridos u horriblemente mutilados. La dotación del **Huáscar** tuvo mayor protección debido a las planchas blindadas. Los disparos fueron hechos a boca de jarro; se escucharon ayes de dolor, imprecaciones y estertores indescriptibles de agonía. Aquello fue dantesco, macabro y deprimente. Era la guerra en toda su crudeza.

Pero no me desviaré del tema central, lector amigo, ni trataré de describirte los pormenores de un combate de sobra conocido por tí. Para

los fines que persigue esta Tradición no pasaremos más allá de la primera embestida del **Huáscar**. Y no porque pretendamos copar la historia sino porque así conviene para destacar, más vividamente, la figura de sus personajes más importantes. Después del relato a priori, haremos unas cuantas digresiones epigráficas necesarias para fijar ideas, ¿estamos?

Acompáñame pues, lector, en esta tarea y leamos juntos a Jacinto López:

"En el momento del choque, como dice Grau, quedaron abor-  
"dados los dos buques, el Capitán Prat, que se hallaba en la toldi-  
"lla, saltó a la proa del **Huáscar**, gritando a sus compañeros que  
"lo siguieran, según el relato de Uribe. De los que se encontraban  
"en la toldilla con él sólo uno lo siguió, el sargento Juan de Dios  
"Aldea, debido, dice Uribe, a la ligereza con que el blindado se  
"retiró del costado de la corbeta y a que la voz de Prat no fue es-  
"cuchada en el estruendo producido por toda la batería al hacer  
"fuego sobre el **Huáscar**".

Y más abajo añade el ya citado historiador, "que Prat, obser-  
"vando que los buques continuaban juntos, tomó la resolución de  
"abordar al enemigo. Dió una mirada continua —escribe el au-  
"tor— hacia atrás como para ordenar al corneta que tocara al  
"abordaje, y no viéndolo, se afirma en la baranda y con toda la  
"fuerza de sus pulmones gritó. . . ¡Al abordaje, muchachos! El  
"estruendo de los cañones impide que oiga la tripulación. . . Prat  
"comprendió esto y redoblando sus esfuerzos gritó por dos veces  
"más ¡Al abordaje muchachos! Todo es inútil porque nadie lo oye.  
"Los buques continuaban juntos. Entonces tiene la idea de dar el  
"ejemplo: tal vez podían verlo mejor que oirlo. Se le ve pues. . .  
"pasar entre los cabos y jarcias y pncner el pie. . . sobre la proa del  
"**Huáscar**."

"Prat expió pronto con la vida su ciega osadía. El segundo  
"Comandante de la corbeta, Luis Uribe, lo vió caer herido de  
"muerte al pie de la torre del **Huáscar**, desde el castillo de proa  
"donde se hallaba y asumió el mando del buque. Con la espada  
"en la mano, ya en la cubierta del **Huáscar**, se le ve todavía, di-  
"ce Cabrera, mirar hacia su derecha tal vez para alentar a los que  
"suponía le siguiesen, y caer en seguida, herido por una bala en  
"la frente. Aldea cayó también herido muchas veces, pero no mu-  
"rió allí sino en el hospital en Iquique, tres días después, mutila-  
"do por la amputación de una pierna y un brazo". (1)

(1).—"Todos los testimonios están contestes en que Prat murió instantáneamente, de un balazo en la frente, al llegar a la torre de **Huáscar**. . . En la narración de Bulnes (Vol. I, pág. 299) dice este historiador chileno: "Prat cae herido por un tirador invisible. . . con una rodilla en tierra, desfallecido y casi exánime cuando un marinero salido de la torre de la artillería le asestó un tiro en la frente que le produjo la muerte. . . "Bulnes no revela su fuente de información —acota Jacinto López— pero es obvio que su narración pertenece a la copiosa cosecha de leyendas y fábulas nacidas de la muerte de Prat, algunas de las cuales pueden verse en Vicuña Mackenna, EPISODIOS, págs. 379 - 81".

Y ahora, para tu coleteo querido lector, te contaré que otro escritor chileno de temas históricos, Jorge Inostrosa, en una narración novelada ágil y amena que intitula HIDALGOS DEL MAR, se atreve aún a decir más; refiriéndose a la reacción posterior de Grau a raíz de la muerte de Prat, escribe así, textualmente:

"Mientras el monitor giraba en un amplio círculo, ordenó (se refiere a Grau) que el soldado Mariano Portales, que mató al Comandante Prat, fuera arrestado, y se disponía a aplicarle un severo castigo cuando fue disuadido de hacerlo por sus oficiales. —El jefe chileno estaba herido e imposibilitado. Debí desarmarse y tomarsele prisionero— argumentaba herido en sus sentimientos caballerosos—. Era un valiente y se merecía otra suerte que la de morir con la cabeza destrozada por un culatazo". (pág. 67).

¿En qué quedamos? ¿un tiro o un culatazo?. Dos versiones diferentes sobre el heroico sacrificio de Prat, salidas de la pluma de autores chilenos. . . . ¿no sería más valedero ponerse de acuerdo?

No seré yo quien siga haciendo interrogaciones ni metiéndome en honduras. Conozco un dicho muy sabio de una abuela mía, quien, ante una inquisitoria de este género contestaba siempre: "Hijo mío, ¡menos pregunta Dios y . . . perdona!".

Lo históricamente probado es que Grau, el humanísimo y caballeroso marino peruano, en la carta que dirigiera a su cuñada, la dama chilena Manuela Cabero de Viel, se expresa al respecto así, el 29 de mayo de 1879:

"El valiente comandante de la **Esmeralda** murió como un héroe en la cubierta de su buque, en momentos en que emprendió un abordaje temerario. Yo hice un esfuerzo supremo por salvarlo, pero desgraciadamente fue ya tarde. Su muerte me amargó la pequeña victoria que había obtenido y pasó un día muy afligido. Conservo de Prat, su espada con los tiros, y algunas frioleras que te remitiré oportunamente para que las hagas entregar a su pobre viuda, que las estimará como un triste recuerdo de su infortunado esposo".

¡Ese era el calibre humano y moral de Grau, lector amigo! La muerte de su adversario habíale amargado la pequeña victoria obtenida. Muy apropiadamente dijo de él Gonzáles Prada, varios años después: "¡No son grandes los tigres que hieren por herir o matan por matar, sino los hombres, que aún en el vértigo de la lucha, tratan de salvar vidas y ahorrar dolores a la humanidad!".

Pues bien, querido lector, por demás sabes que aquel combate prosiguió y que dos veces más el **Huáscar** espoloneó a la **Esmeralda**. No ignoras que en la segunda embestida, el teniente Ignacio Serrano y un grupo de doce valientes intentaron nuevamente abordar al monitor, en acción premeditada y no impulsiva ni súbita como la de Prat, siendo víctimas de su

arrojo temerario. Tampoco escapa a tu recuerdo que a raíz del tercer choque, y cuando la violenta cópula se deshacía al dar el **Huáscar** marcha atrás, comenzó a hundirse la **Esmeralda**, cubierta de banderas y siempre combatiendo. Su máquina no funcionaba ya; la santabárbara estaba inundada; más de cien tripulantes habían sucumbido. Eran las 12.10 hrs. del día 21 de mayo de 1879.

Hasta aquí y en lo que va de mi narración, estarás de acuerdo, lector, con lo confirmado por mí al comenzarla: audacia, valor y heroísmo fueron las virtudes que se dieron en Iquique por ambos lados, para forjar figuras como las de Prat, Serrano y Aldea; Grau, Otcya y Velarde, por citar tan sólo unos cuantos y no hacer demasiado larga la lista de aquellos valientes y lo extenso de esta tradición. Veamos ahora contigo algo sobre magnanimidad, nobleza y galantería, cualidades humanas que resaltaron, profusamente, durante esta fase de aquel combate naval.

Mientras la sacrificada **Esmeralda** se hundía para siempre embanderada y heroica, los botes del **Huáscar** fueron arriados por orden de su Comandante para salvar a los náufragos que pugnaban por mantenerse a flote entre escombros y derelictos. Sesenta y tres hombres, entre oficiales y tripulantes, fueron recogidos a bordo del monitor. Uno de ellos, el Teniente Primero Luis Uribe, emocionado profundamente por la nobleza del enemigo no pudo menos, al subir por la escala del **Huáscar** y poner pie sobre su cubierta, que llevarse la mano a la frente en señal de saludo y exclamar con una espontaneidad que le honra y le encumbra en la historia: "¡Viva el Perú generoso!".

Los Oficiales de la **Esmeralda** que fueron recogidos junto con Uribe, eran los siguientes: Teniente Francisco Sánchez; Guardiamarinas, Vicente Zegers, Arturo Wilson; Cirujano Francisco Guzmán y su Ayudante Germán Segura, así como también el Subteniente de la guarnición, don Antonio Hurtado. Fuera de ellos atendíase en esos instantes en la enfermería del **Huáscar**, con toda solicitud, tanto al Teniente Ignacio Serrano como al Sargento Juan de Dios Aldea, quienes se hallaban gravemente heridos.

Pero no nos apartemos, lector, de nuestro tema central y echemos una mirada a lo que teníamos entre manos. Hecho el inventario de las prendas y objetos personales que se encontraron sobre el cadáver de Prat, resultaron ser los siguientes:

"Una espada sin vaina, pero con sus respectivos tiros — Un anillo de oro de matrimonio — Un par de gemelos y dos botones de pechera de camisa, todos de nácar — Tres copias fotográficas, una de su señora y las otras probablemente de sus dos hijos — Una reliquia del Corazón de Jesús, escapulario del Carmen y medalla de la Purísima — Un par de guantes de preville — Un pañuelo de hilo blanco, sin marca — Un libro memorándum — Una carta cerrada, dirigida al señor J. Lassero, Gobernación Marítima de Valparaíso".

Grau ordenó que el Oficial de Detall quedara en custodia de todas estas prendas. Mientras esto sucedía, su Segundo, el Capitán de Navío Ismael Otoyá, disponía que se atendiese a los náufragos, se les diese algo de ron, alimentos y uniformes de la Marina Peruana. El Cirujano Mayor del **Huáscar**, don Santiago Távara, se hizo cargo personalmente de los heridos más graves, y todos los prisioneros chilenos a bordo del monitor recibieron, a partir de ese momento, profusas muestras de la magnanimidad, hidalguía y nobleza que animaban a aquellos, sus valientes adversarios.

Mientras esto sucedía frente a la rada de Iquique, un tanto más al Sur y en las proximidades de la caleta de Molle, la **Independencia** en su afán de batir a la corbeta chilena **Covadonga**, varaba inesperadamente sobre un bajo cercano a Punta Gruesa. Repetidos sondajes habían acusado una profundidad de 9 brazas, y cuando ya era inminente el espionazo con que More pretendía hundir al buque enemigo, sucedió el desastre. La exaltación del combate había echado a un lado a la prudencia, llevando hasta extremos una persecución riesgosisima que no debió ser mantenida por dos motivos principales: el escaso valor militar de la **Covadonga**, y la incomparable ventaja que hubiese significado la preservación de la **Independencia** para las futuras operaciones navales del Perú.

Al inclinarse la fragata, mortalmente herida, sobre su costado de estribor, el agua comenzó a penetrar a torrentes dentro del buque. Los cañones, sin embargo, continuaron haciendo fuego hasta que se inundaron sus brocales. Subiendo a cubierta, primero, y luego a las cofas, los náufragos persistieron en usar las ametralladoras y los rifles de que disponían, hasta agotar las municiones. Luego, ante la indetenible pérdida de la fragata se la mandó incendiar, pero el mar, irrumpiendo en continuas oleadas, hizo fracasar todos los intentos causando a la vez heridos con los frecuentes bandazos que imprimía al buque. Así los náufragos, reatacados con ímpetu indescriptible por la hasta hacía poco perseguida **Covadonga**, comenzaron a echarse al agua tratando de ganar la costa en botes o simplemente a nado.

Y para que juzgues, lector, por tí mismo, el contraste que se dio en las aguas de Iquique entre lo sucedido a la **Esmeralda** primero y a la **Independencia** después, dejaré la palabra al escritor chileno Jorge Inostrosa, de modo que no puedas pensar en parcialidades de mi parte, ¿estamos?

“Era aquélla una matanza despiadada, justificable tan sólo por el trastorno que les habían producido las cinco horas de prueba que habían soportado”. (Titanes del Mar.- Pág. 74, Ed. 1959).

El historiador venezolano Jacinto López, se expresa de la siguiente manera con referencia a este asunto:

"Grau piensa en los naufragos de la **Esmeralda** antes que "en la captura de la **Covadonga** y los recoge en sus botes y los "acoge a bordo, y no se retira de la bahía en busca de la **Independencia** y de la **Covadonga** hasta que no ha visto a bordo al último de los vencidos. Condell bombardea a los naufragos de la **Independencia** y sus fuegos persiguen a los que se "arrojan al agua". (Historia de la guerra del Guano y del Salitre "(Pg. 207-209, Ed. 1930).

Y junto con estos comentarios —dejando constancia, lector, que comedidamente y por una extensión menor, he omitido los más gruesos, capaces de originar caldo gordo— te citaré brevemente otro para broche de este epígrafe:

"Mi Gobierno toma nota con placer, de la cortesía y delicadeza con que las autoridades del Perú tratan a los marinos de "la **Esmeralda**. (Jorge Hunneaus, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, a J. de V. Drummand Hay, Encargado de Negocios de Inglaterra junio 27, 1879).

Y para terminar, querido lector, con esta tradición casi epistolar, sólo me resta transcribirte aquí —al pie de la letra— las dos cartas que trasantan la más emotiva, galante y bella página de la Guerra del Pacífico, esperando que ellas de por sí, eliminando comentarios u opiniones posteriores del autor, te pinten la nobleza indescriptible de dos corazones que dictaron frases merecedoras de figurar con letras de oro en la historia del Perú y Chile, cuando las manos que escribieron aquellas cuartillas se deslizaron emocionadas sobre el papel, con una limpidez de alma que nunca supo de rencores ni egoísmos.

Me refiero a él: Capitán de Navío de la Armada Peruana, Miguel Grau Seminario.

Y te recuerdo a ella: la digna dama chilena, doña Carmela Carvajal, viuda de Prat.

¿Los leemos?

#### MONITOR HUASCAR

Pisagua, junio 2 de 1879.

Señora Carmela Carvajal de Prat.

Dignísima señora:

"Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a Ud. y siento profundamente que esta carta, por las luchas que va a recordar, contribuya a aumentar el dolor que hoy justamente debe dominarla. En el combate naval del 21 próximo pasado, que tuvo lugar en las aguas de Iquique, entre las naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el Capitán de Fragata don Artu-

ro Prat, comandante de la **Esmeralda**, fue como Ud., no lo ignorará ya, víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria. Deplorando sinceramente tan infausto acontecimiento y acompañándola en su duelo, cumplo con el penoso deber de enviarle las para Ud., inestimables prendas que se encontraron en su poder y que son las que figuran en la lista adjunta. Ellas le servirán indudablemente de algún pequeño consuelo en medio de su desgracia y por eso me he anticipado a remitírselas".

"Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro, señora, la oportunidad para ofrecerle mis servicios, consideraciones y respeto, con que me suscribo de Ud., señora, muy afectísimo seguro servidor".

Miguel Grau.

---

Valparaíso, agosto 1º de 1879.

Señor don Miguel Grau.

Distinguido señor:

"Recibí su fina y estimada carta fechada a bordo del "Huáscar" el 2 de junio del corriente año. En ella, con la hidalguía del caballero antiguo, se digna Ud., acompañarme en mi dolor, deplorando sinceramente la muerte de mi esposo y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que se encontraron sobre la persona de mi Arturo, prendas para mí de un valor inestimable, por ser consagradas por su afecto, como los retratos de familia, o consagradas por su martirio, como la espada que llevó su adorado nombre".

"Al proferir la palabra martirio, no crea Ud., señor, que sea mi intento inculpar al Jefe del **Huáscar** la muerte de mi esposo. Por el contrario, tengo la conciencia de que el distinguido Jefe, que arrojando el furor de innobles pasiones sobre-excitadas por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aún palpitan los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi esposo en esa jornada, y que tiene aún el más raro valor de desprenderse de un valioso trofeo, poniendo en mis manos una espada que ha cobrado precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida; un jefe semejante, un corazón tan noble, se habría, estoy seguro, interpuesto, a haberlo podido, entre el matador y su víctima y habría ahorrado un sacrificio tan estéril para su patria como desastroso para mi corazón".

"A este propósito no puedo menos de expresar a Ud., que es altamente consolador en medio de las calamidades que origina la guerra, presenciar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos y luchas inmortales que hacen revivir en esta América las escenas y los hombres de la epopeya antigua".

JOSE VALDIZAN GAMIO

"Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente de Ud. atta. y affma. S.S."

Carmela Carvajal de Prat.

---

## EL COMBATE NAVAL DE ANGAMOS

(Discurso de Homenaje)

(1879)

Pronunciado por el autor, el día 8 de octubre de 1964, en la Sociedad "Fundadores de la Independencia".

Señores:

Un día como hoy, hace ya 85 años, el legendario monitor **Huáscar** vibraba sobre el mar de Angamos desafiante, más solitario y heroico que nunca, haciendo frente con sus dos únicos cañones y su espolón al empuje acosador de toda la escuadra chilena.

Quizás no resulte castizo usar la palabra vibraba ni apropiado ni congruente, pero ¿no vale la pena apartarse de las reglas del idioma para ser objetivo? ¿Cómo expresar mejor tan tremendo desequilibrio? ¿Cómo tanta valentía, encadenada a tan gratuita impotencia?

Porque, señores, no sólo las cadenas atenazan y estrujan los cuerpos o laceran las almas. Un buque como el **Huáscar**, pequeño de casco pero rebosante de valor, patriotismo y heroicidad, debió ser en Angamos como una cárcel de acero —que constriñendo a su dotación e impidiéndole desbordarse para alcanzar al contrario—, tuvo que trepidar con vibración incontenible, con ruidos de impotencia y afán de fulminar, por la simple razón de que para liberar aquella tremenda presión interna ¡sólo tenía las bocas de sus dos cañones!

Estando en juego los sagrados intereses del Perú, sus marinos aceptaron la tremenda responsabilidad de defenderlos sin elementos de lucha, hasta morir. Por ello la patria y la posteridad están en deuda con esos valientes; gracias a su valor y sacrificio, el país cuenta hoy con una tradición naval escrita con la única tinta aprovechable que tuvieron a la mano: la de su sangre.

Estos instantes, señores, dedicados anualmente al culto de la patria y a la veneración de nuestros héroes, deben traer consigo una tremenda verdad digna de meditar: atravesando el mar Colón descubrió la América; Pizarro y sus conquistadores vinieron hasta nuestras costas por mar; diez días después de sucumbir el **Huáscar** en Angamos, las tropas ene-

migas iniciaban su embarco en transportes, estando lista, a los veinte, la primera expedición al mando del Capitán de Navío Patricio Linch, para volcar sus hombres sobre nuestro litoral y traer la guerra hasta nuestro territorio.

¿No fueron por ventura los pequeños y temibles cañones del **Huáscar** barreras, que una vez salvadas, abrieron las puertas para la invasión?

La Historia tiene, señores, una objetividad desconcertante. Vivimos en una era de paz que debemos mantener a toda costa para prevenir sacrificios, pero, cuando las políticas de dos países tangentean sobre un mismo objetivo; cuando fracasa el guante del diplomático y la nación debe resguardar su honor, sus intereses y su soberanía; cuando se agotan los argumentos y las palabras ruedan vanamente en el vacío, entonces y sólo entonces los países de extenso litoral piensan en defenderlo, ¿mas cómo?, ¿con improvisaciones? ¡No, señores!, es necesario destruir la falacia de que una Marina de Guerra se pueda improvisar. "Pelean los hombres, no los buques", es frase conocida de Mahan. Ante ese insoslayable problema se encontró Grau: con un buque potente y hábilmente comandado, pero muy inferior a los de sus contrarios; con una dotación de valientes y heroicos Oficiales, incapaces de hacer milagros porque eran humanos; sin granadas perforantes que le permitieran horadar las corazas enemigas; con artilleros desentrenados y de pésima puntería, que le hicieran, en Iquique, prescindir de sus cañones para arrojarse —como lo hacían los caballeros del Medioevo en una justa— y abatir al contrario con la filosa lanza de su espolón.

¡Ese era Grau, señores! El marino epónimo que hoy recordamos emocionados: el Caballero del Mar. Intrépido en sus ataques, valiente hasta el heroísmo en la guerra, magnánimo como ninguno con el enemigo vencido. Refiriéndose a él, dijo Gonzáles Prada en un célebre discurso: "No son grandes los tigres que hieren por herir o matan por matar, sino los hombres, que aún en el vértigo de la lucha, procuran economizar vidas y ahorrar dolores a la humanidad".

Por eso, para honrar su memoria y relieves una vez más sus hazañas, os traigo hoy la palabra oficial de esta Benemérita Sociedad; de esta cuna de defensores de nuestro suelo, quienes por ancestro o directamente, han sabido luchar por el Perú en los campos de batalla, conservando en este recinto, a través del tiempo, lo que yo, con toda emoción y sinceridad llamo, el altar de la Patria.

Altar, porque en él —como el sacerdote en la misa—, recordamos continuamente a nuestros héroes, enarbolando la blanca hostia de sus ideales y el rojo de la sangre que vertieron, fundidos en la textura sagrada de nuestro pabellón nacional.

Altar, porque en él veneramos a una patria que aprendimos a conocer en el regazo materno; a una patria digna de hacernos sentir orgu-

llosos y egoístas si se quiere, pero dueños de ese egoísmo que es el único que complace, cuando el hombre se siente capaz de gritar a los cuatro vientos: ¡No hay madre, como mi madre, ni patria, como mi patria!

Altar, en fin, al que si dentro de nuestro catolicismo no traemos cruces, es porque sabemos que bajo tan venerado signo se entierra a los muertos, y para nosotros, en este 8 de octubre conmemorativo y pese a los años transcurridos desde 1879, Grau, señores, el Almirante de Angamos y sus heroicos valientes, ¡no han muerto sino que están y permanecerán vivos en nuestro recuerdo!

Tan sólo así —meditando y precaviendo—, ese altar en el que hoy recordamos un sacrificio rasgará sus lutos para vestirse de victoria. Somos gente de paz; nuestro Gobierno lo sabe y desea, impulsando al ciudadano a usar el pico y la pala, el tractor, la red o el arado, en la conquista de un Perú mejor, más unido, feraz e industrial. Descendemos de una raza tan noble y guerrera —que si llegara el caso y no hubiese otra alternativa para defender la heredad de nuestros mayores—, todos los peruanos abrigamos la profunda convicción de que ese Gobierno, no obstante su celo y respeto por el Derecho de las naciones, sabrá trocar nuestras herramientas en armas, nuestros tractores en tanques y nuestras artes de pesca en redes de gladiadores, para decirle al mundo que el Perú, si bien trabaja por mantenerla libre, estará siempre dispuesto —sin titubeos—, a defender su honor, su territorio y su soberanía, ¡cueste lo que cueste!

“La paz es el sueño del sabio y la guerra es la historia del hombre” dijo el Conde de Segur, y así como no es atentar contra el sueño tomar precauciones para evitar la pesadilla, en el caso particular de nuestra Marina —teniendo en cuenta las enseñanzas de la historia—, contar con una flota entrenada y fuerte, es adquirir un seguro marítimo en la paz para evitar la guerra, que pende sobre la humanidad como una Espada de Damocles.

Antes de que Grau se sacrificara en Angamos, sus audaces golpes fueron terribles para el enemigo, sin poder ser definitivos porque les faltó la fuerza material. Durante la Guerra del 79 el **Huáscar** fue comparado con un león por la prensa extranjera; se le llamó también “El Fantasma del Pacífico”, porque sorprendía escuadras, forzaba bloqueos, hundía buques y bombardeaba puertos armados, escapando finalmente de las celadas que le tendía el enemigo. Uno de nuestros más ilustres oradores llegó a decir de ese buque que, “más que nave parecía un ser viviente, con vuelo de águila, vista de lince y astucia de zorro”.

Grau y su barco fueron en la voz del poeta, “lo inmarcesible y casi inalcanzable, con que esperaba redimirse un pueblo”. Sublime hasta el sacrificio y magistralmente vertical en sus acciones, aquel comandante era el espíritu de su nave, el hálito del **Huáscar**, la razón de sus hazañas.

Yo desearía para esta noche un milagro; un Pentecostés patriótico que con lenguas de fuego iluminara nuestras mentes, para hacernos aquí-

latar en toda su plenitud el sacrificio de Angamos. Desearía traer a este recinto, el mar y la figura de ese buque paradigmático batiéndose acosado por los cuatro puntos cardinales; el estampido fragoso de los cañones y el tartamudeo continuo de la metralla; la emoción de Grau al ver caer ensangrentados a sus hombres, mientras sus bocas proferían un reto y sus armas disparaban a matar, como diciendo: ¡somos carne de cañón, pero dura de roer!

Y la serena figura del Almirante, no pudiendo hacer más de lo que hacía, contemplaba la tragedia: Hombres muriendo sobre las cubiertas con un ¡Viva el Perú! en los labios; manchas rojoviscosas en los pasadizos, humo denso y olor a pólvora, mezclándose en heterogéneo conjunto con voces de mando, ayes de dolor y estertores impresionantes de agonía.

Y el Almirante continuaba impertérrito combatiendo. Valiente como los Gracos y audaz como Nelson, poseía el humanismo de un iluminado. Si la guerra le obligaba a matar, el obedecía su sino, cumpliendo con su deber de peruano.

Pero las fulgurantes descargas de los cañones del **Huáscar** nunca destrozaron víctimas sin piedad; jamás se cebaron sobre un naufrago. Hendían el espacio como el rayo y deslumbraban como el relámpago, para matar, es verdad, ¡pero para matar, iluminando!

¡Quisiera retroceder al tiempo para hacer resaltar aún más la figura de Grau!, pero . . . ¿podría mi palabra, débil porque sólo llega a uno de vuestros sentidos, absorberos en vuestras cinco facultades tal como aquel héroe lo merece? ¡No!— Para ello se necesitaría un arte desconocido o un milagro. Bástenos recordar que él fue un valiente; ¡que nació para la guerra, vivió para su patria y murió por la gloria!

Gracias, sin embargo, al prodigio retrospectivo que puede lograrse asociando la mente con la imaginación, conseguiremos vivir ahora, por unos instantes, los sucesos de hace 85 años, y no influenciados por una admiración parcial como peruanos que somos, sino recordando al tribuno argentino Aristóbulo del Valle, quien atónito por las proezas del **Huáscar** y deslumbrado por la personalidad de su Comandante, se expresó así:

“¿Hacia dónde dirige el monitor su proa amenazadora? Nadie lo sabe. Una ola se levanta sobre su popa; otra le hunde en sus cavernas profundas; pasan las ondas, el Sol se pierde en la llanura líquida después de haber coronado con los rayos de su luz la frente de los Andes.

Las sombras se condensan, y los ruidos se hacen más sordos, hasta que la noche envuelve a la naturaleza en sus tinieblas y la adormece en el silencio. La nave sigue, como un fantasma, cortando las sombras sin hacer ruido y deslizándose sobre las aguas sin dejar rastro. Las horas continúan corriendo; la frente de los Andes se ilumina una vez más y el **Huáscar**, izando su bandera de guerra, despierta a los marineros o a las poblaciones enemigas con el trueno de sus cañones. Se oyen gritos de espanto y de te-

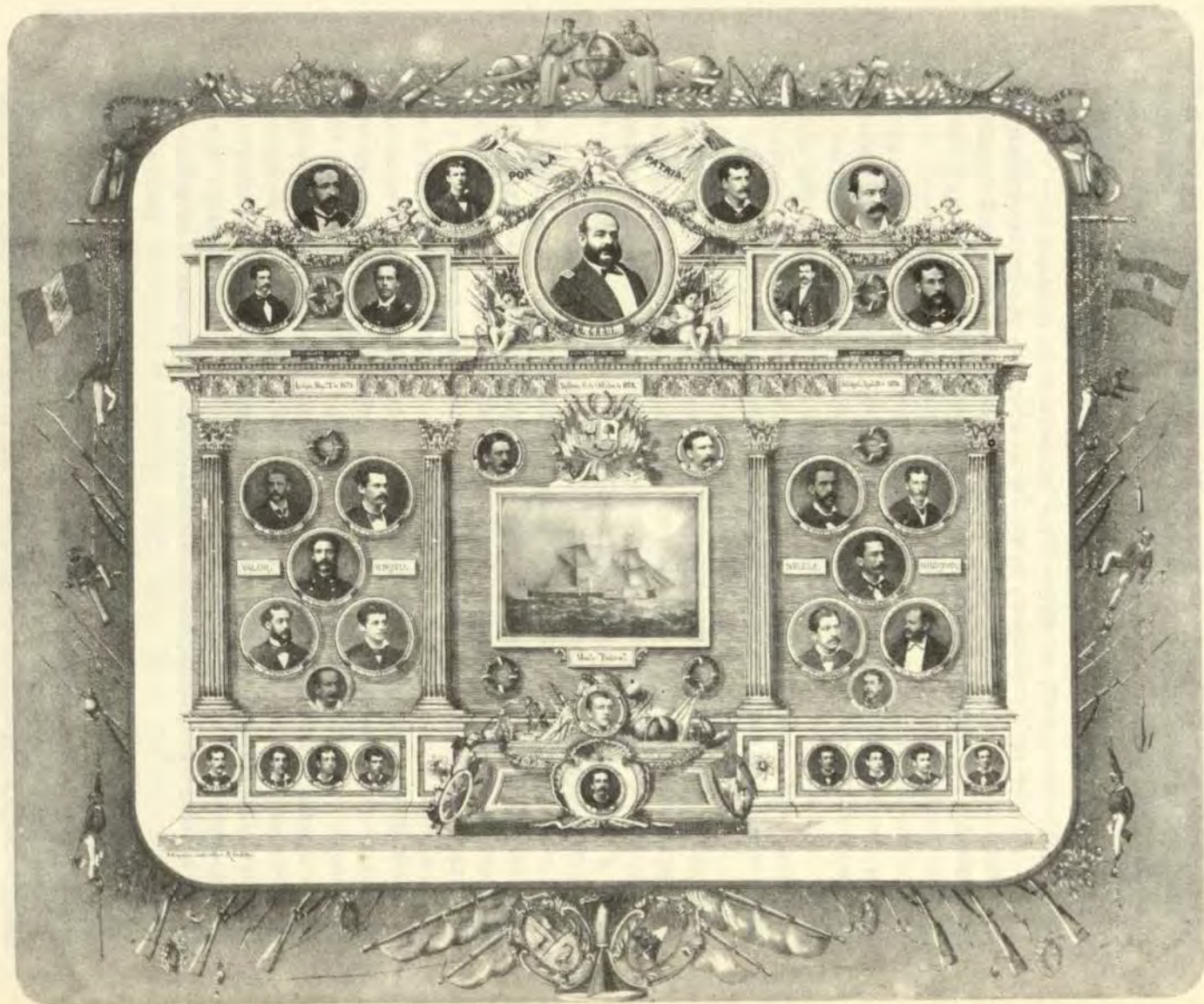


Figura Nº 16

PLANA MAYOR DEL MONITOR "HUASCAR"

(Cortesía de la Familia Alfaro)

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

### Cuadro en Homenaje a Grau y a sus Compañeros

A la izquierda de Grau: M. Carvajal y J. Velarde arriba y E. Aguirre y J. M. Rodríguez abajo, Contralmirante Miguel Grau.

A la derecha de Grau: C. Heros y José M. Ugarteche arriba y D. Ferré y P. Gázezon abajo.

En la parte superior de la fotografía del Huáscar: los dos primeros maquinistas Tomás Wilkins y Samuel Mc Mahon.

A la izquierda del Huáscar: E. Palacios y F. Diez Canseco arriba, M. Bustamante al centro, S. Távara y Juan Alfaro más abajo y J. O. Reyes cerrando el grupo.

A la derecha del Huáscar: H. Herrera y G. Santillana arriba, M. Arellano al centro, J. I. Cavero y F. Rotalde más abajo y Cucalón completando el grupo.

En la última fila de la izquierda: C. B. Tizón, Rivera, M. Villar, G. Villavicencio. Debajo del Huáscar: El segundo maquinista Tomás W. Hughes y F. Retes.

En la última fila de la derecha: F. Sotomayor, M. Elías, D. Valle Riestra y Bruno Bueno. Aparecen también las inscripciones "Por la Patria", "Valor", "Modestia", "Nobleza", "Patriotismo", al final. - Fotografía R. Castillo.

rror; hombres acuden a la ribera; las mujeres con la cabellera suelta y los hombros desnudos, corren hacia los campos y trepan los cerros buscando refugio en las montañas; las campanas lanzan al viento sus voces de alarma, y el **Huáscar** se mantiene tranquilo sobre las olas, arrojando bocanadas de vapor, como el caballo fatigado después de la carrera.

No hay en el puerto naves enemigas y el noble guerrero no dirige sus cañones a las poblaciones desarmadas. Otra vez volverá el **Huáscar** a visitar las mismas playas, pero entonces saldrán a la ribera las mujeres y los niños; contemplarán sin miedo al terrible monitor, y en lo íntimo de sus almas envidiarán al Perú la caballeresca hidalguía de sus marinos..."

Volvamos nuevamente al pasado, a ese 21 de mayo de 1879 en las aguas de Iquique, tan desastroso para nosotros debido a la pérdida de la **Independencia**, pero tan sublimemente magnificado por el comportamiento humano de Grau. Fue clemente hasta el exceso, es verdad, pero supo mezclar tan maestramente el valor y la audacia con la caballerosidad y el sentimiento bondadoso de su natural, que mereció mil veces aquel apóstrofe histórico: ¡Eres un hombre!

Fue luego una dama chilena, doña Carmela Carvajal de Prat, la que en emotiva carta dirigida a Grau para agradecerle el envío de las prendas personales y la espada del Comandante de la **Esmeralda** —que el héroe no quiso guardar como trofeo—, consigna para la historia sus frases de admiración que dicen por el vencedor de Iquique: ¡Eres un caballero!

Y así llegaron el día y la hora de su apoteosis trágica: las diez de la mañana de aquel 8 de octubre de 1879, en que la muerte y la gloria se dieron cita en el mar de Angamos.

El "Combate de los Comandantes" fue la lucha desigual de uno contra seis; de dos bocas de fuego contra todos los cañones de una escuadra. El resultado no podía ser dudoso; pasados escasos minutos de haberse

iniciado la acción, una granada explota en la Torre de Combate del **Huáscar** y el violentamente desmembrado cuerpo de su Comandante vuela por los aires y va a caer al mar. Quedan a bordo tan sólo un trozo de maxilar y parte de un pie como reliquias sagradas de aquél, que aún en su final, fue destinado a disociarse en el espacio y hundirse en las aguas, por ser lo infinito y lo insondable —como los cielos y el mar— las tumbas más apropiadas para restos tan gloriosos.

Muerto físicamente Grau, su espíritu permanece impregnando el gigantesco escenario del combate. Munido de aquel soplo épico le sucede el Comandante Elías Aguirre, quien con el rostro pálido por la ira, airado el semblante, comienza a dar órdenes para redoblar el daño y atender la defensa. Desafiando la tempestad de proyectiles que se desataba sobre su cabeza, esplendoroso, desfigurado y sublime, no tarda mucho en herirlo una bomba al explotar cerca de él. Gravemente afectado continúa cumpliendo con su deber, hasta que un proyectil, súbita y sangrientamente separa del tronco su cabeza, abriendo las puertas de la inmortalidad al Segundo Comandante del **Huáscar**.

El comandante Manuel Melitón Carbajal, quien había estado dirigiendo el fuego mientras Aguirre gobernaba el buque, yacía gravemente herido, con la vista comprometida. En estas circunstancias tomó el mando el teniente Melitón Rodríguez, para continuar con la lucha. Escasos minutos habían transcurrido y los buques combatían a menos de 50 metros, cuando un proyectil chileno impactó en la cámara de Oficiales matando a los heridos que allí se encontraban, mientras que otro cañonazo truncaba la vida del heroico Rodríguez, tercer Comandante del **Huáscar**.

De inmediato sucedióle el Teniente Primero Pedro Gázezon, haciéndose cargo del gobierno el Teniente Segundo Enrique Palacios y Mendiburu. Mientras el nuevo Comandante daba las órdenes convenientes para proseguir el combate, Palacios, con la entereza que le distinguía, enmendó el rumbo para dirigir la proa hacia el enemigo tratando de espolonearlo. Un proyectil le destroza la mandíbula, ¡no importa! Se la hace sujetar con alfileres y vuelve a su puesto: no tenía tiempo para suturársela. Una segunda herida en el vientre y otras más en el cuerpo le impiden tenerse de pie: pide una silla aquel Churruca peruano, (al igual que el célebre marino español pidiera un barril de harina, para detener la hemorragia de su pierna amputada) y casi arrastrándose, con energía indomable, se sienta en ella para seguir combatiendo.

Le recogieron casi cadáver, el cuerpo cubierto con diecisiete heridas: ¡así pelea este valiente Oficial del **Huáscar**! La heroica actuación de Grau es imitada por sus subordinados con denuedo y valentía ¡ninguno titubea en continuar su sacrificio! Uno a uno le fueron sucediendo en el comando, y uno a uno tuvieron que dejarlo por las razones más valederas: la muerte o la inutilización corporal.

Recién cuando el **Huáscar** con el timón trabado a una banda, puestos fuera de acción sus cañones, materialmente destruido, con hacina- mientos de cadáveres en sus cubiertas y pasadizos y falto de sus elemen- tos de ataque no pudo seguir combatiendo, es cuando el enemigo consigue abordarlo para salvar sus despojos: para cobrar un trofeo que hasta ese momento le pareció inmaterial, por lo escurridizo, y fantástico, por la au- dacia de sus proezas.

Pero aún en esa circunstancia postrera, las válvulas de fondo del **Huáscar** mandadas a abrir por sus Oficiales casi restan al vencedor la alegría de poder posesionarse de su presa; mientras con pistola en mano se obligaba a los maquinistas extranjeros de la dotación a cerrarlas, un Ofi- cial peruano, el Teniente Primero don Pedro Gárezon, también empuñan- do su humeante revólver y de pie ante el pabellón nacional, hacía constar que éste no se había arriado en ningún momento para deponer la lucha.

Gárezon, el último de los Comandantes del **Huáscar**, fue el sig- nado por el destino para elevar los Partes Oficiales del Combate.

En ellos dio cuenta de la manera heroica como todos, sin excepción, cumplieron con su deber. Muchos otros valientes lucharon con denuedo aquella mañana: Ferré, Rodríguez, Diez Canseco, Carbajal, Herrera, So- tomayor y Vigil, Valle Riestra, Santillana, Tizón, Villavicencio, Távara, Arellano, Retes, Rotalde, Trenneman, Alfaro, Matheus, Canales y Ugarte- che por citar tan sólo a unos cuantos. Marinos, y militares de guarnición en el **Huáscar**, se confundieron en un denodado esfuerzo y lograron es- cribir una de las páginas más brillantes de nuestra historia.

Esta es una de las enseñanzas de Angamos, señores: todos aquellos héroes comprendieron, como Grau, que por la debilidad material de nuestra flota de entonces debían ir al sacrificio; que por voluntad nacional estabar destinados a morir.

No titubearon, y sobre el mar de Angamos superaron al heroísmo, cambiando sus vidas por la gloria.

En 1879, la suerte de la contienda y con ella los destinos del país reposaban principalmente en la Marina. Después de Angamos se hizo el va- cío en nuestra resistencia efectiva, y entonces, sólo entonces, el enemigo se decidió y pudo realizar impunemente la invasión de nuestro territorio. Antes le había sido imposible.

Se ha llamado a la Historia "La Maestra de la Vida" y ella, a tra- vés del tiempo, viene repitiendo incansablemente a los pueblos litorales la importancia evidente del mar. Desde las brumas de las primeras épocas hasta nuestros días, pasando por Egipto, Fenicia, Roma, Grecia, Holanda, España, Francia, Inglaterra y los Estados Unidos, el Poder Naval ha resul- tado siempre decisivo en la guerra. En las dos últimas conflagraciones mun- diales, Alemania resultó vencida pese a su magnífico Ejército y al tremen-

do poderío de su Fuerza Aérea; ambos la hicieron casi omnipotente en la historia por un instante, pero le faltó el Poder Naval.

Los Aliados, en cambio, utilizando el mar lanzaron las más colosales y eficientes ofensivas que recuerdan los tiempos. El resultado, todos lo conocemos.

En lo que se refiere al Perú, podemos afirmar que hemos aprendido la lección de la Historia y que la época de nuestro resurgimiento naval ha comenzado. Debemos felicitarnos de la preocupación demostrada por nuestro Gobierno, y por los que en los últimos tiempos lo precedieron, para darle a la Patria una Marina fuerte y entrenada, capaz de hacerla sentirse segura y no inerme y desguarnecida, como sucediera en otras épocas ya felizmente superadas.

La Guerra del Pacífico, señores, no obstante el heroico comportamiento de quienes lucharon en ella, nos dejó glorias y luto. Un luto que tradicionalmente hemos venido conservando los marinos en el negro de nuestras corbatas; una gloria multiplicada cien veces, como el eco de las piedras que rodaron con Ugarte al despeñarse; como el estampido del último cartucho que quemara Bolognesi; como la heroicidad de Grau y de los sucesivos Comandantes del **Huáscar** en Angamos.

La actitud de aquellos patriotas pudo muy bien haber sido otra: la del desaliento ante el esfuerzo estéril; quizás la desmoralización, por una impotencia gratuita que no merecieron jamás. Sin embargo, aceptaron jugarse la última carta respondiendo al envite con su sangre, sus vidas y heroísmo, porque ¿qué otra cosa podían ofrendar?

Se ha dicho que por voluntad nacional estaban condenados a morir; eso fue cierto. La imprevisión, las luchas intestinas, el desorden estatal y la incuria, prepararon inconscientemente el desenlace de una guerra que no buscamos. . . , ¡muy caro lo tuvimos que pagar!

Para borrar el pecado original de nuestra culpa hemos venido al altar de la patria hoy, y esta vez ante Grau y sus valientes de Angamos, dispuestos a quemar en homenaje a sus memorias el incienso puro e immaculado de nuestra admiración. Para decirles del orgullo que sentimos por sus hazañas; para testimoniarles el agradecimiento de la patria.

Porque aquí, señores, en el espacio encerrado entre estas cuatro paredes, se ha reunido hoy un grupo de patriotas; de hombres altamente calificados que tratan de alentarnos hacia la superación merced a la experiencia vivida. Somos en este momento feligreses de un culto soberano: el de nuestros héroes. Hombres de diferentes generaciones hemos acudido, dándonos cita con los manes de la patria cuyas imponentes figuras exornan este recinto, para inspirarnos en sus ejemplos; para asimilar sus enseñanzas. . .

Sigamos sin vacilación sus pasos y escuchemos las lecciones que nos brindan, como alumnos ávidos de imitarlos, pero sin olvidar que el me-

¡jor discípulo es quien pone su pie sobre la última huella del maestro —y si las circunstancias se lo permiten—, ¡avanza un paso!

Y recordemos siempre, donde quiera que estemos, que se deseó de superación renovado votivamente en esta fecha, jamás podrá parecer hueco ni fatuo, belicoso o improcedente, porque está justificado por la Historia y rubricado con la sangre de un puñado de valientes, que ofrendaron sus vidas por la patria, un día como el de hoy, hace ya 85 años.

## A PIQUE... ¡POR PARTIDA DOBLE!

(Manuel J. Cuadros — 1880)

Al gato —sólo una vez—  
lo ra... pan, sin avisar.  
A cierto gato siamés  
lo raparon y después...  
¡lo volvieron a rapar!

“En la tarde de ayer llegaron al Callao a bordo de la grúa **Alcatraz** de la Armada Peruana, dos cañones de la corbeta chilena **Covadonga**, que constituyen valiosas reliquias históricas de la Guerra del Pacífico.

Los cañones, conjuntamente con un molinete y un cabrestante, fueron trasladados desde Chancay de donde han sido extraídos del fondo del mar después de 79 años de permanecer sepultados. La grúa **Alcatraz** que condujo las reliquias, fue remolcada durante más de doce horas de navegación por el B.A.P. **Olaya**. A las 6 p.m. hizo su ingreso a la Base Naval del Callao.

Los artefactos que pertenecieron a la **Covadonga** (hundida en 1880 frente a Chancay), serán desembarcados recién hoy a los muelles del Arsenal Naval. Luego serán conducidos a los talleres para su limpieza y refacción. Posteriormente las reliquias se exhibirán en el Museo Naval, ubicado junto al Centro Naval, en el Callao. (En pág. 4, entrevista exclusiva a Angel Monteverde, quien vio el hundimiento de la **Covadonga**)”.

(De “La Prensa” de Lima, Mayo 1959).

Casi 80 años después de haber sido hundida por un ingenioso mecanismo flotante de explosión, ideado y fabricado por don Manuel J. Cuadros, la ex-corbeta española **Covadonga**, por aquel entonces perteneciente a la marina de guerra chilena, surgía del fondo del mar trayendo consigo toda una historia de patriotismo, capacidad y osadía. Con tu venia, lector amigo, la recordaremos juntos en esta tradición. Conozcamos, en primer término, al héroe de este relato, don Manuel J. Cuadros Viñas.

Nacido en esta ciudad de los Virreyes, en un día 7 de diciembre, fue hijo del matrimonio del doctor don Manuel A. Cuadros y de la señora

doña María Rosa Viñas, perteneciente a una de las más distinguidas familias de Arequipa. Su primer llanto lo dio en el año del Señor de 1849, cuando la matrona que atendía el alumbramiento le aplicó —como es de ritual en estos casos— un par de palmadas en las nalgas, para comprobar si el recién nacido se decidía a ingresar a la orquesta que conforman los vivos en este pícaro mundo.

Como no quedara defraudada, hubo allí mismo que suministrarle la ablución de reglamento, con agua tibia y esencias. Sus pañales de iniciación en las funciones orgánicas, junto con todos los demás que le dió por enviar a la batea, pasaron pronto al sahumador de caña brava en donde la alhucema fue vertida con profusión sobre los carbones encendidos del hornillo, que a manera de pebetero, llenaba la habitación con su delicado aroma a espliego tostado y humeante, matizándolo, en veces, con un ligero tufillo a... , bueno, ¡a pañales húmedos de recién nacido! Huelgan las explicaciones.

Así las cosas, entre mimos, caricias, travesuras y uno que otro cachete de vez en cuando para corregirlas, transcurrió la infancia de nuestro protagonista. Sus primeros palotes hubo de aprenderlos en el Seminario de Santo Toribio de Mogrovejo, erigido en memoria de aquel nuestro humilde y buen obispo de la Colonia que tan poco caso hacía de los honores y prebendas de su cargo. Como que de él se contó, que ya como Arzobispo de Lima y cruzando la Plaza de Armas de la ciudad mientras llevaba el viático a un agonizante, fue interceptado por la ronda de un sereno; vi- viendo, como vivía, a dos pasos de aquel sitio, en el Palacio Arzobispal, fue interpelado por el guardián del orden público nocturno con un sonoro ¡Quién vive!

Nuestro buen patriarca, sin inmutarse, respondió humildemente y con la mayor sencillez:

—Toribio... , ¡el de la esquina!

Y siguió su camino.

Cuando Manuel J. Cuadros terminó sus estudios de colegial, ingresó a la Universidad Mayor de San Marcos, en Lima.

No te contaré, lector, más pormenores de su vida porque no es lo indicado para mi relato. Para tu coleteo, es suficiente decirte que a los 28 años de edad, esto es decir allá por 1877, contrajo matrimonio con la señorita, María Pflucker, atrayente y delicada compatriota suya que iba a ser la fiel compañera de su existencia, en penas y alegrías.

En 1879, al estallar la guerra con Chile, Cuadros se incorporó al Ejército Nacional. Durante el tiempo que ocupó dicha contienda en nuestra cronología histórica, aedicose con toda su capacidad, dinamismo e inteligencia, a tratar de descubrir la manera mejor de hacer algo inusitado y efectivo.

Al producirse la guerra, nuestro ciudadano estaba por completo dedicado a los negocios y su posición era espectable. Dejó aquello, sin vacilaciones, y entregó todos sus esfuerzos a la patria. Se encontraba en la plenitud de su vida y con treinta diciembres a cuestas. Su imaginación era vasta, su audacia mucha, y su comprensión de la naturaleza humana, perfectamente equilibrada.

Tenía que idear algo sui géneris y a ello se abocó con todos sus ímpetus de patriota joven y bien intencionado. El mar, esa inmensa llanura líquida de tanta importancia en las guerras, le dio la solución que buscaba. Eso era. Un buque hundido y luego otro más, serían los jalones de su esfuerzo. Llegarlo a conseguir significaría una tremenda pérdida para el contrario y acercaría más al Perú a una posible, aunque muy distante, situación de equilibrio. Para un hombre sólo, era tarea más hacendera hundir un buque que destruir un cuerpo de ejército. Lo suyo debía ser algo súbito, inesperado, contundente... ¿qué mejor que la dinamita para sus propósitos?

¡Eureka!, debió decir Cuadros para sus adentros al llegar a esta conclusión... pero... ¿cómo hacerlo?

Dando y cavando; estudiando con seriedad los procedimientos aplicables, llegó finalmente a una decisión: era indispensable utilizar el factor psicológico, y junto con dicho elemento, lo sorpresivo e inesperado. El propio enemigo debía tener un papel en el reparto... ¡sí señor!, porque, de no lograrlo... ¡adiós sueños y quimeras!

El lamparín fue cambiando mecha tras mecha durante las innúmeras veladas que junto a su mesa de trabajo pasó Cuadros. Cortinas y celosías habían de correrse para evitar que nadie se enterase de lo que estaba planeando. Al fin, después de haberse quemado las pestañas y exprimido la sesera, quedó listo el proyecto y nuestro buen amigo puso manos a la obra, con todo el ímpetu y la fogosidad de sus treinta años.

Resultaría impropio calificar la invención de Cuadros como la de un torpedo, estimado lector. Dicho artificio de guerra implica sumersión del arma usada en contra del buque cuyo casco se intenta averiar o hundir. El artefacto que ideó no era de ataque sino más bien de defensa. Desde la fatal pérdida del **Huáscar**, en Angamos, los marinos chilenos bloqueaban con sus navas nuestros puertos, y el escasísimo esfuerzo que podíamos desarrollar a través del mar, no era suficiente para llevar la ofensiva hasta el enemigo. Los contrarios, pues, —decidió Cuadros— beberán la pócima con sus propias manos...

Perfeccionado ya el mecanismo de su artificio explosivo, calculo y ensayó mil veces su comportamiento. La deflagración súbita se produciría de improviso, a no dudar, en el instante mismo de suprimirse el último gramo de un peso, matemáticamente repartido sobre el dispositivo alerta de una espoleta.

Todo ello fue colocado en el fondo de una balandra de elegantes líneas y apariencia marinera, sobre la cual iba el cebo: víveres, que eran un regalo para la vista de cualesquier glotón: frutas frescas y lustrosas, tal vez uno que otro embutido, tabacos, cigarrillos de los llamados en ese entonces "panquitas", potes conteniendo "maná" y quizás "manjarblanco", unos cuantos cajones pequeños con letras coloreadas y procedencia europea, y en fin, cuanto se le ocurrió poner encima, para dar a la embarcación una apariencia apetitosa y un tufillo a contrabando rompe-bloqueos.

Fuera del mecanismo en sí, aquella provocación constituía un punto importantísimo y cuidadosamente estudiado; dicen los chinos que "la importancia de tener estómago" no tiene parangón. Por ella son capaces de despreciar a la literatura occidental y reirse a caquinos de "la importancia de llamarse Ernesto". No les falta razón —y no es que yo vaya en contra de aquel libro tan comentado— pero lo cierto es que aducen razones del tamaño de un puño, de los grandecitos. Para ellos, tanto el instinto sexual como el del hambre predominan sobre el resto de las debilidades humanas. Sostienen que los anacoretas, filósofos y santos, han logrado muchas veces dominar al primero y hasta suprimirlo, pero... en lo referente al hambre, ¡esas ya son otras quinientas! Los reyes, los aldeanos, los generales y hasta los Papas, cuando el intestino comienza a rezongar y suena la hora de la merienda, pues dejan lo que tienen entre manos, se disculpan con los ministros, las vacas, los jefes de batallón y los cardenales (sígase el orden respectivo) y... ¡al mantel, que la sopa se enfría!

Estarás conmigo, lector, en que es necesario darle la razón a tan sesuda atingencia, aunque haya sido inspirada por el oloroso vapor que exhalan la sopa del nido de golondrinas, el pintoresco arroz chaufa, los camarones reventados al tomate, la piña y el tamarindo... ¡qué tales chinitos éstos!

Bueno, bueno, mejor resulta ahora dejar al margen las digresiones y volver a nuestro relato, porque corremos el riesgo de caer en el campo de las elucubraciones gastronómicas. Al grano pues:

La suculenta carga que Cuadros colocara sobre su balandra tenía un por qué. Demostrado está que el hambre mide con la misma vara a pobres y ricos, magnates y hombres humildes; en este caso, los marinos chilenos —a pesar de no ser ni lo uno ni lo otro— tenían indudablemente el deseo agudizado por la campaña que sostenían, de saborear y disfrutar las cosas buenas que tiempo hacía que no degustaban. Ante este incentivo, muy bien podía pensarse que la prudencia quedaría de lado para dar paso a las exigencias del jugo gástrico.

Y así sucedió. Mientras que la aparente y estudiada ingenuidad que hizo poner nuestro inventor en toda la faena de transporte, hacía aparecer a su balandra como una embarcación civil y contrabandista que sólo trataba de eludir el bloqueo, el segundo punto importante elaborado por

Cuadros se cumplía a la perfección: los chilenos trataron de no ser burlados, y aseguraron —sin maliciarlo— la realización del propósito que perseguía aquel patriota.

Capturada la embarcación y fugados sus tripulantes como almas que lleva el diablo, salvaron a nado y de manera prevista la corta distancia que los separaba de tierra, haciéndose humo en la obscuridad reinante.

Negro sobre negro, como cuervos en la noche —hubiera exclamado el poeta—. Para mí y para tí, lector amigo, mientras echamos esta parrafada y andamos en los tejes y manejes del asunto, nos será fácil suponer que hubo por allí algún botecito al atisbo y listo para embarcar a aquellos valientes.

La que se armó a continuación entre los codiciosos captores, fue de Dios es Cristo y no es para describirla en estos renglones. Baste saber que después de una gran discusión y de un triunfo casi forense, ganó la presa y el derecho a izarla a su bordo nada menos que el transporte **Loa**. Habiendo pegado la embarcación a su costado (para evitar cualquier pillería en el interín, me digo yo), procedieron a aligerarla en un abrir y cerrar de ojos.

Debieron tenerlos cerrados, ya al finalizar la faena y en relación directa con el dicho, cuando se oyó un pequeño chasquido y luego... ¡cataplum!, una explosión que llenó la rada con su brutal estallido. El buque herido mortalmente y con sus costados abiertos, permaneció unos segundos en la superficie y luego se hundió entre gritos desconcertados, órdenes trucas y borbotones de espuma.

El **Loa** había ejecutado el viaje del que no se vuelve, yéndose a pi que en la bahía de Ancón. Sus bajas: 118 hombres.

El éxito más completo había coronado el esfuerzo patriótico de nuestro inventor-psicólogo (no se me viene al caletre otra manera de calificarle). Mucho le quedaba aún por hacer antes de pretender un segundo hundimiento, así como me falta a mí por escribir, si es que pretendo terminar de contarte la tradición que hoy tengo entre manos.

Se trataba ahora de visitar el puerto de Chancay, situado a algunas decenas de kilómetros al Norte del Callao. Bloqueándolo estaba la **Covadonga**, enseñoreada de sus aguas y sin el menor deseo de abandonar el abra.

Al comenzar éste mi relato y según espero que recuerdes, cité textualmente un articulito del diario "La Prensa" de Lima, en el que, después de dar la noticia referente al rescate de algunos trastos pertenecientes a la hundida **Covadonga**, prometía el autor un reportaje exclusivo a don Angel Monteverde, vecino cuasi centenario de Chancay (como que contaba con 96 cumplidos, en 1959), quien presenciara, en sus mocedades, el hundimiento de aquel barco chileno.

Como viene a colación dicha entrevista en esta parte de mi relato, con tu venia, lector amigo, pasaré a matar el gusanillo de tu curiosidad. Monteverde fue arriero en sus tiempos y luego pescador; su lenguaje, poco castizo mas peruanísimo, describió al reportero en sencillas y sinceras frases el hundimiento de la **Covadonga**. Salvadas las generales de ley, pasemos a escucharle:

"Yo vi morir a la **Covadonga**. Fue la muerte dramática, dolorosa y cabal de una nave que había llenado de angustia y temor a los pobladores de Chancay.

Fue una mañana del 13 de setiembre de 1880. El buque de los chilenos espantó a todo el mundo con sus cañonazos. La población dejó el puerto y huyo despavorida hacia la ciudad.

De pronto, un limeño muy faite, creo que se llamaba Cuadros, con un grupo de pescadores descendió zafando el bulto, hasta la ribera y dejó en el mar una goleta que contenía un torpedo fabricado por él.

La **Covadonga** abrió fuego sobre el velero, pero falló en sus disparos que destruyeron una lancha. Los chilenos quedaron admirados con la hermosura de la goleta y pretendieron izarla. En el momento en que la levantaron, el torpedo explotó y se hundió el buque. . . ."

Objetivamente, la cosa debió acontecer así. Subjetivamente, es indudable que el problema reviste diferentes caracteres. No seré yo, querido lector, quien se detenga a analizarlos; eso sí debo decirte que el asunto, fuera de tener los bemoles de toda empresa arriesgada y con el enemigo en puertas, poseía el agravante de la ya decretada persecución a nuestro buen amigo Cuadros. Los chilenos, al enterarse de su nombre y sus agallas, ofrecieron una crecida suma por su captura para así no dejar sin castigo la pérdida del **Loa**. El inventor, pues, —para repetir su hazaña— tuvo que sortear, sin arredrarse, los peligros siempre presentes de una delación hecha por el interés del premio. . . , ¡sabe Dios de sus apuros!, y nosotros, ahora, estamos en capacidad de admirar los contornos de su formidable empresa.

Pasando sobre sí mismo, aquel valiente tuvo que exponer su seguridad personal y la de sus familiares para llevar a cabo su propósito. Los chilenos —pensaba Cuadros— deben estar convencidos de que no me atreveré a repetir una provocación tan ingenuamente simple, porque estoy perseguido y ellos se encuentran sobre aviso. . . , pues bien, ¡vamos a demostrarles que no todo el lógico en esta vida!

Y como lo pensó lo hizo. Sin embargo, astutamente introdujo en su plan una ligera modificación: aunque el buen pescador, don Angel Monteverde, aseguró al cronista que en dicha ocasión utilizó Cuadros una goleta, parece estar comprobado que la mencionada embarcación era una lancha de la Capitanía del Puerto. Esta vez el inventor cambió la táctica

de la provocación gastronómica, por la que ofrecía un trofeo codiciable para cualquier chileno, ya que dicha falúa (pues era de este tipo) tenía en su popa y tallado en alto relieve, un gran escudo peruano que excitaba la codicia enemiga tan sólo al ser visto de primera intención: ¡un trofeo!

Existía una segunda posibilidad de que la tentativa de Cuadros fracasara: la segura inspección de que sería objeto la embarcación. De usarse el mismo dispositivo, los marinos chilenos lo descubrirían a tiempo.

Con múltiples precauciones, una vez capturada la falúa, personal experto y avisado estuvo revisando durante varias horas el bote. Se levantaron rumbos, se examinaron enjaretados, cucheta, caperol, codaste, luchaderos y hasta los remos sufrieron las sospechas de los que no deseaban una nueva explosión por nada del mundo. Poco a poco la embarcación fue aligerada totalmente, sin ningún tropiezo. . . , ¡qué fortuna la de Altuna!

Pero. . . cuando se dio la orden de enganchar cáncamos y proceder a izarla, ¡cómo debió palpar el corazón de Cuadros, quien se me hace que desde un sitio oculto, en tierra, atisbaba con algún anteojo la maniobra! Tesando los aparejos y a la voz de ¡Iza!, una formidable explosión sacudió al buque chileno, y sin perdonar su alcurnia española (había sido chape-tón con anterioridad), lo envió en un santiamén a las profundidades. Sus bajas esta vez: 81 tripulantes.

Pasado el berrinche que tuvo que sufrir de parte de sus jefes cuanto títere con cabeza había por estos lares con uniforme azul y blanco, andar de balanceo y uno que otro tatuaje mapochino en el cuerpo, la orden de ¡hay que apresar a Cuadros! sonó en todos los oídos e hizo acariciar más de una esperanza a los prójimos de bolsillos vacíos.

Como resultado de tan inusitado interés en su persona, nuestro buen inventor lió sus bártulos a chita callando, y pies para qué te quiero, tuvo que internarse en la sierra.

Doña María, su esposa, se encontraba en estado grávido y próxima a dar a luz. La pequeña hijita de ambos sólo contaba dos años de edad. Así, en una penosa huída, llegaron hasta Huánuco en donde se establecieron momentáneamente en la Hacienda "Pedregal"; en dicho lugar, su compañera trajo al mundo al segundo de los hijos del matrimonio.

Como la penetración chilena a través del territorio nacional progresara, aquel pequeño grupo familiar tuvo que continuar su huída hacia la selva. Después de incontables peripecias y enormes rodeos obligados para tratar de despistar al enemigo que les perseguía, llegó Cuadros a Tarma con los suyos. Recién en esta ciudad pudo respirar un tanto más sosegadamente, desde que estableció contacto con el General don Andrés Avelino Cáceres, campeón invicto de la resistencia peruana en el interior de nuestra patria.

Al sobrevenir la desocupación, nuestro héroe retornó a la capital. Casi al llegar a Lima fueron requeridos sus valiosos e invalorable servicios nuevamente: se trataba de desactivar y extraer una poderosa carga explo-

siva dejada por los chilenos en nuestra Casa de la Moneda. Estoicamente Cuadros realizó su labor; Lima se salvó, gracias a su valiente actitud, de una inminente catástrofe.

Y aquí termina para la historia su desempeño como pirotécnico de alta escuela. A partir de dicho momento su orientación es otra; le vemos primero de Alcalde en Chorrillos, reconstruyendo la ciudad destruída y arruinada por el saqueo e incendios de que la hicieron víctima las tropas chilenas. Sus esfuerzos y dedicación fueren tales, que los vecinos, en agradecimiento, le nombraron Alcalde Vitalicio de la villa para premiar así, simbólicamente, su desinteresado y altruísta tesón y su meritorio trabajo.

Luego viajó a Europa, enviado por el gobierno del General Cáceres, con el objeto de adquirir armas para nuestro maltrecho ejército. A su regreso, y tras un brillante desempeño de su comisión, fue nombrado Superintendente General de Aduanas durante la Junta de Gobierno presidida por don Manuel Candamo, que sucediera en el ejercicio del mando supremo al héroe de la Breña. Posteriormente, cuando Nicolás de Piérola ocupaba el poder, dicho gobernante le confió la cartera de Fomento y Obras Públicas, siendo el segundo ministro de ese ramo. El primero había sido el ingeniero, don Eduardo López de Romaña.

Su desempeño al frente de ese portafolio elevó aún más el índice de sus merecimientos: aprobó los estatutos de la Sociedad Nacional de Agricultura, prohibió la caza de lobos marinos, realizó la Exposición Ganadera Departamental del Cuzco, reglamentó las concesiones de terrenos metalíferos, fijó pautas para la adquisición de terrenos de montaña, fomentó el tiro al blanco en toda la República, abogó en pro del conocimiento de la selva, creó una Exposición Permanente de Máquinas, adquirió un buque hospital para epidemias, ayudó a los compatriotas que se encontraban necesitados en el extranjero, y, en fin, realizó una labor tesonera desinteresada y digna del mayor aplauso.

Este Cuadros —se diría don Nicolás, el de la barbilla— es un hombre que sin duda vale, y mucho. El resultado de dicho pensamiento se tradujo pronto en hechos. Como se necesitase un brillante ciudadano para desempeñar la cartera de Guerra y Marina, nuestro protagonista le llenó el ojo al caudillo de Cocharcas, y en menos tiempo del que canta un gallo, el mandatario puso su garabato en un papelote designando a Cuadros para el portafolio.

En 1898 inicióse nuestro amigo en los nuevos menesteres: comenzó a organizar el Ministerio para un trabajo más eficiente, hizo construir el faro de la isla Palominos al oeste de San Lorenzo, y cuando ya cumplía con elevar al Congreso el proyecto de ley para el Servicio Militar Obligatorio en todo el país, le sorprendió la muerte el día 21 de setiembre, a la temprana edad de 49 años.

Con el fallecimiento de Cuadros perdió el Perú uno de sus más preclaros ciudadanos. Y en vida la patria le había otorgado por sus hazañas

la única Cruz del Mérito Militar de Primera Clase que hasta el momento había sido conferida a patriota alguno, **"como autor y único ejecutor principal de la destrucción completa de las naves de guerra enemigas Loa y Covadonga"**.

A su muerte, la ciudadanía toda guardó un duelo sincero. "La Opinión Nacional" dirigida por el insigne periodista y hombre de letras, don Andrés Avelino Aramburú, en su editorial de esa fecha se expresaba así:

"La muerte acaba de hacer un nuevo vacío en las ya enlutadas filas de los buenos peruanos.

Baja a la tumba el mejor entre los mejores. Tipo de austeridad catoniana, su alma se modeló en las líneas rectas de la moral más pura; el hombre, el ciudadano, el magistrado, todo fue en él manifestación perfecta de su espíritu superior.

Nada ni nadie le desviaron jamás de los rumbos que le trazara su acrisolada conciencia.

Era lo que puede llamarse un carácter, sostenido por las energías del deber e inspirado siempre por las claras iluminaciones de un alma nacida para el bien: en su hogar, era el patriarca; en sus relaciones sociales, el cumplido caballero; en el amplio escenario nacional, el hijo predilecto del patriotismo. Feliz existencia que cuenta sus etapas por homenajes de amor, de respeto y de estimación altísima.

Hereditario opulento, nunca salió de su modestia para ostentar los faustos de su patrimonio; le bastaba la seguridad del pan para los suyos. Y jamás, tampoco, se ocultó entre sus comodidades, para negar sus servicios al país cuando se lo pedían.

La Guerra del Pacífico, le encontró como Arquímedes, resolviendo problemas. Más feliz que el sabio griego, tuvo tiempo de aplicarlos contra los enemigos de su patria: dos buques chilenos señalan en la profundidad de los mares el éxito de sus inventos".

Y la posteridad, que no olvida a sus hombres ilustres, ha querido ya en este siglo XX en que vivimos, perpetuar su memoria inaugurando un parque y un monumento a Cuadros en el balneario de Chorrillos, así como poniéndole su nombre a la antigua calle Tipuani de la ciudad limeña. Estos homenajes simbólicos conforman el testimonio material y fehaciente de que su esfuerzo, abnegación y amor por el Perú, no han sido ni serán olvidados jamás por sus connacionales.

Que su ejemplo, como bloque granítico que se levanta desde el pasado, nos sirva en el presente y el porvenir para recordar que la moral alta del ciudadano es el principal basamento en que descansa la patria; para advertir que una mente y un corazón noble, pueden hacer mucho cuando existe un ideal que los sustente. . .

Porque Cuadros, mediante dichos estímulos y su audacia, realizó hazañas navales —paradójicamente y desde tierra— en forma tan eficaz co-

mo si hubieran sido logradas en el mar, comandando un buque de guerra de exitosa trayectoria.

Por ello, las bahías de Ancón y Chancay guardan aún en el fondo de sus aguas el testimonio de sus proezas: dos buques de guerra enemigos, el **Loa** y la **Covadonga**.

Réquiem por los hundidos.

---

## LA DOBLE RUPTURA DE UN BLOQUEO

(1880)

Esta es, lector, la historia de un marino valiente, audaz y preparado, que realizó una proeza asombrosa. Razón tenían las veteranas del siglo pasado, cuando haciéndose lenguas sobre tal asunto en chismorreos de comandantes, decíanse que Villavicencio era un hombre excepcional, que había dejado a los chilenos con un palmo de narices en Arica y que su buque podía entrar a dicha bahía "como Pedro en su casa".

En verdad, amigo mío, que los corrillos se multiplicaron en nuestra Lima antañera a poco de realizada la hazaña del Comandante de la **Unión**. Y no era para menos. La peruanidad había tenido una inyección de orgullo y se solazaba comentándola. No hubo tertulia familiar ni encuentro callejero en que no se hablara sobre el tema del día. Los nombres de tan ilustre jefe y de su segundo comandante, don Arístides Aljovín, iban de boca en boca y producían —cada vez que eran citados— un súbito cosquilleo emocional en las caras y un vuelco en el corazón.

Esto sucedía en marzo de 1880. El día 17, la corbeta **Unión** había burlado a cinco buques que bloqueaban el puerto de Arica, y después de cumplir la misión que hasta allá la llevara, volvió a salir del tenedero en magistral alarde de sin igual audacia, entre aplausos y vítores de las tripulaciones extranjeras cuyos barcos se hallaban anclados en la rada. Burló burlándose, porque hasta dejó a los capitanes de las naves chilenas a bordo del Insignia y sin poder hacerse de inmediato a la mar para perseguir a la corbeta peruana, gracias a haber escogido el momento preciso en que realizaban una reunión de comandantes.

La proeza de Villavicencio continuará perdurando, como uno de los actos más intrépidos realizados por buque alguno en el mundo. Si Gunter Prien hizo cosa parecida en Scapa Flow muchos años después, hay que recordar que su submarino era un oscuro pez de acero, bastante menos visible que la **Unión**, y que contaba con la posibilidad de ocultarse a voluntad en el seno de las aguas.

La proeza de Villavicencio se realizó en pleno día, con una obra muerta inocultable a la vigilancia enemiga, con menos andar y más escasos elementos de lucha. Y se hizo por partida doble, en las propias barbas de los contrarios.

Todo lo anotado y muchos otros pormenores, irán siendo consignados en la tradición que ut infra paso a garabatear con tu venia, querido y amigo lector.

---

Cuando el que estas líneas escribe vestía el uniforme de Cadete Naval, ya admiraba la figura de tan buen marino y se detenía a pensar en su grandiosa hazaña. Siendo aún postulante, recuerdo que nos hicieron formar dando frente a un señero mástil que se erguía frente a aquella casona. Una placa de bronce atestiguaba la prosapia de aquel palo: era el de la corbeta **Unión**.

Uno o dos años después, y con ocasión de fundarse la revista "Orto", su flamante director —otro cadete como yo— me solicitó una colaboración. Nunca he sido poeta, lo confieso, pero en aquella oportunidad amagué unos versos defectuosos mas sinceros. Se los dediqué a un sujeto inanimado: a ese mástil que presidía nuestras formaciones frente al patio de honor.

Siempre recuerdo aquellas líneas. Las hilvané con cariño y sin más técnica que mi admiración por un pasado heroico. Como es del caso citarlas ya que pueden servir de prólogo al tema que hoy te traigo, permíteme lector que introduzca en este espacio (con la humildad de quien no tiene dedos de organista), aquellos "acordes" que compusiera hace tantos años, cuando comía pan en nuestra Escuela Naval:

#### AL PALO DE LA CORBETA "UNION"

¡Mástil de alcurnia, centinela muerto;  
rezago noble de pasadas glorias!  
Añoso palo de perfil incierto,  
ayer, en sangre de héroes cubierto  
y hoy, encarnación de sus memorias.

Titán que al cielo sin variar señales  
buscando la mansión de los querubes,  
¿tienes el ansia de robar sus alas,  
para, vestido con heroicas galas,  
trocarte en atalaya de las nubes?

¿Será ¡quien sabe!, que a tu barco añoras?  
¿será el gemido de tus jarcias, lento,  
acaso súplicas que al cielo imploras,  
para que uniéndote al bajel que lloras  
te olvides de los mares y del viento?

Al llegar esta mañana y su atavío  
de alegría y de sol, ví tu quebranto.  
Mojado estabas; como el hielo, frío...  
Alguien me dijo: "¡gotas del rocío!",  
mas yo sé que eran perlas de tu llanto.

Lágrimas fueron sí, que a tus destinos  
ligadas van en sacrosanto rito.  
¡Llorar no debes palo a tus marinos,  
pues ellos —como tú— trazan caminos  
de gloria, con sus ansias de infinito!

Así volqué mi admiración por la ruptura del bloqueo de Arica cuando tenía dieciseis años. Hoy que el tiempo me ha enseñado a mirar las cosas con menos fantasía, ya no considero al verso como el sine qua non de lo expresivo. Pensar y escribir en prosa también tiene sus ventajas, sobre todo cuando se ejerce el juicio con criterio, madurez y conocimiento de causa; sin el afán de apologizar ni dejarse influenciar por un chauvinismo que exagere y rebase los lindes del patriotismo bien entendido.

Y ahora, lector, vamos a nuestro comentario histórico, que de seguir perorando me apartaría más de lo debido del tema central de esta tradición.

Estábamos en plena guerra con Chile y en los comienzos del año de 1880, cuando el gobernante y caudillo, don Nicolás de Piérola, decidió enviar uno de nuestros buques a Arica. Para el flamante Dictador resultaba obvio que dicha plaza era el bastión de la defensa peruana en el Sur; el freno terrestre que atenuaba los ímpetus chilenos.

Para ello hizo llamar al Palacio de Gobierno a un marino de lustre, que se había distinguido en Abtao: al Capitán de Navío, don Manuel Villavicencio.

—Arica está bloqueada por la escuadra chilena, comandante, y es imperativo llevarle refuerzos suficientes para su defensa y la de Tacna.

Villavicencio, después de escucharle atentamente, contestóle refiriéndose a los diez meses que acababan de transcurrir y a las comisiones que con toda felicidad había desempeñado como comandante del transporte **Chalaco**. Terminó diciendo:

—Ahora que mando un buque mejor, no vacile en decir a V.E. que entraré al puerto por sobre la escuadra bloqueadora. Del regreso no puedo responder, pero cumpliré con mi deber.

Espartana contestación la de aquel pundonroso marino; contadas las palabras, profundo el significado y tremenda la fuerza de voluntad que empujaba a sus frases.

No había más que añadir. La **Unión** inició sus preparativos de zarpe. Ordenes escritas, ropas, víveres y municiones comenzaron a abarrotar la corbeta. También se aprestaron la lancha torpedera **Alianza** y el vapor **Talismán**. En este último se embarcaría la tropa al mando del General Beingolea, cinco cañones, seis ametralladoras, dos mil fusiles y su corres-

pendiente parque de balas y cartuchos. El ejército desembarcaría en Quilca; la **Unión** proseguiría hasta Arica.

Y así llegó el 12 de marzo de 1880, fecha acordada para el zarpe de ambos buques. La corbeta, que tenía mayor andar, adelantóse a recalar en Quilca: debía tomar información preciosa en dicha caleta y asegurar su arribo a Arica. Cuando salía, en la noche, del primer puerto de los nombrados, sus luces fueron avistadas por los vigías del **Talismán** que recién llegaba. Ante la posibilidad de que fuese de un barco enemigo, el General Beingolea tomó la decisión de efectuar su desembarco en Pisco. Hacia ese puerto enrumbó el vapor para dejar en tierra a los soldados que llevaba. La llegada de estas tropas a Arequipa se vio, pues, considerablemente retrasada, debido a la larga caminata que tuvieron que realizar.

Continuemos con la **Unión**. Su comandante, don Manuel Villavicencio, era un marino estudioso y preparado. Junto con su segundo, el Capitán de Corbeta don Aristides Aljovín, maduraron cuidadosamente su plan. Se trataba de rebasar Arica navegando mar afuera; de calcular matemáticamente la hora del orto y de aprovechar la refulgencia del Sol, para deslizarse barajando la costa hacia el Norte, hasta llegar a puerto. La audacia de la idea era desconcertante. A poco de haberse producido el orto, el buque peruano ya tendría su silueta amparada por el brillante astro rey y en el límite de la observación visual directa. A medida que el Sol fuera ascendiendo, la **Unión** navegaría bien pegada a la costa, tratando de disimular su figura al proyectarse sobre tierra y siempre al lado en que la luz solar hería la vista de los vigías enemigos. Era difícil pensar que los observadores chilenos escrutasen en esa dirección. Más apropiado resultaba que lo hicieran en sentido contrario, hacia el horizonte del mar. Parecía lógico que los catalejes mirasen a donde había la mayor posibilidad de peligro; fuera de ello, les causaba menos molestia descansar las pupilas sobre el azul del cielo y el verde del agua, que irritárselas atisbando fantasmas fúlgidos, brillantes y probablemente inexistentes, escondidos entre la urdimbre de los rayos solares.

Esa fue la idea concebida y así se ejecutó. El plan tenía otra ventaja: los buques bloqueadores —iluminados de lleno por el Sol— prestaban un formidable blanco para los artilleros de la corbeta. Sus tiros, en cambio, se verían sumamente dificultados por el fulgor existente detrás de su enemigo; por el astro solar que se erguía sobre Arica.

El pasaje hacia el Sur no estaba exento de dificultades y peligros. Habiéndolo logrado la **Unión** durante la noche, el día 17 de marzo realizó una espléndida recalada al Sur del Morro, en la caleta La Licera. Se aproximaba el instante supremo.

Cuando la refulgencia del Sol comenzó a agigantarse la corbeta inició su navegación hacia el puerto y fue aproximándose a la silueta del Morro, que sobresaliendo entre las formas costeras, remataba en una masa de rocas de 500 pies de altura al Oeste de Monte Gordo y al final de

su configuración. El acantilado aquél era imponente; cortado casi a pico, tenía su frente salpicado de manchas y ligeras capas de blanco guano en la parte que daba al mar. Al ser heridas por el Sol lanzaban reflejos plateados, visibles desde muy lejos en tiempo claro.

La parte alta del morro terminaba en una meseta aproximadamente horizontal, inclinada ligeramente hacia el lado de adentro y de regular extensión.

El buque seguía desliziéndose ayudado en parte por la corriente del paraje, que no sólo impulsaba su casco hacia el Norte sino que también tendía a apartar su derrota y separarlo de tierra. Pronto estuvieron marcando la isla del Alacrán a la cuadra por estribor; pasaron, rascándola casi, por la decisión de navegar lo más pegados posible a la costa. Si hubiesen podido cruzar por el canal existente entre ella y el Morro, lo hubieran hecho. El fondo de braza o braza y media a lo sumo, unido a la gran cantidad de sargazos, lo tornaban intransitable. Sobre la isla se veían aún los cimientos y parte de la construcción del fuerte, cuyos trabajos se interrumpieron a raíz del terremoto e inundación del 13 de agosto de 1868.

Salvadas las últimas rocas que casi a flor de agua existen en la parte Norte de la isla, Villavicencio trazó un rumbo de seguridad y ordenó meter la caña para caer hacia él. Pronto el buque se estabilizó sobre su derrota y comenzó a entrar al puerto de Arica.

Aquel momento fue apoteósico: el cinturón de buques bloqueadores había sido rebasado por su flanco derecho; fuera del puerto quedaban el **Huáscar**, el **Loa**, el **Matías Causiño**; poco después llegarían el **Cochrane** y el **Amazonas**. Dentro de la rada, la **Unión** iba en demanda de un fondeadero aparente, pasando cerca de los buques de guerra **Hussard** (francés), **Thetis** (británico), **Hansa** (alemán) y **Shannan** (norteamericano) cuyas tripulaciones trepadas en las jarcias lanzaban hurras, vítores y prorrumpián en estentóneos y nutridos aplausos de admiración: ¡había sido roto el bloqueo!

No estoy seguro, lector, si el ruido aquél sacó de sus sollados a los marineros chilenos o si con anterioridad se habían hecho cargo de que un buque de guerra peruano había pasado ante sus barbas sin ellos notarlo. Lo cierto es que se alborotó el cotarro, que hubo gritos, órdenes, carreras y encontronazos en gran escala. . . ¡No era para menos!

Mientras tanto, la **Unión** arrió un bote al mando del teniente Carlos Rodríguez, para que se acercara hasta el monitor **Manco Capac** a coordinar detalles. Acordados éstos, la gallarda corbeta navegó rápidamente a su fondeadero, virando sobre sí misma para emproar a la mar. Casi de inmediato largó su ancla y procedió a tender una de codera, para disminuir al máximo el balance y facilitar la maniobra de descarga que iba a emprender; sin pérdida de tiempo desembarcó la lancha torpedera que traía, con órdenes de que permaneciera cerca del buque para protegerlo en caso dado. Ni corta ni perezosa dio comienzo al cumplimiento de su

misión, procediendo a descargar los abastecimientos y pertrechos que conducía a su bordo para los heroicos defensores de Arica.

¿Puedes imaginarte, querido lector, el valor y la presencia de ánimo de que hicieron gala aquellos valientes marinos para afrontar tal situación? Villavicencio y Aljovín escribieron ese día una de las páginas más audaces e increíbles de nuestra historia naval: Mientras el Comandante atendía el problema táctico en sí, su segundo se hacía cargo del problema marinerero. Dicen que la línea divisoria entre las obligaciones y deberes de ambos puestos puede materializarse y ser pintada sobre la borda de un buque: del casco para afuera, el asunto atañe al Capitán; hacia el lado interior, cuanta cosa suceda o deba hacerse, es de responsabilidad directa del Segundo. Lo ideal es la perfecta coordinación de ambas labores.

Así debió suceder a bordo de la **Unión**, porque en ningún instante el buque descuidó una sola de sus obligaciones. Impertérrito siguió cumpliendo su misión, mientras los barcos chilenos le disparaban con sus cañones desde una distancia aproximada de 6,000 metros. Más aún, y mientras descargaba en las lanchas por su lado de babor, hacía faena de carbón por estribor y contestaba esporádicamente el fuego de la artillería del **Cochrane** y del **Amazonas** que le hostigaban. Habiendo continuado acercándose el primero de los nombrados hasta 3,000 metros de tierra, las baterías de Arica le hicieron media docena de disparos y le causaron pequeñas averías sin importancia; al **Huáscar** también le tocó algo en el reparto: cuatro impactos, uno de los cuales le destruyó el palo trinquete.

La furia con que atacó el enemigo tenía su justificación: a nadie le gusta que se burlen de él y lo sigan haciendo en su cara, sobre todo si el ofendido es quien tiene la sartén por el mango y es el Goliat del paraje. Irritado el **Cochrane**, pretendió usar su espolón pero falló en sus intenciones. Los disparos chilenos fueron hechos en fuego sostenido sobre la **Unión**. San Martín de Porras —quien dicen que protege a sus paisanos— debió andar por allí curioseando, porque a la corbeta, no obstante haberla tocado repetidas veces las balas chilenas, no lograron hundirla por más maña que se dieron: un proyectil rompió la caja de humos, otro desmontó un cañón de la banda de babor, un tercero perforó el ángulo de una caldera, un cuarto estalló en cubierta y puso a 8 hombres fuera de combate, un quinto abrió en dos el puente. . . Villavicencio y su Guardiamarina de Ordenes, Enrique Gamero, quedaron colgados y se salvaron milagrosamente de caer sobre cubierta.

¡No hay quinto malo! debió decirse nuestro paisano, el Santo de la Escoba, antes de detener a estos dos marinos en el aire, tal como cuentan que detuvo a un alarife que caía de cierto andamio mientras iba donde el Padre Prior, a pedirle permiso para que le levantara la orden de no hacer milagros que le había impartido. Eso pudo suceder, lector amigo.

Al caer el día, los comandantes de los buques chilenos cometieron el mayor de sus errores. Confiados en que los múltiples cañonazos que

Sorpesa, Economía de Fuerzas y Movilidad —por citar algunos de los que fueren más ventajosos para él— se sucedieron y concatenaron en todos los movimientos de su buque. Desde el orto solar, hasta la manobra de largar la cadena por el chicote en el oportuno momento en que realizaban los enemigos una reunión de comandantes, todo el proceso de la operación materializa una genial concepción estratégica del mismo, así como una ejecución audaz, valiente y ¿por qué no decirlo?, afortunada.

¡Una de las hazañas más gloriosas de la Escuadra Peruana durante la Guerra del Pacífico, en 1880!

Al recapacitar, mientras escribo estas líneas, viene a mi pensamiento, nuevamente, la necesidad de continuar una cruzada necesaria: la de hacer perpetuar la memoria de nuestros héroes navales, imprimiendo sus nombres en los cascos de los buques de guerra que tenemos. A mi modo de ver las cosas, Villavicencio lo merece y hasta ahora no ha existido barco alguno de la Escuadra que recuerde su ilustrê apellido. Nunca será tarde para hacerlo ni para consignar en el mote heráldico de aquél buque, las tres palabras que más se adaptan a la proeza que Villavicencio y los suyos realizaron en Arica.

**"Audaces Fortuna Juvat"**

La fortuna ayuda a los audaces.

---

## EL BRINDIS DE BARRAZA

(1889)

A los caballerosos marinos de la Armada Argentina, que durante mi reciente estada en Buenos Aires tuve el gusto de conocer.

Al Señor Luis Eduardo Agüero, agradeciéndole su hermoso libro "Cielo al Tope", como un modesto homenaje de quien tiene parecidas inquietudes, sobre las tradiciones de nuestras marinas hermanas.

Lima, octubre de 1964.

Poca tela pero de excelente trama, es la que tengo, lector amigo, para escribir la tradición que hoy me traigo. A recordártela, si la conoces, y a contártela si no la sabes, van estos palotes mal hilvanados y peor contruidos. Mi intención: hacer hincapié sobre la actitud decidida y valiente de un marino argentino, quien allá por el año de 1889, brindó sinceramente por la heroica memoria de nuestro Almirante D. Miguel Grau, en circunstancias en que nadie se hubiera atrevido a hacerlo.

El diario "El Heraldo", de Valparaíso, se ocupó de este curioso caso en su edición del 25 de febrero del año ya citado, transcribiendo los pormenores del hecho y haciéndose lenguas sobre el desaguisado. Posteriormente, más de una distinguida pluma ha hecho comentarios sobre el asunto que hoy me sirve de tema, pero infortunadamente no los tengo todos sobre la mesa. Usaré como referencia principal la que escribiera hace un par de años el conocido historiador y hombre de letras peruano, mi excelente amigo, el Coronel D. Néstor Gambetta. Voy pues a juntar mis palotes sobre esa base, y que Dios me ayude... porque, a la verdad, no he madurado para escribir.

Erase que se era... el año del Señor de 1889 y el puerto chileno de Valparaíso. El Señor Cónsul de la República Platense había echado la casa por la ventana, para agasajar a la oficialidad de un buque de guerra de su nación —la **Argentina**, para más detalles— anclado en la rada el día anterior. Por descontado, habíanse cursado invitaciones a las autoridades de la Marina Chilena como es de ritual en esos casos. Almirantes, Jefes y Oficiales, plenos de dorados galones y dispuestos a confraternizar con sus colegas del Plata, habían concurrido al ágape previa promesa conyugal de no retornar muy "chispós". Se conversó y comentó de todo: desde las ocurrencias en los puertos de la ruta, hasta las incidencias del fondeo; huelga decir que más de uno aventuraría un chascarro picante de la tierra gaucha, y que, en respuesta educada, alguno de los marinos chilenos —haciendo alarde de la pronunciación tan peculiar del "roto"— puso en boca del héroe de la historia que se traía, agudas sutilezas en las que es tan rico el venero humorístico del Mapocho.

Así las cosas, carcajadas van y carcajadas vienen, se saborearon los diversos platos del menú y se paladeó el mejor vino de las viñas de Undurraga, Tocornal, Ccncha y Toro, Conchalí y ¡que sé yo cuantas más!, usando de las expresiones que dicen: ¡hasta verte Cristo mío!, cuando la copa se liba, y... ¡hasta ahogar al demonio!, al llenarla nuevamente.

Dejo constancia, eso sí, que aquellos dichos no obstante su popularidad casi internacional, son oriundos de esta tierra peruana de Virreyes y Tapadas. Consúltese si no al gran tradicionista, don Ricardo Palma, quien relata en una de sus crónicas la historia aquella del curita devoto aficionado también al culto de Baco: en un vaso de cristal, del fino, había hecho pintar un Cristo en el fondo y un demonio casi al borde. Al apurarlo decía: "¡Hasta verte Cristo mío!".

Y, cuando de llenarlo de vino se trataba... pues: "¡Hasta ahogar al demonio!".

Y así, siguiendo tal criterio, contemplaba a su Dios, castigaba a Lucifer, y bueno... quedaba satisfecho salomónicamente.

Volviendo a nuestra tradición, en aquella brillante comida correspondió el sitio de honor al Comandante en Jefe de la Marina Chilena. El

impactaron en la corbeta no le habían dejado cuaderna sana, se alejaron al N.O. para efectuar una reunión a bordo del **Cochrane**. En dicha conferencia se iba a acordar la mejor colocación que debían tomar en la noche, para intentar un resultado definitivo respecto de la **Unión**. Y esa noche, en la cual confiaban los marincs chilenos, se acercaba a pasos agigantados también para Villavicencio. "Era de temer —expresó después en una de sus comunicaciones oficiales— que la **Unión** fuese víctima de algún torpedo... Prefería atropellar mediante un esfuerzo al enemigo que nos acosaba, y en alta mar, jugarnos el todo por el todo".

El instante de su decisión adquirió en la historia caracteres apoteósicos. Pronto ordena desentalar la cadena y largarla por el chicote: ancla y grilletes se sumergen en el mar de Arica, al igual que el fierro de cadena cuyos eslabones son picados con hacha de abordaje. Luego la gallarda corbeta comienza audazmente a navegar, estrechándose hacia el Morro con proa al Sur. Rascando la isla Alacrán pasa muy cerca de las rocas semianegadas que emergen a menos de un cable de su perfil, e inicia su segundo intento para romper el bloqueo.

Pasando entre los buques de guerra neutrales surtos en la bahía, el barco de Villavicencio parece un titán del mar. Los chilenos se han dado cuenta de la maniobra y las balas menudean en las inmediaciones de la corbeta. Los marincs extranjeros, contagiados de emoción (puesto que a sus oídos llegan las notas del Himno Nacional que entonan los habitantes de Arica), trepan a las jarcias de sus naves y aplauden a aquellos valientes. Vítores en cuatro idiomas, se mezclan con patrióticos gritos de los peruanos que en la playa contemplan la hazaña. Dentro de la bahía flota el ambiente de una emotividad rayana en las lágrimas; fuera de ella, y mientras la tarde cae más y más obscureciendo el firmamento, las siluetas de los barcos bloqueadores se destacan en la penumbra persiguiendo a su presa: los ariqueños, al referirlas al horizonte, las ven negras sobre negro: les parecen cuervos que pululan en la noche.

La **Unión** sale dando sólo diez nudos debido a averías en sus máquinas. Los buques chilenos demoran en darle caza, por haber cometido el error de reunir a sus comandantes a bordo de la nave insignia y situándose, todos, a un solo lado de la bahía. La sorpresa de sus tripulaciones es inenarrable, puesto que los botes apurados cruzan las aguas y llevan a los capitanes a sus barcos. Los reciben a bordo con las anclas levadas y en son de mar.

Mientras tanto la corbeta peruana va enmendando su rumbo hacia el S.O. La noche cae y se define para ayudar a los intrépidos burladores del bloqueo. La derrota de la **Unión** se abre francamente de sus perseguidores que tratan de interceptarla en búsqueda por delante, situándose —sin que ellos lo sepan— a 45° por estribor de la escuadra chilena. Luego de navegar algún tiempo en este sentido general, cambia definitivamente su rumbo hacia el Norte, para dejar a popa a los buques que pretendían

darle caza. Se detiene para subsanar, como puede, los desperfectos de la máquina, y después de guindar masteleros y cazar velas, se dirige al puerto de Pisco a donde llega el 21 de marzo. Luego de telegrafiar a Lima para enviar un parte escueto sobre el acontecimiento, prosigue viaje hacia el Callao y arriba al puerto en la noche de la indicada fecha.

El bloqueo de Arica había sido roto por dos veces consecutivas, mediante un acto de audacia y valentía de los marinos peruanos. No era aquello un golpe de suerte sino el resultado feliz de un planteamiento detallado, estudiado cuidadosamente.

Y no es que yo pretenda con esta tradición hacer la apología de mi paisano, el entonces Capitán de Navío Villavicencio. Razones sobradas ha tenido mucha gente para adelantárseme y efectuarla con bastante anticipación. Los historiadores chilenos Vicuña Mackenna y Bulnes, entre otros, (y los cito para que no se piense en parcialidades) han exteriorizado su admiración por nuestro intrépido marino. Leyendo el primero se puede anotar:

"Villavicencio es de escasa figura como físico, pero de hígados hinchados y alto pecho. Su acción fue atrevida y feliz, por cuanto lo es siempre romper un bloqueo con un solo buque, y mayor fortuna de sus jefes fue hacerlo cuando cerrábanle el paso tres poderosos buques".

Y echándole una ojeada a las páginas que respecto del asunto escribió Bulnes, podremos encontrar:

"Era sorpresa audaz, digna de un jefe valeroso como Villavicencio y que supo desempeñar cumplidamente. Tuvo la intención de salir desde un principio e inmediatamente procedió a bajar su carga y a embarcar carbón para ponerse en franquía. A bordo de nuestros buques se decía: Villavicencio ha caído en la trampa. ¡Ahora no escapa! Sin embargo este jefe se precipitó rápidamente por el Sur, mar afuera, en medio de la anhelante expectación de tierra y de la sorpresa de los bloqueadores. Fue de parte de Villavicencio una operación afortunada que honra su destreza marinera".

Si estos fueron los conceptos chilenos sobre su hazaña, ¿cómo podrían extrañarnos los comentarios populares de la gente limeña que cité al comenzar estas páginas?

Para mis compatriotas no existía duda alguna: Villavicencio y sus bravos habían entrado y salido de Arica, "¡Como Pedro a su casa!".

---

Cuando a través de los años transcurridos se examina la proeza de aquel marino y se estudia su proceder, surge inevitablemente el convencimiento de que la doble ruptura del bloqueo no fue obra del azar. Todos los principios de la Guerra que le fue dable aplicar se ejercieron: Seguridad,

anfitrión no escatimó esfuerzo alguno para entretenerle y abrumarle de atenciones como era del caso.

Después de los postres se bebió la consabida copa de champaña, se dijeron unas palabras, y, finalmente, se sirvió café y se pasaron cigarros. Vino luego el famoso y chilenisimo "bajativo", (que no es otra cosa que un conjunto de hermosas botellas sobre una mesilla rodante, la que, a su vez, está provista de un mayordomo en la parte posterior para que la empuje). Anís, menta, contreau, cognac, benedictine, kummel, brandy de cerezas y tantos otros finos licores desfilaron una y otra vez entre invitados... ¡la cosa se puso como Dios manda!

—Señor Cónsul... ¿esto no puede quedar así!, ¿qué le parece si vamos a tomar un traguito al Club Valparaíso?

—¡Usted ordena, mi Almirante!

—Lástima que mi Ayudante esté tan entretenido... ¿sería usted tan amable, comandante, de pasar la voz a todos estos caballeros? —Nos vamos al Club a tomar una copa con el Señor Cónsul y los colegas argentinos...

—¡Cómo no mi Almirante!

Así se trasladó la tertulia. Luego sobrevinieron los discursitos improvisados. La cosa era ya más de cuidado y había que medirse al hablar: Almirantes y Jefes estaban atentos por si alguien se descantillaba. No hubo tal. Todo el mundo alegre; nadie beodo.

El Señor Cónsul siempre al lado del Almirante; dos o tres brindis de confraternidad marinera... De pronto, el Teniente de Fragata ARA, don Manuel A. Barraza, serenamente da un paso y toma la palabra:

—"Señores... Quiero que me acompañéis a brindar esta copa por una figura inmortal de la historia americana; por un héroe legendario cuya gloria basta por sí sola para dar honor al continente; por un marino que debió alumbrar al mismo océano en la reciente Guerra del Pacífico; por uno de esos héroes sublimes ante los cuales el sentimiento de la nacionalidad desaparece, para dejar sólo en el alma al sentir de la admiración..."

(Y aquí, en este intermedio del brindis, cedo, lector mío, el comentario al diario "El Heraldo" de Valparaíso. Su fecha: 25 de febrero de 1889):

"Todos —expresa el órgano de prensa aludido—, veían brillar en los labios del marino argentino el nombre de Prat. Pero el joven oficial continuó su brindis:

—"...Por un héroe eminentemente americano; por el inmortal marino a quien todos los que seguimos la carrera del mar debemos tomar como ejemplo y como modelo. Señores... ¡Por Miguel Grau!"

Demás está decir que sus palabras finales tuvieron el efecto del estallido de una bomba. No era creíble que allí, justamente en el seno mismo de la Marina Chilena, un extranjero invitase a los adversarios del otro-

ra nobilísimo rival a brindar por su memoria, ignorando, intencionalmente, al héroe máximo de la Armada del país que le hospedaba, Capitán de Fragata don Arturo Prat. El Capitán Rivadavia, comandante del buque visitante, haciéndose perfecto cargo de lo comprometido de la situación, exclamó:

—Señores... El teniente se ha equivocado... Poco habituado sin duda a los nombres, ha confundido el de Prat con el de Grau. ¡Su intención ha sido la de brindar una copa por Arturo Prat!

A lo que el Teniente Barraza, con toda serenidad y muy firmemente, respondió:

—No, señores. He dicho MIGUEL GRAU y no me he equivocado... ¡Mi intención ha sido brindar una copa por MIGUEL GRAU!

Esta, lector amigo, es la historia del "Brindis de Barraza". Su actitud vino a sumarse, de la manera más inesperada y valiente, a la de inúmeros argentinos que a través de las épocas han expresado su sincera admiración por el noble "Caballero de los Mares", Almirante Miguel Grau Seminario.

Y no es que yo exagere ni que en este relato me lleve de la mano mi simpatía por la gran patria de San Martín. Entre las reliquias del Héroe de Angamos existen un par de álbumes enviados a Grau por las juventudes de Córdoba y Buenos Aires, plagados de firmas y diversas dedicatorias que mucho dicen del sentir argentino por sus proezas y de la admiración que esas personas guardaron por su valor. Aristóbulo del Valle, durante la notable oración fúnebre que pronunciara en el Teatro Colón de la Capital del Plata, el 26 de octubre de 1879, inició prácticamente su discurso con estas hermosas frases: "Me propongo recordaros los grandes hechos que han ilustrado la última parte de la vida de un héroe, cuyo nombre pasará a la posteridad iluminado con los resplandores de la gloria..."

Y qué, de la bellísima poesía que Martín García Merou dedicara al Caballero de los Mares el mismo día de conocerse en la Argentina la inmolación de Grau, una de cuyas estrofas rezaba así:

¡En la extensión sombría  
tú también te has envuelto en el sudario;  
tú también has vertido  
la sangre en las malezas del calvario  
que escala el corazón en la agonía;  
tú también has caído  
como un sol en el seno del ocaso,  
al dintel de las puertas de la historia,  
subiendo, paso a paso,  
el pedestal de tu soberbia gloria!

El Perú, tan estrechamente ligado con la Argentina a través de la historia, está siempre en deuda con ella en lo referente a la admiración que dicho país ha guardado por Grau y por sus imponderables hazañas.

Mientras el tiempo transcurre y el débito aquél va siendo pagado con la moneda espiritual de una patria agradecida, que sin exigencias de ninguna especie, sabe que su obligación debe ser satisfecha y tiene conciencia de la solidez que tal vínculo entraña, anotemos aquí, lector amigo, una ligerísima muestra del esfuerzo individual de un vate, quien sintiéndose como todo peruano, en deuda con la actitud de Barraza, trató ya de contribuir con su nomen a que su cuota personal no faltara. Me refiero a Elías Alzamora, poeta nacional que en 1889 publicara unos sentidos versos en "El Perú Ilustrado" (con fecha 6 de febrero del año citado), en homenaje a aquel Teniente de Fragata de la Armada Argentina.

Vaya pues el final de esta tradición a amortizar la deuda. Dicen que si el sastre debe y no tiene dinero, procede a pagar con ojales y puntadas. . . Así lo estimo yo; por ello, al ocuparme del tema que hoy me traigo, que se diga que intento comenzar a satisfacer mi parte alcúota. . .

Pero no quiero ser injusto y quitarle la oportunidad de hacer lo mismo —a quien, mucho antes que yo— pensó en demostrar su admiración a Barraza. Con que. . . , ¡al grano y sin demora, leamos a don Elías Alzamora!:

#### GRATITUD

No conozco todavía  
ni tu nombre ni tu acento  
y por tí entusiasta siento  
la más grande simpatía.  
Yo anhelo que llegue el día  
de verte en mis patrios lares,  
y entre tanto, mis cantares,  
te envío, noble marino,  
en cuyo pecho adivino  
la grandeza de los mares.

Tú que has cruzado el océano  
teñido en la sangre ardiente  
de ese marino valiente  
que honró al mundo americano;  
sin pensar que fue peruano  
brindaste por su memoria,  
y aunque al evocar su gloria  
nadie respondió a tu acento,  
agregaste en un momento  
bella página a tu historia.

Que mi voz, entusiasmada,  
llegue hasta ti agradecida;  
mi patria ha sido vencida  
pero también admirada.  
En la lucha desgraciada  
que sostuvo con altura,  
Grau abrió su sepultura  
con absoluto heroísmo

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

y hoy se goza en patriotismo  
al ver que su gloria dura.

Ven, pues, a playa peruana  
en donde, siempre sincera,  
mi bandera a tu bandera  
se enlazará como hermana.  
No importa que esté lejana  
la patria donde has nacido;  
quien como tú ha procedido  
y siente noble su pecho,  
¡puede vivir satisfecho  
entre un pueblo agradecido!

Y aquí, lector amigo, cierro esta tradición sobre el famoso e inesperado brindis de Barraza, hecho en Valparaíso un 24 de febrero, y con toda probabilidad entre gallos y media noche. Por lo menos es lo que tenemos que imaginar, calculando la duración de la comida que ofreciera el Señor Cónsul de la Argentina, la que, según los comentarios, fue de pipiripao.

---

## RECUESTO TRADICIONAL

(1657 - 1911)

El origen de la Marina de Guerra del Perú se remonta hasta la época del Virrey Toledo; de ella parte nuestra tradición como fuerza organizada, primero para rechazar a los piratas y filibusteros que asolaban las colonias españolas y atacaban los galeones, y después, para abordar, más orientadamente ya, la conformación de una flota capaz de defender nuestro litoral y nuestro comercio ante cualquier intervención corsaria extranjera.

El Conde de Alba de Liste creó la primera Academia Naval en el Perú. Un siglo más tarde, el Teniente General de la Real Armada Española, don Francisco Gil de Taboada y Lemus, Virrey del Perú, reorganizó la Escuela Naval. Descuido y por lo consiguiente decadencia, fueron disminuyendo paulatinamente las posibilidades de esa Marina que recién comenzaba a surgir.

Puede decirse que la Armada del Perú se apoyó para formarse en sus comienzos, en los rezagos de la Marina organizada por España. Ella le sirvió de simiente, para que luego retoñara en planta que tenderá a hacerse más y más frondosa, a medida que el tiempo y el cultivo adecuado fortalezcan su tallo en la historia.

Para abordar el tema con método y respetar la cronología, es necesario periodificar los años transcurridos. En ellos distinguimos un MOMENTO y una EPOCA: el Momento de la Emancipación, transitorio, violento y breve; la Epoca de la República, más extensa, afianzada y dura-

dera. Ambos lapsos envuelven a nuestra Marina. La Armada emana de la vida histórica del país y se entremezcla con ella, puntualizando las etapas de su desarrollo y teniendo influencia notable en su existencia. Todos sabemos que la Historia debe ser descriptiva primero e interpretativa después, puesto que conocer un acontecimiento significa narrarlo previamente y luego desentrañar su sentido. De aquí las dos partes que constituyen la Historia: Historiografía e Historiología.

El Momento Histórico de nuestra Emancipación surge nítido en nuestro pasado y se va incubando lentamente. En términos que usa la disciplina científica dicho momento fue "univalioso", por poseer un valor único en nuestra historia; fue objeto de "reflejabilidad", porque sobre él se proyectaron diversos aspectos políticos, económicos, jurídicos, etc.; y, finalmente, tuvo "graduabilidad", porque su relieve histórico se fue acusando, no en forma brusca sino confundiéndose, al iniciarse y al terminar, con la curva normal de la vida que aquí se vivía durante la Epoca Colonial.

La influencia doctrinaria de los conceptos básicos sobre los derechos del hombre exteriorizados en Europa por los filósofos enciclopedistas, la Revolución Francesa en 1789, el deseo de justicia social de Túpac Amaru y el desarrollo de la conciencia autonomista en nuestra patria, fueron, entre otros hechos e ideas, los reactivos catalizadores que llegando hasta la saturación, lanzaron a nuestros antepasados a luchar en la tremenda aventura de la Emancipación.

Es allí, al iniciarse la lucha y cuando el reino ibérico tuvo que realizar sus máximos esfuerzos para no perder sus colonias americanas, que surge en nuestra patria la Marina de Guerra como institución organizada. España había enviado barcos, armamentos y soldados; el naciente Perú soberano debía pertrecharse para detenerlos; no valían las razones ni era pesada la justicia de los ideales: ¡se necesitaban buques, para respaldar nuestro derecho con la fuerza de los cañones!

El genio militar de San Martín lo comprendió así y sin pérdida de tiempo creó nuestra Marina de Guerra; su primer buque fue la goleta **Sacramento**, rebautizada después con el nombre de **Castelli**; su primer arma: un solo cañón.

Cuando la historia anctó el audaz triunfo de la exigua fuerza naval peruana, al capturar nuestra inmortal goleta a su igual, la **Macedonia**, al Norte de Huacho, la conciencia naval del país comenzó a despertarse. Ricos y pobres, comprendiendo la mentalidad del Libertador Argentino, iniciaron una colecta en Lima "para comprar un navío de defensa" que se llamase **San Martín**. Es en este punto cuando el hombre que trata de eslabonar datos para abordar el problema histórico, tiene forzosamente que apartarse de las pautas rígidas de esta disciplina, para enfocar aspectos que trasciendan de ella y se conectan con temas permanentes de la vida. No se puede evadir esta obligación, porque tratándola se aclara

y comprende la tarea específica. Abordar esos temas, es intentar hacer algo de Metahistoria.

Dijimos que la conciencia naval del Perú se despertó en aquella ocasión. Podemos convencernos sobre esta aseveración, al examinar las cifras curiosamente significativas de la mencionada colecta destinada a comprar aquel navío de guerra.

El Marqués de Torre Tagle, el señor de la Riva Agüero, los Sarroa y Abadía, dieron 1,000 pesos cada uno; el Presbítero, don Pedro A. López, donó 6 pesos; su esclavo Francisco y la mujer de éste, dieron 40 centavos; el zapatero don Gregorio y su esposa, la misma modesta suma; cinco patriotas anónimos completaron 50 centavos; se registró el endose de una deuda (dada por perdida y ascendiente a 300 pesos), en favor de la colecta, y, finalmente, para no aburrir al lector diré que hasta el pulpero de la esquina de Santa Roca de las Monjas, envió 2 pesos como óbolo individual.

El pueblo comenzaba a comprender que el dominio del mar era imprescindible para asegurar nuestra independencia, y así, mientras que la flota de guerra peruana nacía, el destino caprichoso había ya tomado otras providencias allende los mares, para señalar en forma definitiva al hombre que debía ser el genuino organizador de la Marina de Guerra Nacional: el futuro Almirante, Martín Jorge Guise.

Y esto fue en Trafalgar; no puede un hombre tener 25 años, pelear a las órdenes del inmortal Nelson contra las fuerzas franco-españolas de Villeneuve y Gravina, obtener para su pabellón un resonante triunfo naval y ser partícipe de la casi adoración unánime del pueblo de Inglaterra hacia el Jefe de la Escuadra de Albión, sin soñar en ser Almirante. Desde 1805, en que los cañones británicos escribieron historia sobre los cascos de los navíos enemigos, Guise tuvo que representarse mentalmente un ideal: ser el Comandante en Jefe de una flota organizada y pelear por una justa causa. Al principio su escuadra era amorfa y no tenía pabellón determinado, desde que sólo existía en su imaginación. Con el correr del tiempo, la localizó tangible en América. Vendidas todas sus pertenencias armó en pie de guerra el Bergantín **Hecate**, puso proa hacia su sueño, y convirtió en verdadero el afán que hasta ese momento había existido en su mente de marino arriesgado y audaz.

Había gastado toda su fortuna en la aventura.

Mientras la recia personalidad de Guise iba a preparar hombres de mar en la dura escuela de sus buques, otra personalidad histórica, el genial don Bernardo de Monteagudo, fue el cerebro organizador de la Marina que recién se creaba.

Monteagudo, basando su esfuerzo sobre los hombres y el conocimiento marino existente en la época, factores ambos que eran herencia de la Colonia, sabe aprovecharlos adecuadamente; el legado que posee se incrementa en sus manos; los Oficiales y las tripulaciones se van sumando

y Monteagudo, por todos los medios a su alcance, sojuzga, controla la situación y dicta medidas diversas para encarrilar a nuestra naciente Marina dentro de los linderos de un nacionalismo bien entendido, y llegando muchas veces hasta el detalle nimio, sienta sus bases organizativas, tanto más admirables si se considera el momento histórico en que ellas salieron a la luz: el de la Emancipación, en el cual la incertidumbre y el desconcierto eran pan cotidiano en la mesa de nuestra joven patria.

Por ello es que la figura de Monteagudo se relleva más y más a medida que los años transcurren; merced a él y al esfuerzo de los hombres que le secundaron, el Perú pudo tener una Marina de Guerra; gracias a su celo, las generaciones venideras pueden comparar las letras de su nombre con las iniciales que se graban a cuchillo sobre la corteza de un árbol: ¡ellas crecen y se agigantan con los años, pero jamás se borran!

Veamos un par de documentos que dicen mucho respecto del espíritu organizador de aquel gran Ministro de Marina:

#### Documento Nº 66

Noviembre 9 de 1821

"Me ordena S. E. el Protector prevenga a V. S. agite con esfuerzo el enganche de individuos del país para servir en la Marina de Estado; en inteligencia de que para cada uno de estos que ingrese debe separarse a un extranjero V. S. me avisará el resultado de esta Orden/// Dios etc.// B. Monteagudo.// al Comdte. de Marina".

#### Documento Nº 72

Noviembre 11 de 1821.

"H.S.: Es efectiva la Orden que dió S.E. el Protector al Comisario de Marina para que fuesen perfectamente iguales las raciones de los individuos del País y de los extranjeros que sirban en los buques de Guerra, lo que deberá observarse mientras se sancione un reglamento, sobre el particular. // Dios etc. // B. Monteagudo. // H.S. Comdte. de Marina".

---

N. del A.—Se ha respetado el estilo y la ortografía de los originales. Los documentos Nos. 66 y 72, cuyos textos han sido publicados en el presente trabajo, pertenecen al Archivo del Sr. C. de N., D. Julio J. Elías. Copias de los mismos fueron gentilmente facilitadas al autor por el citado Jefe.

Como no quiero desviarme del tema que deseo tratar en forma específica, efectuaré un ligero estudio teórico sobre la Marina de Guerra en la Emancipación, ya que la digresión empírica sobre los hechos navales realizados durante aquel tiempo, irá viniendo sola, esto es decir, caerá por su propio peso.

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

Los españoles, quienes no supieron mantener en acción su poder naval, se dieron cuenta muy tardíamente de este axioma. En plena lucha, tuvieron que decidirse a abandonar la capital para establecerse en la Sierra; en ella, región natural llena de recursos, gente y provisiones, se mantuvieron más o menos seguros y pudieron efectuar, de tiempo en tiempo, excursiones a la costa para buscar a los ejércitos patriotas.

Pero, como el alcance del poder naval es enorme, a la larga fueron buscados y abatidos en su propio acantonamiento serrano por los ejércitos que, transportados y apoyados desde el mar, viniendo del Norte y Sur, se juntaron con los recientemente formados en nuestras costas para unir sus esfuerzos contra los ibéricos.

Y aquí debo hacer hincapié en la importancia ostensible del estudio teórico de la historia, para dar a las naciones un futuro conocimiento de la vida histórica.

La relación de los sucesos, simplemente la descripción cronológicamente eslabonada de todo lo que pasó en la historia, indudablemente entretiene y emociona al lector; constituye, por otro lado, una tentación para el historiador, y en veces, le hace descuidar el análisis de las condiciones previas a los hechos, de las mismas que puede deducir valiosas enseñanzas para el futuro histórico de su patria. Creo que estamos de acuerdo en que vale más entretenerse menos, si con ello se consigue aprender para después no tener que lamentar.

Se ha dicho con acertado juicio que "revivir" el pasado, puede ser una ilusión vana; renegar de él y desconocerlo, ¡un extravío mental!

Y nosotros, en nuestro lenguaje de todos los días, conscientes de poder extractar una enseñanza axiomática podríamos añadir que el Perú, país litoral por excelencia, no debe nunca descuidar su poder naval porque así lo aconseja la historia, y que, para hacerlo un factor determinante y efectivo al lado de la eficiencia logrado por sus hombres de mar necesita, imprescindible y categóricamente, de un argumento que por su naturaleza misma es irrefutable: ¡la fuerza contundente de una escuadra!

Muchas vicisitudes derivadas de circunstancias múltiples tuvo que soportar Guise. Tenía que imponerse a tripulaciones mal pagadas y descontentas; a él, personalmente, el Estado llegó a deberle más de una decena de sueldos; Bolívar y Monteagudo no le veían bien, debido a haber conservado por largo tiempo su fidelidad hacia Riva Agüero; la tendencia a organizar una Marina esencialmente nacional, se oponía a la predilección

del Almirante por los hombres de mar extranjeros que él sabía más cuajados; había inquina de parte de ciertos personajes hacia Guise, intrigas y desconciertos se daban cita en su alrededor; ¡hasta fue pospuesto y disminuido en su autoridad, mediante el nombramiento del Mariscal chileno, don Luis de la Cruz, primero, y luego, al dársele el mando de buena parte de la escuadra al Almirante, don Manuel Blanco Encalada!

Sin embargo, nuestra Marina protegió las Expediciones de Intermedios, salvó a las tropas de Bolívar a medida que transportaba sus efectivos, y contribuyó, esencialmente, al sitio y rendición final del Callao.

Sus operaciones navales en este último puerto llevaron el sello de la audacia; el 25 de Febrero de 1823, uno de sus capitanes, Roberto Bisset Adison, atacó con 56 hombres y con sólo tres botes a los buques españoles en plena noche; incendiando la **Guayas** y la **Santa Rosa**, causó la destrucción completa de seis barcos mercantes realistas. El 19 de Marzo, Guise cañoneó las fortalezas de nuestro primer puerto. El 5 de Setiembre rechaza, tras dos horas de combate, a ocho lanchas cañoneras y cuatro falúas que intentaban abordar por sorpresa al **Protector** y a la **Macedonia** que se encontraban fondeados en San Lorenzo, empujándolos hasta su tenedero a cañonazos.

Cuando el bergantín **Asia** y la fragata **Aquiles**, de la Escuadra del español Guruceta, fuerzan la entrada al Callao aprovechando que estaban a barlovento, Guise las persigue valientemente hasta su mismo fondeadero, cañoneándose con ellas hasta límites más que prudentes. Ha de retirarse a las afueras, por la superioridad incontrastable de los buques españoles.

El 7 de Octubre de 1823, al salir Guruceta con todos sus barcos para sorprender a los nuestros que estaban fondeados, Guise zarpa y entabla combate con ellos, "para no darles oportunidad de empeñar la lucha al abrigo de los fuertes, sino fuera, para decidir la acción". Así lo consigna en su parte. El combate, indeciso, pues de ambos lados resultaron barcos averiados, es realmente un éxito de Guise. Siete horas duró la acción que pudo ser magníficamente aprovechada por Guruceta gracias a su enorme superioridad. La pericia marinera de Guise lo impidió. El español se disculpa en su parte, diciendo que "sólo se había empeñado en destruir el único buque digno de tal, pareciéndole indecoroso ocuparse de los otros que eran tan despreciables".

Poco después, y aún con la escuadra en esas condiciones, se ordena a Guise a ir a Guayaquil. Muy a su pesar cumple aquel marino con lo dispuesto; sabía que al unirse con las fuerzas colombianas inexpertas se deshomonizaba la flota; que la autonomía que debió dársele para atacar, le era negada; que sin mucho criterio naval se ataba a la escuadra a una operación de convoyes, arriesgándose a la posibilidad de que el enemigo la destruyera desde que predominando en nuestra costa los vientos alisios, la Marina Española que estaba operando en el Sur podía, en cualquier instante, usar con ventajas el barlovento y atacar a la escuadra patriota. To-

do esto era del conocimiento de Guise, pero antes que sus consideraciones personales, estaba el deber.

El destino caprichoso nos protegió; la ineptitud de Guruceta y el triunfo de Ayacucho anularon dichos errores. Quedó, sin embargo, durante bastante tiempo un rezago de la resistencia española en nuestra patria: el valeroso y constante Rodil mantuvo su tenacidad hasta el 23 de Enero de 1826, día en que, con su rendición, terminó el gobierno español en la América del Sur.

La dirección de la guerra debe ser hecha, indispensablemente, en virtud de un intenso estudio dentro del que predomine el asesoramiento técnico. En el aspecto naval, de manera preponderante, este axioma cobra una fuerza inusitada; la labor de un Estado Mayor rige, por decirlo así, la elaboración de todas las directivas que se impartan. Sólo el personal especialista y preparado durante años, puede, adecuadamente, dar luces sobre las innumerables contingencias que hay que prevenir en el mar; sólo de esta manera podrá, el que dirige la guerra, llegar a decisiones correctas.

Muchos conceptos podrían ser examinados tanto dentro del campo estratégico como del táctico. La finalidad de esta narración no lo permite. Bolívar, militar de geniales concepciones, descuidó a menudo principios navales importantes: no comparaba las fuerzas, dilató la carena de los buques así como su reparación, deshomogenizó nuestros efectivos navales mezclándolos con los colombianos que eran mucho menos expertos, y, finalmente, negó buena parte de la iniciativa para el ataque a nuestra escuadra atándola a una operación de convoyes y arriesgándola a ser destruída de ser atacada por los españoles. Guruceta, quien se encontraba en manifiesta superioridad material y que, por su situación al Sur, tenía continuamente al viento a su favor, no se decidió a emprender la acción. En consecuencia y tras el desastre de Ayacucho, el destino anuló todos estos errores y la historia sólo cosechó triunfos.

Pero si la gran estrella de ese genio no hubiera intensificado sus destellos oportunamente, todas aquellas circunstancias podrían haberse anotado en la cuenta de las casualidades o las negligencias. De allí una obvia moraleja para nosotros, una enseñanza objetiva indiscutible; para anular los errores del pasado sólo existe un medio: ¡evitarlos en el presente!

La rendición de Rodil en el Real Felipe marca el fin de la primera etapa, dentro de la periodificación de la historia que establecí al comenzar con el objeto de definir claramente los alcances de este trabajo. Veamos ahora a la Marina en la época Republicana.

La imprevisión, rasgo psicológico notable del carácter nacional que tan acertadamente puntualiza en su Historia Militar del Perú, el General D. Carlos Dellepiane, salió también a la luz en aquella oportunidad: durmiéndose sobre sus laureles y por economía, los patriotas desarmaron lo mejor de su escuadra; se creyó que después de tan formidable triunfo, el Perú y América eran una réplica del paraíso.

De 10,000 pesos que requería para sus gastos la **Protector** armada en pie de guerra, se le rebajó la asignación a 2,600.00. Se destinaron 88 pesos para la **Limeña** y 137 pesos a la **Monteagudo**. Los gastos para las dependencias de la Marina en tierra, fueren, sin embargo, incrementados: 72,800 pesos se destinaron a cubrir ese renglón.

Y así fue pasando el tiempo. El Gran Mariscal don José de la Mar era a la sazón nuestro Presidente, cuando Bolívar nos declaró la guerra. Las causas son harto conocidas y demoraría mucho examinarlas; viose entonces lo que significaba haber desarmado una escuadra o casi no tenerla, cuando las operaciones marítimas iban a jugar un importantísimo papel.

Se activan pues los preparativos y la **Libertad** es la primera en alistarse. Carlos García del Postigo, su Comandante, recibe la misión de dirigirse a Guayaquil y se le encarga, textualmente, "emplear tacto y energía". El Perú no deseaba iniciar la guerra pero debía precaver, con anticipación improvisada, que el enemigo se situara en ventaja; nuestra escuadra recién comenzaba a reponerse.

Esforzándose, el 31 de Agosto de 1828 la corbeta **Libertad** entabla combate contra los buques colombianos **Pichincha** y **Guayaquileña**, y después de haber disparado la primera andanada sobre el último de los barcos indicados, lo cañonea durante una hora, haciéndole perder 61 tripulantes y dejándolo sumamente averiado. Ciñendo, para no perder el barlovento, persigue a dicho buque hasta muy cerca de la ría y luego se dedica a dar caza a la goleta **Pichincha**, la que, habiendo azorrido, tuvo que mantenerse al margen de la acción. Negándole posibilidades de escape, hace que el pequeño buque colombiano enrumbé hacia Paita y se entregue a las autoridades peruanas. Este combate pasa a tomar en nuestra historia el nombre de Malpelo, por haberse desarrollado al Norte de la Punta que así se denomina.

El preponderante papel que asume la Armada en esta contienda a medida que se repone, se sigue confirmando; días después sale la escuadra al mando de Guise, para transportar a las tropas de La Mar hasta Paita y emprender luego el bloqueo de Guayaquil. Se compone de las fragatas **Presidente** y **Monteagudo**, al mando de Guise y Bouchard, respectivamente; de las corbetas **Libertad** y **Pichincha**, con Elcorrobarrutia y Prunier; del bergantín **Congreso** a cargo de Iladoy; de las goletas **Arequipeña** y **Peruviana** y de ocho lanchas cañoneras, puestas a las órdenes del Teniente Primero, Alonso San Julián.

Es así, con esta escuadra, que el 22 de Noviembre de 1828 Guise entabla el combate de Guayaquil y sus buques toman el Puerto. Para lograrlo rompe audaz y valientemente las cadenas sumergidas con que lo defendían, se fondea a toca-penoles con el enemigo, cañonea a los ocho buques que éste tenía y, después de hundir a unos y obligar a retirarse o vararse a los otros, combate durante dos días con las baterías de tierra y consigue su objetivo. Se asemeja a Nelson.

Esto parece corroborar que su historia, como hombre de mar y guerra, guarda siempre un parecido con la de aquel gran marino británico; se diría que el destino la escribe teniendo en cuenta el paralelo; que le da vida y triunfos en el mar, y que, después de hacerle Almirante como a Nelson, labrar historia con la osadía de sus cañones y cubrirle de gloria, le hace pagar su deuda con la naturaleza, igual que a Nelson en Trafalgar; muere así pues Guise entre los brazos de sus Oficiales, como si hasta en su último suspiro tratase de parecerse a su antiguo jefe británico. Guayaquil es su Trafalgar, y aquel buque glorioso, la fragata **Presidente**, una réplica simbólica del **Victory**, el barco Almirante del vencedor de Aboukir.

Muerto Guise, y debido al período de desorden interno que sobrevino en la naciente república, la Marina atravesó por una época agitada. Los combates navales con la escuadra española, la guerra posterior con Colombia, que abarcó hasta 1836; toda esa suerte de glorias y descalabros que sufrió la Marina de Guerra Nacional, influyeron poderosamente para formarla y estabilizarla de manera definitiva. Algunos gobiernos, sin embargo, entretenidos en luchas domésticas olvidaron la razón de ser de esa gran fuerza destinada a combatir al enemigo extranjero; los vaivenes de la política los hizo ocuparse de sus guerras civiles, y, en su afán de estabilizar posiciones, no tomaron en cuenta el verdadero rol que compete a las fuerzas armadas de una nación.

No obstante, aquellas luchas internas constituyeron el crisol en que se fue forjando la personalidad de esos héroes que dieron, a la postre, tanto lustre y renombre a la Marina de Guerra Peruana.

Es así como se suceden múltiples combates en el mar, importantes los unos y carentes de valor los otros, pero que van dejando sin cesar sus enseñanzas y habituando a los hombres a las penalidades de la guerra.

A partir de 1836 puede decirse que termina aquella iniciación de fuego. Viene luego la Confederación Perú-Boliviana, la sorpresa del Callao, la Campaña de nuestra Escuadra contra Chile, el Combate de Islay, la Expedición contra los Corsarios, el Combate de Casma y otros encuentros, en los cuales la utilización de la Marina obedece más apropiadamente a sus fines específicos. Transcurre el tiempo y el 20 de abril de 1845 asume el gobierno Castilla.

Nuestro poder Naval y en consecuencia la importancia del Perú en el concierto de naciones libres, es un hecho. Desde la adquisición de buques y armamentos pasando por nuestra viril actitud ante las pretendidas imposiciones de Inglaterra; por el rechazo de la injusta agresión española en Abtao y el Callao; por nuestra gigantesca demostración naval en Guayaquil; por la protección efectiva que le diéramos a Cuba y a México durante sus guerras de liberación; por el incremento de nuestra flota y comercio fluvial en la Hoya Amazónica y por la primera vuelta al mundo que diera

un buque-escuela americano, la historia corrobora la tremenda importancia del poder Naval en la vida de una patria libre y soberana como el Perú.

En efecto, si nuestra nación tuvo que soportar el peso contundente de la arrogancia británica y el bombardeo de Arica, cuando anarquizado el país por las ambiciones políticas y gobernada la república por tres o cuatro determinados caudillos era imposible oponerse a la fuerza, años después, y contando ya el Perú con una escuadra efectiva, pudo el valeroso General Castilla (a la sazón gobernante) contestar a la poderosa Albión, (que exigíale aceptar sus imposiciones sobre un cargamento de esclavos traído por el bergantín mercante peruano **Tres Amigos**, so pena de apoyar su pedido con un buque de guerra) pudo, repito, dirigirse a la orgullosa Inglaterra con la conciencia de que las frases de su comunicación estaban respaldadas por la arrogancia de una patria, el valor de sus hijos y las bocas de fuego de sus naves. Su Ministro de Relaciones Exteriores respondió:

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

El incidente se arregló por la vía diplomática.

Gracias al hecho de que el Perú era, en la época de Castilla, la primera potencia naval sudamericana, pudo llevarse a cabo en Octubre de 1858 "el bloqueo efectivo de todos los puertos, bahías, caletas y desembarcaderos de la República del Ecuador", como textualmente expresa la declaración respectiva; así también fue factible transportar 7,000 hombres y mantener dicha demostración militar (que no fue aprovechada diplomática ni políticamente) durante casi tres años, y a raíz del conflicto surgido entre nuestra patria y aquel país.

El tiempo prosigue su marcha incontenible y el destino va volteando las páginas de su libro. La Marina tenía ya hombres preparados, serenos y expertos, cuando sobrevino la Guerra con España en 1866, como consecuencia de la ocupación de las Islas Chincha y a raíz del Incidente de Talambo.

En los canales de Chiloé, la escuadra Peruano-Chilena comandada por el Capitán de Navío, don Manuel A. Villar, entabla combate con la española que tenía como jefe al Comandante Alvargonzáles. Durante más de dos horas cambian nutrido fuego de artillería frente a la Isla Abtao. Duelo a distancia, debido a la configuración especialísima del paraje, causa averías en los dos sectores. 14 impactos recibe la flota aliada y 30 la española. ¡Tres decenas de sorpresas desconcertantes para el León Ibérico, que creyendo imponer condiciones desde el principio, se encontró con que el cachorro sabía también mostrar las garras y enseñar los dientes!

El 2 de Mayo de 1866, el vapor **Tumbes** con el Capitán de Corbeta Juan Raigada; el monitor **Loa**, con su comandante, don Camilo N. Carrillo;

el monitor **Victoria**, con Valdivieso; el **Sechura**, con el Capitán de Corbeta Toribio Raigada, y el vaporcito **Colón**, al mando del Teniente Primero, don Patricio Iriarte, contribuyeron valerosamente con su entusiasmo y sus cañones, a lograr el triunfo que en dicha fecha supieron rubricar nuestras baterías de tierra sobre la escuadra española.

161 Oficiales de Marina tomaron parte en el combate del "2 de Mayo", y algunos de ellos tuvieron que salvar fuertes obstáculos para hacerlo. Como fuente heurística documental que he tenido a mano y podido leer, cito una Resolución Ministerial fechada el 30 de Abril de 1866 y firmada por el Coronel José Gálvez, dando permiso al Capitán de Corbeta don J.M.G. "para —atendiendo su solicitud— concederle autorización para entrar en combate, debiendo restituirse a su prisión, pasado que sea el peligro".

Iniciada la acción, el **Tumbes** avanza gallardamente pretendiendo convertirse en brulote incendiario y tratando de embestir a las fragatas españolas; el **Loa** y el **Victoria** secundan a las baterías de tierra y aciertan muchos disparos; a los Cadetes de la Escuela Naval no se les permite abandonar el edificio.

La buyente y eufórica juventud se escapa por los techos y se presenta voluntaria a las baterías. . . ¡quieren sacrificarse por su patria si fuera preciso!

Dos cadetes mueren en la acción y muchos resultan heridos. Algunos de sus heroicos nombres han quedado para nuestro recuerdo: Pedro Roel, Rafael Baluarte, Justo Varela, Bernabé Carrasco, Emilio Benavides, Manuel Rouillón y Eduardo Andía entre otros muchos valientes jóvenes.

Terminada la guerra con España, el país continúa todavía en tensión. Su política interna es agitada por continuos vaivenes que también afectan a la Marina. Es así como, en la noche del 6 de Mayo de 1877, un grupo de pierolistas, entre los que se encontraba el Capitán de Corbeta, Manuel María Carrasco, abordan al **Huáscar** contando con complicidad en el buque. Izan bandera de rebelión, y al mando del Capitán de Navío, Luis Germán Astete, se hacen a la mar en franca actitud de pronunciamiento.

Es durante esta rebelión del **Huáscar** que tiene lugar un acontecimiento de proporciones internacionales y relacionado estrechamente con el tema de esta historia: el combate de Pacocha, entre los buques de guerra británicos **Sha** y **Amethyst** y nuestro Monitor. La causa: una protesta británica por la intervención del **Huáscar** (calificada como ilegal), en dos buques mercantes de esa bandera; estos incidentes motivaron más que una reclamación, una amenaza del Almirante Horsey, Jefe de las fuerzas de Su Majestad Británica en el Pacífico, hiriente para la dignidad nacional y para la soberanía de la república. Al encontrarse en aguas de Pacocha, los ingleses enviaron un parlamentario pidiendo la rendición inmediata del buque y que éste. . . ¡arriara su pabellón!

El parlamentario volvió a su barco con la respuesta peruana: "El Presidente del Perú se encuentra a bordo; el Almirante Inglés está equivocado respecto a la comisión de actos ilegales por el buque; el **Huáscar**, no arria ni arriará su bandera".

Ante este viril rechazo, se inició el combate. La acción que se sucedió es memorable por varios motivos: todos los modernos elementos de destrucción de la época fueron empleados por los ingleses para aniquilar a aquel valeroso barquito; granadas Palliser, cilindro-ojivales, de terribles efectos y disparadas simultánea y eléctricamente por todos los cañones de una misma banda, se utilizaron; torpedos Whitehead; artillería de superior calibre; tripulaciones diestras y homogéneas; velocidades más altas y mayor número de buques. . . ¡Cuarenta cañones y ochocientos tripulantes de la primera potencia naval del mundo, contra dos bocas de fuego y cien marineros entusiastas y valientes!

Dos horas duró el combate y el gallardo monitor se batió como un león. Cayó la noche y pese a sus diversas averías, el **Huáscar** evadió a los ingleses. Como quedó Goliat de sorprendido al recibir aquel golpe de honda del pequeño David, así debió quedar el León Británico ante aquel buquecito, que luego de dispararle más de 40 cañonazos y tratar de abatirlo con su espón, supo aprovechar las sombras para castigar con impotencia la soberbia del contrario.

La Marina es una Institución en la que juega un papel importantísimo la tradición. Hombres y buques la llevan impregnada dentro de sí mismos y se desenvuelven en el tiempo merced, en gran parte, a las fuerzas insospechadas que ella les inculca. En efecto, así como los que vestimos el uniforme naval llevamos sobre nosotros toda una responsabilidad simbólica a la que debemos hacer honor, así también nuestros buques cuando se inician en la historia, obligan a los hombres que los tripulan a extralimitar su valor y competencia, para mantener siempre en alto el prestigio de su nombre.

Todos los marinos del mundo llevamos corbata de luto por nuestros héroes; las tres cintas blancas del capelo de un tripulante significan las tres grandes batallas de Nelson: Aboukir, Trafalgar y San Vicente, como para invitarles continuamente a que recuerden el valor y el heroísmo; la cocada de los galones que algunas marinas llevan en la bocamanga, representa la deformación que una bala produjo en Trafalgar sobre los dorados de aquel Almirante; las conteras de nuestros cordones, traen a la memoria, una, el pito de honor con que el contramaestre rinde su saludo al Oficial en el portalón del buque, y la otra, el portalápiz del ayudante para anotar las órdenes de su Jefe; finalmente, hasta el entrelazado del cordoncillo de Estado Mayor, tiene la curiosa idea de representar un estrobo: el recurso marinero que se utilizaba en la Marina Británica. . . ¡para sujetar el embriagado cuerpo del Capitán en aquellos tiempos, cuando los estragos del

buen ron obligaban a izarlo hasta la cubierta, al no poder ganarla por sus propios medios!

Dejando a los hombres para volver a los buques, el combate de Pa-cocha fue, sin duda alguna, el inicio de una tradición sin mácula para el legendario **Huáscar**; aquel bautismo de fuego entre granadas y proyectiles de la primera potencia naval del mundo, pronosticó el desenvolvimiento heroico de sus posteriores hazañas y obligó al destino a depararle un final apoteósico; un sacramento más de fuego y pólvora, de valor y de osadía inigualados: ¡la extremaunción de Angamos!

Y ya que cito en este trabajo época tan llena de recuerdos grandiosos, sublimes y a la vez tristes, —como lo fuera la que vivió y nos hizo vivir el **Huáscar** durante la Guerra de 1879— creo que valdrá la pena poder sintetizar tan sólo tres de sus principales combates: Iquique, Angamos y Arica.

IQUIQUE.—El 21 de Mayo de 1879, la Primera División Naval Peruana al mando de Miguel Grau y compuesta por el **Huáscar** y la **Independencia**, sorprendía en Iquique a la **Esmeralda** y a la **Covadonga** y al transporte de guerra **La Mar**. La **Independencia**, comandada por More, navegaba retrasada debido a la calma matutina, que la había hecho perder las aguas del monitor temporalmente. La situación chilena, al abrigo del puerto, impedía que nuestros tiros fueran bien dirigidos debido a la acción del mar. Silueteados en cambio los buques peruanos y teniendo por fondo el horizonte, eran un buen blanco para sus contrarios.

Después de una hora de combate, la **Covadonga** escapa hacia el Sur, bien pegada a la Isla de Iquique y rascando materialmente las piedras de la playa. Grau ordena a la **Independencia**, que ya se encontraba cercana, seguir al Comandante Condell y entablarle combate.

La **Esmeralda**, defendida al parecer por una línea de minas frente al puerto, fue obligada por el **Huáscar** a desalojar posiciones y se dirigió al Norte. Grau, con ese valor y esa audacia tan suyas, la embiste con el espolón una y dos veces, logrando averiarla pero sin conseguir un impacto directo sobre su casco. Balas y granadas silban mientras tanto por sobre ambos buques, dejando en el aire su mensaje de desesperación, de ruina y de muerte.

Finalmente el **Huáscar**, navegando a 10 nudos y deteniendo su máquina a medio cumplido de distancia, logra casi partir en dos a la **Esmeralda**, echándola a pique rápidamente. El Comandante Prat, el sargento Aldea y otros marinos chilenos murieron heroicamente sobre la cubierta de nuestro monitor; muchos de los naufragos fueron salvados por orden expresa de Grau, y aquel Almirante, hombre nobilísimo en medio de las pasiones de la guerra, tuvo la satisfacción personal de oír a bordo de su buque el grito incontenible del segundo comandante de la **Esmeralda**, don Luis Uribe, quien al pisar el portalón de la nave no pudo controlar su emoción y exclamó: "¡Viva el Perú generoso!".

Por este y otros hermosos gestos que tuviera Grau, que parecieron en la historia románticas páginas de caballería escapadas de un siglo anterior al suyo, es que años después, el fogoso González Prada, no pudo menos que decir refiriéndose al héroe: "Para comprenderle habría que acallar las pasiones nacidas al calor de la guerra y ver los acontecimientos desde mayor altura ¡sólo así es posible reconocer que no es grande el tigre que hiere por herir y mata por matar, sino el hombre, que aún en el vértigo de la lucha, sabe economizar vidas y ahorrar dolores a la humanidad!".

Y mientras esto sucedía frente a Iquique, a la altura de Punta Gruesa y en su afán de echar a pique a la **Covadonga**, naufragaba la **Independencia**. Muchos de sus hombres encontraron una muerte gloriosa a bordo de aquel barco que encallara por perseguir al enemigo. Con sus entrañas desgarradas por la filuda roca, supo, como un gigantesco y valiente moribundo, golpear al contrario con la postrer manotada de sus cañones: La artillería continuó disparando hasta que el agua, penetrando por los brocales, consiguió humedecer a la pólvora y aniquilar sus ímpetus de lucha.

ANGAMOS.—Pasan los meses y llega octubre. En toda América y en muchas naciones del resto del mundo miles de corazones admiraban las correrías del **Huáscar** y el heroísmo de sus hombres. En el Perú, las damas obsequiaban una hermosísima espada a su comandante y un pabellón de guerra al monitor; de la Argentina llegan cartas y álbumes testimoniando la admiración de ese pueblo por el héroe; aún de Chile, la señora Carmela Carvajal de Prat, esposa del comandante de la **Esmeralda**, hace vibrar su agradecimiento en las sentidas frases de una emotiva epístola cuyas palabras, hasta hoy, son loas para su nombre y orgullo para sus conciudadanos. Todos quieren contribuir a alentar a nuestra débil escuadra, intentando que suceda lo imposible. Pedro Ruiz Gallo y Cuadros, inventan y fabrican torpedos; Blume, en Paita, experimenta exitosamente con su submarino: ¡se trata de armar el brazo de David!, ¡de hacer caer al gigante filisteo!

Pero el destino ya había escrito su augurio. Aquella mañana de ese 8 de octubre de 1879, daban las diez cuando se inició el "Combate de los Comandantes"; fue la lucha desigual de uno contra seis; de dos bocas de fuego contra todos los cañones de una escuadra. El resultado no podía ser dudoso; pasados escasos minutos una granada explota en la torre de combate del **Huáscar**; el violentamente desmembrado cuerpo de su comandante, vuela por los aires y va a caer al mar. Quedan a bordo sólo un trozo de pierna y parte de un pie, como reliquias sagradas de aquél, que aún en su final, fue destinado a diluirse en el aire y hundirse en las aguas, por ser lo infinito y lo insondable —como los cielos y el mar— la tumba más apropiada para restos tan gloriosos.

Elías Aguirre le sucede en el comando. Desafiando la tempestad de proyectiles que se desataba sobre su cabeza, esplendoroso y sublime a la vez, no tarda mucho en ser herido por una granada; sigue combatiendo y

cumpliendo con su deber hasta que un proyectil, súbita y sangrientamente, separa del tronco su cabeza y le abre las puertas de la inmortalidad.

Mueren Ferré y Rodríguez; Melitón Carbajal yacía gravemente herido en el rostro y sin poder ver; todo era muerte y desolación sobre cubierta cuando se encarga del gobierno Enrique Palacios.

Audaz y valiente, temerario y fogoso, aquel Oficial enmienda el rumbo y acomete al enemigo tratando de espolonear. Una bala le destroza la mandíbula. . . , ¡no importa! Se la sujeta con alfileres, para no perder tiempo en suturarla, y vuelve a su puesto. Diecisiete heridas tenía Palacios en el cuerpo, cuando le recogieron moribundo de la silla que había pedido para poder seguir combatiendo. . .

¡Así fueron los Oficiales que comandaron el **Huóscar!**

Cuando el Teniente Simpson de la Armada Chilena logró subir a bordo, el Monitor tenía el timón trabado a una banda, sus cañones fuera de acción, hacinamientos de cadáveres y heridos en sus pasadizos: era una ruina material y ya la sangre derramada se comenzaba a mezclar con el agua que inundaba al buque a través de sus válvulas de fondo que se ordenara abrir. Gárezon, pistola en mano, dejó constancia que el pabellón no había sido arriado en ningún momento para deponer la lucha.

Así fue aquel combate en el que la gloria, el sacrificio y el heroísmo se dieron cita frente a Punta Angamos, para escribir la página más brillante de la historia naval peruana.

ARICA.—Posteriormente, el ejemplo de Grau tuvo seguidores admirables. Villavicencio fue uno de ellos y Arica guarda el recuerdo de su noble hazaña.

El análisis que pretendo hacer sobre la doble ruptura del bloqueo de Arica, desde la respuesta de aquel Comandante a don Nicolás de Piérola, diciéndole, al aceptar la misión: “. . . del regreso no puedo responder, pero ¡cumpliré con mi deber!”, hasta el momento en que la escuadra chilena quedó burlada y sin saber qué partido tomar, consagra a Villavicencio como un marinero avezado, un magnífico estratega y un táctico de condiciones superiores.

Veamos como aquel hombre planea una labor que parecía imposible, la lleva a cabo según los cánones de la guerra y la corona exitosamente, pese a todas las dificultades que encuentra a su paso.

Los principios de la guerra son inmutables: Villavicencio usó la SIMPLICIDAD para elaborar su plan; no descuidó en ningún momento el OBJETIVO de su misión, puesto que combatió mientras por la otra banda descargaba; el enemigo supo lo que era SORPRESA, desde que jamás pensó en que la audacia de aquel marino iba a llevarle a ejecutar su tarea en pleno día: su MOVIMIENTO fue perfectamente planeado, puesto que esperó el orto para ponerse entre el Sol y los bloqueadores, silueteando su barco contra la costa y disminuyendo las posibilidades de ser visto, rascó los fondos cercanos a la Isla Alacrán para irrumpir en el fondeadero de Arica;

la SEGURIDAD fue parte de su bagaje, desde que esperó una reunión de comandantes chilenos a bordo de la Capitana, para salir picando la cadena, rompiendo por segunda vez el bloqueo y con la noche cercana; OFENDIO al contrario, fue AGRESIVO cuando no se esperaba eso de él, y, finalmente, supo valerse de la única COOPERACION disponible en su caso: el auxilio de las baterías de tierra.

Por eso, la acción de Villavicencio en Arica despertó la admiración de propios y extraños. Las tripulaciones y Oficiales de los buques extranjeros prorrumpieron en hurras al paso de la corbeta, y cuando después de haber cumplido exitosamente su misión navegó perseguida, hacia el Sur primero, al Oeste después, y enrumbó finalmente para el Norte, los propios chilenos hubieron de admirar en su interior aquella proeza, fantástica por lo increíble y magnífica por los resultados objetivos de su realización.

Prosiguiendo con el correr de los años, y pidiendo al lector que me disculpe de antemano el pasarlos en grupos y no respetar mucho la cronología, sólo me resta citar brevemente una de las últimas acciones bélicas que ha tenido nuestra Marina de Guerra y que considero la llave terminal de mi tema: me refiero al combate de "La Pedrera", acaecido durante el conflicto que sostuviéramos con Colombia, en 1911.

Fue y es ésta la acción que inicia la tradición de nuestra Fuerza Fluvial Amazónica, digna continuadora de la que supo dejarle, allende los Andes y sobre las aguas del Pacífico, la escuadra de Guise, de Postigo, de Grau, y de tantos otros inclitos marinos.

Así, a principios del año 1911 nuestro Gobierno tuvo noticias de que fuerzas colombianas, sin mediar justificación alguna, ocupaban parte de la frontera determinada por el río Caquetá. El Perú, con la doble misión de investigar dicha denuncia y efectuar la desocupación de nuestro territorio, envió una expedición fluvial al mando del Teniente Coronel, Oscar R. Benavides. Comandaba el buque insignia, la cañonera **América**, el Teniente Primero, Manuel A. Clavero. Se transportaban 300 infantes del Batallón N<sup>o</sup> 9 (comandados por el Teniente Coronel Benavides). Integraban esta fuerza la citada cañonera y las lanchas mercantes **Loreto, Estefita y Tarapoto**.

En el paraje denominado "La Pedrera" y con fecha 10 de Julio de 1911, fueron localizadas las tropas colombianas. Ante el envío de un parlamentario, los ocupantes dieron una respuesta dilatoria. Con fundado motivo las fuerzas peruanas no aceptaron dicha contestación e intimaron a los efectivos del General Gamboa a desalojar posiciones, so pena de tener que emplear sus medios bélicos.

Aceptado el reto, al no abandonar los colombianos su emplazamiento, se inició el combate a las 13.00 horas del ya citado día. El primer disparo fue hecho por la pieza de proa de la **América**; el Segundo Comandante, Teniente Segundo, don Héctor Mercado, dirigía personalmente el fuego. La pieza de popa estaba controlada por su primer apuntador, Contra-

maestre Señalero, José Navarro Solano. Vivo fuego de fusilería y ametralladora fue la respuesta colombiana, habiendo continuado el combate toda la tarde sin dirimirse superioridades. Una cascada (cashuera), de fondo bajo y pedregoso, era la defensa natural tras la que se guarnecían las tropas colombianas; su existencia impedía a nuestros buques rebasar la línea de las fortificaciones contrarias, y llegar, justamente, al punto indicado para batirlas con éxito.

Dos días más duró el combate, con intenso fuego de ambas partes y con bajas y heridos de la nuestra, que expuesta por su situación sobre el río a las balas de los atrincherados colombianos, era un fácil blanco para los proyectiles enemigos. A 15.00 horas del día 12, Clavero forzando las máquinas más allá de los límites de seguridad del diseño, logró pasar la cascada y desembarcar tropas. Le sigue la **Loreto** y pronto nuestros soldados, bajo el mando del Comandante Benavides, se hacen dueños de la situación sin encontrar ya resistencia alguna. Innumerables pertrechos dejan los colombianos, que en número de doscientos o trescientos, iniciaron de inmediato la retirada. Caen muchos prisioneros; entre ellos el General Gamba y su Segundo, Valencia. El pabellón nacional es izado nuevamente en "La Pedrera", ratificando la peruanidad del lugar.

Los oficiales, Bergerie y Pinglo, y cerca de 30 peruanos han muerto en la acción. El comportamiento valeroso de Benavides, Clavero, Mercado, el capitán Manuel Rodríguez, y tantos otros, escribe una página de innegable lustre para nuestra historia, dejando un ejemplo más que imitar a las generaciones venideras.

Y así, con un toque tropical en la vida de nuestra Marina de Guerra, termina el relato de sus acciones en la época republicana que he tratado de esbozar. Contento quedaría si la enseñanza objetiva extractable de todo lo escrito permaneciera imborrable en vuestras mentes: una flota apropiada, es un SEGURO MARITIMO adquirido en la paz para evitar la guerra. El Perú debe siempre pensar en su extenso litoral; recordar que ese seguro marítimo respaldó nuestra gesta emancipadora; que su vigencia en la época de Castilla, logró imponer respeto aún a la primera potencia naval del mundo en ese entonces; que nuestra actual preocupación de peruanos debe girar, de manera preferente, sobre la intención de hacernos fuertes en el mar, porque así nos lo aconseja la historia; y que, los años transcurridos desde que nuestra escuadra contara con su primer buque de guerra hasta la fecha, significan una tradición que obliga a los hombres a superarse y a hacerse mejores, para continuar dignamente la emulación que su deber les impone.

En todas las épocas han habido creyentes y escépticos; optimistas y pesimistas, laboriosos y despreocupados. Es muy difícil avizorar con gran anticipación los jalones concretos del progreso, sobre todo si se trata de mejorar —en todos sus aspectos— a una institución tan vasta como es la

Marina de Guerra. La tendencia humana más notable es la de objetar las opiniones y los hechos que discrepan con el propio criterio; no todo el mundo, pero sí una gran mayoría, estima equivocadas las opiniones que no están de acuerdo con sus conceptos personales.

Hay una verdad indiscutible, sin embargo, que por simple casualidad pudo leer cierta vez el autor en una de las dependencias de nuestra Marina; ella resume, sabiamente, una pauta de acción honorable y eficaz, cuya buena intención no puede ser puesta en tela de juicio. Con el texto de dicha sentencia termina esta crónica, y se expone cualquier posterior conclusión al juicio sereno e imparcial de nuestros lectores:

**"Nosotros somos el tiempo; hagámonos mejores y los tiempos serán mejores".**

---

## EL HUASCAR DE NUESTRA AMAZONIA

(1911)

Cuando quien estas líneas escribe se encontraba prestando servicios en la Fuerza Fluvial del Amazonas, allá por los años de mil novecientos cincuenta y tantos, durante la celebración del "Día de la Marina" —y mientras nuestras cañoneras navegaban en correcta formación dando frente al puerto— una de las cosas que más le impresionó fue el cariño que el pueblo loreto demostraba por las Unidades de la Armada y sus tripulaciones, haciéndolo, de manera especialísima, por el B.A.P. **América**.

Dejo constancia, lector, que entre los buques aquellos habían dos modernísimas cañoneras recientemente adquiridas por el Perú, en Inglaterra. Sin embargo, si hubiésemos contado con un "aplausómetro", de seguro que el mayor torrente de palmoteos habría indicado a la **América** como la ganadora del cariño y la veneración populares porque, para Loreto, aquel barco constituye un símbolo.

Por estas razones de a puño es que me he atrevido a intitular a esta tradición como va encabezada. Indudablemente que al hacerlo no he desbarrado, porque no son títulos suficientes para atraer la admiración ciudadana ni la curiosidad que concita un buque nuevo ni la potencia de su armamento. Tradición y prosapia son los requerimientos que exigen los corazones para enraizar sus sentimientos, y en el caso que te cito, aquella vieja pero gallarda cañonera poseía todo eso y mucho más. Para los loretoños, es el Huáscar de la **Amazonía**.

¿Me acompañas a examinar el por qué? Seré breve y objetivo; te lo prometo.

Remontémonos al año de 1911. Uno antes, el Ecuador habíase mostrado rebelde en cumplir el arbitraje español que contempló la cuestión de límites con el Perú. Parece que a consecuencia de ello pudieron verse estimuladas las pretensiones territoriales colombianas, por lo que, tropas de este país efectuaron un inexplicable avance hacia la margen derecha del río Caquetá, considerándolo, quizás, el escalón obligado para pasar luego al Putumayo.

A manera de apuntes para la Historia de nuestra Marina de Guerra, y especialmente para la de la Fuerza Fluvial del Amazonas, es que me he sentado a escribir esta tradicioncita sobre el encuentro que tuvo que sobrevenir en La Pedrera. Pueda ser que mi modo de abordar las cosas no resulte estrictamente ceñido a las disciplinas de Herodoto, pero eso sí te aseguro, estimadísimo amigo mío, que sus fuentes heurísticas son de primer agua, como que hube de recurrir a conversar personalmente con el Contralmirante (R), D. Héctor Mercado, quien como ex-combatiente de tal acción de armas, tuvo la paciencia de absolver todas mis preguntas, durante varias horas, allá por el año de 1957. Era el Segundo Comandante de la **América**, cuando sucedió el combate.

Como tengo entendido que los partes oficiales de la acción que en aquella ocasión se libró, se encontraban hace algunos lustros archivados en la Comandancia General de la Región de Selva en Iquitos, por la circunstancia de haber comandado la Expedición Peruana el entonces Teniente Coronel, D. Oscar R. Benavides, quien, como Jefe de nuestro Ejército, tuvo que elevarlos a la Superioridad Militar; para organizar estos palotes me vi obligado a recurrir a fuentes orales, desde que era poco menos que imposible llegar hasta los mencionados documentos. Algo acopié, aquí y allá, escrito sobre el asunto de marras, con el sello inconfundible de la emoción vivida en el momento. Te traigo el resultado, lector, y ¡que Dios me ayude para contártelo!

A principios del año 1911, nuestro Gobierno tuvo noticias de que fuerzas del Ejército Colombiano, sin mediar justificación alguna, se encontraban ocupando parte de nuestro territorio cerca de la frontera determinada por el río Caquetá. Al parecer, aquella irrupción había ocurrido hacía algún tiempo.

El Presidente, D. Augusto B. Leguía, convocó, de inmediato, al Consejo de Ministros, disponiéndose en esta reunión que el Batallón de Infantería N<sup>o</sup> 9 acantonado en Lambayeque —al mando del Comandante, D. Oscar R. Benavides— partiera, por vía terrestre, y siguiendo la ruta: Moyobamba-Balza, Puerto Yurimaguas, hacia Iquitos.

La última etapa la hicieron por río, arribando a bordo del **Loreto** a la capital del Departamento, siendo recibidos con indescriptible entusiasmo por el pueblo iquiteño.

Mientras tanto, la Superioridad Naval había dispuesto el zarpe de la cañonera **América**, bajo el comando del Teniente Primero A.P., D. Ma-

nuel A. Clavero, con la doble misión de embarcar a las citadas tropas e investigar la situación anormal denunciada, ejecutando la desocupación del territorio nacional ilícitamente apropiado por las fuerzas colombianas. Su consigna era la de dejar una guarnición militar peruana en dichos lugares, después de desalojar a los invasores. Para realizarla debía, como era natural, agotar todos los medios pacíficos que estaban a su alcance.

Luego de una infructuosa búsqueda que duró algún tiempo (la misma que fuera el resultado de la errónea información con que se contaba), regresó la **América** a Iquitos en el mes de junio, no sin haber dejado establecidas a parte de las tropas que condujo, en un punto convenientemente situado en las márgenes del Putumayo.

En dicha ciudad, Clavero, enriqueció su información con datos concretos. Desembarcados algunos enfermos que traía, reaprovisionado el buque y substituida parte de su tripulación, zarpó nuevamente para cumplir las órdenes recibidas.

Algunos armadores de Loreto —Departamento en el que, como es sabido, el patriotismo conserva fuertísima raigambre— pusieron a disposición del país y del Gobierno sus barcos para ayudar en el transporte de las tropas. Fue así como se adicionaron y formaron convoy con la **América**, las lanchas **Loreto**, **Estefita** y **Tarapoto**. Esta última fue designada buque-hospital.

El 28 de junio de 1911 zarpó esta fuerza de tarea, comandando la Expedición el Teniente Coronel, D. Oscar R. Benavides. Su jefe naval era el Teniente Clavero. Como patronos de las embarcaciones de transporte iban: D. Domingo J. Barreto, en la **Loreto**; D. Manuel Benites, en la **Tarapoto** y, D. Isaac Suárez, en la **Estefita**.

Después de una accidentada navegación —debida, en parte, al mal estado de las calderas de la **América**— el 8 de julio llegó el convoy hasta el Caquetá, surcando el brazo llamado "Avante-Paraná" y fondeando en medio del río con fecha 10 del citado mes, frente a la boca del Apaporis, en donde fue atendido por las autoridades brasileñas sin tropiezos.

El mismo día siguieron viaje aguas arriba del Caquetá, hasta llegar a tener a la vista el campamento colombiano, cerca del paraje denominado La Pedrera. La **América** efectuó las señales reglamentarias de reconocimiento, indicando que arribaba a territorio nacional. Las tropas extranjeras respondieron izando el pabellón de su patria.

Las informaciones coincidían en expresar que en dicho sitio se encontraba el General colombiano, Isaías Gamboa, al mando de unos 300 hombres de tropa. Clavero y su Oficialidad pudieron comprobar lo cierto que había sobre ellas, al verificar la presencia de numerosos soldados colombianos en las inmediaciones.

A distancia apropiada, se arrió un bote y procedió a embarcarse en él a un parlamentario. No obstante las señales efectuadas indicando estos

propósitos, las fuerzas ocupantes abrieron fuego al desatracar el bote del costado de la **América**. Al poco rato, sin embargo, cesaron los disparos y el parlamentario, Sub-Teniente Alberto Bergerie, pudo desembarcar. Hecha la notificación amigable para desocupar el territorio dentro de las mayores garantías (se hace notar que el convoy peruano ponía a órdenes de las fuerzas colombianas a la **Estefita**), se recibió una respuesta dilatoria: necesitaban, cuando menos, dos días de plazo para dar una contestación definitiva.

Las Fuerzas Peruanas, con fundado motivo, no aceptaron dicha respuesta del General Gamboa (después se comprobó lo acertado de este proceder, puesto que los colombianos habían destacado tropas aguas arriba, en Puerto Córdoba, a un día de camino hasta La Pedrera). Se intimó, esta vez, a los ocupantes de nuestro territorio para desalojarlo; en caso contrario, se les comunicó, la Flotilla se vería obligada a emplear la fuerza.

Los colombianos mantuvieron su posición, aceptando el reto. A las 13.00 horas comenzó el combate.

El primer disparo fue hecho por la pieza de proa de la **América**, dirigiendo el fuego el Segundo Comandante en persona, el mismo que manobrando dicho cañón continuó combatiendo en la forma indicada durante toda la acción. La pieza de popa tenía como primer apuntador al Contramaestre Señalero José Navarro Solano. Vivo fuego de fusilería fue la respuesta colombiana, habiendo continuado el combate durante toda la tarde sin dirimirse superioridades.

Una "cascada" (cashuera) con fondo bajo y pedregoso, era la defensa natural tras la que se guarecían las tropas colombianas: su existencia impedía a nuestros buques rebasar la línea de las fortificaciones contrarias, y llegar justamente al punto indicado para batirlas con éxito. La corriente demasiado impetuosa y el natural peligro de encallamiento, se oponían a que la cañonera y los buques del convoy llegasen hasta una adecuada posición, en la que avistando parte del emplazamiento enemigo, pudieran hacer disparos más efectivos sobre él.

Al caer la noche cesó el fuego colombiano, retirándose la Flotilla aguas abajo del Caquetá. Se ignoraban las bajas del contrario, pero de nuestro lado había muerto el parlamentario y habían algunos heridos. Se convocó una reunión presidida por el Comandante Benavides, a la que asistieron todos los Oficiales presentes; se impartieron las instrucciones del caso y luego, tanto la tripulación como la tropa, fueron arengadas delante del cadáver del Oficial parlamentario, Sub-Teniente Bergerie, muerto en el cumplimiento de su deber.

A 07.00 horas del 11 de julio se reanudó nuevamente el combate iniciado el día anterior. La lucha fue denodada por ambas partes, pero los resultados siguieron imprecisos e infructuosos. A 23.00 horas la **América**, navegando sola, volvió a atacar al adversario, pero no obtuvo contestación a sus fuegos.

Al amanecer del tercer día la Flotilla volvió a la carga y combatió impetuosamente hasta aproximarse las 15.00 horas, sin que se definiera la acción. Clavero, comprendiendo lo indeciso de la situación y la imprescindible necesidad de tomar una actitud riesgosa para asegurar el triunfo, resolvió surcar la "cascada" y utilizar todos los medios disponibles para envolver al enemigo. Dando orden de forzar las máquinas para así poder vencer la fuerte corriente, llegó a sobrepasar el límite de seguridad de diseño. Quince minutos luchó la cañonera contra la corriente sorteando, con fortuna, el casi seguro riesgo de encallar; en este intervalo el fuego colombiano se concentró sobre su buque con notable intensidad. Cuando ya parecía que surcando los remolinos iba a salir triunfante, la corriente fuertísima del paraje la hacía regresar derrotada en su intento. . .

La voluntad de vencer y el patriotismo de aquellos hombres, pudo más que la naturaleza impetuosa de las aguas. A poco de haber transcurrido un cuarto de hora, la cañonera podía navegar fuera del peligro de encallamiento, pero constantemente azotada por el fuego contrario. Siguiendo su estela y su ejemplo, no obstante habersele trabado el timón, la **Loreto** logró forzar el paso.

De inmediato, ambos buques atracaron a la orilla y efectuaron el desembarco de las tropas del Batallón N° 9 de Infantería que transportaban.

La atrevida maniobra de nuestros buques, inesperada y creída imposible por los colombianos, hizo fallar sus cálculos. Flanqueados por aquel desembarco, iniciaron de inmediato una rapidísima retirada hacia la selva, no sin dejar gente y pertrechos que fueron tomados por nuestras tropas. El General Gamboa, Jefe de los efectivos invasores, cayó entre los prisioneros. La **América** había tenido 1 muerto y 5 heridos. El convoy tuvo, en total, 9 bajas y 58 heridos (registrados entre las fuerzas del Ejército y la Marina). Treintiocho impactos leves y algunas averías en el casco y superestructura, fueron el saldo material de aquel combate.

Así pues, en las últimas horas de la tarde del día 12 de julio de 1911, el gallardo pabellón nacional fue izado nuevamente en aquel paraje, ratificando la peruanidad del lugar como premio al esfuerzo de esos patriotas que tan bien habían luchado en resguardo de nuestra integridad territorial, bajo las órdenes del teniente coronel, Oscar R. Benavides.

El 31 de julio de 1911 fondeó la **América** en Iquitos; a su bordo llevaba heridos y enfermos. El Teniente Primero Manuel A. Clavero se contaba entre ellos; su dolencia: fiebres palúdicas.

Tres días después pudo recién desembarcar. El pueblo de Iquitos, en pleno rindióle a él, a su dotación y a las tropas de nuestro Ejército, un calurosísimo homenaje como testimonio vivo de su justa admiración.

## EL NAUFRAGIO DE LA "EUSKALDUNA"

(1918)

Antes de borronear estas cuartillas, sobre tema que en realidad no tenía en mente hasta hace unos pocos días, he de darte una explicación, lector amigo. La oportunidad de contarte esta historia, tal como a mí me la relataron, se presentó gracias al atinado consejo de un distinguido jefe y amigo mío: el Contralmirante, don Gustavo Mathey Morillas.

En confianza te diré que fue la primera y única persona por esos días (y modestamente te confieso que hasta ahora han sido algunas), que me hablaran sobre las tradiciones navales que me ha dado por escribir. La cosa sucedió a raíz de que nuestra Revista de Marina sacara a la luz, como primogénita de la familia, aquella historia que te traje sobre la muerte de los Alferoces de Fragata, Juan Antonio Távora y Alberto West, oficiales éstos de nuestra Armada que fueron engullidos por los "cashibos", en las márgenes del río Pachitea, allá por el Año del Señor de 1866.

El Almirante después de una breve e informal conversación sobre mis artículos y de animarme a proseguir con ellos, me espetó —sin ambages— la siguiente pregunta:

—¿Conoce usted el caso de la "Euskalduna"?

—No, mi Almirante.

Debo confesar, hidalgamente, que aquella interrogación me tomó de sorpresa. El nombrecito (aquí y entre comillas) no produce desconcierto alguno; dicho en conversación, resulta diferente: la **Euskalduna** podría muy bien haber sido. . . , bueno, ¡hasta el sustantivo de una criada!

Conozco fómulas venidas de provincias, que al emplearse en las casas y dar sus generales de ley, resultan llamándose —quizás por venganza de sus progenitores— de la manera más rara:

—¿Cuál es tu nombre, hija?

—Escolástica, señorita.

Día llegará en que un poeta festivo decida parodiar a Luis Fernán Cisneros, basándose en este tema tan nuestro. Tendrá que sustituir a aquellas inmortales "muñecas limeñas" de sus versos, por simpáticas serranitas; se verá forzado a cambiar a las Susanas, Marías, Mercedes y Rebecas, por las Engracias, Salustianas, Purificaciones y Hermenegildas que a cada paso se dan. No podrá hacerlas pasear por su "Mercaderes" ni decirles, "Muñeca limeña. . . , ¡qué bonita eres!", pero sí podrá ubicarlas en La Parada o en el Terminal Terrestre. . . (1)

(1).—Muñeca Limeña, ¡qué bonita eres!

Si cuando de paso por tu "Mercaderes",  
yo —desde una esquina—

gritara a la gente que se arremolina:

¡Muñecas! ¡Muñecas!

Susanas, Marías, Mercedes, Rebecas. . .

L. F. Cisneros.

Y cuando llegue el momento de poner en boca de ellas la pronunciación de sus propios nombres: Robostiana o Alberteta... , ¡tendremos a un vate lleno de preocupaciones, tratando de encontrar consonancias sin que le tachen de vulgar...!

Volviendo a mi historia, para suerte mía, la conversación que desarrollaba con el Almirante prosiguió:

—La **Euskalduna** fue una barca a vela que naufragó frente a las costas chilenas, allá por el 1918. Si le interesa el tema —me dijo— le recomendaría tener una entrevista con mi buen amigo, el Capitán Olsen; él puede contarle todo lo relativo a dicha tragedia con lujo de detalles.

¡Tate! —me dije para mis adentros— ¡esto me cae como pedrada en ojo de boticario!

—Por supuesto, señor. Sin embargo, debo decirle que no conozco al Capitán sino de oídas.

—Yo le hablaré.

—Muchas gracias, mi Almirante.

Y le habló. He aquí la razón por la cual, después de mi entrevista con aquel experimentado hombre de mar, esta mañana, me he sentado ahora a escribir. Pretendo hacerte un relato fiel, lector amigo, de todo lo que el Capitán Olsen me contara; no quiero que la demora haga que el tiempo borre mis recuerdos sobre el trágico caso de la famosa e infeliz **Euskalduna**.

Muchas gracias desde estas páginas al señor Contralmirante, don Gustavo Mathey. Muchas también, para el amable Capitán don Francisco Olsen. A ambos les debo esta tradición.

---

Allá por el año de 1911, vivían en el puerto del Callao don Daniel Badiola y don Ciriaco Mendizábal. Paisanos los dos, habían llegado al Perú procedentes de tu tierra de origen, la Vasconia, en diferentes oportunidades. No está entre mis papeles si eran de Alava, Guipúzcoa o Vizcaya. De cierto, eso sí, que ambos sabían colocarse adecuadamente la infaltable y típica boina vasca, y que, de vez en cuando, supieron beber el chorro de un mismo porrón de vino. Badiola era marino y Mendizábal comerciante. Mientras que el primero parece que había integrado la original dotación de uno de nuestros cruceros en 1908 como timonel, don Ciriaco Mendizábal poseía una tienda de abarrotes, en la calle de La Misión de nuestro primer puerto.

La habilidad marinera de Badiola, y seguramente que buena parte de sus ahorros, se ayuntó pues con el deseo de incrementar el capital que don Ciriaco tenía y con los soles de su caja, terminando todo aquello con el proyecto de comprar un buque.

Muy pronto se iniciaron las gestiones y rápidamente adquirieron la **Euskalduna**, barca ésta de tres palos envergados, que había sido balle-nera en Chile.

Por los once mil soles que aproximadamente pagaron, no se podía pedirle peras al olmo. La **Euskalduna** era vieja, crujía amenazadoramente al navegar, tenía más de una traca a tres dobles y un repique, hacía agua constantemente, pero... servía por el momento.

Aunque yo jamás he andado por el Viejo Continente y mucho menos por España, se me hace que el nombrecito aquél de la barca olía a vasco a veinte leguas. Reminiscencias de la tierra debieron tener los señores armadores.

Con Daniel Badiola como Capitán, la **Euskalduna** comenzó un tráfico regular hacia el Callao, transportando carbón desde Máncora, Tumbes y Paita, por varios años. Nuestro amigo, el Capitán Olsen, sirvió a su bordo por algún tiempo, en calidad de pilotín.

Cuando llegó el año de 1914 con sus clarinadas de guerra, los barcos subieron de precio y no hubo títere con cabeza que no pensara en medrar. En 1918 llegó al Perú una comisión, integrada por extranjeros en su mayoría, con el objeto de comprar barcos para la poderosa firma que representaban. De inmediato iniciaron sus gestiones comerciales y héte aquí que ofrecieron a nuestros dos socios, Badiola y Mendizábal, una jugosa suma por la vieja **Euskalduna**. La cantidad en mención sobrepasaba el cuarto de millonaje, ¡el negocio era redondo!

Sin embargo, Badiola se resistió. Tras muchos e incesantes ruegos vendió sus acciones a Mendizábal, y éste, ya sin ninguna traba en el camino, cerró el trato en alrededor de trescientos mil mundos y lirondos.

Los nuevos armadores adquirieron velamen para la barca, le dieron unos retoques ligeros, y, sin demorarse mucho, engancharon a la nueva tripulación. Esto mismo hicieron con otras barcas por ellos compradas en el Callao, la **Silvia**, la **Helvetia** y dos más cuyos nombres se me escapan por no estar en mis apuntes. De ellas, sólo la última era aceptable.

El Capitán de la **Euskalduna** era español, don José Cano; su Piloto, alemán. Llevaba además un contra maestre, ocho marineros, cuatro mozos (aprendices y ayudantes de los marineros, en los buques a vela), un carpintero, un mayordomo y un cocinero. Dieciocho hombres en total.

Por esos tiempos —ahora no se da tanto— las dotaciones de los veleros, en particular, tenían fama de estar constituídas por un abigarrado conjunto de hombres de las más variadas nacionalidades. Los había también en la **Euskalduna**, buque que no pretendía ser una excepción. Entre alemanes, españoles, noruegos e ingleses, una buena parte de la tripulación era nacional de pura cepa; entre ellos, y como mozo, había también un

negro: Lucas era su apellido, y su persona juega un papel capital en nuestra historia.

El negocio de los flamantes armadores no era, en puridad, muy derecho. Con buques viejos y de ninguna garantía para la navegación, pretendían hacer dinero a carretadas. El procedimiento era sencillo: un fuerte seguro capaz de protegerlos contra pérdida total con amplitud y. . . , ¡a cargar azúcar para Buenos Aires! No importaba mucho que durante el viaje sucediese lo peor, y, de no acontecer nada malo, pues. . . ¡tanto mejor!

Así fue como la **Euskalduna** vino a parar en Eten. Así como, con sus bodegas llenas a reventar de costales de azúcar, tuvo que zarpar de dicho puerto para la Capital del Plata, con un ochenta por ciento de tripulación novata, debido a que muchos de sus hombres —al verificar lo peligroso del viaje y el mal estado de la barca— desertaron en vísperas de levar anclas el buque.

Sorteando éstas y otras dificultades, el Capitán Cano se hizo a la mar y puso proa hacia el Sur para cumplir con la misión que le habían encomendado.

La **Euskalduna** navegaba con cierto inusitado brío y entre un concierto disímil de crujidos. La explicación de lo primero radicaba en su nuevo velamen; los quejidos de sus tracas, de sus rumbos de cubierta y de sus mástiles, se debían a una simple razón de indudable valor: la vejez. Contribuía también a acentuar lo dicho, el esfuerzo a que estaban sometidos los palos y carlingas, el mismo que a todas luces se reflejaba sobre las tracas de aparadura adyacentes a la quilla. El resultado fue que la pobre barca iba haciendo más y más agua a medida que transcurrían las singladuras, teniendo que mantenerse guardias continuas para asegurar el adecuado achique de las bombas.

Por otro lado, la distancia a que se navegaba de la costa —por la necesidad de abrirse de ella para encontrar viento propicio— eliminaba la posibilidad de efectuar una recalada forzosa en algún puerto de la ruta. Así las cosas, la **Euskalduna** entró a las aguas de Antofagasta.

La distancia estimada aproximadamente a la cuadra de dicho puerto, era de unas doscientas millas. Toda la noche anterior había sido de pesadilla por la cantidad de agua que había venido embarcando el buque. Los hombres estaban extenuados, y ya, por orden del Piloto, habían preparado los dos únicos botes disponibles para un probable abandono de la barca. El Capitán Cano iría en uno de ellos; su segundo, se embarcaría en el otro.

De pronto la situación tornóse insostenible: los costados de la obra viva comenzaron a aumentar en proporción aterradora sus filtraciones, y finalmente, el barco principió a hundirse, a medida que iban saltando tracas enteras e inundándose los espacios interiores con una celeridad impresionante.

¡Abandonar el buque! fue la última orden del Capitán. Los botes, con la gente embarcada, abrieron rápidamente y consiguieron alejarse a tiempo del gigantesco remolino que se formaba en el mar al hundirse, en casi un santiamén, la **Euskalduna**. Dieciocho naufragos quedaron a merced de las olas, con una ración de provisiones más que exigua. El destino estaba trazado; había que enfrentarlo con resignación.

Durante las primeras horas ambas embarcaciones se mantuvieron a la vista. Al caer la noche se perdió el contacto, y, al día siguiente, cada bote era un punto solitario en el océano, sin más vida que la propia dentro de la vastedad inmensa y agitada del horizonte que lo rodeaba.

Y aquí es cuando tengo que presentarte, lector, al negro Lucas. El otro bote se había esfumado y él tenía conciencia sólo del suyo: el jefe era el Piloto alemán. Iban además a bordo, el contramaestre (chileno de origen), Lucas y otros seis hombres (entre ellos, un noruego). Como el referido moreno fuera el que relató, a posteriori, al Capitán Olsen lo sucedido durante el naufragio, forzoso es que aquí desempeñe su papel de narrador fidedigno, por intermedio de nuestro buen amigo, tantas veces citado:

“Durante las dos primeras semanas —contóle a Olsen—, las provisiones alcanzaron gracias a un estricto racionamiento. Después, y a medida iban escaseando, el hambre y la sed comenzaron a hacer sus estragos entre nosotros. No teníamos anzuelos ni cordeles, por lo que esperábamos ansiosos que providencialmente saltara algún pez dentro del bote, para arrojarnos sobre él y exprimirlo con el fin de beber su sangre y calmar nuestra sed. Ya en la tercera semana no teníamos absolutamente nada que llevarnos a la boca. El hambre atenazaba y necesitábamos, con una exigencia orgánica apremiante, introducir algo, ¡cualquier cosa! en nuestros estómagos.

Cuando murió de inanición el primero de nosotros, estábamos cuasi bestializados. . . . La oportunidad que nos ofrecía su cadáver, sólo la vimos carne, alimento, posibilidad de seguir subsistiendo aunque fueran dos días más. . . .

En una lata (que era el único recipiente que poseíamos), comenzamos a cocer sus muslos por trozos. . . . Era asombroso ver cómo se reducían de tamaño, ofreciéndonos finalmente un pedazo de carne chamuscada y sin condimento alguno, con sabor parecido al del caucho. . . .

Y seguían pasando los días. Varios, no sé a la verdad cuántos. El hambre y la sed, siempre. . . . ¡el hambre y la sed!

Ya nos habíamos “consumido” a nuestro compañero. Era preciso comer; adelantarnos a comer para seguir viviendo. Débiles y embrutecidos como estábamos, resolvimos sortearnos: al que le tocara, debía morir.

No recuerdo quien fue el primero ni el segundo. El arma era un gran mazo que había en el bote. . . . ¡todo se reducía a un fuerte golpe en el cráneo!

Así pasamos días horribles. Treintinueve hemos calculado después. Una noche, el Piloto alemán se volvió loco. Comenzó a pedir a voz en cuello los más exquisitos manjares; se hirió con la propia cuchilla las piernas, tratando de sacarse algunas lonjas de carne; pidió y pidió, a un camarero imaginario, potajes imaginarios también... Finalmente cayó al mar y se ahogó.

Treinta millas afuera del golfo de Sechura, una balsa de pescadores nos avistó y nos dió remolque hasta su interior. Llegando a tierra, el noruego que entre nosotros estaba se lanzó de bruces sobre la playa, y llorando, abrazó la arena. Cuando lo levantaron, estaba muerto.

Habíamos llegado con vida solamente seis. Los pescadores, ante nuestros informes, continuaron buscando mar afuera a nuestros compañeros del otro bote. A los cuatro días tuvieron la fortuna de hallarlos: eran dos menos que nosotros. Sus penalidades habían sido idénticas".

---

Esta, lector amigo, es la historia exactamente como me la contara Olsen y como llegó a sus oídos a través del relato del negro Lucas. Algo más añadió el Capitán, sin embargo: me dijo que posteriormente al naufragio de la "Euskalduna", el moreno de este cuento sirvió en uno de los buques de la Corporación Peruana de Vapores, como segundo cocinero. Ya para esa época, el periódico de don Oscar Arrús, "El Callao", había publicado con puntos y comas la versión del naufragio que le diera nuestro protagonista. A fuer de cronista veraz, te diré que nunca la leí y que también ignoro si hubo algún proceso judicial, posteriormente, con motivo de tan extraño suceso.

Y, para finalizar con esta curiosa historia de canibalismo en el mar, te contaré lo que me aseguró el Capitán Olsen, al terminar su relato:

"Que allá por el año cuarentitantos, en uno de sus viajes comerciales a Buenos Aires, se encontró de manos a boca con el negro Lucas, al desembarcar. En aquél entonces ejercía el cargo de Embajador del Perú en la Argentina, el Mariscal y ex Presidente de la República, don Oscar R. Benavides.

Y nuestro buen Lucas era cocinero de dicha representación diplomática, dándose, de vez en cuando, el lujo de recordar su odisea de fritangas humanas, mientras, en las pulcras cocinas de de la Embajada tenía que echar manteca en la sartén para confeccionar alguno de los platos de su especialidad, potajes que tanto gustaban a la sociedad bonaerense y Cuerpo Diplomático que visitaba dicha casona".

## PERGAMINOS DE ALCURNIA

(1921)

De la Escuela Naval del Perú quiero contarte algo en esta tradiconcita, estimado lector, como alma mater que es de los oficiales de nuestra Marina de Guerra. Tal como corresponde a la brevedad de uno de estos capitulejos del libro que me ha dado por escribir, trazaré pinceladas ligeras sobre su ancestro, para luego referirme concretamente a sus pergaminos, los que, para mí, no son otra que los papeles originales del "Himno del Cadete". ¿Me sigues?

### LA ALCURNIA.

Comenzaré por decirte que dentro de la historia de la floricultura limeña, las primeras rosas que se dieron en nuestra capital abrieron sus botones en terrenos pertenecientes a dicha academia, cuando funcionaba en el Hospital del Espíritu Santo. Proyectado y fundado por D. Miguel Acosta, griego de origen, en el año de 1581, tuvo en su interior 70 camas, un templo de regular fabricación, 7 altares, una huerta y un jardín. Las rosas a que me refiero fueron plantadas en él, y cuando en 1657 se creó la Academia Náutica, sus alumnos tenían a orgullo considerarse algo así como padres de las primigenias rosas brotadas en Lima.

Para orientarte en el espacio —ya que de fechas te he hablado—, debo anotar que antaño, el que fuera Hospital del Espíritu Santo se encontraba situado en lo que conocemos como el Santuario de Santa Rosa hoy en día, cercanísimo al ya derruido local de la antigua Escuela de Ingenieros. Esto es decir, en plena Avenida Tacna (escribo estos palotes en 1966), sobre el lado izquierdo, si es que se te ocurre encaminarte hacia el moderno puente que acaba de ser construido y que lleva el nombre de la santa limeña.

Paisana mía, peruana y muy hermosa,  
que dejó de ser niña por ser rosa. . .

Mas dejemos a Isabel Flores de Oliva, para pasar a nuestro relato: Cuando al Virrey, Dn. Luis Henríquez de Guzmán, Conde de Alba de Liste y Villaflor, Gentil Hombre de Cámara del Rey, y primer Grande de España que se vió en el Perú, se le ocurrió fundar la Academia Náutica, era ya Señor de las Villas de Gorrobillas, Menvibre y Castrocavón, así como Alguacil Mayor de la ciudad de Zamora y otras menudencias de la Madre Patria, a fuer más profusa, desde que le reconocía descender de la Casa Real de Aragón, y estar entroncado con las principales familias de aquella península.

Pero, fuera de todos los títulos que le adornaban, nuestro Virrey era hombre de armas tomar, dispuesto, como pocos, a hacer lo que le viniera en gana, siempre y cuando lo considerase justo y cabal o ajustado a su parecer.

Y fue así como allá por el Año del Señor de 1961, habiendo conocido en México al insigne matemático limeño, D. Francisco Ruiz Lozano, dióle el prurito de protegerle en su carrera militar e incorporarle a su familia, para traerle después al Perú y alborotar el cotarro.

Para ello, confirióle el empleo de Capitán de Corazas —en la Infantería Española— haciéndole, luego, general de la Mar del Sud.

De aquí, que como en Lima no existía Escuela Náutica alguna y los pilotos habidos en el Perú o eran venidos de España o meros prácticos de la costa, quiso el Virrey que se creara una Academia en la que se hicieran estudios de matemáticas.

Desde México trajo a su "coate", fundando una cátedra de estas ciencias en el Hospital del Espíritu Santo, destinado a la curación de enfermos de la Marina Mercante.

Ruiz Lozano fue, de inmediato, el catedrático nombrado como Primer Cosmografo, desde que era el único capaz de desempeñar tales funciones en Lima.

¿Vale que te consigne algunos datos biográficos de nuestro ilustre predecesor? Allá van con la venia del Capellán, D. César A. Perales Mejía, erudito en materia de nuestra Escuela Naval y de su historia, tras de haber manoseado muchos de los infolios que el distinguido jesuita, don Rubén Vargas Ugarte, guarda en sus archivos personales para instruir a quienes no podemos encontrar referencias parecidas en las bibliotecas de nuestra capital.

D. Francisco Ruiz Lozano nació en Lima, en 1607. Habiendo aprendido con los jesuitas dedicóse al estudio de las matemáticas, en épocas en que apenas comenzaban a conocerse en la capital algunas nociones astronómicas. Después de pasar a México —en donde aún "existía más atraso al respecto"—, se dedicó a extender su ciencia predilecta con aprovechamiento de muchos discípulos.

El Virrey Alba de Liste, conociendo su talento y pensando que en Lima no había Escuela Náutica, animóle para fundarla en las Tres Veces Coronada Villa, "con la idea de hacer buen gobierno e implantar novedades, que a fuer de científicas e ignoradas por aquellos tiempos, eran absolutamente necesarias".

Así fue que tuvimos —peruanos y peruleros regresados de España—, campo abierto para la carrera del mar que tantas satisfacciones ofrecía.

Con toda esta relación, lector amigo, pienso hacerte ver solamente que nuestra Escuela Naval tiene un origen antiguo en América, de modo que cuando te vengan con "ñangas" y "quiquiriquis" al respecto, puedas

contestar —ab pectore—, que ni somos improvisados ni aprendimos el arte de navegar por entregas de correspondencia.

Fuera de ello te diré que después de corrido un siglo, el rey Carlos III recomendó mucho el estudio de las ciencias matemáticas. En 1766, el Virrey Amat y Juniet lo fomentó en la Universidad Mayor de San Marcos de Lima, habiéndolo facilitado en mucho, en cuanto a dirección y seguridad, los viajes que se efectuaban por aquél entonces.

Baste recordar, tan sólo, la experiencia tenida por Juan Fernández, el navegante —quien figura en otra parte de éste libro, procesado por la Santa Inquisición por haber aprovechado los vientos alisios sin permiso de Nuestro Señor—, al haber sido juzgado creyéndose que tenía pactos con Mandinga, por realizar la travesía del Callao a Valparaíso en un mes, en vez de los tres que usualmente empleaban los veleros.

¡Aburrrr!, y a continuar con el tema que hoy te traigo, lector amigo. ¿Estamos?

---

Aquella Academia Náutica, con el tiempo, llegó a convertirse en la actual Escuela Naval del Perú. Esto no sucedió sin haber pasado por múltiples peripecias:

La primera, sin duda alguna, fue la de acatar el reglamento elaborado con la venia del Virrey, D. Manuel de Guirior, el que, en sus titulares, rezaba así:

“REGLAMENTO E INSTRUCCION QUE HA DE OBSERVARSE  
EN LA FORMACION,  
de la matrícula de la gente de mar,  
que S. M. manda establecer  
en todos los pueblos que bañan la  
agua salada desde Virreynato.  
EJERCICIOS EN QUE HA DE EMPLEARSE,  
Fuero Militar de Marina y Privilegios  
que ha de gozar”.

El citado Reglamento llevaba fecha de 1777, diciendo:  
“Con la misma fecha (8 de febrero, del indicado año), se me mandó establecer una matrícula de gente de mar, en los términos que la de España, formándose a éste propósito la respectiva Ordenanza, y encargándome particularmente su dirección, por lo mui importante que es al Real Servicio el fomento de la Marina, y que de todo diese cuenta para su aprobación”.

Un tanto descuidada aquella Academia y venida a menos hasta pasar casi a olvidarse, el Virrey Dn. Francisco Gil de Taboada y Lemus y Villamarín (el “Bailío”), gallego de origen, Caballero profeso de la Sagrada Orden de San Juan de la Gran Cruz, Consejero del Supremo Consejo de Guerra, Teniente General de la Real Armada, etc., etc., en virtud de la Real Orden del 1º de noviembre de 1791, en el año de 1794 reinició sus

actividades usuales, reuniendo a sus instructores bajo la dirección de la Comandancia de Marina.

Su primer Director fue el Capitán de Navío y del Puerto del Callao, D. Agustín de Mendoza y Argüedas, a quien sucedió el Teniente de Fragata, D. José Moraleda.

Y así, dando tumbos y retumbos, fue pasando el tiempo y convirtiéndose la Academia Náutica en Escuela Naval, ya a bordo del **Marañón** en 1878, teniendo como Director al Capitán de Navío, D. Camilo N. Carrillo; ya en el pontón **Perú** en 1905, al frente del de igual clase D. Toribio Raygada; ya en el transporte **Iquitos** o en Bellavista.

Desfilaron por su Dirección, el marino francés, Paul de Marguerite, con el grado de Capitán de Fragata. El de igual grado, D. Ernesto Caballero y Lastres, así como el Comandante Ontaneda, entre otros.

Así fue cambiando su organización a medida que su situación variaba. Allá por el mil novecientos veintitantos y ya en su local de La Punta, ejercía la Dirección el Capitán de Navío U.S.N., D. Charles Gordon Davy, marino norteamericano comisionado por su patria en el Perú, quien, al igual que sus antecesores pero con una nueva concepción de las cosas, dejó magnífica impresión en nuestra Marina de Guerra, durante su pasaje por la Escuela Naval.

A las pruebas me remito.

---

## LOS PERGAMINOS.

Charles Gordon Davy, era pequeño de estatura pero enorme de corazón. Tenía una mirada observadora y franca, respaldada ante cualquier interrogación implícita de su interlocutor, por una personalidad y un porte militar, correctos e impecables.

Hablaba con tono bajo, afectuosa pero firmemente. Sus modales trasuntaban una esmerada educación, desde que, sabiendo ocultar su disgusto, no trataba mal a nadie pese a discrepar con él, sin que ello fuera atenuante para hacerle sentir su modo de pensar.

Era ordenado y metódico —a decir de mi estimado Jefe y amigo, el Capitán de Navío (R), D. Leonidas Rivadeneira, quien le conoció de cerca— múltiple en sus concepciones e infatigable trabajador. Se movía con una agilidad asombrosa, caminando siempre rápidamente, pese a lo cual observaba todo sin que le pasara desapercibido ningún detalle.

Detestaba la mentira. Cuando tendía la mano entregaba el corazón. Una gran característica suya fue, siempre, la sinceridad más absoluta.

Distinguióse el comandante Davy por su preocupación sobre todo lo relacionado con el bienestar educacional. Por su bondad y comprensión hacia los subalternos con quienes trabajaba; por sus manifiestas condiciones de leader.

EL HIMNO DE LA ESCUELA NAVAL

Dejo al comandante Rivadeneira contigo, lector, para que él te relate, con puntos y comas, cómo se forjó el "Himno del Cadete" —tal como ahora le llamamos—, canción que para mí resume y sintetiza todo lo que los oficiales de marina aprenden en su alma mater, la Escuela Naval del Perú, Instituto que es producto de siglos, en los que la caballerosidad, paciencia y cultura de sus múltiples instructores han sabido forjar, a través del tiempo, mandamientos en verso que al igual de los que integran el Decálogo de Moisés, saben grabarse en el alma de los educandos y constituir para ellos una doctrina que invariablemente cumplen en la vida: la tradición, la decencia y la ética profesional, son sus puntales. Veamos:

"Con él conversaba sobre muchas cosas relacionadas con la Escuela, la cual era su obsesión. Un buen día me dijo:

—Mire usted. Cuando yo era cadete en la Academia Naval de Anápolis, a la puesta del Sol y después de arriarse el pabellón cantábamos el Himno de nuestra Escuela. Aquí debemos hacer lo mismo. ¿Quién lo escribirá? Yo he pensado que el señor José A. de Izcue, siendo un notable orador y colaborador de nuestra revista, es la persona sindicada para escribir nuestro Himno.

—Efectivamente, le respondí, hoy mismo lo buscaré y le hablaré de este asunto. Yo creo, como Ud., que él es el indicado para hacer este trabajo.

Después de algunos días, el Sr. de Izcue vino a la Escuela. Se habló con él sobre este cariñoso proyecto, el cual aceptó, y se convino en que por escribir el himno se le daría una modesta gratificación de "Dos Libras Peruanas de Oro".

No pasó mucho tiempo, y un buen día el Sr. de Izcue llevó al Comandante Davy el tan esperado Himno.

El texto del Coro tuvo que ser cambiado porque no le gustó al Comandante Davy, reemplazándose por el que tiene en la actualidad. Así también las estrofas 1 y 2 fueron suprimidas, así que la N<sup>o</sup> 3 quedó como primera de las cuatro que componen el Himno hoy en día. La supresión de las dos primeras estrofas se hizo por haberse contemplado la extensión de éste, a fin de que fueran cuatro en lugar de seis.

El 13 de setiembre de 1921, el Sr. J. A. de Izcue entregó al Comandante Davy el original del Himno de la Escuela, el cual fue guardado por el Segundo Comandante, Capitán de Navío D. Alejandro G. Vincés. La música fue compuesta por el Teniente Primero Ingeniero, Guillermo Runciman (Q. E. P. D.).

El 29 de diciembre de 1921, durante la "Inspección" que efectuó el Presidente de la República con motivo de haberse concluido el Año Esco-

lar, los Cadetes, formados en el Patio de Honor, cantaron por primera vez el Himno de la Escuela, acompañados por la Banda de Músicos del B.A.P. **Almirante Grau**".

La letra original de aquel Himno, lector amigo, rezaba así:

C O R O

Compañeros que grabe en vuestra alma,  
sus misterios el líquido azul  
que a domar y a querer aprendimos  
en la Escuela Naval del Perú.

I

De las olas sentimos la música  
soñadora, con dulce vaivén,  
bajo un cielo que el Sol va adornando  
con color del divino pincel;  
pero más nos atraen las olas  
que, rugiendo con ciego furor,  
amenazan llegar con su espuma  
hasta un cielo dó apágase el Sol.

II

Los maestros nos dieron los medios  
del océano medir y cruzar  
y surgir en el puerto anhelado  
al amparo de ciencia inmortal;  
y batir a cualquier enemigo  
que se pone delante el cañón,  
sobre el cual desplegó nuestro brazo  
el audaz y feliz bicolor.

III

Somos hijos de Guise y de aquéllos  
que tenaces, lograron triunfar  
en Abtao y en la orilla chalaca  
que no tiene cual puerto rival;  
somos hijos de ilustres marinos  
que supieron morir o vencer,  
Grau, Aguirre, Palacios, Los Heros,  
Diez Canseco, Rodríguez, Ferré.

IV

El genial Presidente Castilla  
nuestra Armada moderna creó,  
ella fue la primera en América:  
emergió de ese gran corazón.  
Que por siempre primera lo sea,  
defendiendo en la guerra la paz,  
pues la Armada es la Patria flotante  
y la voz de la Patria es el mar.

V

Donde el Loa tributa al océano,  
de los Incas el límite Sur,  
conduzcamos allá nuestras naves,  
coronadas de fuerza y de luz;  
y al morder de las anclas el diente  
el abismo peruano del mar,  
romperemos cadenas de hermanos  
que esperándonos años están.

IV

Como el noble Noel prefiramos  
a salvarnos, a otros salvar;  
como el íntegro Reyes, el puesto  
del deber no dejemos jamás;  
como Gálvez, el fiero, a rendirnos  
prefiramos buscar nuestro fin:  
el ideal del marino es la gloria  
¡Oh qué bello en sus brazos morir!

Querido lector: ¿No son los anteriores, suficientes pergaminos que atestiguan la nobleza de sentimientos, así como el valor, caballerosidad e hidalguía que se inculcan en las aulas a los futuros oficiales de la Armada del Perú?

Permíteme anotar, al margen de este relato, que el autor de la letra —como tenía que vivir— dejó manuscrito el recibo que consigno ut infra:

“He recibido de la Escuela Naval la suma de dos libras peruanas, por la comisión de escribir la letra del Himno de dicha Escuela.

Lima, 13 de setiembre de 1921.

Fdo. J. A. de Izcue”

De seguro que pensó en aquellos versos tan conocidos, que, en mi criterio, deben constituir hoy en día el primer mandamiento de todos los vates:

Aquí enterraron de balde,  
por no hallarle una peseta. . .  
¡No sigas! ¿Era poeta?

Quedo contento con lo expresado en esta tradición, porque creo que con ello también contribuyo a hacer PATRIA.

Tal como la escribieron nuestros héroes, con la única tinta que en un instante de sus vidas tuvieron a la mano: la de su sangre.

Tal como la escribiremos nosotros en el futuro. ¡Siempre con letras Mayúsculas!

## UN DISCURSO DE BEMOLES

(1939)

Difícil, muy difícil resulta, en veces, decir las cosas con franqueza y valentía, arriesgándose a las consecuencias de la actitud que uno asume. Para hacer resaltar esa verdad con pruebas al margen, es que me he atrevido a ponerle como título a esta tradicioncita: "Un Discurso de Bemoles".

De que los tuvo ¡ni dudarlo!, porque el asunto fue, en sí, muy serio. Como que hasta hoy me hace pensar en la manera de aborarlo, sin herir susceptibilidades y entrando a la narración con pie derecho. Para aclarar conceptos y adelantarte algo, estimable lector, te contaré que el tema principal está constituido por un discurso, y que a raíz de esta pieza oratoria su autor fue pasado a la situación de Disponibilidad por Medida Disciplinaria, en menos de lo que cantaba el "Caballero Carmelo", de Valdelomar.

Y como cada uno posee su manera de matar pulgas, permíteme, amigo mío, que continuemos echando esta parrafada sobre eso de decir las cosas con franqueza y arriesgarse a las consecuencias, y que derive la conversación hacia un chascarro. ¿Que no guarda esto relación con el tema?, ¡Quíá!, ya verás que sí:

Cuentan que hace una ruma de años, cierto capellán de un buque —que no era cura de "misa y olla" sino persona culta, aunque cascarrabias— encargó a un pintor bohemio, en no sé qué puerto, que le confeccionara un cuadro de "La Última Cena". Habiéndolo pagado en adelanto, quedó en volver por la obra al regreso de su viaje.

Cuando recaló el barco de venida, ya estaba esperándole el cumplido Leonardo con la tela bajo el brazo. Hízolo pasar a su camarote. Una vez en él, descubrieron el lienzo:

- ¡Requetebién!, exclamó el capellán. Francamente, ¡muy bien!
- Gracias, contestó el halagado pintor.
- San Pedro ¡magnífico!, San Juan, ni qué decirlo... Parece que Judas Iscariote estuviese hablando, ¡bravo maestro! Como usted vé, yo no vacilo en decir la verdad, pese a que el precio de la obra me parece subido.
- No crea eso, doctor; considere que son catorce las imágenes...
- ¿Cómo catorce? a ver: una, dos tres... , once, doce, trece y además Nuestro Señor... , ¡chispas! ¡Se le pasó a usted la mano, pintorcillo de a dos por medio! Esto es irreverente y no está de acuerdo con el Nuevo Testamento. ¡Háse visto barbaridad igual! Como le fui franco hace un momento, lo seguiré siendo: me ha resultado usía un artista de paparrucha y zoquete, por añadidu-

ra. ¡Le exijo que de inmediato corrija usted tan tremenda burrada! —rubricó el capellán, con la mostaza subida y golpeando la mesa—. Mañana zarpa el buque, y me trae el cuadro como debe ser o va a parar con su humanidad a la comisaría, ¿entendido?

El maestro recogió su obra sin chistar, comprometiéndose a cumplir puntualmente el encargo.

Al día siguiente, y cuando se largaban las últimas espías, llegó un paquete para el capellán. Terminado el puesto de maniobras se dirigió a su camarote ansioso de verificar la corrección del cuadro —que no era otro el envoltijo recibido—, para lo cual, colocando la tela en lugar conspicuo, la descubrió.

No había cambiado en nada el número de comensales; eran siempre catorce contando a Jesús, pero, de la boca del que se suponía ser el décimo tercero de los apóstoles asomaba un letrerillo que rezaba así:

¿Apóstol?, ¡yo nunca he sido!  
vine a cenar y me vuelvo,  
que, en yéndome bien comido,  
¡lo demás me importa un cuerno!

Esto le sucedió al capellán del cuento, amigo lector, por no titubear ni un poquitín en ser franco y soltarle al pintor bohemio toda una andanada de verdades de a puño, exasperado por la situación de premura en recoger la tela; inquieto, quizás, porque el cuadro aquél no podría ser adaptado a la realidad en tan poco tiempo.

El resultado fue tangible: se arriesgó a las consecuencias de su honesta y franca actitud —tal vez un tanto exasperada—, perdiendo lienzo y dinero además de sufrir, en carne propia, la humana reacción del artista, tan apabullado por sus incontestables argumentos.

Pues bien, y ahora que llega el momento de establecer el nexo entre mi digresión y la verdadera trama de este relato, te diré que muy parecida fue la situación del Capitán de Fragata, D. Víctor Escudero Palomino, cuando allá por el año de 1939 recibió la orden de pronunciar un discurso conmemorativo del 8 de octubre, alocución que fue transmitida por las ondas de Radio Nacional del Perú.

Dicho caballeroso, competente y recordado jefe de nuestra Marina de Guerra, encarnó, sin quererlo, al personaje principal del cuento que te cité ut supra. Fue franco, veraz y honrado, exponiéndose a las consecuencias de una actitud que asumió sin tapujos.

Y por lo tanto, como vivía en este humano y pícaro mundo, ¡tuvo que soportar los palos!

¿Entramos a la tradición?

Muchos de nosotros hemos conocido al comandante, D. Víctor Escudero Palomino. Alto, delgado y de tez morena, había nacido en la ciudad de San Miguel de Piura, el 26 de enero de 1890 para ser exacto.

Hombre de estudio y de muchas noches pasadas leyendo y meditando, tal vez por esa razón usaba anteojos para ayudar a su cansada vista, aminorando de esta manera los efectos físicos de su contracción al trabajo.

Honrado y caballeroso, a carta cabal, era D. Víctor Escudero. De natural bondadoso y extremada serenidad, casi nunca se irritaba y siempre procuraba ayudar a los que de él necesitaban. Dedicado a las ramas de Comunicaciones y Criptografía, tenía especialísimas condiciones para esta última, en la que surgió nítidamente y dejó una imborrable huella. A propósito de lo dicho, quien le conoció muy de cerca me ha contado lo siguiente: en cierta ocasión, y habiendo realizado un notable trabajo criptográfico, lo cedió a un subalterno suyo para que lo presentase como obra propia, por la simple razón de no querer figurar ni ser objeto de felicitaciones, consiguiendo, en cambio, que se adjudicaran las mismas y se bonificara al remitente, premiando así a quien apreciaba por ayudarle a trabajar.

Con esta brevísima semblanza sobre tan distinguido marino, termino la introducción, lector, para pasar al meollo de esta dislocada tradición.

El 7 de octubre de 1939, el Comandante Escudero recibió el encargo de pronunciar —al día siguiente— un discurso conmemorativo del combate naval de Angamos. Esa noche la pasó hasta muy tarde preparándolo, motivo por el cual —y debido a que en ese entonces no se exigía una visa-ción previa— sólo él y su conciencia conocieron la verdadera trama de la alocución. Llegada la fecha y hora asignadas, nuestro protagonista, calados los anteojos, con voz grave y pausada se expresó ante los micrófonos de la manera siguiente:

Señores radio oyentes:

Ayer he recibido orden de la superioridad para tomar la palabra en esta audición, que para conmemorar el Día de la Marina, ha preparado la dirección artística de Radio Nacional, consecuente con su propósito de ser guía y propulsor de todo lo que signifique labor nacionalista.

No hago mención del tiempo de que he dispuesto para escribir estas líneas, como una disculpa por lo pobres que resulten como pieza oratoria, pues confieso, sin reparos, que desde tal punto de vista los resultados no habrían sido mejores cualquiera que hubiese sido el plazo otorgado. Lo hago solamente para que se crea en la sinceridad de la declaración, de que lo poco que voy a decir, es la expresión fiel del pensamiento y de los sentimientos del marino nacional, que no disponiendo de tiempo para disfrazarse con palabras distintas a las usadas en la conversación, ganarán en veracidad lo que no podrían ganar en armonía o elegancia.

Para nosotros, los marinos, la gloriosa tragedia de Angamos, que hoy se conmemora, no es motivo para producir literatura. Los literatos y escritores del país y del extranjero han cantado y seguirán cantando la gloria conquistada. ¡Bien lo merece! ¡Ojalá también cantasen, con la misma frecuencia, las enseñanzas de esa jornada!

Esas enseñanzas son nuestro objetivo y sólo para verlas triunfar quisiéramos poseer las dotes oratorias que nuestra profesión nos facilita cultivar. Quiera la buena disposición de los oyentes disculpar su falta, en mérito al propósito perseguido.

Apenas conocida en Lima la catástrofe, antes de llegar al fin de la guerra y sufrir sus dolorosas consecuencias, ya los peruanos intuían que todo estaba perdido, pues en la conciencia de todos estaba que el **Huáscar**, gracias a la habilidad de sus tripulantes, había superado todas las expectativas que racionalmente se podían concebir, y no se atrevían a dar crédito a sus propios pensamientos cuando éstos se dirigían hacia el fin inevitable del épico monitor. La resolución del Congreso de entonces, es una confirmación de que se sabía perfectamente que el **Huáscar** había de sucumbir, y es también una confesión de la parte de culpa que en ese sacrificio le correspondía; por eso ordena un monumento a los héroes que, al sacrificarse, lo hicieron en forma tan gloriosa que no se podía imaginar, y ordena también, demasiado tarde, que se adquiriera un buque de primera clase, para portar el nombre del Comandante Grau.

La resolución de ese Congreso, dictada por el remordimiento vivo del momento, señala a los peruanos el camino a seguir: un monumento que recuerde a las generaciones futuras las funestas consecuencias del descuido de su Marina, y un buque que con el nombre de **Almirante Grau**, recuerde siempre a los marinos que cuando llega la hora, deben ofrendar su sangre, sin detenerse a pensar en si les dieron o les negaron los medios para triunfar.

El Congreso de 1921, al señalar como Día de la Marina el 8 de octubre y ordenar que en dicho día se dicten en todos los planteles de Instrucción conferencias alusivas, no hace sino ratificar el espíritu de la ley, del Congreso de 1879.

La creación de la Liga Naval, la colecta iniciada por el Centro Naval para la erección de un monumento a Grau, el nombramiento de un comité para conmemorar el centenario del nacimiento del Almirante, y muchas otras actividades, se han desarrollado para conseguir una Marina de Guerra y un Monumento a Grau.

¿Qué resultados se han obtenido en 59 años transcurridos?

La primera piedra del monumento a Grau, colocada en el cruce de la Avenida de su nombre y el Paseo de la República, lleva ya esperando cuatro años. ¿Será menester esperar otro medio siglo para su culminación? ¿Se espera acaso que se extinga el último sobreviviente de esa jornada, para que ninguno de ellos deje de recibir la parte de dolor y desengaño que correspondió a los que fueron sus compañeros?

¿Es acaso el temor al remordimiento, por no haber dotado al país de una Marina de Guerra capaz para su defensa? Y si es así, ¿por qué no se adquiere esa Marina? ¿Serán necesarios otro sacrificio y otra mutilación del territorio nacional? ¿Es tal vez el precio que cuesta una Marina? Si esta última fuera la causa, bastaría para desvanecerla comparar lo que hubieran costado dos buques en momento oportuno, y lo que se perdió por no tenerlos. ¿Qué calificativo merecería el labrador, que por no gastar en construir un cercado para su propiedad, dejase perder el fruto de sus esfuerzos?

¿Y un industrial, que por no pagar una prima de seguros, arriesgase su entero y único capital? Más aún, ¿podría ese industrial, cuando se declarase el incendio, pedir a sus obreros que penetrasen en las llamas, sin proveerlos de extinguidores, de bombas, y de máscaras y otras defensas?

No otra cosa sería el pretender, que en buques inermes, se saliera a combatir a enemigos poderosos que amenazasen nuestra soberanía. Volvería la historia a registrar nuevas glorias, los poetas a entonar nuevas odas y el patrimonio nacional a sufrir otra merma.

Tales son las razones por las que los marinos no consideramos el día de la Marina como un día de fiesta, sino como un día de luto, de meditación y de profesión de fe: fe en la idea de un nuevo sacrificio si es necesario, fe en mejores días para la Marina y para el Perú.

Antes de terminar, y para no dejar un sentimiento de amargura en quienes han tenido la condescendencia de escucharme, quiero declarar que la Marina considera la construcción del dique seco y Arsenal Naval, como la primera piedra de la Escuadra Peruana, y que, la feliz coincidencia de que ambas primeras piedras, la del monumento y la de la Escuadra, hayan sido colocadas por el mismo gobernante, hace presumir que entramos en una nueva senda y que la Marina del Perú no continuará siendo, al lado de las otras muestras del poderoso desenvolvimiento del país, la hermana cenicienta, a quien, cuando más, se le otorga una benevolente conmiseración.

Dios lo quiera así.

---

Demás está decir el revuelo que se armó luego del discurso. Casi de inmediato el comandante Escudero recibió un oficio en el que se le notificaba su pase a la situación de Disponibilidad por "Medida Disciplinaria", y sin argüir ni protestar, porque bien sabido es que "donde manda capitán, no manda marinero", tuvo que acatar la orden ministerial y retirarse del servicio activo, en el acto.

Año y medio, aproximadamente, permaneció en tal condición, volviendo a incorporarse a filas y a seguir laborando por la Marina una vez cambiado el régimen, y de consiguiente, el respectivo ministro.

Siendo Presidente del Senado de la República el Dr. don Ignacio Brandariz, a Escudero le tocó ser su asesor naval en la correspondiente Cámara. Luego de prestar brillantes y meritorios servicios en esa colocación, nuestro protagonista fue nombrado Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas y Presidente de la Comisión de Límites, con sede en la ciudad de Iquitos.

Hallándose en nuestra Amazonía entregado a las labores de su cargo, comenzó a sentirse enfermo. De inmediato, y como quien está seguro de haber llegado a la etapa final de su vida, el comandante Escudero alistó todos sus asuntos para viajar a Lima, incinerando buena parte de sus trabajos criptográficos (estrictamente secretos), y llegando hasta a obsequiar a sus oficiales algunas de sus pertenencias.

"Yo no voy a regresar", fue una de sus últimas frases. Aquello era una profecía.

En efecto, llegado a Lima se internó en el hospital "Maison de Santé", nosocomio en el que falleció de leucemia, a la edad de 58 años, un aciago 28 de enero de 1948, a los dos días de su postrer onomástico.

Requiescat in pace.

---

Y ahora que te he contado la historia, lector joven que no la conocías, ¿no estás conmigo en que el discurso aquél tenía sus bemoles?

Justificado el título de esta tradición, dejo a tu juicio la moraleja que de ella puedas deducir. Yo en cambio —como acostumbran los ingleses y norteamericanos—, digo: "No comments", y punto en boca para que no penetren las moscas.

---

## LOS HUESPEDES DEL PIANO DE LA ZARINA

(1941)

Se ha dicho que los buques —al igual que las personas— tienen un alma. Ni lo afirmo ni lo niego, porque estoy medio convencido de que sí y medio de que nó. En los casos del **Lennuck** y del **Wampolla** algo había de cierto. Convertidos en los B.A.P. **Almirante Guise** y **Almirante Villar** y comprados apresuradamente en Estonia cuando nuestro conflicto de límites con Colombia en 1932, habían sido originalmente barcos rusos.

Se contaba que en la Cámara de Oficiales del primero —cuando todavía pertenecían a la Armada del Zar— habían asesinado durante la revolución bolchevique a toda su plana mayor, vengándose indirectamente así de la Zarina, quien, por razones que ignoro, no podía ocultar su predilección por el buque ya mencionado.

Y esto debió ser cierto desde que en dicho compartimiento existía un hermoso piano color caoba, con el escudo imperial grabado en su caja, delicadísimo trabajo de esmalte policromo encargado por la Zarina a algún experimentado ebanista: un regalo de la emperatriz, para solaz de sus amigos.

Transcurría el año 1941 y quien estas líneas escribe se hallaba prestando servicios a bordo del B.A.P. **Almirante Guise**, como oficial recientemente egresado de la Escuela Naval. Lenguas se hacían por entonces los entendidos en cosas de ultratumba, fantasmas y patatines del más allá, sobre gemidos lúgubres que se escuchaban en la Cámara pasada la hora del aquelarre, acompañados de arrastrar de cadenas y seguidos de soponcios de los centinelas supersticiosos o mal avenidos con los difuntos. Sobre un punto en el que todos anduvieron de acuerdo: el piano de la Zarina se oía, al mismo tiempo, tañido por una mano invisible que ensayaba tétricas melopeas.

Por esa época se encontraba nuestro buque en el golfo de Jambelí y frente a las costas ecuatorianas, debido a que habíamos tenido nuevamente una discrepancia con nuestros limítrofes vecinos del Guayas. A raíz de una situación tensísima, creada por el hostigamiento sistemático contra los campesinos peruanos de la frontera, tropas del ejército de aquel país se atrevieron a irrumpir dentro del nuestro, siendo rechazadas con fuertes bajas. Esto trajo consigo diferentes acciones bélicas, movimientos de buques y soldados, balazos, bombardeos y que sé yo cuantas cosas más, poniendo a ambas naciones en algo parecido a un estado de guerra sin declaratoria expresa.

Con la misión de impedir el tráfico marítimo del contrario, el B.A.P. **Almirante Guise** patrullaba el mar frente a sus costas. En consecuencia —y al ponerse el Sol en el horizonte— se ordenaba y ejecutaba a bordo un oscurecimiento general, para prevenir ataques nocturnos de sorpresa.

Los fantasmas que se aseguraba habían en el buque debieron pirrarse de alegría, desde que la lobreguez aquélla les venía como mandada hacer para ejecutar sus gorgoritos nocturnos, continuar con sus afanes pianísticos y pasearse con la testa debajo del brazo, tal como se dice que estilan hacer los muertos por decapitación, cuando del más allá vienen para asustar a los del más acá.

Noche tras noche —según se comentaba— arreciaron los alaridos y el famoso piano de la Zarina recorrió toda la escala musical amagando fúnebres tocatas.

En una de ellas —yo, quien no daba mucho crédito a los comentarios— me encontraba de guardia y solo, muy cerca del pasadizo que daba a la Cámara de Oficiales, cuando ¡horror!, pude escuchar nítidamente que el referido piano comenzaba a tocar y a tocar desconcertantes notas que a mí, en ese tropical instante nocturno, se me antojaron una sinfonía macabra ejecutada por seres acostumbrados a vestirse por la cabeza con vaporosas mortajas, esto es decir, de plano: fantasmas.

Sin embargo, haciendo como si conmigo no fuera la cosa y sacando arrestos de donde no los tenía, desenfundé la pistola —con la ingenuidad

de quien cree que las balas pueden aterrorizar a los difuntos— y encendiendo una linterna de mano, penetré en el pasadizo.

Al transponer el dintel de la Cámara de Oficiales me pareció que el piano se detenía por un instante. Toda ella estaba con las luces apagadas. El haz que de mi mano salía la atravesó tímidamente y dio sobre el instrumento: ¿del ejecutante?, ¡ni rastros! De pronto las notas comenzaron a oírse nuevamente, graves y agudas, en melopea desigual y macabra como para poner los pelos de punta al más valiente.

Ya había ido muy lejos para detenerme; debo confesar, no obstante, que no las tenía todas conmigo. Empecé a raciocinar. Pensé que la cubierta protectora de las teclas se hallaba rebatida; de consiguiente el fantasma debía ser tan delgado como una hoja de papel para poder haberse colado al interior. Luego, y fuera como fuese, el incorpóreo tenía que estar haciendo sus firuletes dentro de la caja sonora.

Ni corto ni perezoso me acerqué muy lentamente hasta el piano, amartillé la pistola y dejé la linterna encendida sobre un mueble cercano, de manera que amagase directamente el sitio al que conjuntamente apuntaba el arma. Al fin y al cabo, la luz debe ser más temible que las balas para los fantasmas, desde que los etéreos se guarecen siempre en la obscuridad.

En puntillas y procurando no hacer ruido, como quien se apresta a dar una bofetada que nadie espera, súbitamente abrí la tapa y miré al interior.

Sucedieron diversos sonidos incapaces de ser descritos, un revoloteo de notas discordantes, tres o cuatro golpes sordos y luego, como alma que se lleva el diablo, un bulto saltó casi en mis narices y siseó chillando, para luego correr velozmente e introducirse con desesperación en la despensa.

Ya habrás imaginado lector de qué se trataba: el fantasma de mi historia era una rata. Un espécimen gigantesco y muy bien alimentado, de esos que, en veces, proliferan en los buques y que sirven para que los tripulantes —al cazarlos y presentárselos al Oficial de Guardia— consigan que se les exonere de cumplir algunos turnos de arresto.

Desde entonces, para mí, el mito de aquel piano de la Zarina tuvo su explicación: los fantasmas del **Almirante Guise** se volatilizaron, pero las ratas —que en ese entonces pululaban a bordo— permitieron a algunos avispados hacer su agosto fácil e ingeniosamente, tal como podrás apreciar, lector, en lo que sigue del relato que hoy te traigo.

---

Juan Revoredo Balbuena era en 1941 Teniente Primero de nuestra Armada, desempeñándose en el mismo buque como Oficial del Departamento de Ingeniería.

De regular estatura, tez pálida, ojos pequeños y cejas uniformemente rasgadas, al reirse cuando de algo gracioso se trataba estiraba incons-

cientemente la piel de su frente y disminuía la apariencia almendrada de los globos oculares, llegando a horizontalizarlos en el gesto. Por ello sus compañeros le apodaban "Chino".

Bastante nervioso en sus reacciones, era poco amigo de formulismos y atildamientos que para él carecían de objeto. En más de una ocasión, al subir por la escotilla de la sala de calderas hacia cubierta, Revoredo aparecía con el rostro sudoroso y tiznado, la ropa manchada de aceite y la gorra revirada, sin que se le ocurriese componer su posición porque aquello le importaba un ardite.

Su andar era de balanceo y su movimiento de brazos, descuidado. Al caminar los giraba hacia afuera al igual que las piernas, imprimiéndole con ello un contoneo originalísimo al cuerpo y haciéndole inconfundible aun a tres cuadras de distancia.

Hombre de escasas palabras, disciplinado, cumplidor y muy eficiente, cuando se dedicaba a algún trabajo lo hacía con tesón y voluntad envidiables. Dígalo si nó la excelente labor que realizara al reparar el **Monserate**, buque alemán incautado por nuestro gobierno durante la II Guerra Mundial, el mismo que había sido incendiado por su dotación y reducido prácticamente a escombros. Revoredo lo habilitó por completo, consiguiendo incorporarlo como transporte de la Armada Peruana con el nuevo nombre de B.A.P. **Callao**.

Tan brillante Oficial tuvo un fin por demás injusto: durante el motín aprista del 3 de octubre de 1948 y ostentando el grado de Capitán de Corbeta, hallábase nuestro protagonista como Jefe de Servicio del crucero **Coronel Bolognesi** cuando se inició la revuelta. Aproximadamente a las 01.30 hrs. de la madrugada y mientras descansaba en su camarote, fue despertado súbitamente ante el falso aviso de un incendio producido en el castillo. A medio vestir se dirigió apresuradamente hacia la proa del buque, siendo emboscado en la obscuridad y muerto de varios balazos por la espalda.

Posteriormente, y por haber fallecido en el cumplimiento de su deber, fue ascendido póstumamente al rango de Capitán de Fragata de la Armada Nacional.

Dejemos lector este triste episodio, citado tan sucintamente con el fin de completar un esbozo de su personalidad, para trasladarnos nuevamente al tema del presente relato.

Concido el origen de "los fantasmas" que hacían de las suyas en el B.A.P. **Almirante Guise**, su comando renovó con ahinco las disposiciones existentes para exterminar a los roedores a bordo. Pronto —y como no se podía fumigarlo por estar en plena campaña—, las trampas comenzaron a funcionar y las ratas a caer. Gran parte de los tripulantes arrestados iniciaron diversas batidas por las sentinas del buque, con la esperanza de poder hacerse borrar turnos de castigo mediante la presentación de sus presas al Oficial de Guardja. Entre ellos se encontraba el Cabo Carrillo, mo-

reno tripulante quien por ser de la dotación del Departamento de Ingeniería conocía muy de cerca al entonces teniente Revoredo, sabiendo por descontado todo lo referente a la repulsión que le producían las ratas.

En efecto, el Oficial aquél no soportaba durante mucho tiempo la visión de uno de esos roedores masacrado por el cepo inexorable de la trampa. De inmediato hacía que lo arrojaran al mar, para librarse del sangriento espectáculo y evitar que se le erizase la epidermis o le sobrevinieran náuseas. Hay naturalezas así.

Carrillo, tripulante costeño y de picardía nada común, por lo general esperaba la facción de Revoredo para presentarle el trofeo ratonil y hacerse borrar el correspondiente castigo. Algunos decían que se aprovechaba de la simpatía que podría tenerle su Oficial. Otros, que gozaba observando su disticosa actitud. La explicación sensata era en verdad conciliatoria, con su aderezo de inventiva, picardía y explotación psicológica, tal como apreciarás lector en las líneas que siguen. Montemos para ello el escenario: calor tropical, Revoredo de guardia, alboroto en la toldilla y reacción del oficial ante aquel inusitado desorden.

—¿Qué pasa ahí?

—El cabo Carrillo ha cazado una rata, mi teniente..., la lleva para presentársela!

Hecho el preámbulo, casi de la misma popa surgía el susodicho con cara de triunfo y llevando suspendida por la cola una rata impregnada de grasa y petróleo.

—La "agarré" en la sentina, señor, ¡le rompí la cabeza de un palazo!

—¡Arrójela por la borda!

—Mire, mi teniente, decía el cabo Carrillo a medida que se aproximaba hacia el oficial, ¡todavía "colea"!

—¡Al mar, he dicho! —maestro de armas: ¡que le borren dos turnos de arresto!

El animal aquél fue lanzado al agua. Meses más tarde —y cuando ya no cabía enfadarse—, se descubrió escondida en el interior del buque y cercana a determinada lumbrera, una curiosísima rata: estaba confeccionada con hilaza, sus proporciones y forma habían sido muy bien logradas, habiéndosele engrasado, ex-profeso, para disimular cualquier pequeño defecto de "construcción".

Y tenía un cordel pendiendo de la boca, ad-hoc para hacerla salir de su "inmersión" y recuperarla a través de la lumbrera, con el fin de volverla a usar nuevamente para borrar arrestos, si la ocasión se presentaba con similares características.

## UNA PETICION SUI GENERIS

(1950)

En los tiempos actuales todavía se recuerda en nuestro medio naval un curioso petitorio, presentado el 1º de diciembre de 1950 por un grupo de damitas loretanas, al por entonces Ministro de Marina, Vice Almirante Roque A. Saldías Maninat.

El caso fue que habiendo viajado dicho funcionario a Iquitos, para concretar la compra de los terrenos pertenecientes a la familia Grandes de esa localidad, su excelencia hallábase muy contento de haberlo logrado, desde que ello le permitía poner en marcha el proyecto de edificar sobre áreas saneadas, la Base Fluvial de Santa Clotilde y sus más necesarios predios, sobre la margen izquierda del pintoresco río Nanay.

Como la cosa había marchado a pedir de boca, el Comandante General de la Fuerza invitóle a seguir haciéndola en la Cámara de Oficiales, y después de un pequeño cocktail con sus respectivos entremeses, pasó el grupo a almorzar y a hacerle "cama" al vino.

Por ese entonces el Comedor de Oficiales —Cámara, como lo llamamos en el argot naval— se encontraba situado en plena ciudad y casas de por medio con un colegio de monjas, en el que lo más graneado de las niñas iquiteñas recibía educación; casi a su frente se erguía la vieja pero cómoda casona de la Comisión de Límites, con su patio de claustro conventual, sus azulejos y su hermoso jardín pleno de flores y frutales, incluyendo reventados y sabrosos "caimitos" que parecían de miel, plátanos y "tape-ribás". Todo este conjunto de edificios se alzaba en una transversal del jirón principal de la ciudad, la calle Sargento Lorea Tenazoa, para mayor información.

Ministro, jefes y oficiales se encontraban ya sobre el segundo plato, en charla diversa pero amena, cuando de improviso se comenzó a percibir un cierto bullicio callejero, de tono atiplado e indiscutiblemente femenino. Alguno de ellos pensó, seguramente, en que las colegialas vecinas marchaban de paseo, pero no era tal. El cotorreo se fue acercando más y más, hasta apagar la conversación y poner inquietos a los comensales. La mortificación llegó a su colmo —que me permito calificar de estético— al entreverse en el pasadizo un enjambre de bien formados bustos, torneadas piernas y faldas ajustadas, que amén de las voces alborotadas que les hacían lógica compañía, no dejaban duda sobre las intenciones de las damiselas: las propietarias de tantos bellos atributos, portando un curioso memorial, ¡querían hablar, todas a la vez, con el señor ministro!

El secretario de éste, comandante Carlos Salmón Cavero, se vio en la obligación de levantarse de la mesa para poner en claro el intríngulis.

Ordenada que fue la cosa, y sin que pudiera impedir que una comisión de las susodichas ingresara al local representando a su grupo, se encargó al furriel de la Fuerza Fluvial, Jorge Flor Bustamante —quien se me hace, que por estar presente sin habersele llamado, era el autor intelectual del petitorio—, que recogiese el memorial de marras y acallara al auditorio. El resto de damitas atisbaba la escena desde las ventanas que daban a la calle.

Flor Bustamante, de pie en medio de la sala y sin tenerlos todas consigo, enarcó las cejas, tomó el papel en mención, y mirando de soslayo al ministro alargó el petitorio al Secretario. La esperada lectura comenzaba así:

### JUSTICIA

Señor Almirante, Ministro de Marina:  
 las que suscriben, vecinas de esta fina  
 ciudad, que mil encantos atesora  
 os dan la bienvenida en esta hora  
 a esta tierra de riquezas y placeres,  
 de mujeres bonitas y hechiceras,  
 Y, con el mayor respeto y cortesía  
 —cual cumple a vuestro rango y jerarquía—  
 a Vuestra Excelencia suplican que clemente,  
 despojándose de toda autoridad,  
 con un rango de noble humanidad  
 resuelva muy prontito lo siguiente:

Obvio resulta imaginarse, lector, que ante introducción tan inesperada, el señor ministro debió también enarcar las cejas al oír los versos aquéllos, y poniendo una cara de prosa como para no ser descrita, se aprestó a escuchar el resto.

Y mutatis mutandi, con tu venia, lector, y con la del padre putativo del rimado memorial, me permito introducir insignificantes cambios en algunos de los versos —aunque no tenga dedos para organista—, con el fin de pulir vocables y ajustar el metro, sin que ello signifique desvirtuar el sentido principal de esta tradicioncita. Sigo enterándote:

Ha mucho tiempo que vemos impacientes  
 que el Ministerio que a su cargo tiene,  
 para cuidar la flota que sostiene  
 en estas aguas llenas de valientes,  
 nos envía oficiales ya casados,  
 que pese a ser mimados y halagados,  
 no podemos hacer que afecto sientan  
 por las chicas del lugar en que se encuentran;  
 suspirando y pensando en la adorada  
 que en la ciudad del Rímac les espera,  
 nos fingen y nos besan: ¡casi nada!  
 largándose de aquí, de esa manera.

Usted comprenderá, señor ministro,  
que aguardando, tal vez nos salgan canas,  
sin figurar ¡jamás! en el registro  
de "jefas", en las naves loretanas.

No escapará, sin duda, a su criterio  
lo malo de seguir con dicha norma;  
os rogamos que vuestro Ministerio  
la anule, desde ahora, en cualquier forma.

Llegado a ese punto de la lectura, quien lo hacía hubo de detenerse para carraspear; ¡tate —se dijo el señor ministro para sus adentros—, ahora ya sé de qué lado les aprieta el zapato!

La exposición prosiguió, en medio del natural interés:

A Usía, suplicamos reverentes  
que acceda a nuestra justa petición,  
trasladando a la costa a los renuentes,  
casados o viuditos sin acción;  
que traiga en su lugar tiernos efebos  
sin compromisos: ardorosos bardos,  
que nosotras sabremos conquistarlos  
ganándoles entero el corazón.

**¡A buena hora mangas verdes!**, debió decirse el ministro pensando en los nombramientos, ya firmados, que había dejado en Lima. **Que cada palo aguante su vela**, que lo que es a mí la cosa no se me cuele, porque ésta sí que no estaba en mis apuntes y ni siquiera la imaginaba. Prosiguió escuchando:

Haremos que trabajen con ahinco;  
con honor, por su patria y por su dama  
para que cada nave loretana,  
¡tenga un cañón que valga hasta por cinco!  
Y así, si el enemigo prepotente  
nuestro suelo pretende hollar, luchando  
a la vera del río floreciente  
¡cada buque tendrá doble comando!  
Señor ministro, ya que usted es bueno  
—y nunca goza con el mal ajeno—,  
anule para siempre esa medida  
y que Dios guarde su preciosa vida,  
por tantos y felices largos años  
¡como nos dan, los marinos, desengaños!

¡Zapateta!, ¡la que se va armando. . .! —pensó el orador, auscultando la cara del ministro—; aquí estoy porque he venido, y si sé no lo hubiera hecho. En fin, **a lo hecho. . . , ¡pecho!**

Una venia protocolar y cierta forzada sonrisa, debieron tener las audaces damitas de parte del ministro antes de retirarse. Es de suponerse

que el Almirante ni estaba para versos ni le gustaban. . . , ¡con lo lacónico que era!

El secretario, con sus entorchados de ritual y su natural gentileza, las acompañó hasta la puerta. Contentas debieron irse, porque de seguro les prometió que se estudiaría la petición.

Se me hace que el señor ministro, después de una sesión declamatoria de tantos bemoles, debió quedarse con el compás de los versos en la cabeza. Le imagino preparando la contestación adecuada, de rima lacónica y tajante, de acuerdo con sus propias y personales ideas. De haberla redactado en el momento, le habría salido un pareado más o menos así:

¿A mí con majaderías?  
Deniego y firmo: Saldías

Y debió firmar —mentalmente, se entiende—, porque un año después de leído el memorial aludido, este tradicionista, casado y con dos hijos, fue destinado a la Fuerza Fluvial del Amazonas, debiendo constituirse en Iquitos "en el término de la distancia".

Cuando llegó a la hermosa capital de Loreto, se dio con la sorpresa de que. . . , ¡todos los jefes y oficiales de dotación, exceptuando a dos, eran casados!

---

## ¿INTUICION ORIENTAL?

(1959)

El 2 de setiembre de 1945, entre los muchos buques que anclaban en la bahía de Tokio y asistían a la capitulación del Japón luego de las espantosas tragedias de Hiroshima y Nagasaki, un hermoso e imponente crucero de la Real Armada Británica, el **Newfoundland**, como representante de Inglaterra, borneaba por momentos sobre su cadena y se mecía lentamente al compás de las ondas en aquel imponente escenario, teniendo a su frente la cima coronada por nieves eternas del majestuoso Fuji Yama.

Lanzado al agua cuatro años antes, el 19 de diciembre de 1941, el hermoso barco había sido construido en Wallsend on Tyne y poseía una brillante historia de intrepidez, habiendo tomado parte en diversas campañas, exitosamente.

Lampedusa, Linosa y Lampión, islas griegas que fueran ocupadas por las fuerzas aliadas durante la II Guerra Mundial, habían probado ya la potencia de sus cañones. En aquel mismo año de 1945 acababa de bombardear Sicilia, y luego, como integrante de la Flota Británica del Pacífico, había cooperado estrechamente en los desembarcos de tropas australianas en la isla de Nueva Guinea. Formó después parte de la fuerza especial que llevara a cabo ataques contra el Japón, como preliminares de una invasión

que se proyectaba efectuar, pero que no fue necesaria a raíz del empleo de energía atómica contra el Mikado.

Terminada la guerra y entre los años de 1951 y 1952, el **Newfoundland** fue sometido a una completa modernización, habiendo luego —el 1º de noviembre de 1956 y durante el conflicto por el canal de Suez— hundido a cañonazos a la fragata egipcia **Domiat**, que se le opuso.

La Superioridad Naval Británica, debiendo reducir gastos operacionales que gravaban fuertemente su economía, resolvió pasarlo a la reserva, en 1959.

Durante el expresado año y encontrándose en dicha situación, fue adquirido por la Armada del Perú. En menos de dos meses de intenso y eficiente trabajo, la dotación que fuera enviada desde el Callao para hacerse cargo del buque logró ponerlo en comisión, efectuándose el afirmado del pabellón y la tradicional ceremonia que con tal motivo se realiza, el 30 de diciembre de 1959.

¿Qué tendrá que ver toda esta historia con la tradición que hoy te traigo, querido lector? ¿Cuántos tornillos le faltan al autor?, te preguntaré.

Aquí estoy, amigo mío, para darte la explicación que tal pregunta merece. El tema, en verdad, no me pertenece ni tampoco lo he plagiado. En base a un simpático artículo que publicara sobre dicho asunto el actual Capitán de Fragata A.P., D. Jorge Parra del Riego, he elaborado esta tradicioncita previa solicitud de préstamo sobre la idea y la consiguiente autorización de aquél, como padre indiscutible de los palotes originales que acerca del relato se escribieron.

De modo que ya sabes, estimado lector, que habiéndose editado un trabajo de esta índole en el boletín "Avante" que emite tan atinadamente el Centro Naval del Perú, intitulado por su autor "Flores para el Capitán", yo que andaba escaso de viejos documentos y saturado por las polillas que con ellos vienen —y que entre guiones, me hacen estornudar durante un respetable lapso—, decidí cambiar de orientación y sumergirme en temas de más actualidad. El resultado es la presente tradición; con el mismo meollo, mas trayendo forma diferente en su expresión, consecuencia lógica de la manera que cada uno tiene para matar las pulgas que le levantan habas en la piel. . . ¿Entramos en materia?

Erase que se era. . . un Capitán de Navío de la Armada Peruana, D. Federico Salmón de la Jara, quien junto con su colega británico, el Comandante Durlacher, se encaminaba hacia el **Newfoundland** en una mañana fría del mes de noviembre de 1959, con la intención de inspeccionar el buque que este marino inglés le iba a entregar.

Probablemente en la mente del Oficial naval recibiente pululaban diversas ideas. Lejanos recuerdos familiares —distantes en el tiempo, mas cercanos en el corazón— se atrapellaban con diversas vicisitudes de su carrera: ya sus experiencias en Groton, cuando en circunstancias similares hubo de recibir dos nuevos submarinos para su patria; ya sus apuros

llegando a España como Comandante de la Fragata **Teniente Gálvez**, cuando trataba de regar una planta autóctona en su camarote, bajo la responsabilidad de entregarla llena de vida a la Madre Patria en calidad de especialísimo envío del Perú. . . De seguro que poniendo unas frases más en boca suya, no quedaría muy mal que se diga, si presupongo:

¡Hace frío, ¿es domingo?,  
¿tengo yo fiebre?  
¿No me dará este gringo,  
gato por liebre?

Pasaré, lector, a describirte el asunto respetando su versión original al máximo, pero intentando, de cuando en vez, poner algo de mi colete para contar las cosas a mi manera. ¿Estamos?

El muelle, patéticamente silencioso. Los buques, a sus costados, mostraban ya las huellas del tiempo. El silbido del viento se hacía lúgubre en sus jarcias con incrustaciones de óxido, rechinando sus cables de amarré al menor vaivén de la mola dormida. De pronto, el paso de los dos hombres se oyó en su piso, repitiéndose el eco a medida que avanzaban, en cada uno de los barcos que circundaban aquel escenario rectangular y marinero.

Eran pasos firmes, seguros; pero había una marcada diferencia entre ambos; las vibraciones que imprimían a su andar eran distintas. Mientras que uno de ellos, viniendo de muy lejos iba en pos de su destino, el otro —último Comandante del **Newfoundland** y ya nombrado Quinto Lord del Almirantazgo Inglés— caminaba para entregarle el buque.

El nuevo Capitán sintió una rara emoción al trasponer por primera vez la pasarela que conducía a aquella nave. El barco se mostraba ahora en toda su desnudez, soledad y abandono. Vencida la entrada, las linternas que los dos hombres portaban hirieron la densa obscuridad de su interior, a medida que iban penetrando en sus diversos compartimientos.

¡Qué vacío había en ellos! Se les había quitado todo lo que significaba vida: cuadros, enseres, aparatos eléctricos y mecánicos. Así, caminando, llegaron al camarote del Capitán.

No existía un solo mueble. La linterna del nuevo Comandante comenzó a rebuscar —como queriendo encontrar algo cómodo en aquello que iba a constituir su nuevo hogar— sin lograrlo. ¡Nada!, ni una mera fotografía o grabado que le hiciese recordar, aunque fuera por añoranza, a los suyos. No había ni parentesco de razas ni vislumbre de inquietudes parecidas. Faltaban allí retratos, tal vez el de un orgulloso cadete que continuase la tradición marinera de la familia; quizás el de un par de alegres chiquillas o el de una esposa amante esperándole. . . ¡una rotunda ausencia de lo que nos mantiene con ansias de vivir!

En cambio encontró algunas telarañas, ¡qué pueril! Más allá, siguiendo el haz de luz que avasallaba la obscuridad, la linterna aquélla continuó buscando; trastos, máquinas silentes, tuberías y repisas. De pron-

to —y como si fuese una negación a esa rutina escrutadora—, el chorro de luz impactó sobre un ramillete de armónico colorido; sobre un ramo de flores artificiales que no tenía explicación.

Y como era lógico, ante sorpresa tan inusitada, el Comandante Salmón de la Jara tuvo que pedírsela al Capitán Durlacher:

—¿Y ésto?—, preguntó el Comandante, entre asombrado e intrigado.

—Bien, Capitán—, contestó el ex-Jefe del buque aquél. —Estas flores tienen una historia pequeña pero muy significativa. Y cogiendo dos cajones, invitó a su colega a tomar asiento y dijo así:

—Poco antes de hacer entrega definitiva del buque a las autoridades de la Base Naval para que entrase a situación de Reserva, nuestro excelente cocinero chino se me presentó al camarote portando este ramo de flores. Su rostro —antes impenetrable— parecía lleno de emoción. Su voz, entrecortada y tímida, no dejaba lugar a dudas sobre el sentimiento que escondía. Capitán —me dijo—, traigo este ramo de flores para que lo ponga en su camarote. Para que así, el futuro Comandante de esta nave, encuentre estas flores como homenaje a los hombres que la tripularon. . .

—Pero Phy Lyn, le contesté: bien sabe Ud. que este buque pasará a la Reserva definitivamente, siendo más seguro que resulte desmantelado y no vuelva a tener un nuevo Comandante.

—Mi Capitán —me respondió—, presiento y tengo la seguridad de que nuestro querido crucero volverá a los mares tan orgulloso y pujante como lo ha sido hasta ahora. . . ¡Quizás su Capitán venga desde tierras muy lejanas! Tal vez los hombres que lo tripulen sean diferentes a los nuestros. Sin embargo, esta nave seguirá su trayectoria histórica, estando llamada a cumplir un gran destino.

—La emoción que me produjeron estas palabras sirvió para quitarme toda sombra de duda. Pensando que aquel hombre venía desde una tierra milenaria, llena de filosofía oriental y misterio, se me ocurrió que tal vez podría presentir el destino de este buque. Por ello recibí el ramo de sus manos con un nudo en la garganta. Sin pronunciar palabra lo coloqué en un lugar preferencial, disponiendo que jamás se le tocara porque. . . ¡Eran las flores para el nuevo Capitán!

Ya ve Ud. Comandante cómo se ha cumplido el presentimiento de nuestro buen cocinero chino. Se han conservado tal como él me las trajo, atreviéndome a decirle que hasta el tiempo las ha respetado.

Ahora, permítame pasar a otra cosa Comandante: ¿cuánto tiempo cree que demorará para poner operativo este buque?, ¿cinco meses, le parecería un lapso prudencial?

—Entre cuarentaicinco días o dos meses a lo sumo, Capitán Durlacher, contestó con firmeza y seguridad el Comandante Salmón de la Jara.

El rostro del ex-Commanding Officer del **Newfoundland**, reflejó primero asombro y luego incredulidad.

—¿Cuarentaicinco días? Imposible.

Sin embargo, aquel crucero —el **Newfoundland**, término que para quienes no somos británicos significaba en buen romance, "Tierra recién descubierta"—, fue comisionado el 30 de diciembre de 1959, poco antes de cumplirse los dos meses de haber sido entregado a la Marina de Guerra del Perú.

Con fecha 8 de enero de 1960 zarpó de la Base Naval de Portsmouth, Inglaterra, con destino al Callao, haciendo escalas en Ponta Delhada, Islas Azores; Willhemstad, Curazao; Panamá, cruzando el canal; islas peruanas de Lobos de Afuera, y por último Ancón, puerto en el que fondeó el día 30 de enero, a las 12.00 horas.

Al día siguiente, en la mañana, se hicieron presentes a bordo el Sr. Presidente de la República, D. Manuel Prado, junto con el Ministro de Marina, Vice-Almirante D. Guillermo Tirado y la comitiva oficial, zarpando el buque para el Callao a donde llegó a las 11.30 horas, siendo recibido por la ciudadanía en forma apoteósica.

Y así comenzó a cumplirse el pronóstico de aquel modesto cocinero chino. El **Newfoundland**, haciendo honor a su nombre, arribaba a una nueva tierra desconocida, pero llena de sorpresas capaces de hacer variar su destino.

Dejo escritas estas líneas tradicionales, por si el tiempo da la razón a Ply Lyn y su pronóstico se verifica.

Mientras tanto, estimado lector, esperemos confiados en la intuición oriental.

---

## DECIMAS DE CINCUENTENARIO

(1961)

Nicomedes Santa Cruz es, sin duda, un excelente polígrafo y un poeta de vena.

Moreno él, de pies a cabeza y sin complejos inhibitorios; de porte distinguido, inteligencia clarísima y bigote desmesuradamente largo y abundante, puesto que a manera de escobilla bisectada traspasa las comisuras de sus labios y le llega casi hasta los carrillos, algún parentesco ancestral ha debido tener con Fray Francisco del Castillo, el genial "Ciego de la Merced", quien allá por los años de mil setecientos y tantos asombró a Lima con sus enjundiosas improvisaciones.

Y me atrevo a decirte esto, lector amigo, porque Santa Cruz es un estupendo decimista, capaz de declamarte —en cosa de segundos, después de habersele propuesto el **pie forzado**— una de esas estrofas clásicas que tanto han gustado, gustan y gustarán, a todo peruano amante de su historia y de su folklore, porque ellas llevan tradición en su meollo.

Por lo tanto tiene, en mi concepto, pasavante para figurar en este libro, sobre todo si como tema central del presente trabajo figuran unos versos suyos dedicados a nuestra Marina, sus submarinos y Grau, en mezcla, si nó precisamente histórica, por lo menos idealizada y de profundo significado espiritual.

¿Vamos al grano? Pues te diré que le conocí en una fiesta cincuentenaria. El 19 de agosto de 1961 la hubo para celebrar el medio siglo de existencia oficial de nuestra Fuerza Submarina. Era Ministro el Vice-Almirante, D. Guillermo Tirado Lamb, y Comandante de la respectiva Flotilla el Capitán de Navío, D. Enrique Carbonel Crespo. Los submarinistas del Perú habían echado la casa por la ventana: honores al pabellón, misa de campaña, exhortación patriótica, demostración en la mar con invitados a bordo y finalmente, un almuerzo de pipiripao en la Estación de Submarinos. Demás está contarte que la colación aquélla fue alegrísima, bien regada y mejor amenizada criollamente. Chicha, vino y anticuchos, se mezclaron con tamales, chicharrones, carapulcra, picarones y qué sé yo cuantas cosas más, mientras que D. Luis Garland y sus "Troveros", a la par que el conocido pianista, D. Jorge Huirse y otros excelentes artistas nacionales, le daban al palo trinador y amagaban al piano, haciendo las delicias de todos los concurrentes.

Entre los Almirantes e invitados de honor a dicha fiesta se encontraba el Capitán de Navío (R), D. Juan de Althaus, ex-Comandante del submarino B.A.P. **Ferré** en 1911, quien, medio siglo después, acababa de realizar una inmersión en uno de los nuevos buques de este tipo, como si el tiempo no hubiese transcurrido para él.

Con el fin de refrescarte la memoria, lector amigo, te recordaré que pese a haber tenido el Perú un submarino allá por el año de 1879 —inventado y construido por Blume—, este hecho histórico no pudo ser considerado dentro del cómputo cronológico oficial, debido a que constituyó una iniciativa particular.

Años después, en 1911, nuestra patria comisionó a los B.A.P. **Ferré** y **Palacios**, sumergibles del tipo L'abeuf mandados a construir en Francia. Más tarde, entre los años 1926 y 1927, adquirimos los submorinos **R-1**, **R-2**, **R-3** y **R-4**, que fueron botados para el Perú por los astilleros de la Electric Boat Co. de Groton, Estados Unidos de Norteamérica. Posteriormente encargamos los más modernos del tipo "S", que con los nombres originales de **Lobo**, **Tiburón**, **Merlín** y **Atún** se construyeron también en el ya citado astillero.

Y como una acotación al margen, estimado amigo, te diré que hasta ahora no me explico aquello de haberle puesto **Merlín** por nombre al tercero de los buques citados. Se suponía que junto con sus hermanos de leche: **Lobo**, **Tiburón** y **Atún**, debían integrar una familia que hiciera honor a la fauna marina. Sin embargo, y como a veces suceden las cosas en este curioso Perú, a determinada persona a quien no le importaba un ardite el diccionario de la lengua ni la clasificación zoológica, se le ocurrió la peregrina idea de suponer que **Merlín** no era un mago legendario ni que pertenecía más bien a las novelas de caballería del ciclo bretón que a los abisimos marinos. Decidió cambiar **Marlín** por **Merlín** y con **Merlín** se quedó el buque.

Pero volvamos a mi historia sobre aquella celebración cincuentenaria. Cuando menos ello me servirá para examinar más de cerca el tema central de esta tradicioncita.

¿Estamos?

El poeta Santa Cruz, habiendo aceptado la invitación que se le hiciera, llegó nó precisamente a tiempo para participar en la inmersión que se efectuó en la mañana sino a la hora del almuerzo, porque según propia confesión, la gente morena le tiene terror a las profundidades subacuas.

Recuerdo que en ese momento me lo presentaron. La impresión que me dio fué excelente desde el principio de la conversación: cultura, chispa e ingenio, junto con una esmerada educación y un alma criolla inocultable, eran sus atributos más saltantes.

De inmediato y como alguno de los presentes le invitase a improvisar versos, le dimos dos o tres **pies forzados**. En menos de lo que cuesta contarlos nos respondió con otras tantas décimas graciosamente hilvanadas y salerosas, dejándonos boquiabiertos. Como se intentara luego preparar algo de fondo para los postres, quienes cooperábamos con él tuvimos que ingeniarlos para efectuar la introducción y presentarlo debidamente. Ya estábamos en confianza, pudiendo tolerar cualquier broma sin molestarnos. Llegado el momento largué lo mío, aludiendo a la piel morena de nuestro invitado y a nuestros uniformes blancos de verano:

Cuando Santa Cruz llegó  
no se vino a sumergir,  
que el mar suele desteñir  
a quién jamás se lavó.  
El moreno, en blanco dio,  
como una mosca en la crema;  
conversó con tanta flema  
y tanto uniforme vio,  
que al final se sumergió  
entre "blancos", sin dilema.

Haciendo gala de un dominio de sí mismo poco menos que envidiable, no recuerdo qué lindezas rimadas constituyeron la réplica a versos de

tan mala factura como los que me atreví a pronunciar. Lamento, sinceramente, no saber taquigrafía ni haber podido consignar las agudezas con que me regaló. Cada verso motivó una carcajada y cada carcajada un torrente de aplausos. Igualmente respondióle el Capitán de Fragata, D. Francisco Quirós Tafur, gran animador de esta pintoresca jornada y alma de la reunión submarinista.

Después e intercalando números de música, Santa Cruz aparecía a intervalos en el escenario, entre pieza y pieza, para recitar sus enjundiosas y picarescas composiciones —hechas para hombres solos—, que nos hicieron reír a caquinos.

Y para terminar con broche de oro, después de habernos defecitado con personajes poéticos tan suyos —como “la negra grupa de repisa, cinturita de cuchara y cisco de carbonería”— el decimista nos homenajeó con unos versos salidos del alma, confeccionados con estro indiscutible, para la celebración del Cincuentenario de la Fuerza Submarina.

Acabo con ellos, lector, esta tradición, para dejarte su sabor en la mente y que puedas apreciar por tí mismo la fácil rima y la delicadeza de los pensamientos que siempre ha puesto en sus versos, Nicomedes Santa Cruz, el decimista moreno de hoy y de siempre. Le dejo contigo:

### SUBMARINO

Musa que me diste tanto  
en no lejana ocasión,  
musa que mi inspiración  
cobijas en tibio manto:  
Alienta hoy día mi canto  
y señálame el camino.  
No basta ser repentino  
ni buscar rima que iguale  
para cantar lo que vale  
un peruano submarino:

Con tu mirada avizora  
—sumergido ochenta brazas—  
silencioso te desplazas  
a veinte nudos por hora .  
Setenta metros de eslora  
por nueve y medio de anchura  
te dan la bella figura  
de poderoso cetáceo.  
¡Hasta tu cuerpo es grisáceo,  
metálica criatura!

Surge el grito de terror  
que odian las naves de guerra,  
grito que aturde y aterra:  
¡Periscopio a estribor...!  
El ciclope escrutador  
hace cálculos muy quedo.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

En su interior, ágil dedo  
oprime cierto botón. . .  
¡y hay hurras tras la explosión  
del impacto del torpedo!

Cargas de profundidad  
estallan doquier se encuentre,  
destroyers de negro vientre  
rastrean la inmensidad.  
Sumido en la obscuridad  
un siglo es cada segundo,  
hasta que ajeno del mundo,  
lejos de póstumas galas,  
averiado el waterballast  
se pierde en lo más profundo. . .

Se le entierra al que perece,  
aviador o militar,  
pero quien muere en el mar  
no muere: ¡Desaparece!. . .  
Al fondo del mar se mece  
la formidable estructura,  
y a flor de agua, en calma pura,  
a la par que santos óleos  
unas manchas de petróleo  
señalan su sepultura

Bravos hijos de Neptuno.  
Honra y prez de nuestra Armada,  
¡cincuenta años de jornada  
contemplan a cada uno!  
y considero oportuno  
—porque del alma me brota—  
suponer, como patriota,  
el triunfo que hubiera sido  
¡si Grau hubiese tenido  
un submarino en su Flota. . .!

---

## EL INCA DEL MAR-OCEANO

(1964)

Quien entre gallos y media noche del jueves 22 de octubre de 1964, paseando por Buenos Aires hubiese pasado por la esquina de Callao y Vicente López, de tener buen oído y ser curioso, se hubiera detenido a escuchar. Dentro de un departamento cercano, bohemio y elegante a la vez, se tocaba cierta música foránea —alegre y dicharachera—, que filtrándose por los intersticios de las ventanas irrumpía inusitadamente en la calle, entre acompasados palmoteos e ingeniosos contrapuntos de versos:

Si yo me viera contigo  
la llave a la puerta echada,  
¡y el herrero se muriera!  
¡y la llave se quebrara...!

Un diablo se cayó a un pozo  
y otro diablo lo sacó;  
y otro diablo preguntó:  
¿cómo diablos se cayó?

Llevando en sus letras la clásica "lisura" de una Lima antañera y colonial, los valsecitos criollos, los tonderos, festejos y marineras recordaban a la patria lejana, invitando a quienes bailaban a balancear la cabeza con donaire, mientras bajo ellos los pies traviesos y dibujantes, ejecutaban figuras con punta y tacón, tratando de bordar filigranas sobre el piso, fuera del control de sus dueños y amparándose en la añoranza que rompe cualquier protocolo social.

Trataba lector de describirse la parte peruana de aquella reunión, cuando súbitamente he recordado el tango y la milonga. El sector argentino, en simpático desquite y en demostración de ritmo elegante y pinturero, tuvo de inmediato que abordar su plato fuerte: ¡Había que ver qué cortes en los pasos, qué compás tan isócrono y qué figuras!

Sin duda alguna que el tango le da acento a Buenos Aires y le llega hasta la médula misma, susurrándole al oído cosas que deben ser muy tiernas, románticas y dignas de ser guardadas dentro del corazón. En fin..., ¡así es esa linda tierra!

Como comprenderás, lector amigo, tantos dimes y diretes y tantas justas de baile atentaron contra el encerado de los Vargas Prada, porque el piso era de ellos. Capitán de Navío él y Agregado Naval a la Embajada del Perú, junto con su distinguida esposa se habían constituido en anfitriones de una cena íntima, ofrecida al Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Julio Giannotti y señora, a la cual fueron invitados marinos de su patria y de la Argentina. ¡Bonita manera de pagarles la hospitalidad!

Pasaré lista a ver si les recuerdo, por si algún día debemos responsabilizarlos en materia de daños y perjuicios: los Verzura, Franco, Chingotto, Galmarini y los Torti, por el lado argentino; nuestro Embajador y señora de Ugarteche, los Giannotti, Chávez, Trivelli, Elguera y los Valdizán en el sector peruano (perdónenme si el relato se asemeja al de un partido de football; no era mi intención que así resultara). Al arco... digo a la expectativa los Vargas Prada, atentos como siempre a pasar entremeses y bocadillos o a llenar los vasos antes y después de la cena, ¡qué anfitriones, Dios mío!

Cierto argentino, entusiasta del "cante jonde" —cuyo apellido me reservo por razones obvias— nos dio una demostración de baile español encarrujando las manos por sobre la cabeza y chasqueando dedos, mientras con salero y todo pinturero él, taconeando sobre el sitio musitaba "in crescendo": ¡Olé!, ¡Olé!

Lástima que la música aquella era una "marinera" peruana, sin vestigios de parentesco con los bailes flamencos.

Para tranquilidad de los nombrados ut supra, algunos de ellos —los más serios o quienes tenían compromisos antelados— se retiraron antes de la hora del aquelarre. Después de las doce, quedó reducido el grupo y quemamos los protocolos.

Daba gusto la fiesta aquélla. Era un rincón naval de características internacionales, en el que los marinos —como siempre— proseguían interminables conversaciones sobre anécdotas relacionadas con la carrera. Sus esposas —como es de rigor—, hablaban de "trapos" (vulgo: vestidos), de adornos o sobre las pellejerías que alguna vez pasaron durante los alumbamientos.

De pronto me llamaron. Sin saber de qué se trataba penetré a una habitación interior. Instintivamente casi me pongo en posición de firmes, porque delante mío había un personaje provisto de una banda presidencial que le cruzaba el pecho: me anunciaron al Inca del Mar-Océano y Presidente de la CONERA, Gran Condestable de la Muy Noble, Muy Distinguida y Muy Simpática Orden de la Conera de Lujo, con Banda de Babor a Estribor y Ancla a la Pendura.

Dentro de todos esos títulos —incluso dentro de la banda citada— ¡estaba nuestro Agregado Naval, Capitán de Navío Pedro Vargas Prada! ¿Qué pensar de aquello?

Averiguando, me enteré: la sigla C.O.N.E.R.A., corresponde a la entidad llamada Cámara de Oficiales Navales Extranjeros en la República Argentina. Fundada e iniciada por el Capitán de Navío A.R.A. (R), D. Oscar B. Verzura, es una institución que fuera de acrecentar los lazos de fraternidad entre Agregados de Marinas hermanas, honra al sentido naval del humor que se tiene en la Argentina.

Banda, documentos y pergaminos fueron puestos a mi disposición para escribir este artículo. El distintivo era un tejido blanco de rabizas entrelazadas y muy marinero, con una insignia central representando un timón de cabillas bordadas; la Orden del Calabrote remataba casi sobre las borlas, con un ancla de bronce encepada y a la pendura.

¿El documento de Fundación de la Orden? Un discurso corto, ameno y guasón, pronunciado por el Capitán de Navío Verzura a bordo de la célebre fragata **Sarmiento**, con motivo de instituirse aquella nueva Asociación.

¿Los pergaminos? bueno, debemos hablar en singular: tan sólo el Acta N° 5 puede darte una idea, lector amigo, del salero y la enjundia que se vierten en este tipo de reuniones, para nombrar a los funcionarios que tendrán su representación.

Y como nuestro Agregado Naval, el Comandante Vargas Prada, fue elegido primer Presidente de la CONERA, aquí está tu modesto servidor

para —tan sólo copiando documentos originales— darte una idea cabal (heurística), sobre la historia que hoy te trae y que considera un nexo más de unión entre argentinos y peruanos, especialmente en el campo naval y en su derivación —nunca bastante aplaudida— del buen humor que en veces une a los marinos, quiéranlo o nó, como antorcha filosófica que ayuda a sortear las vicisitudes de la carrera.

Y hablando de antorchas, para no seguirte aburriendo, lector, mejor apago la mía y me voy a acostar.

Te dejo con los documentos: ¡ojalá te diviertan!

---

Discurso del Capitán de Navío (R) Oscar B. Verzura:

Señores Oficiales Superiores  
Señores Jefes.  
Señor Oficial:

---

Tengo el alto honor de ser el promotor de esta reunión amistosa y fuera de todo protocolo y de constituirme en vuestro anfitrión, en el ámbito casi místico que es para los argentinos y en especial para los oficiales de marina, nuestra vieja, gloriosa y querida Fragata **Sarmiento**.

Nada mejor, pues, que este casco preñado de gratos recuerdos, que de por sí constituye y abarca más de la mitad de la vida de la Armada Argentina, para reunir en su seno a la brillante oficialidad amiga de las marinas extranjeras, a través de sus distinguidos representantes en la República Argentina.

Pero como esta reunión es fundamentalmente informal y por sobre todo de confraternidad y amistad, quiero dejar a un lado, exprofeso, el grave lenguaje de circunstancias, para que de ese modo y de ahora en adelante, se sienta cada uno de Uds. como en su propia casa.

Y no he creído nada mejor, para tal motivo, que ser el iniciador de una simpática idea que se ha manifestado espontánea ya en algunos de Uds. y que estaba buscando un principio de realización.

Están reunidos aquí un conspicuo núcleo de oficiales navales de países amigos, que nos traen, cada uno, un motivo de satisfacción y orgullo al sentirnos entre ellos, y es este el momento oportuno para proponerles la formación de una Cámara de Oficiales Navales Extranjeros en la República Argentina (C.O.N.E.R.A.), que tendría como misión fundamental promover la unión, amistad y confraternidad de todos los hombres de mar acreditados por distintos motivos en la República Argentina, como un modo de aunar las relaciones de sus pueblos a través de la vieja y tradicional camaradería naval.

## TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Los aquí presentes formarían el número constitutivo de esta Cámara, al que nos adherimos con fervor porque estamos convencidos que de la armonía internacional de cada uno de los sectores sociales, surge también la armonía y compenetración global de los pueblos.

Y ahora, señores, al fijar estas ideas permítanme Uds. dejar sentada vuestra identidad, con el símbolo que habrá de calificar, en adelante, ese espíritu de amistad, unión y solidaridad: con el Cordón de la Orden del Calabrote, que habrá de unir, con nudo marinero firme e indisoluble, a los oficiales navales extranjeros en la República Argentina.

Señor Capitán de Navío Dn. JOSE POBLACIONES GARCIA, de la Armada de España, representante de la vieja Madre Patria, para que al son de gaitas y castañuelas y el revolver de mantones, aporte a esta Cámara la tradicional hidalguía hispana, le acordamos la Orden del Calabrote en su carácter de TORERO DEL MAR. Va aquí un cariñoso recuerdo al señor Capitán de Navío Dn. MANUEL DE LA PUENTE Y MAGALLANES.

Al señor Capitán de Fragata (moralmente de Navío) Dn. GUSTAVO A. MESTRE, de la Armada del Uruguay, viejo marinero oriental, amigo y compañero de las gestas bravas de la Patria, para que este símbolo acorte aún más los lazos de amistad apenas separados por el Río de la Plata y aporte a esta Cámara la solidaridad y hospitalidad tradicional del pueblo uruguayo, le acordamos la Orden del Calabrote en su carácter de GRAN MARINERO CHARRUA.

Al señor Capitán de Navío Dn. PERCIVAL ERIC IRVINE BAILYEY de la Armada de la Gran Bretaña, representante de una gran estirpe naval, hecho por necesidad de territorio a las manifestaciones más cabales de la vida marinera, para que al sonar de pífanos y tambores nos traiga a esta Cámara la sempiterna serenidad y clara decisión de los pueblos británicos, le acordamos la Orden del Calabrote en su carácter de GRAN CONTRAMAESTRE DE LOS SIETE MARES.

Al señor Capitán de Navío, Dn. OCTAVIO SAMPAIO FERNANDEZ, de la Armada del Brasil, hermano del gran país de las fabulosas riquezas y los enormes contrastes, para que aporte a esta Cámara la afectuosa amabilidad típica del pueblo brasileiro, le acordamos la Orden del Calabrote en su carácter de O MAIS GRANDE BANDEIRANTE DO MAR.

Al señor Capitán de Navío Dn. RICARDO OSUNA GONZALEZ, de la Armada de Chile, compañero de las viejas horas americanas, para que, a través de los Andes inconmensurables y al son de alegres cuecas nos traiga a esta Cámara la representación de los hermanos del Pacífico Sud, le otorgamos la Orden del Calabrote en su carácter de HIDALGO ROTÓ DEL MAR.

Al señor Capitán de Navío Dn. PEDRO VARGAS PRADA, de la Armada del Perú, unido a nosotros y al pueblo chileno en la gesta triunfal de San Martín, para que aporte a esta Cámara la

distinguida gentileza y reconocida caballerosidad de su raza, heredera de las tradiciones incaicas del Sol y de la Tierra, le acordamos la Orden del Calabrote en su carácter de INCA DEL MAR-OCEANO.

A los representantes de la Armada de los Estados Unidos de América, señor Capitán de Navío Dn. ARCHIBALD JOHN Mc EWAN, señor Capitán de Navío Dn. NEAL ALMGREN, señor Coronel USMC Dn. HENRY VAN JOSLIN, señor Capitán de Fragata Dn. ARMANDO CANALEJO, señor Capitán de Corbeta Dn. ROBERTO R. BRINER y señor Teniente de Navío Dn. ROBERTO K. LEOPOLD, hermanos del gran país del Norte, para que con sonar de blues y ritmos de charlestons, traigan a esta Cámara el espíritu de la democracia y progreso característico del gran pueblo norteamericano, les otorgamos la Orden del Calabrote en su carácter de COW BOYS OF THE SEA.

Al señor Capitán de Corbeta Dn. YVES CERBELAUD, de la Armada de Francia, heredero de la libertad, para que bajo el palio tutelar del Arco del Triunfo y a la sombra majestuosa de la TOUR EIFFEL, traiga a esta Cámara el buen gusto y refinamiento del genio francés, se le concede la Orden del Calabrote en su carácter de GRAND MARECHAL DE LA MER AVEC CHAMPIGNONES.

Señores, muchas gracias.

Buenos Aires, 23 Abril 1964.

OSCAR B. VERZURA  
Capitán de Navío (R.S.)  
Subsecretario de Marina

---

#### ACTA N° 5 de la CONERA

En Buenos Aires, a los treinta días del mes de Julio de mil novecientos sesenta y cuatro, a bordo de la gloriosa Fragata **Sarmiento**.

Atención general, mucha atención:

Allegro Moderato.

Ahora viene lo bueno.

Ahí va lo imprevisto.

Nos vemos obligados a romper las fórmulas convencionales y tópicos empleados usualmente para esta clase de actos y formalidades, ante un caso especial, completamente nuevo.

Se trata, nada más y nada menos, que de reconocer por vez primera y sin que sirva de precedente, las más destacadas cualidades CONERILES o CONERICAS de un entrañable compañero que en

todo momento ha dado pruebas de unas virtudes tan estupendas que muchos quisiéramos poseer, aunque no fuese mas que en los días de fiesta.

Su nombre, seguramente está ya en la mente de todos, pero diremos que se trata del:

INCA DEL MAR-OCEANO

nuestro buen amigo

¡PEDRITO!

(aplausos)

quien, en elecciones democráticas y dirigidas, ha sido designado PRESIDENTE de la Asociación de Agregados Militares, Aéreos y Navales.

Esta Asamblea, para reafirmar esa designación y haciendo uso de su reconocido ardor y fervor democrático-potencial, indiscutible e inapelable, acordó, por unanimidad de las buenas, sin género de dudas y sobre todo porque le dio la gana, conceder al insigne compañero el título único de:

**Gran Condestable**

de la

**Muy Noble, Muy Distinguida y Muy Simpática Orden**

de

**Conera de Lujo**

con

**Banda de Babor a Estribor**

y

**Ancla a la Pendura**

que en el mundo sólo podrá ostentar él y sus descendientes hasta la cuarta generación espontánea y cuyos atributos podrá usar de civil o de uniforme, siempre que tome sus precauciones, de día y de noche, pero en este caso le recomendamos que largue unos grilletes de cadena para no garrear.

Este nombramiento y título le da derecho a invitar **Pisco** siempre que lo desee y lo tenga. Para conmemorar tan señalada fecha, se declaran festivos todos los días 30 que caigan en domingo.

Y no teniendo nada más de qué tratar, después de leída, la firman todos los presentes a bordo de la Fragata **Sarmiento**.

Aplausos y firmas.

JOSE VALDIZAN GAMIO

## LAS FRUTERAS

(Una nota humana)

(1965)

Rosa Tarazona Aguirre es una mujer modesta y sincera. Su pintoresca silueta se ha paseado durante cuarenta y cinco largos años por el balneario de La Punta y sus manos han vendido frutas por millares. Está profundamente relacionada con la tradición de la Escuela Naval, porque también en dicho Instituto y durante casi medio siglo su libreta descolorida, de arrugadas páginas, se ha abierto y cerrado a diario para registrar nombres y débitos: de tripulantes, hoy ya retirados del servicio; de cadetes, hogaño Almirantes de la Marina de Guerra del Perú.

Miles y miles de personas han comido sus jugosas naranjas, sus plátanos, manzanas, uvas, granadillas y paltas. Muchas de ellas le pagaron al contado y otras no de inmediato; al crédito prolongado —en algunos casos— por años.

Rosa se sonríe cuando lo recuerda. Podría decirse, sin embargo, que su cara cambia poco, porque ha sido hecha por Dios como para ostentar una sonrisa permanente, buena, comprensiva.

Regordeta y chaposita ella, con la faz bronceada por el Sol y unos anteojos ahumados que cubren su incipiente ceguera, sigue siendo siempre la misma alegre y bonachona, que le vendiera frutas al "gringo" Davy; a Granadino, Teixeira, Martínez, Corpancho, de las Casas y a otros cadetes de las recientes promociones.

Esta es como la casa del jabonero —dice ella —¡quien no cae, resbala! Siempre me han pagado, asegura.

Sus polleras, en un principio multicolores, cuando comenzó a vender su fruta y sus embotantes "chapanas", se han tornado ahora más serias; como corresponde a una señora de sus años, propietaria de un automóvil pero que continúa viniendo a diario a la Escuela Naval, "aunque sea para oír marchar a los cadetes y no ponerse más triste", dice.

Su sombrero sigue siendo muy parecido al que se colocó el primer día: de paja que alguna vez fue blanca, con una negra cinta gastada por el manoseo cotidiano.

Rosa nació en Huilquiaco, un pueblito remoto del departamento de La Libertad, casi en sus fronteras con Huánuco. Recuerda muchos "pueblos importantes" de la ruta que siguiera cuando su madrina, la señora Ganoza, de Trujillo, la trajo para la costa: Huaganto, Challa, Pacobamba, Huanchay y Huancaspata, desfilan en su memoria como enlazados uno con otro por la cinta plateada del Alto Marañón, ¡lindos villorrics!

Huancaspata es una ciudad grande, me dice. No sabe calcular cuánto tiempo le demoró el viaje, pero tiene conciencia de que fue muy largo, porque "entonces no habían carreteras como la Panamericana".

De muy joven vino Rosa a la capital. Quince años tenía cuando dio a luz a su primer y único hijo: Rubén Zanabria Tarazona, hoy Maestro de Segunda de nuestra Marina. Ahora trabaja en el Departamento de Bienestar —me cuenta— y es furriel, "¡pero no me lo ascienden hace tiempo!", añade con su infaltable y pícara sonrisa, como esperando que el autor se ocupe del asunto.

Rosita, como le llamamos todos cariñosamente, se siente feliz cuando la brisa del mar le da en la cara y oye el paso redoblado de los cadetes. Súbitamente se pone triste, su boca dibuja el gesto de un "puchero" y comienza a sollozar:

—Todo esto es muy bonito, ¡pero si yo pudiera ver! ¿Tú crees, me dice —tuteándome como siempre— que yo no tengo pena de no poder verlos a ustedes que les he vendido fruta tanto tiempo, ya hechos Jefes con sus galones y todo?; ¿tú te imaginas que no me duele ver no más que una "escuridá", sin poder poder mirar "sus caras de ustedes" y ver cómo está la Escuela?

—Comprendo Rosita, pero no te desanimes —tercia el Sub-Director, allí presente— ¿no te ha asegurado Valdeavellano (un oculista, retirado de la Armada) que te va a operar y vas a sanar?

—Sí, así me ha dicho, pero yo hasta ahora no veo nada. . . , contesta Rosa, enjugándose los gruesos lagrimones que ruedan por sus mejillas.

Ha sido un instante emotivo sin duda. En la atmósfera hubo un chispazo eléctrico que nos conmovió. ¡Hubiéramos querido tanto ayudar a Rosa!

—Tengo que venir aquí todos los días con los ojos de otro —añadió Rosa refiriéndose a Manuel, un esmirriado paisano que la conduce de la mano y la cuida con celo—. Le agradezco mucho al pobre lo bueno que es conmigo. . .

Rosa me ha hecho una larga lista de aquellos a quienes más presentes tiene en su recuerdo. Jefes, Oficiales y Cadetes, apretujándose en esa nómina sin concierto cronológico, salen a la luz en la memoria de la paisana frutera. Veamos:

Jiménez Pacheco, Melgar, Vines, Baso, Barrios, Rangel, Benites, Sousa, de las Casas, Tomás Pizarro, Granadino, Ciriani, Alzamora, Saldías, Rodríguez, Graner, Llosa, Arbulú, Camino, Campos, Arana, Monge, Lindley, Torres Matos, Castillo, Teixeira, Luna Fereccio, Tirado, Krüger, Carbonel, Martínez, Delgado, Chávez Goitizolo, Conterno, Bonuccelli, Iturrino, Saavedra, Rotalde, Mesías. Estos, dice, "son los que más recuerdo y estoy agradecida por la consideración de todos".

En otro lote aparte —y quizás para que no se resienta quien estas líneas escribe— me nombró junto con Gálvez, Barrón y Guzmán Barrón, Rivarola y Giannotti.

Y Rosa, ni corta ni perezosa, aprovechó para añadir:

—Varios Almirantes me han prometido un kiosko. . . Ya lo pondrán ¡si se acuerdan!

—Rosa, ¿alguna anécdota sobre los cadetes?

—No puedo recordar en qué año ni qué promoción fue, pero una vez los jóvenes éstos vinieron con un gato amarrado a un palo, paseándolo por toda la Escuela. Les pregunté para qué lo hacían. Me contestaron que era para traer buena suerte y ganar uno de los campeonatos que había por esos días, ¡era tan cómica la cosa!

Retrotrayendo memorias, incido sobre Huamana, la otra frutera que siempre vino con Rosa a la Escuela durante muchos años, y que luego falleciera. Si no la conociste lector, intentaré describirtela:

Era mayor que Rosa, más morena y menos agraciada, sin ser fea. Tenía cierto aire de gravedad puesto a la cara risueña de su compañera. Su nariz era aguileña, su sombrero un tanto más alto pero igualmente de paja; sus polleras, de colores más serios. . .

—Murió hace algo más de quince años. Un día que bajaba del tranvía se cayó, golpeándose fuertemente en el vientre. Yo le dije que fuera "donde el doctor", pero no me hizo caso y quiso curarse ella misma. Después de algún tiempo se enfermó con hemorragias y la llevaron al Instituto del Cáncer; allí murió Victoria Cerrón, porque ella no se llamaba "Huamana". El nombre se lo pusieron los cadetes. Era de Apatá, en Arequipa.

—¿Hay algo más que me quieras contar, Rosita?

—Como no. Cuando tuve a mi hijo tenía yo quince años. El Capitán de Navío Charles Gordon Davy era el Director de la Escuela y me preguntó, al darme permiso para vender frutas, si el niño estaba bautizado. Le contesté que sí, pero faltaba confirmarlo. El "gringo" fue, pues, su padrino y su señora, la madrina. Yo soy comadre de ellos. . .

Rosa me muestra algunas amarillentas fotografías de la época, envueltas cuidadosamente entre papeles. Tiene miedo que se las "choreen", como ella dice.

Y me despido. Se empeña en que me lleve una fruta como regalo, porque piensa que le he hecho un "reportaje"; si el sastre sin dinero paga con ojales y puntadas, ella, con atisbos de distinción y guardando "su lado", quiere recompensar mi interés con una manzana. Declino cortésmente.

Y me voy con mis apuntes convencido de que he hecho algo bueno: Atraer un poco la atención de tanto "viejo cliente" de aquella modesta y buena mujer, para hacerle pensar que ella, la constante Rosa, viene vendiendo sus frutas en la Escuela desde hace cuarenticinco años.

Como que, en cierta ocasión, uno de sus Directores pretendió hacer que cambiara de sitio o se retirara con sus canastas, porque no le parecía conveniente su presencia poco antes de una visita oficialmente anunciada, de no sé qué personaje extranjero. Rosa reaccionó, preguntándole:

—Rosa, ¿alguna anécdota sobre los cadetes?

—No puedo recordar en qué año ni qué promoción fue, pero una vez los jóvenes éstos vinieron con un gato amarrado a un palo, paseándolo por toda la Escuela. Les pregunté para qué lo hacían. Me contestaron que era para traer buena suerte y ganar uno de los campeonatos que había por esos días, ¡era tan cómica la cosa!

Retrotrayendo memorias, incido sobre Huamana, la otra frutera que siempre vino con Rosa a la Escuela durante muchos años, y que luego fallciera. Si no la conociste lector, intentaré describírtela:

Era mayor que Rosa, más morena y menos agraciada, sin ser fea. Tenía cierto aire de gravedad puesto a la cara risueña de su compañera. Su nariz era aguileña, su sombrero un tanto más alto pero igualmente de paja; sus polleras, de colores más serios. . .

—Murió hace algo más de quince años. Un día que bajaba del tranvía se cayó, golpeándose fuertemente en el vientre. Yo le dije que fuera "donde el doctor", pero no me hizo caso y quiso curarse ella misma. Después de algún tiempo se enfermó con hemorragias y la llevaron al Instituto del Cáncer; allí murió Victoria Cerrón, porque ella no se llamaba "Huamana". El nombre se lo pusieron los cadetes. Era de Apata, en Arequipa.

—¿Hay algo más que me quieras contar, Rosita?

—Como no. Cuando tuve a mi hijo tenía yo quince años. El Capitán de Navío Charles Gordon Davy era el Director de la Escuela y me preguntó, al darme permiso para vender frutas, si el niño estaba bautizado. Le contesté que sí, pero faltaba confirmarlo. El "gringo" fue, pues, su padrino y su señora, la madrina. Yo soy comadre de ellos. . .

Rosa me muestra algunas amarillentas fotografías de la época, envueltas cuidadosamente entre papeles. Tiene miedo que se las "choreen", como ella dice.

Y me despido. Se empeña en que me lleve una fruta como regalo, porque piensa que le he hecho un "reportaje"; si el sastre sin dinero paga con ojales y puntadas, ella, con atisbos de distinción y guardando "su lado", quiere recompensar mi interés con una manzana. Declino cortésmente.

Y me voy con mis apuntes convencido de que he hecho algo bueno: Atraer un poco la atención de tanto "viejo cliente" de aquella modesta y buena mujer, para hacerle pensar que ella, la constante Rosa, viene vendiendo sus frutas en la Escuela desde hace cuarenticinco años.

Como que, en cierta ocasión, uno de sus Directores pretendió hacer que cambiara de sitio o se retirara con sus canastas, porque no le parecía conveniente su presencia poco antes de una visita oficialmente anunciada, de no sé qué personaje extranjero. Rosa reaccionó, preguntándole:

jes perennes, pese a sus indudables merecimientos: me remito a "Un Torpedo y Dos Valientes", "La Doble Ruptura de un Bloqueo" y "Más allá de su Deber".

Salvando las tremendas distancias —y refiriéndome a los cuarenticinco años de "carrera" que tiene Rosa—, en mi artículo sobre ella apunté que se está quedando ciega, que llora al no poder ver a "sus cadetes" y que su mayor ambición es poseer un kiosko, para continuar vendiéndoles frutas.

Si mal no recuerdo, terminé el trabajo aquél escribiendo ad litteram el siguiente párrafo:

"Corro traslado. Pongo punto final y me despido".

La intención de esta carta no es otra que la de "empujarle" ese traslado a usted, porque creo que fuera de estar en condiciones de hacerlo, su revista AVANTE es la más apropiada para recoger la iniciativa.

Y puede tomarse acción de inmediato —si Ud. lo cree conveniente y si lo aprueba la Presidencia del Centro Naval—, para poner en práctica la idea de organizar una colecta voluntaria "Pro-Rosa", con el fin de ayudarla en estos momentos de angustia; con el propósito de pagarle "románticamente", toda la ingenua y desinteresada comprensión que siempre puso en sus "créditos", cuando fiaba frutas y chapanas a quienes estaban con los bolsillos a tres dobles y un repique.

Seguro estoy de que Jefes y Oficiales, tanto en Actividad como en Retiro (socios todos del Centro Naval), contribuirán con gusto a mejorar sus achaques. Si le autorizaran a iniciarla, anote a este modesto servidor con la cantidad de S/. 100.00 y siga cosechando.

Pero como se ha dicho que los caminos de veremos mañana, voy a pensarlo y creo que sí, conducen a una ciudad llamada **Nunca**, moléstese —como hombre de acción que es—, en encender la vela del bote en que se va embarcar y dejar que se consuma toda.

Y si alguno pretendiera apagarla —echándole el agua del desaliento—, contéstele:

"¡No mojes. . . , que no hay quien planche!

En espera de los resultados que obtenga, en esta "cruzada idealista" que puede y debe emprender AVANTE, quedo a la expectativa de la probable intervención que un oftalmólogo pudiera hacerle a Rosa; un conocido oculista le ha dado esperanzas. . .

¿Se imagina qué buena obra haría el Centro Naval —a través de sus socios y su revista—, consiguiendo que Rosa, la "frutera" de todos los marinos contemporáneos, volviese a ver?

JOSE VALDIZAN GAMIO

¿Y cómo se alegraría —de haber seguido viviendo—, Victoria Cerrón ("Huamana), su ex-compañera, a quien Ud. seguramente no conoció?

En lo referente al kiosko, no se preocupe mucho. Parece que ya se lo prometieron, implícitamente y con muy buena voluntad. No creo en sorderas, ¿y usted?

Y como no tengo más que decirle sobre este asunto ni tampoco Ud. lo aguantaría, me despido con un fuerte apretón de manos.

Su amigo y consocio  
Capitán de Navío  
José Valdizán

## BIBLIOGRAFIA

- Archivo  
Archivo Castilla
- Alzamora, Elías  
Arosemena Garland, Geraldo
- Ayala, Huamán Poma de  
Alayza Paz Soldán, Luis  
Alayza y Paz Soldán, Luis  
Ahumada y Moreno, Pascual
- Beltrán y Rózpide
- Bustamante, Calixto (Concolorcorvo)
- Belaúnde, Víctor Andrés  
Blume, Familia  
Biblioteca
- Bulnes, Gonzalo
- Basadre, Jorge
- Buenaño Muro, Javier  
Congreso Nacional Ha. del Perú (I)
- Biblioteca Nacional.  
Instituto Libertador, Mariscal Castilla, Lima.  
Poesías (Gratitud), Lima, 1889.  
El Contralmirante Grau, Lima, 1952-1959.  
Crónicas.  
Mi País, Lima, 1945.  
Las Islas Misteriosas del Perú, Lima.  
Recopilación completa de Documentos de la Guerra del Pacífico, Valp. 1884-1891.  
Juan Fernández y el Descubrimiento de Australia. s/f.  
El Lazarillo de Ciegos Caminantes, 1773.  
Peruanidad, Lima, 1957.  
Archivo.  
Centro Estudios Histórico-Militares del Perú.  
Ha. Guerra del Pacífico, Valp., 1914.  
Ha. de la República del Perú, Lima, 1963-1964.  
El Viaje de los Monitores, 1964.  
Centro Estudios Histórico-Militares del Perú, Lima, 1954.

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

- Conera  
 Cámara Oficiales Navales Extranjeros República Argentina: Discursos y Actas, Bs. Aires, 1963.
- Cartas Navegación (diversas)  
 Cervantes Saavedra, Miguel de  
 Dirección Hidrografía y Faros, Perú  
 Don Quijote de la Mancha, España, Siglo, XVI.
- Cieza de León, Pedro  
 Congreso Nacional de Ha. del Perú (II, Ep. Pre-Hisp.)  
 Crónicas del Perú, Madrid, ed. 1932.
- Cochrane, Sir Thomas  
 Centro Estudios Histórico-Militares  
 Centro Estudios Histórico-Militares, Lima, 1959.
- Churchward James W., Colonel  
 Churchward, James W.  
 Memorias, Chile, s/f.
- Churchward, James W.  
 Castilla Estadista y Soldado (Antología), Lima, 1964.
- De la Barra, Luis F., Gral., E.P.  
 Dellepiane, Carlos, Gral., E.P.  
 MU, New York, 1931.
- Defoe, Daniel  
 Escobar, Alberto  
 El Comercio  
 Enciclopedia del Mar  
 El Mercurio  
 El Heraldo  
 The Children of MU, New York, 1931.
- Ekdahl, Wilhelm  
 Historia Militar de la Guerra del Pacífico, Santiago, 1917-1919.
- El Perú Ilustrado  
 Elías, Familia  
 Elías, Julio J.  
 Revista, Lima, 6 febrero 1889.
- Elías, Julio J.  
 Archivo, Lima.
- Eguiguren, Dr. Luis Antonio  
 Fuentes, Hildebrando  
 Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú, Callao, 1960.
- Fundadores de la Independencia, Sociedad  
 García y García, Aurelio  
 La Lancha Torpedera Alianza, en la Epopeya Arica, Callao, 1962.
- Garcilaso de la Vega, Inca  
 Biografía de Olaya, Lima, s/f.  
 Apuntes Geográficos, Históricos, de Loreto.
- Biblioteca.  
 Derrotero de la Costa del Perú, 1875.  
 Comentarios Reales de los Incas.

- Gonzáles Dittoni, Enrique El Teniente Grau y la Corbeta Unión, Lima, 1961.
- Gamio Palacio, Fernando El Vice-Almirante Villavicencio, Lima, 1949.
- Gómez Hermosilla - Salvá Arte de Hablar en Prosa y Verso, Madrid, s/f.
- Gálvez Barrenechea, José Versos a Palma (Alameda R. Palma, Miraflores).
- Gálvez Barrenechea, José Pindárica a Grau, Lima.
- Gamarra Dulanto, Ing. Luis Conferencias, sobre Historia del Guano.
- Gutiérrez Nájera, Manuel Poesías, México, s/f.
- Gonzáles Prada, Manuel Discursos.
- García Merou, Martín Versos, Bs. Aires, octubre 1879.
- Gambetta, Néstor El Brindis de Barraza, El Comercio, Lima, 1961.
- Hinostrosa, Jorge Hidalgos del Mar, Chile, 1959.
- Iriondo, Eduardo Impresiones del Viaje de la Numancia, Madrid, s/f.
- Jiménez Saldías, Manuel F., Cap. Nav. A.P. Recopilación de artículos y conferencias, Callao, 1921.
- Libro de los Reyes Antiguo Testamento.
- Los Heros, Familia de Archivo, Lima.
- López, Jacinto Historia de la Guerra del Guano y del Salitre, New York, 1930.
- Larrabure Correa Colección Documentos Históricos de Loreto.
- Larousse Ilustrado Diccionario (Sección Biográfica), 1966, Francia.
- La Opinión Nacional Diario, Lima, 28 mayo 1880.
- La Prensa Diario, Lima, mayo 1959.
- Méndez Núñez, Casto, Brigadier Relación oficial de viaje, (Anuario de la Dirección General de Hidrografía, Año VI, Madrid, 1868).
- Markham, Clemente R. The War Beetwen Peru and Chile, Londres, s/f.
- Miró Quesada, Aurelio Costa, Sierra y Montaña (Compendio citado por H. Kirchhoff, en su libro "Perú: Ayer y Hoy", Bs. Aires, 1950-58).
- Ministerio de Marina Archivo General.
- Museo Naval del Perú Archivo.

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

- |   |   |
|---|---|
| Museo Naval                                   | Proceso sobre el Naufragio, Vap. de Guerra Rímac, 1885.                   |
| Museo Naval del Perú                          | Libros copiadoreos 180, 1866 y otros.                                     |
| Mendiburu, Manuel, Gral., E.P.                | Diccionario Histórico Biográfico del Perú, Lima, 1874, 1890.              |
| Melo, Rosendo                                 | Historia de la Marina del Perú, Lima, 1915.                               |
| Narváez Larriva, Germán, Cap. Nav.            | El Combate de La Pedrera, (Conferencia), 1963.                            |
| Ojeda, Carlos Darío                           | Poesías, México, s/f.   |
| Ortega Ricaurte, Daniel                       | La Hoya Amazónica, Bogotá, 1940.  |
| Paralipómenos                                 | Antiguo Testamento.   |
| Pereyra, Carlos                               | Breve Historia de América, México, 1958.                                  |
| Perales M., César                             | Apuntes para la Historia de la Escuela Naval del Perú, Rev. Marina, 1961. |
| Paz Soldán, Carlos Enrique                    | Ofrendas al Libertador Castilla (XV), Lima, 1955.                         |
| Pesce, J. L.                                  | La Navigation Sous Marine, París, 1911.                                   |
| Prescott William H.                           | History of the conquest of Perú, Londres, 1847.                           |
| Paz Soldán, Mariano Felipe                    | Geografía del Perú, Lima.   |
| Patrón, Pablo                                 | Lima Antigua, Lima, s/f.  |
| Palma Soriano, Ricardo                        | Tradiciones Peruanas, Lima, ed. 1961.                                     |
| Palma Soriano, Ricardo                        | Anales de la Inquisición de Lima, ed. 1961.                               |
| Pizarro, Tomás, C. Alm., A.P.                 | Los Hermanos Cárcamo, conferencia, 1956.                                  |
| Porrás Barrenechea, Raúl                      | Presencia del Perú en la Amazonía, Lima, 1961.                            |
| Romero P., Fernando                           | Notas para una Historia Fluvial, Lima.                                    |
| Romero, Emilio                                | Atlas Geográfico del Perú, Lima, 1940.                                    |
| Rivadeneira, Leonidas, Cap. Nav.<br>(R). A.P. | Historia del Himno de la Escuela Naval del Perú, 1957.                    |
| Ross, Sir John                                | Tratado sobre la Navegación a Vapor, s/f.                                 |
| Rosenzweig, Alfredo                           | Geología de la Isla de San Lorenzo, Lima, 1953.                           |

JOSE VALDIZAN GAMIO

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| Salaverry, Carlos Augusto         | Poema "28 de Julio", Lima.   |
| Schwiegger, Erwin                 | El Litoral Peruano, Lima, 1947.  |
| San Cristóbal, Evaristo           | La Libertadora del Libertador,<br>Lima, 1958.  |
| Secada, Francisco de Paula        | Carta del Prefecto de Loreto al Mi-<br>nistro de Guerra y Marina, 21 se-<br>tiembre 1865 (Archivo General de<br>Marina). |
| Stiglich, Germán                  | El Real Felipe del Callao, Lima,<br>1926.  |
| Stiglich, Germán                  | Diccionario Geográfico del Perú,<br>Lima, 1922.  |
| Santa Cruz, Nicomedes             | Poesías, Lima, 1962.   |
| Toro Díaz, Angelio                | Castilla, Libertador y Guerrero,<br>Lima, 1955.  |
| Tello, Julio C.                   | Historia del Perú Precolombino,<br>s/f.  |
| The Pacific Steam Navigation Co.  | Historia al celebrarse el centenario<br>de su fundación, 1940.   |
| Telegramas diversos               | Cursados por diarios de Lima, 2 de<br>Mayo 1866.   |
| Ugarte, Familia                   | Archivo, Arequipa.   |
| Uribe, Luis                       | Historia de la Marina Militar, Chi-<br>le, s/f.  |
| Valcárcel, Luis E.                | Historia del Perú Antigua, Lima,<br>1964.  |
| Villarejo, O.S.A., R. P. Avencio  | Así es la Selva, Lima, 1952.   |
| Valle, Aristóbulo del             | Corona Fúnebre, Bs. Aires, 1879.   |
| Vicuña Mackenna, Benjamín         | Juan Fernández, Historia verdadera<br>de la Isla, Chile, s/f.  |
| Vicuña Mackenna, Benjamín         | Episodios de la Guerra, Santiago,<br>1880-1881.  |
| Valdizán, Familia                 | Archivo.   |
| Vivero, Domingo de                | Poesías, Lima, 1879.   |
| Valcárcel, Daniel                 | Teoría de la Historia, Lima, s/f.  |
| Vegas, Manuel I., Cap. Fgt., A.P. | Historia de la Marina de Guerra del<br>Perú, 1929.   |
| Vegas, Manuel I., Cap. Fgt., A.P. | Crónicas de la Marina de Guerra,<br>Lima, 1916.  |
| Zuleta, Celso N., Crnel. E.P.     | Historia Militar del Perú, Lima<br>1920 (Imp. Americana).  |

**OTRAS REFERENCIAS**

**Testimonios Orales:**

|   |                        |
|---|------------------------|
| Elías Bonnemaïson, Manuel,<br>C. Alm., A.P. | Testimonio Oral, 1960. |
| Gamio Igarza, Domingo                       | Testimonio Oral, 1935. |
| Mercado, Héctor, C. Alm., A.P.              | Testimonio Oral, 1957. |
| Olsen, Francisco                            | Testimonio Oral, 1961. |
| Tarazona Aguirre, Rosa                      | Testimonio Oral, 1964. |



# I N D I C E

|  |     |
|--|-----|
| INTRODUCCION .....                                       | 1   |
| LOS NAVIOS DEL REY SALOMON .....                         | 6   |
| SHINA : UNA ISLA LEGENDARIA .....                        | 12  |
| MARINOS E INQUISIDORES .....                             | 22  |
| INTRINGULIS SOBRE JUAN FERNANDEZ .....                   | 28  |
| CRONICA SOBRE EL ASESINATO DE UN EX - MINISTRO .....     | 34  |
| A PISCO Y POR PISCO .....                                | 47  |
| FILASTICAS TRADICIONALES .....                           | 51  |
| LOS CARCAMO .....  | 56  |
| CALVARIO DE UN PESCADOR .....                            | 59  |
| MARINERO Y PICA PALOS .....                              | 65  |
| UN SUSTO ..... A VAPOR .....                             | 71  |
| LA MARINA DE CASTILLA .....                              | 74  |
| MAS ALLA DE SU DEBER .....                               | 87  |
| UN COMPAS SALTARIN .....                                 | 91  |
| EL VIEJO ABANDERADO DEL " HUASCAR " .....                | 96  |
| EL HEROICO FANTASMA DE TIABAYA .....                     | 100 |
| GRAU : UN TENIENTE PREOCUPADO .....                      | 108 |
| EL ALFEREZ - ALMIRANTE .....                             | 116 |
| EXPLOSIONES EN LORETO .....                              | 126 |
| ADVERSIDAD Y PATRIOTISMO .....                           | 134 |
| ANTROPOFAGIA EN EL PACHITEA .....                        | 141 |
| LOS GALVEZ .....   | 147 |
| ASPECTOS NAVALES DEL COMBATE DEL 2 DE MAYO DE 1866 ..... | 158 |
| EL TORO SUBMARINO .....                                  | 224 |
| DE ZAMACUECAS A MARINERAS .....                          | 236 |
| UN BRAVISIMO CONTRIBUYENTE DE GUERRA .....               | 239 |
| EL PERRO CHOLO .....                                     | 245 |
| TRIPTICO SOBRE UN HEROE .....                            | 250 |
| BEAU GESTE .....   | 254 |

|  |     |
|--|-----|
| EL COMBATE NAVAL DE ANGAMOS .....          | 264 |
| A PIQUE ..... ¡ POR PARTIDA DOBLE ! .....  | 273 |
| LA DOBLE RUPTURA DE UN BLOQUEO .....       | 282 |
| EL BRINDIS DE BARRAZA .....                | 290 |
| RECUESTO TRADICIONAL .....                 | 295 |
| EL " HUASCAR " DE NUESTRA AMAZONIA .....   | 312 |
| EL NAUFRAGIO DE LA " EUSKALDUNA " .....    | 317 |
| PERGAMINOS DE ALCURNIA .....               | 323 |
| UN DISCURSO DE BEMOLES .....               | 330 |
| LOS HUESPEDES DEL PIANO DE LA ZARINA ..... | 335 |
| UNA PETICION SUI GENERIS .....             | 340 |
| INTUICION ORIENTAL .....                   | 343 |
| DECIMAS DEL CINCUENTENARIO .....           | 347 |
| EL INCA DEL MAR - OCEANO .....             | 351 |
| LAS FRUTERAS .....                         | 358 |
| BIBLIOGRAFIA .....                         | 364 |

\*\*\*\*\*

---

ESTA OBRA SE TERMINO DE IMPRIMIR EN EL MES DE OCTUBRE DE 1966 EN LOS TALLERES DE LA  
 EDITORIAL  
 EMPRESA GRAFICA SANMARTI - LIMA - PERU

R. I. 235 - SANMARTI

Este libro nos trae historias de mar.

Difícil ha sido para su autor, a no dudarlo, verterlas al género literario de la tradición que creara Palma. Como acertadamente lo expresa al introducirlo al público, quienes lo lean no encontrarán en sus páginas personajes que se asemejen a CUZCURRITA, MANONGO MOÑÓN, IBIRIJUITANGA, NO CEREZO o D. ADEODATO DE LA MENTIROLA. Las razones son obvias, desde que los señeros personajes que protagonizan cada uno de sus relatos —heroicos o ejemplares, en su mayoría— no le han dejado resquicio para motejarlos, aderezándolos a su gusto y voluntad.

Sin embargo, y partiendo desde las brumas del mito y la leyenda hasta llegar a la historia, muchos avezados marinos desfilan —como en un caleidoscopio— a través de los diversos capítulos de esta obra, mostrando al lector sus variadas facetas humanas, virtudes y defectos, en síntesis narradas con amenidad, sentido claro del humor y estilo castizo personalísimo.

Hacer tradición es revivir el pasado, que trascendente u olvidado, bulle o permanece estacionario dentro de la urdimbre venosa de libros, documentos y manuscritos, esperando que el tradicionista haga circular aquella savia vital que los entintó y comience a exhumar cadáveres históricos para resucitarlos.

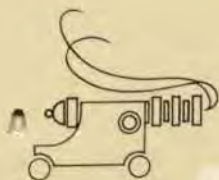
Lázaros que no asustan y traen siempre consigo relatos inacabados, son los protagonistas de estos hallazgos de biblioteca. Actores inadvertidos de dramas, comedias u operetas de la vida real, imprimen con sus existencias sentidas tragedias, enjundiosos argumentos o divertidas farsas —según quien sea el personaje que inspiró cada tradición— y parecen dirigir la pluma del autor desde el más allá, para que nos relate, con veracidad indudable, historias que les atenazan y quieren contarnos sobre el pasado.

Por ello, a través de una cronología espaciada y como si fueran escritos por aquellos seres que alguna vez comieron pan en este pícaro mundo, los capítulos de este libro nos presentan a abnegados marinos, fieros piratas, atrevidos corsarios, audaces navegantes y hasta hombres de mar que fueran reos de la Santa Inquisición, quienes, por el hecho de haber encauzado sus vidas "hacia el lado naval", adquirieron reconocido pasavante para figurar en estas tradiciones.

Historias relatadas en forma amena constituyen, pues, su médula. Contextos hilvanados con cariño y extractados de documentos poco conocidos, raramente explotados o inéditos, conforman su ropaje literario que descansa sobre un fondo heurístico innegable, el que, como cordón umbilical que liga al pasado con el presente marineramente de nuestra patria, permite a aquél alitar nuevamente a través de las páginas del libro que hoy presentamos al público con satisfacción y orgullo, bajo el tan significativo título de: **TRADICIONES NAVALES PERUANAS.**

Lima, 8 de octubre, 1966

LOS EDITORES





Peruviani.



Braziliani.



Brazilianz militis.



CIRCULUS Aequi

AMERICA  
nova Tabula

Auct: Guiljelmo Blaeuw,  
1634

Cum privilegio  
decem annorum.

Pe