

Héctor López Martínez
Michel Laguerre Kleimann

Tres Héroes Navales Lambayecanos



Elias Aguirre



Juan Fanning



Diego Ferré

5385

4



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS
LIMA - 2014

Héctor López Martínez
Michel Laguerre Kleimann



Tres Héroes Navales Lambayecanos



Elías Aguirre



Juan Fanning



Diego Ferré



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS
LIMA - 2014

BCM/est. 6487



Editado por:
© **Marina de Guerra del Perú**

Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos

Av. La Marina, cuadra 36 s/n Cuartel La Perla,
Provincia Constitucional del Callao

Textos : Héctor López Martínez
Michel Laguerre Kleimann

Asistente: Liliam Esquerre Santa Cruz
Investigación: Esperanza Navarro, Neil Cárdenas,
Julio Alva Flores, Adriana López Aréstegui

Diseño de carátula: Fernando Enrique León La Torre

Imágenes: - Archivo Histórico de Marina
- Instituto de Estudios Histórico Marítimos
del Perú (IEHMP)

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del
Perú N° 2014-17454

Impreso en:
Kinko's Impresores
Av. Venezuela 2344 - Lima 1
Telf.(511) 336-6699
E-mail: telemarketing@printing.com.pe
www.printing.com.pe

Primera edición
Tiraje: 250 ejemplares

Diciembre 2014

Índice

Palabras del Comandante General de la Marina	7
Palabras del Director de Intereses Marítimos	9
Tres héroes navales nacidos en Lambayeque	11
<i>Lambayeque: Tierra, Tiempo, Mar</i>	
Lambayeque: los dioses vienen del mar	17
Lambayeque en la época hispánica	24
Voces castellanas y galope de caballos	32
Vientos libertario-republicanos	46
Nuestra costa y puertos lambayecanos	55
<i>Los Héroes</i>	
Elías Aguirre Romero	85
Una vocación: el mar	87
Patriótica y digna rebeldía	93
Los monitores fluviales	95
Viaje a Inglaterra con la <i>Unión</i>	110
Subdirector de la Escuela Naval	113
El naufragio de la <i>Chanchamayo</i>	121
La tragedia	122
La guerra	140
En el buque inmortal	160
Juan Manuel Fanning García	165
Nuevamente en actividad	168
Patriota y revolucionario	171
La guerra con Chile	175
Un encargo indeseable	179

Comandante de Guarnición de Marina	205
Diego Ferré Sosa	213
Buques de la Armada Peruana con los nombres de los biografiados	244
(Tomado del <i>Diccionario Biográfico Marítimo Peruano</i>)	
Bibliografía Básica	245
Ilustraciones	249

Palabras del Comandante General de la Marina

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Este año, la Dirección de Intereses Marítimos ha venido presentándonos una serie de publicaciones que han enriquecido el acervo impreso de la Armada. De hecho, este esfuerzo que la Marina de Guerra del Perú realiza se encuentra enmarcada dentro de las políticas institucionales de promoción de la conciencia marítima en un país *eminente marítimo* como el nuestro.

En esta oportunidad, han sido tres personajes – de los muchos héroes navales que vieron la primera luz en la actual región de Lambayeque – los que han concentrado los esfuerzos del distinguido historiador y amigo de siempre de la Marina, el Dr. Héctor López Martínez y del joven teniente segundo y flamante historiador de la Armada, Michel Laguerre Kleimann; quienes se han reunido generacionalmente para lograr el fino trabajo que hoy presentamos a toda la comunidad.

En efecto, la Marina de Guerra del Perú, es una Institución que debe su prestigio y reputación a los hombres que en el transcurso de su existencia institucional han dado lo mejor de su vida al servicio de la patria. Hombres como Juan Fanning, Elías Aguirre, Diego Ferré, Camilo Carrillo, Aurelio García y García, Jorge Velarde, Juan José Panizo, Ramón Azcárate, Santiago Távara, Leopoldo Sánchez, Antonio de la Haza, Manuel Clavero, Germán Stiglich, Julio Goicochea, Roque Saldías, Florencio Teixeira, Salvador Mariátegui, Gerónimo Cafferata, Raúl Riboty, y muchos otros más, con Miguel Grau a la cabeza; son los pilares que nos sostienen y engrandecen.

Es en este sentido, que la presente publicación representa un gran esfuerzo por dar a conocer a estos hombres de bien, que merecen el profundo reconocimiento de todos los peruanos, y un especial orgullo para la tierra que los vio nacer.

Lima, Noviembre 2014.

Almirante

Carlos TEJADA Mera

Comandante General de la Marina

Palabras del Director de Intereses Marítimos

La Marina de Guerra del Perú debe de ser fuente permanente de difusión de los valores y lecciones aprendidas de los marinos que nos antecedieron. De hecho, la Armada descansa sobre la obra constante de estos hombres de mar que resaltaron dentro de la institución de su tiempo, dando la vida en defensa de la causa que optaron por justa y noble: El Perú.

Los tres personajes que nos convoca esta publicación, tienen en común el lugar de nacimiento, su prestigio profesional y la muerte que encontraron en su inmolación durante la guerra de 1879.

En efecto, la industriosa y pujante tierra de Lambayeque, rica en historia preincaica, virreinal y republicana; ha sido la "madre" de varios hombres que optaron por la vida de las armas y el mar. Es así, que dentro de la vasta relación de marinos lambayecanos, hemos optado en esta ocasión por escoger a tres que han descollado por su trayectoria de vida y por la muerte que los alcanzó al comienzo y al final de la *Guerra del Pacífico*.

Las distintas carreras profesionales de estos tres héroes navales lambayecanos resaltaron por el brío que las circunstancias le permitieron y por la decisión que ellos optaron en su momento. Si bien las limitaciones materiales, la tragedia y el sacrificio estuvieron presente durante sus años profesionales; su férreo espíritu, sólida constancia y fe firme en sus deberes y obligaciones; hicieron posible sobrellevar los momentos más difíciles.

Este es el mensaje de los tres marinos lambayecanos que hoy recordamos. La victoria y la eternidad no están limitados a quienes mueren durante acciones heroicas; sino a quienes sepan vencer sus limitaciones.

Finalmente, la Dirección de Intereses Marítimos se complace en tener el honor de presentar el libro *Tres Héroes Navales Lambayecanos* trabajo realizado por el doctor Héctor López Martínez, eficaz y eficiente colaborador de la Marina; y por el teniente segundo Michel Laguerre Kleimann, quien a través de la presente publicación, da sus primeros pasos dentro de las publicaciones históricas.

Lima, Noviembre 2014

Contralmirante

Javier GAVIOLA Tejada

Director de Intereses Marítimos

Tres héroes navales

Nacidos en Lambayeque

Este libro recuerda el ciclo vital de tres personajes heroicos de nuestra Marina de Guerra. Sus nombres son Remigio Elías Aguirre Romero (1843-1879), Juan Manuel Fanning García (1823-1881) y Diego Ferré Sosa (1844-1879). Desde el punto de vista cronológico y generacional, Fanning fue bastante mayor. Por lo contrario Aguirre y Ferré fueron coetáneos, apenas los separa un año en la fecha de su nacimiento.

Entre estos tres hombres que la historia recuerda con gratitud, hay varios hilos conductores que los vinculan. Todos nacieron en distintas localidades del entonces departamento de Lambayeque. Fueron oficiales de nuestra Marina de Guerra y, lo más importante, los tres murieron heroicamente en la guerra con Chile, en el puesto que les había señalado el deber y el honor en defensa de nuestra patria. Dos lucharon en el mar y perdieron la vida a bordo de ese inmortal sarcófago flotante en que se convirtió el monitor Huáscar la mañana del 8 de octubre de 1879. Fanning, que había retornado a la situación de actividad en razón de la contienda, tenía 58 años -edad avanzada de acuerdo a las expectativas de vida de ese tiempo- luchó en tierra, como tantos otros marinos, en la defensa de Lima, donde pereció heroicamente.

¿Qué es un héroe? La pregunta es en apariencia muy sencilla y se podría responder que es un hombre

o una mujer que ha ofrendado su vida defendiendo el honor y el territorio de su patria. Ya el poeta Francesco Petrarca (1304-1374) había dicho: "Una muerte ejemplar honra toda una vida". El poeta y novelista alemán Theodor Fontane escribió en el siglo XIX: "El hombre vive para cumplir su deber y morir. Mantener presente lo segundo hace más fácil lo primero".

Thomas Carlyle (1795-1881) que estudió y escribió mucho sobre este tema, era un individualista, en el sentido de Nietzsche, y en una ocasión dijo: "La Historia solo es impulsada por las personalidades vigorosas, que apagan por completo a las débiles". En la mitología griega, el héroe es el personaje semidivino, nacido de una divinidad y un ser humano, al que generalmente se atribuían hechos extraordinarios, victorias o hazañas fabulosas. El héroe, no solo en Grecia sino en otras mitologías o leyendas antiguas, supone una mezcla de elementos históricos y simbólicos.

Ya en tiempos actuales existen numerosos estudios sobre el héroe. Respecto a ellos, podríamos resumirlos en que se trata de un personaje que cristaliza las aspiraciones de toda una colectividad. Si algún día un pueblo pudiera plasmar materialmente sus anhelos, esta plasmación tendría las mismas características formales y dinámicas de sus héroes. Por esta razón, el héroe es lo que se halla más allá de la humanidad: es el omega o fin de una cultura.

¿Por qué recordamos a nuestros héroes? Los acontecimientos o personajes que se conmemoran encarnan el tiempo de los hombres. Permiten que una experiencia se sostenga a través de nuestra vida, y podamos cederla a los que vengan con renovada

y más precisa evocación. Por ello -ha escrito el historiador español Fernando García de Cortázar- la conmemoración, el recuerdo, escrito u oral de personajes o sucesos trascendentes de nuestro ser nacional, son realmente fundamentales en nuestras sociedades. Ese ritual ofrece la medida de nuestra calidad como hombres. Queda, pues, explicado el sentido de este libro, en que honrando a tres ilustres lambayecanos, honramos también a todos nuestros compatriotas de ayer, hoy y mañana, que actúen igual que ellos.

H. L. M.

Lambayeque

Tierra, Tiempo, Mar

Lambayeque: los dioses vienen del mar

Para los primeros hombres que poblaron la Tierra, el mar poseyó, sin duda, un prestigio mítico. Cuando en sus correrías se encontraron a orillas de la inmensa extensión azul, del “mar de sonrisa innumerable”, en palabras de Homero, se detendrían llenos de pasmo y maravilla ¿Qué era aquel vastísimo escudo azul, que a veces les parecía azul, risueño y soleado, y otras turbulento y plomizo? Sin duda un ser con vida propia, pues rugía, susurraba suavemente cuando sus olas lamían las orillas y se agitaba, mucho o poco, como una criatura viva. En su imaginación, que podríamos llamar pueril, nuestros más remotos antepasados de la Edad de Piedra, poblaron aquel universo de seres fantásticos y de leyendas.

Cuando esos hombres que vivieron en épocas remotísimas se aventuraron sobre su superficie en los primeros troncos ahuesados, escrutaron, con justificado temor, aquel mundo misterioso que comenzaba a poca distancia bajo la rudimentaria quilla de su tosca nave. Allí, en sus azules profundidades tenían su imperio las divinidades marinas; allá en el inescrutable fondo debía hallarse el palacio inimaginable del Rey del Mar, que bajo diversos nombres encontramos en casi todas, por no decir todas las Mitologías de la Tierra.

El reino de Lambayeque no fue una excepción y también tiene en sus orígenes una profunda vinculación con el mar. En tiempos remotos -escribió Arturo Jiménez Borja- llegó al valle del río Faquisllanga un señor llamado Naymlap.

Lo acompañaba un espléndido cortejo. Estaba compuesto por su esposa principal y un harem. También había grandes señores y una verdadera multitud de servidores: el tocador de trompa marina, una especie de maquillador, el encargado del vestuario, los cocineros, los cuidadores y portadores del trono y la litera, los que molían las conchas hasta convertirlas en polvo que se esparcía al paso del rey como una alfombra.

Todos estos hombres y mujeres, al momento de pisar tierra, ya que habían arribado desde el mar, levantaron un edificio llamado *chot*, asiento y principio de un señorío, que duró por largo tiempo, con príncipes que iban tomando posesión del valle del río Lambayeque y, después, de los valles aledaños. Hubo, pues, una genealogía de nobles que señorearon dichas tierras.

Dice la tradición que en tiempos del príncipe Fempellac sobrevino una lluvia torrencial que duró treinta días, seguido de un año de sequía. Los sacerdotes llegaron a la conclusión que el causante de los desastres naturales era Fempellac y le dieron muerte, arrojando sus restos al mar. El reino quedó sin soberano pero con muchos señores locales, todos miembros de una misma familia, una endogamia. A continuación se produjo un interregno cuya duración se ignora, hasta que un rey Chimú los dominó apoderándose del reino de Lambayeque.

La vida del reino de Lambayeque estuvo condicionada por dos valles: Chancay y La Leche. El primero fue un centro agrícola de singular importancia. El segundo se convirtió en un ámbito de carácter ceremonial y cortesano. Allí se edificó un gran complejo de pirámides de adobe que tuvo

una etapa de auge hasta cierto momento y, después, por razones que no se han podido esclarecer con la debida precisión, fueron abandonadas y la población se trasladó a un lugar más al norte.

El poeta e historiador español Miguel Cabello de Balboa (1535 – 1608), nacido en Archidona, Málaga, siguió la carrera de las armas y, posteriormente, adoptó el estado eclesiástico. Vino a América en 1566. Estuvo en Bogotá, en Quito y luego en Lima. Fue incansable misionero y escribió buen número de libros. Siendo cura de Omata, en la provincia de Larecaxa, realizó una notable labor hasta que falleció en dicho lugar a muy avanzada edad.

De la obra de Cabello de Balboa nos interesa para este trabajo su *Miscelánea Antártica y origen de los indios del Perú*, cuya tercera parte fue publicada con el nombre de *Historia del Perú bajo la dominación de los Incas*, que vio la luz en 1919. El trabajo completo de Cabello de Balboa recién lo pudimos leer en 1951.

Raúl Porras Barrenechea ocupándose de la obra de este cronista religioso, apunta: “La historia de Cabello de Balboa es una amena y algo confusa relación de los diversos reinados de los Incas. El nombre de *Miscelanea* le viene bien; intercala leyendas novelescas y lances de amor que se entremezclan a los sucesos históricos, tales como la leyenda de Naymlap, los amores de Efquen Pisan, hijo del cacique de Lambayeque y Chestan Xecfuin [...]”.

Nos interesa exclusivamente la leyenda de Naymlap que comienza así:

*Dicen los naturales de Lambayeque (y
con ellos conforman los demás pueblos*

a este valle comarcanos) que en tiempo muy antiguo que no se saben enumerar los vimos de la parte suprema de este piru (sic) con gran flota de balsas un padre de campañas, hombre de mucho valor y calidad llamado Naymlap y consigo traía muchas concubinas, mas de la mujer principal dicese auerse (sic) llamado Ceterni trajo en su compañía muchas gentes que ansi (sic) como capitán y caudillo lo venían siguiendo, mas lo que entre ellos tenía más valor era sus oficiales que fueron cuarenta, ansi como Pita Zofi que era su trompetero o tañedor de unos grandes caracoles, que, entre los yndios estiman en mucho, otro Ñinacola que era el que cuidaba de sus andas y silla y otro Ñinagintue a cuió (sic) cargo estaba la vevida (sic) de aquel señor a manera de botiller, otro llamado Fonga Sigde que tenía cargo de derramar polvo de conchas marinas en la tierra que su señor había de pisar. Otro Occhocalo era su cocinero otro tenía cuidado de las unciones y color con que el señor adornaba su rostro, a este llamaban Xam muchec; tenía cargo de bañar al señor Ollopcopoc, labrava camiseta y ropa de pluma, otro principal, y muy estimado de su príncipe llamado Llapchipuli, y con esta gente (y otros infinitos oficiales y hombres de cuenta) traía adornada y autorizada de su persona y casa.

Este Naymlap con otro de repuesto vino a aportar y tomar tierra a la boca de un río

(ahora llamado Faquisllanga) y habiéndola desamparado sus balsas se entraron la tierra adentro deseoso de hacer asiento en ella, y habiéndole andado espacio de media legua fabricaron unos palacios a su modo a quien llamaron Chot, y en esa casa y palacios convocaron con devoción bárbara un ídolo que consigo traían contra hecho en el rostro de su mismo caudillo, este era labrado en una piedra verde, a quien llamaron Yampallec (que quiere decir figura y estatua de Naymlap). Habiendo vivido muchos años en paz y quietud esta gente y habiendo su señor y caudillo tenido muchos hijos, le vino el tiempo de su muerte, y porque no entendiesen sus vasallos que la muerte (ejerciera) jurisdicción sobre él, lo sepultaron escondidamente en el mismo aposento en que había vivido, y publicaron por toda la tierra, que el (por su misma virtud) había tomado alas y se había desaparecido.

Quedó en el imperio y mando del muerto Naymlap, su hijo mayor Cium el cual casó con una moza llamada Zolzoloñi: y esta y en otras concubinas tuvo doce hijos varones señoreado muchos años este Cium, se metió en una bóveda soteriza (sic), y allí (se) dejó morir (y otro a fin de que a su posteridad (lo) tuviesen por inmortal y divina). Por fin y muerte de éste gobernó Escuñaín, a éste heredó Mascuy, a este subcedió Mulumusfan tras éste tuvo el mando Llamacoll, a este subcedió Lanip cum y tras este señor Acunta.

Sucedíendola en el señorío Fempellec, este fue el último y más desdichado de esta generación porque puso su pensamiento en mudar a otra parte aquella huaca o ídolo que dejamos dicho auer (sic) puesto Naymlap en el asiento Chot. Comenzó a llover (cosa que jamás auia (sic) visto en estos llanos) y duró este diluvio treinta días a los cuales subcedió (sic) un año de mucha esterilidad y hambre; pues como a los sacerdotes de sus ídolos (y demás principales) les fuese notorio el grave delito cometido por su señor entendieron a su culpa al que su pueblo padecía, con hambres pluvias y necesidades; y por tomar de el venganza (olvidados de la fedelidad (sic) de vasallos) los prendieron y atadas las manos y pies lo hecharon en lo profundo del mar y con él se acabó la línea y la descendencia de los señores naturales del valle de Lambayeque.

Durante la vida de Cium hijo heredero de Naymlap (y segundo señor en estos valles) se apartaron sus hijos (como dicho) a ser principios de otras familias, y poblaciones y llevaron consigo muchas gentes. Uno llamado Nor se fue al valle de Cinto, y Cala fue a Tucume y otro a Collique y otros a otras partes. Un Llapachillulli hombre principal de quien dejamos dicho haber hecho mucho caudal el señor Naymlap tanto por ser valeroso quanto por ser maestro de labrar ropas de plumería se apartó con mucha campaña que lo quiso seguir, hallando asiento a su gusto en el valle llamado Jayanca.

Ya queda visto como por la muerte merecida que dieron los suyos a Fempellec quedó el señorío de Lambayeque (y lo a él anexo) sin patrón ni señor natural en el cual estado estuvo numerosa república muchos días hasta que cierto tirano poderoso llamado Chimo Capac vino con invencible exercito y se apoderó de estos valles, y se puso con ellos presidio, y en el de Lambayeque señor y Cacique de su mano, el cual llamó Pongmassa natural de Chimo.

Como comprenderá fácilmente el lector, lo dicho en la parte inicial de este texto, no es sino un resumen muy escueto de lo que escribió Cabello de Balboa. A la índole de este libro solo le interesa recordar el arribo de Naymlap, con su corte suntuosa en una flota de balsas que también eran de gran tamaño.

Como colofón de este acápite no podemos olvidar el descubrimiento de la tumba del Señor de Sipán, a cargo del arqueólogo nacional Walter Alva. Este suceso tiene una importancia extraordinaria pues se trata de un entierro funerario que no había sido profanado ni saqueado por los llamados "huaqueros". Era algo parecido a lo que tuvo lugar con la tumba de Tutankhamón, faraón de la dinastía XVIII, fechada en 1333-1323 a.C. El extraordinario descubrimiento de la tumba que hizo Howard Carter en 1922, y la recuperación de los múltiples tesoros que contenía, puso a este misterioso y joven faraón, que apenas gobernó 9 años, en primer plano en todo el mundo.

En una entrevista periodística que se le hizo en el año 2012, Walter Alva habla de su notable

trayectoria. “El descubrimiento del Señor de Sipán, acontecido el 21 de julio de 1987, marcó un antes y un después en la historia del departamento norteño de Lambayeque, sostuvo Walter Alva, director del equipo de arqueólogos que dio cuenta de dicho hallazgo. Señaló que, en esas circunstancias, fue informado de que había algo interesante y se acercó a la tumba y comenzó a levantar un grumo de tierra que cubría parte de lo que parecía ser una máscara. **“Siempre hago memoria de este instante (...)** brotaba de esa tierra una mirada y era exactamente una premonición, era el rostro en miniatura de oro de la orejera que representaba al mismo **Señor de Sipán**”, refirió. Mencionó que a la fecha se han realizado 22 exposiciones de la tumba del Señor de Sipán con piezas originales y 18 exposiciones con réplicas en 18 países del mundo. Indicó que desde su inauguración, en 2002, el museo Tumbas Reales recibió un millón 574,221 personas, entre los que figuran personalidades del mundo científico, jefes de Estado, autoridades eclesiásticas y delegaciones culturales de diferentes países. “Yo creo que lo más importante es que Sipán ha pasado a convertirse en el gran ícono de nuestra región y el Perú”, declaró.

Lambayeque en la época hispánica

Cuando los españoles llegaron a tierras lambayecanas ya hacía muchos, muchísimos siglos que de esa cultura no quedaba nada. Los mochica, los chimú, los incas, en última instancia, habían derrotado y absorbido lo que iba quedando de lo que fue el antiquísimo Reino de Lambayeque que,

según los recientes descubrimientos efectuados en la Huaca Ventarrón, tuvo una antigüedad de 4,000 años a.C. Poseía lugares de extraordinario esplendor como Sipán, Sicán, Túcume, Huaca Rajada, etc. Sus orfebres, sobre todo, trabajaron piezas primorosas que nos causan asombro por el manejo de los metales y su belleza. Es posible también que desastres naturales, como el hoy llamado “Fenómeno del Niño”, contribuyeran a su desaparición.

Lo cierto es que la hueste hispana acaudillada por Francisco Pizarro solo pudo contemplar inmensos y melancólicos arenales donde se veían las milenarias ruinas de pirámides de adobe derrocadas. ¡Silenciosa huella de una pasada grandeza! Fue el cronista Pedro Cieza de León, llamado con justicia “príncipe” de los hombres que como él nos dejaron testimonios de la presencia occidental en el Nuevo Mundo en el siglo XVI, quien en su *Crónica del Perú*, relata con maestría el paisaje que va encontrando entre la ciudad de San Miguel, en la actual Piura, la primera ciudad fundada por el capitán extremeño, y la de Trujillo, que data del 3 de febrero de 1535 y que lleva el mismo sonoro e ilustre nombre de la que existe en tierras extremeñas.

Trujillo se encontraba en un punto casi equidistante entre San Miguel y la Ciudad de los Reyes, o Lima, en el camino de los Llanos. De Lambayeque, que procede del vocablo mochica “llampallec”, que quiere decir “figura o estatua de Naymlap” todavía no se hablaba ni nada se conocía en la centuria quinientista.

Disfrutemos de la bella prosa y de la capacidad de captar detalles de Pedro Cieza de León, leyendo estos dos capítulos de su *Crónica* referidos a las tierras lambayecanas.

CAPITULO LXVII

Del camino que hay desde la ciudad de San Miguel hasta la de Trujillo, y de los valles que hay en medio

En los capítulos pasados declaré la fundación de la ciudad de San Miguel, primera población hecha de cristianos en el Perú. Por tanto, trataré de lo que desta ciudad hay hasta la de Trujillo. Y digo que de una ciudad a otra puede haber sesenta leguas, poco más o menos. Saliendo de San Miguel hasta llegar al valle de Motupe hay veinte y dos leguas, todo de arenales y camino muy trabajoso, especialmente por donde agora se camina. En el término destas veinte y dos leguas hay ciertos vallecetes; y aunque de lo alto de la sierra descienden algunos ríos, no abajan por ellos, antes se sumen y esconden entre los arenales de tal manera, que no dan de sí provecho ninguno. Y para andar estas veinte y dos leguas es menester salir de la tarde, porque caminando toda la noche se llegue a buena hora adonde están unos jagüeyes, de los cuales beben los caminantes, y de allí salen sin sentir mucho la calor del sol; y los que pueden llevan sus calabazas de agua y botas de vino para lo de adelante. Llegado al valle de Motupe,

se ve luego el camino real de los ingas, ancho y obrado de la manera que conté en los capítulos pasados. Este valle es ancho y muy fértil, y no embargante que también abaja de la sierra un río razonable a dar en él, se esconde antes de llegar a la mar. Los algarrobos y otros árboles se extienden gran trecho, causado de la humedad que hallan abajo sus raíces. Y aunque en lo más bajo del valle hay pueblos de indios, se mantienen del agua que sacan de pozos hondos que hacen, y unos y otros tienen su contratación dando unas cosas por otros, porque no usan de moneda ni se hay hallado cuño della en estas partes. Cuentan que había en este valle grandes aposentos para los ingas y muchos depósitos, y por los altos y sierras de pedregales tenían y tienen sus guacas y enterramientos. Con las guerras pasadas falta mucha gente dél; y los edificios y aposentos están desechos y desbaratados, y los indios viven en casas pequeñas, hechas como ya dije en los capítulos de atrás. En algunos tiempos contratan con los de la serranía, y tienen en este valle grandes algodinales, de que hacen su ropa. Cuatro leguas de Motupe, está el hermoso y fresco valle de Xayanca (Jayanca, en la ortografía actual), que tiene de ancho casi cuatro leguas ; pasa por él un lindo río, de donde sacan acequias,

que bastan regar todo lo que los indios quieren sembrar. Y fue en los tiempos pasados este valle muy poblado, como los demás, y había en él grandes aposentos y depósitos de los señores principales, en los cuales estaban sus mayordomos mayores, que tenían los cargos que otros que en lo de atrás he contado. Los señores naturales destes valles fueron estimados y acatados por sus hsúbditos; todavía lo son los que han quedado, y andan acompañados y muy servidos de mujeres y criados, y tienen sus porteros y guardas. Deste valle se va al de Tuqueme, que también es grande y vistoso y lleno de florestas y arboledas, y asimesmo dan muestra los edificios que tiene, aunque ruinados y derribados, de lo mucho que fue. Más adelante una jornada pequeña está otro valle muy hermoso, llamado Cinto. Y ha de entender el lector que de valle a valle destes, y de los más que quedan de escrebir, es todo arenales y pedregales, sequísimos, y que por ellos no se ve cosa viva ni nacida, yerba ni árbol, sino son algunos pájaros ir volando. Y como van caminando por tanta arena y se ve el valle (aunque esté lejos), reciben gran contento, especialmente si van a pie y con mucho sol y ganas de beber. Conviene no caminar por estos llanos hombres nuevos en la tierra, si no fuere con buenas guías que los sepan

llevar por los arenales. Deste valle se llega al de Collique, por donde corre un río que tiene el nombre del valle; y es tan grande, que no se puede vadear si no es cuando en la sierra es verano y en los llanos invierno; aunque a la verdad, los naturales dél se dan tan buena maña a sacar acequias, que aunque sea invierno en la sierra, algunas veces dejan la madre y corriente descubierta. Este valle es también ancho y lleno de arboledas como los pasados, y faltan en él la mayor parte de los naturales, que, con las guerras que hubo entre unos españoles con otros, se han consumido con males y trabajos que estas guerras acarrear.

CAPITULO LXVIII

En que se prosigue el mismo camino que se ha tratado en el capítulo pasado, hasta llegar a la ciudad de Trujillo

Deste valle de Collique se camina hasta llegar a otro valle que nombran Zaña, de la suerte y manera que los pasados. Más adelante se entra en el valle de Pacasmayo, que es el más fértil y bien poblado de todos

los que tengo escrito, y adonde los que son naturales deste valle, antes que fuesen señoreados por los ingas, eran poderosos y muy estimados de sus comarcanos, y tenían grandes templos, donde hacían sus sacrificios a sus dioses. Todo está ya derribado. Por las rocas y sierras de pedregales hay gran cantidad de guacas, que son los enterramientos destes indios. En todos los más destes valles están clérigos o frailes, que tienen cuidado de la conversión dellos y de su doctrina, no consintiendo que usen de sus religiones y costumbres antiguas. Por este valle pasa un muy hermoso río, del cual sacan muchas y grandes acequias, que bastan para regar los campos que dél quieran los indios sembrar, y, tiene de las raíces y frutas ya contadas. Y el camino real de los ingas pasa por él, como hace por los demás valles, y en este había grandes aposentos para el servicio dellos. Algunas antigüedades cuentan de sus progenitores, que por las tener por fábulas no las escribo. Los delegados de los ingas cogían los tributos en los depósitos que para guarda dellos estaban hechos, de donde eran llevados a las cabeceras de las provincias, lugar señalado para residir los capitanes generales, y adonde estaban los templos del sol. En este valle de Pacasmayo se hace gran cantidad de ropa de algodón y se crían bien

las vacas, y mejor los puercos y cabras, con los demás ganados que quieren, y tiene muy buen temple. Yo pasé por él en el mes de setiembre del año de 1548, a juntarme con los demás soldados que salimos de la gobernación de Popayan con el campo de su majestad, para castigar la alteración pasada, y me pareció extremadamente bien este valle, y alababa a Dios viendo su frescura, con tantas arboledas y florestas llenas de mil géneros de pájaros. Yendo más adelante se llega al de Chacaras, no menos fértil y abundoso que Pacasmayo por su grandeza y fertilidad, sin lo cual hay en él gran cantidad de cañaverales dulces, de que se hace mucho azúcar y muy bueno, y otras frutas y conservas; y hay un monasterio de Santo Domingo, que fundó el reverendo padre fray Domingo de Santo Tomás. Cuatro leguas más adelante está el valle de Chimo, ancho y muy grande, y adonde está edificada la ciudad de Trujillo. Cuentan algunos indios que antiguamente, antes que los ingas tuviesen señoríos, hubo en este valle un poderoso señor, a quien llamaban Chimo, como el valle se nombra agora, el cual hizo grandes cosas, venciendo muchas batallas, y edificó unos edificios que, aunque son tan antiguos, se parece claramente haber sido gran cosa. Como los ingas, reyes del Cuzco, se hicieron señores destos

llanos, tuvieron en mucha estimación a este valle de Chimo, y mandaron hacer en él grandes aposentos y casas de placer, y el cambio real pasa de largo, hecho con sus paredes. Los caciques naturales deste valle fueron siempre estimados y tenidos por ricos. Y esto se ha conocido ser verdad, pues en las sepulturas de sus mayores se ha hallado cantidad de oro y plata. En el tiempo presente hay pocos indios, y los señores no tienen tanta estimación, y lo más del valle está repartido entre los españoles, pobladores de la nueva ciudad de Trujillo, para hacer sus casas y heredamientos. El puerto de la mar, que nombran al arrecife de Trujillo, no está muy lejos deste valle, y por toda la costa matan mucho pescado para proveimiento de la ciudad y de los mismos indios.

Voces castellanas y galope de caballos

El área que ocupa la actual Región Lambayeque, antes departamento de Lambayeque, no tuvo mayor protagonismo durante la época hispánica. Hay, sin embargo, algunos momentos interesantes. El 22 de octubre de 1532, la hueste capitaneada por Francisco Pizarro llega al poblado de Copis, lugar que hoy se conoce con el nombre de Olmos¹. Los

1 ^{*} José Antonio del Busto, en su libro "Marchas y navegación en la conquista del Perú". (Instituto Riva Agüero. Lima, 2006), dice citando al cronista Francisco de López de Jerez, que Pizarro y los suyos el martes

castellanos estaban desfallecientes pues la travesía del desierto de Sechura había sido asaz dura. En Copis se “reformaron” para continuar hasta Motupe, donde el paisaje cambió para hacerse más grato.

Las crónicas quinientistas mencionan a dos pueblos con un idioma distinto al quechua. Se trataba del habla yunga o mochica y los lugares eran Cinto y Collique, ambos serían absorbidos por Chiclayo. Según Walter Sáenz, las gentes de estos pueblos, hospitalarias y generosas, fueron el elemento humano principal para el surgimiento del pueblo denominado Santa María de Chiclayo. El término Chiclayo procede del vocablo mochica chektayok o chiklayok, que según algunos sería “enramada” y, según otros, “comedio”, que en el siglo XVI era la zona libre entre dos o más pueblos.

Vale la pena señalar que Chiclayo no tuvo fundación española y fue creciendo hasta que pudo tener un cabildo. Como fecha conmemorativa de su nacimiento adoptó el 24 de octubre de 1558, que corresponde al punto de partida o inicio de obras del convento de los padres franciscanos. Con el correr de los años, un número importante de familias españolas se instalaron en el punto conocido con el nombre de “Cruce de caminos”, que en mochica se traduce como “sañap”. Tal fue el lugar en donde se implantó una importante y trágica villa: Santiago de Miraflores de Zaña, fundada en 1563 por disposición del virrey Diego López de Zúñiga, conde de Nieva; la figura galante y legendaria -dice Aurelio Miró Quesada Sosa en su libro “Costa, Sierra y Montaña”- que terminó su vida de amor y su gobierno con

22 de octubre de 1532, al cabo de una marcha de tres días, llegaron “a una gran plaza cercada, en la cual no halló gente; súpose que es de un cacique señor de un pueblo que se dice Copiz” (pág. 66).

una estocada entre las sombras. La fuerza de Zaña fue creciendo -se le llegó a dar, por su riqueza, el nombre de "Potosí pequeño"- hasta el punto de despertar la codicia del pirata Eduard David, quien el 3 de marzo de 1685, al mando de una fuerza de aproximadamente 200 hombres, tomó tierra en la desembocadura del río Zaña, junto al puerto de Chérrepe, y se internaron hasta llegar a la ciudad, a la cual tomaron, cometiendo toda suerte de tropelías, regresando a su buque con un cuantioso botín no menor de 200,000 pesos.

"Para ese tiempo, Zaña tenía ya fama no solo de rica, sino de disoluta. Algunos culpaban de ese relajamiento a los propietarios de los numerosos africanos y sus descendientes que trabajaban las haciendas del valle, quienes permitían que los esclavos conservaran sus "relajadas" costumbres y creencias, las cuales, por lo demás, eran imitadas por sus dueños. De ahí que cuando se registró el saqueo las gentes atribuyeron a esos sucesos la condición de castigos divinos por tan liviana moral".

Lo único cierto es que la población de origen africano era entonces numerosa y que eso seguramente propició que conservaran mejor sus costumbres, las cuales eran mal vistas por la ignorancia y el prejuicio. Los descendientes de esos esclavos harían con el tiempo un gran aporte a la cultura peruana, pues la zona es extraordinaria en folclor, como que sería, según algunos, la cuna de la cumanana y el tondero.

En el siglo XVII, el corregimiento de Zaña comprendía casi exactamente el territorio actual del departamento de Lambayeque. La zona no

perdió importancia a pesar de la destrucción de su capital, pero ésta, reedificada dos años después a corta distancia, en las inmediaciones del cerro La Horca, nunca logró recuperarse, pues la mayoría de sus vecinos emigró a la ciudad de Lambayeque. La nueva Zaña inició su modesta existencia de heredera de la opulenta urbe y adoptó no solo el nombre, sino también a su patrón, santo Toribio de Mogrovejo, quien falleció allí el Jueves Santo, 12 de marzo de 1606, mientras efectuaba una visita pastoral. Como una culminación de su vida apostólica, este santo que fue Arzobispo de Lima y es una alta y valiosísima figura de la Iglesia peruana, murió en la mayor pobreza. Su sepulcro, hecho por Díaz Alván, con cal y adobe, solo costó cuatro patacones (moneda de la época) y su ataúd -seguramente de la madera más modesta- no valió sino 18 patacones, "que pagaron a Pedro Mariño", sin duda un carpintero del lugar. En el sitio de su muerte existe una capillita que lo recuerda con singular devoción y cariño, pues no le faltan nunca flores.

Pero todavía debía sufrir Zaña el golpe de gracia que la destruiría por completo. Treinta y cuatro años después del terrible saqueo de los piratas, en 1720, una inundación acabó con la ciudad. Casi no hubo desgracias personales, ya que según el escribano público Antonio de Ribera, solo murieron dos esclavas, "la una de ciega y la otra fatua"^{2*}.

Las inundaciones de 1720 que pusieron fin a Zaña, fueron producidas por un poderoso fenómeno

2 * Según el "Diccionario de Autoridades", en su tomo tercero, publicado en Madrid en 1732, la palabra fatuo quiere decir "simple, tonto, insensato, que no discierne ni distingue". Esa pobre mujer debió padecer de un retraso mental que no le permitió darse cuenta del peligro y escapar a tiempo.

de El Niño. Según testimonio de los pobladores, las lluvias se iniciaron el 1° de marzo y alcanzaron tal cantidad que hacia mediados del mes antes mencionado el agua inundó la ciudad y las viviendas, edificadas con adobe, colapsaron poco a poco. Los edificios religiosos, que eran trece templos, resistieron mejor el daño causado por las aguas, pero a la postre experimentaron graves daños.

Zaña tenía señoriales casonas, calles tiradas a cordel amplias y rectas. En su momento de máximo esplendor rivalizó con Trujillo. Su riqueza era proverbial. El estilo arquitectónico de sus principales edificios era preferentemente de carácter renacentista, aunque podían verse algunos vestigios góticos, "de planta y ornamentación sencillas, pues no tuvo tiempo de adoptar los recargamientos barrocos que llegarían después". Detenida en el tiempo, ahora solo sobreviven los muros tronchados de sus conventos y templos; los principios de sus cúpulas; sus pisos, otrora cubiertos por mosaicos, hoy invadidos por la maleza; y la habitan el viento, el silencio y, seguramente, también los fantasmas de los que pasaron sus mejores días en la "disoluta" ciudad.

Como ya se mencionó la nueva Zaña nació sin fortuna y muchas familias emigraron a Lambayeque. Mateo Paz Soldán en su obra póstuma, "Geografía del Perú", publicada en París en 1862, con correcciones de su hermano Mariano Felipe, apunta: "Lambayeque es una ciudad pequeña, con sus calles a escuadra como todas las ciudades del Perú, por lo que dice el viajero Lafond que bajo ese aspecto tenían los españoles el genio de la colonización. Hay una plaza mayor, una catedral, un hospital, etc. En 1828 fue declarada ciudad. Ha padecido en 1791 y 1828 avenidas considerables del río que la ha destruido

casi enteramente. Está a distancia de dos leguas del puerto de San José. Su población es reducida, contándose una gran cantidad de zambos y gente de color. De esta provincia y la de Chiclayo es de donde se abastece el ejército peruano de soldados de caballería; pues los mulatos son excelentes jinetes”.

Aurelio Miró Quesada que la visitó a mediados del siglo pasado dejó una hermosa estampa de la ciudad: “Lambayeque tiene un aspecto serio, en que se vislumbra todavía, dentro de su sobriedad, algo de la prestancia y el señorío de otra época. El desmedro económico -que se ha ido haciendo bastante apremiante, por el desplazamiento realizado y la preponderancia comercial casi absorbente de Chiclayo- no le ha cambiado, sino hasta le ha acentuado ese carácter. Lambayeque es ahora sencillo, modesto, pero grave. Se comprende que esta ciudad haya sido el núcleo de la aristocracia regional en más de un siglo. Ciudad de fortuna y de blasones, que puede contar entre su historia que allí nació un hijo de Virrey: el Marqués de San Martín de la Vega, cuando la Condesa de Chinchón, esposa de don Luis Jerónimo Fernández de Cabrera, décimo cuarto Virrey del Perú, pasó por Lambayeque, en viaje a Lima, en 1629.

“El auge de Lambayeque -prosigue Miró Quesada Sosa-, sin embargo, no comenzó hasta el siglo XVIII. La inundación de Zaña, que destruyó totalmente la ciudad y obligó a sus pobladores a una dispersión apresurada, hizo que muchas de las familias se trasladaran a Trujillo, otras a Piura y, en gran número, por razones de cercanía, a Lambayeque. Esta afluencia fue la que determinó su importancia que duró, con notables caracteres, hasta mediados del siglo XIX [...]”.

Respecto a la ciudad de Chiclayo, la capital de la provincia del mismo nombre, Mateo Paz Soldán es escueto y pesimista: "La ciudad de Chiclayo es la capital de la provincia. Es ciudad muy aseada y tiene rivalidad con la de Lambayeque; pero no aquella rivalidad de honor y de progreso que tanto interesa para el adelanto de los pueblos y de los hombres; sino desgraciadamente una rivalidad hija de pasiones mezquinas. En el distrito de San Pedro está el puerto de Pacasmayo por donde se hace el comercio marítimo". ¿Qué información poseía don Mateo para ser tan agrio con Chiclayo? No lo sabemos.

Muy distinta, ciertamente, es la opinión de Aurelio Miró Quesada que, al igual que la dada sobre Lambayeque, data de mediados del siglo pasado. Con su galana e inconfundible prosa, dice: "El nombre de Chiclayo proviene del idioma muchic, como, prácticamente, los de casi todos los lugares del departamento de Lambayeque. El cura Don Fernando de la Carrera lo cita como "Chiclaiaep", en su "Arte de la lengua yunga o muchic", publicado en 1644; sin que por las otras palabras que recoge se pueda deducir qué significa. Algunas veces, sin embargo, se le ha interpretado como "lugar donde hay ramas verdes", y se le ha dado como origen la palabra quechua "Chiclayoc". Augusto León Barandiarán, conocido intelectual lambayecano, refuta esta teoría en un interesante artículo publicado en *El Comercio*, hace unos años, basándose en que en esa región no llegó a hablarse el quechua. Refuta, al mismo tiempo, la otra tendencia que sostiene que el nombre de la ciudad viene de un legendario cacique Chiclayo; dando como prueba, que parece definitiva, que en un documento de donación de tierras de 1588 solo figura con ese patronímico un indio Juan Chiclayo,

que no era ningún cacique, sino uno de los varios habitantes -verdad que principales- del lugar.

“En una u otra forma, la vida de Chiclayo transcurrió sin relieve durante la dominación española. Debe haber sido una vida lánguida, modesta, favorecida por un suelo fértil y hecha tranquila por el clima, y en que las únicas notas de movimiento serían los cambios de personajes oficiales y el tañido insistente de las campanas franciscanas. Su personaje de mayor prestigio parece haber sido el chiclayano Nicolás de Dios Ayllón, de oficio sastre -una de las figuras más apacibles y más dulces de nuestro retablo místico-, que con su esposa, la mestiza María Jacinta, realizó muchas obras de piedad a mediados del siglo XVII, y sobre cuyas virtudes envió un informe a Roma el Virrey-Arzobispo Don Melchor de Liñán y Cisneros.

“La vida de Chiclayo se puede decir así que es exclusiva y fundamentalmente republicana. Todo lo demás no es sino anuncio, origen oscuro, prehistoria. Se diría que necesitaba la gesta de la Independencia, para convertirse, de una población de vida muelle, en la ciudad activa e intensamente laboriosa de hoy”.

Chiclayo es, casi por antonomasia, y tal vez con la sola competencia de Huancayo, la ciudad del comercio. Su valor durante el Virreinato fue modesto y hasta se duda que, antes de la Conquista, los indígenas que allí vivían hubieran formado un verdadero pueblo. Su partida de nacimiento, como población de cierta jerarquía, se podría datar en 1828, cuando la inundación que asoló a Lambayeque hizo que muchas familias fueran a refugiarse en Chiclayo. No es difícil llegar a la conclusión que el fenómeno de El Niño ha tenido una importancia fundamental

en la existencia de las ciudades que pertenecieron al que fuera departamento de Lambayeque.

*

Hombres y mujeres de puertos lambayecanos tuvieron papel destacado en el segundo viaje descubridor de Álvaro de Mendaña. Pero primero algo diremos de este personaje y sus hazañas en el mar. Álvaro de Mendaña y Neira, según sus biógrafos, nació en Galicia, pero sin mencionar ciudad, villa o poblado, en el año 1542, aunque la fecha también está en duda y murió en una de las islas del archipiélago de Salomón, la de Santa Cruz, el 18 de octubre de 1595.

Llegó a Lima en 1564, en la comitiva de su pariente el gobernador del Perú Lope García de Castro. Según diversos testimonios, Mendaña se vinculó con Pedro Sarmiento de Gamboa, un personaje irrepetible. "La biografía de Sarmiento de Gamboa -afirmó Raúl Porras Barrenechea- reclama el film o la novela. Piloto, astrólogo, taumaturgo, reo de la Inquisición, prisionero de corsarios y hugonotes, buscador de islas legendarias, soñador que entrevé ciudades fabulosas y razas de gigantes y solo logra fundar puertos del Hambre, descubridor de las Islas Salomón y colonizador del Estrecho de Magallanes, su huella se encuentra en todas las fronteras de la aventura y del misterio en el Perú del siglo XVI". Álvaro de Mendaña fue también aventurero, soñador, ambicioso de gloria y de oro. Eran, en suma, caracteres muy parecidos.

Los dos amigos deseaban llevar a cabo una expedición marítima hacia el poniente, en busca de

nuevas tierras. Sarmiento de Gamboa tenía más conocimientos, pero Mendaña excelentes relaciones políticas. Por esta razón, el mando de la expedición se lo dieron a este último. Zarparon del Callao el 20 de noviembre de 1567 a bordo de las naos *Los Reyes* (capitana) y *Todos los Santos* (almiranta). El 15 de enero de 1568 avistaron un islote que llamaron "Jesús", que estaba rodeado por un peligroso fondo coralino.

Semanas después, el 17 de febrero, divisaron una gran isla con montañas verdeantes, que saludaron con el nombre de "Santa Isabel". Los habitantes, antropófagos, ofrecieron pedazos de carne humana a los españoles. En una embarcación ligera Mendaña reconoció las islas vecinas del archipiélago de las Salomón. Como comenzaban a escasear las municiones y todo se podía esperar de los indígenas, Mendaña ordenó el regreso al Perú, arribando al Callao en setiembre de 1569.

Los flamantes descubridores encontraron importantes cambios en el Virreinato, del cual acababa de hacerse cargo Francisco de Toledo. Ante él acudió Mendaña pidiéndole recursos para colonizar las tierras recién descubiertas, pero Toledo estaba enfrascado en la dura tarea de poner orden en el revoltoso Perú y no atendió su pedido. Mendaña, entonces, no dudó en marchar a España y, luego de ingentes trámites en la corte, logró que el monarca, Felipe II, le concediera el título de Adelantado, gobernador y capitán general de las Islas Salomón.

A su retorno al Perú para poner en práctica una nueva expedición, después de muchos años de la primera, Mendaña contrajo matrimonio, en 1586,

con Isabel Barreto de Castro. Esta mujer, de gran carácter, apoyó los deseos de su esposo e incluso aportó su dote para los gastos de la expedición. Gobernaba entonces, y ya estaba por terminar su administración, el cuarto marqués de Cañete, García Hurtado de Mendoza, quien había asumido sus funciones al despuntar el año 1590, trayendo justa fama de Chile por su campaña contra los indómitos araucanos y juicios muy enaltecedores de la Corona como los de "recto juez, prudente gobernador y animoso capitán".

"Las cosas del mar -escribió Herman Buse de la Guerra en su libro "Los peruanos en Oceanía", publicado en 1967, con ocasión del Cuarto Centenario del Descubrimiento de las Islas Salomón por los navegantes Álvaro de Mendaña y Pedro Sarmiento de Gamboa- comentábanse muy animadamente entonces porque por la época en que Mendaña iniciaba sus gestiones para un nuevo viaje, el corsario inglés Ricardo Hawkins se presentaba frente al Perú a hostilizar, por especial y muy honroso encargo de la Reina Isabel, el comercio de España en los mares del Sur, y dejaba un reguero de sobresalto en todos los puertos, desde Valparaíso, donde hizo buena presa, hasta el Callao. Le salió al encuentro la armada, al mando de don Beltrán de Castro y de la Cueva, cuñado del virrey y hombre de mucho arrojo, y tras persecución tenaz, cayó prisionero el hereje, no sin antes vender muy cara su derrota, por lo que mereció consideraciones especiales. Al héroe se le hizo en Lima un recibimiento apoteósico.

*Esa victoria naval alentó mucho
a los hombres de mar y devolvió*

la confianza a las autoridades virreinales después del paréntesis de zozobra abierto por el osado marino inglés. Las circunstancias ofrecíanse favorables, entonces, para la acogida oficial que Mendaña esperaba a su proyecto de nueva expedición, y así fue: autorizado por el propio virrey, el héroe de 1567, pudo sin más dilación dedicarse a los aprestos, reuniendo naves y reclutando nutrida copia de gente, para todo lo cual contó con el apoyo del gobierno y la ayuda de sus familiares políticos.

Objeto de la expedición era colonizar, como se ha dicho, las islas descubiertas treinta años antes. Para tal fin, Mendaña no se limitó a reclutar marineros y soldados sino, muy en especial, colonos. A diferencia de aquella primera vez, ahora tomarían parte de la expedición numerosas mujeres. La mira era poblar; dejar en las islas Salomón una villa constituida, con gentes de trabajo que aseguraran para la Corona el definitivo y real dominio de las tierras.

Cuatro fueron los buques reunidos, uno con gran sacrificio económico y los otros con harta maña para embaucar a sus propietarios. Al viajar al Norte la expedición, rumbo a Paita, para completar el reclutamiento, uno de los buques, que era una carraca vieja y

destartalada, impropia para travesía tan larga como la que se venía, fue trocada por una nave grande y nueva, de imponente aparejo, que hizo abrigar las mayores esperanzas en la empresa por el aporte de seguridad que daba.

Mendaña, naturalmente, asumió el doble rango, por designación gubernativa, de General y Adelantado. El nombramiento de Capitán y Piloto Mayor recayó en Pedro Fernández de Quirós, navegante de mucha experiencia y de suma habilidad en el arte de marear. Para la nave almiranta, con el cargo correspondiente, Mendaña nombró al capitán Lope de la Vega, casado con Mariana de Castro, hermana de Isabel Barreto, su esposa. Maese de Campo fue nombrado Pedro Merino Manrique y Capitán de fuerza de infantería, Lorenzo Barreto, hermano de la citada Isabel y, por consiguiente cuñado del General.

Por delante mandó Mendaña al capitán Lope de la Vega al Norte para completar el reclutamiento, tocando primero en Santa, después en el puerto de Trujillo y, finalmente, en Chérrepe, salida de Saña, en Lambayeque, donde la multitud enrolada fue grande. Allí mismo se hizo el cambio de la carraca por el navío grande y nuevo que ya se

mencionó; y en Paita, por último, se reunieron todos los buques para zarpar, previa aguada de mil ochocientas botijas.

La despedida oficial se había dado en el Callao el viernes 9 de abril de 1595, y en Paita soltaron velas los cuatro buques el viernes 16 de junio. Asomados a las bordas, prendidos de los brandales y obenques o encaramados a las cofas, los hombres de la expedición, en perfecta hermandad, se despidieron con los brazos en alto y agitando pañuelos y todos, como era de ley, dijeron: "Buen viaje nos dé Dios.

Como señala el desaparecido H. Buse, excelente historiador y periodista de El Comercio por más de cincuenta años, la presencia de lambayecanos, tanto hombres como mujeres, de color negro o zambos, fue muy numerosa. Ya esos aventureros daban cumplida muestra de la vocación marinera de dicha región de nuestra patria.

En este viaje Mendaña descubrió las islas Marquesas, así llamadas en honor del marqués Hurtado de Mendoza, virrey del Perú. Dicho hallazgo fue seguido por el de la isla de Santa Cruz, cuyo volcán humeaba amenazante. Mendaña intentó realizar su sueño de una colonia en la que él sería una suerte de soberano. Empezaron a construir una iglesia y a abrir pozos de agua. Las mujeres indígenas, de piel oscura, colaboraban de buena gana con los españoles, lo que originó el furor de los isleños y dio lugar a una incómoda situación, agravada por

la muerte de Mendaña, que ya mencionamos tuvo lugar en la indicada isla.

Su esposa, doña Isabel Barreto, tomó el mando de la expedición colonizadora y, después de casarse con Francisco de Castro, partió para Manila, en las islas Filipinas, donde pidió refuerzos que, lamentablemente, le fueron negados. En vista de ello, Isabel Barreto renunció a regresar a Santa Cruz, donde había permanecido casi toda la tripulación, en la que había españoles y, mayoritariamente, gente del Perú, sobre todo de Lambayeque. Barreto embarcó con su esposo a España para tratar de obtener una nueva capitulación para colonizar las islas Salomón. No logró su cometido, pero su esposo fue nombrado gobernador y justicia mayor de Castrovirreina. El navegante Pedro Fernández de Quirós fue el acompañante leal de Álvaro de Mendaña e Isabel Barreto.

Vientos libertario-republicanos

Los vientos libertarios llegaron a Lambayeque con fuerza y esperanza plena en la autonomía al margen de España. La ciudad de Lambayeque, de prosapia virreinal y linajudas y blasonadas familias, juró la independencia el 27 de diciembre de 1820 y la moderna y acaudalada Chiclayo hizo lo propio del 31 de diciembre del mismo año. Como parte de la Intendencia de Trujillo, las gentes lambayecanas aportaron, mayoritariamente, todo aquello que estuvo a su alcance en apoyo de la campaña emancipadora.

Consolidada la Independencia después del triunfo de Ayacucho y aceptado definitivamente

el régimen republicano, destaca una figura lambayecana que Ricardo Palma, en una de sus tradiciones, retrató con singular acierto como arquetipo de honestidad y desinterés en el manejo de la cosa pública: Justo Figuerola de Estrada, lambayecano, jurista notable, nacido en 1771. Se formó en las aulas limeñas del Colegio de San Carlos y, luego, abrazó con fervor el credo liberal. Se recibió de abogado en 1797 e inmediatamente dictó cátedra en San Marcos.

Justo Figuerola aparece como uno de los firmantes del Acta con la cual, el 15 de julio de 1821, el Cabildo de Lima se pronunció a favor de la independencia. Figuerola, orador brillante y vibrante, tuvo a su cargo el discurso de orden en homenaje al general José de San Martín, cuando éste visitó la casa sanmarquina. Diputado en el Congreso Constituyente de 1822, cuyas sesiones presidió entre junio y setiembre de 1823, Figuerola demostró, una vez más, su valía jurídica y patriotismo.

Más tarde fue vocal de la Corte Superior de Lima y diputado en los congresos de 1826 y 1827. Ministro de Relaciones Exteriores entre 1828 y 1829, vocal y presidente de la Corte Suprema, en 1836. Figuerola alcanzó por sus méritos la primera vicepresidencia del Consejo de Estado en 1839, y en razón de ello, en época de anarquía y ambiciones desatadas, asumió interinamente la presidencia de la República en dos oportunidades: del 15 al 20 de marzo de 1843 y del 11 de agosto al 5 de octubre de 1844. Durante la presidencia interina de 1843 ocurrió el episodio recogido por Palma, cuando Figuerola pidió a su hija que tirara la banda presidencial por la ventana de su casa, para que la recogiera el populacho que pedía a gritos su dimisión.

Otro ilustre político lambayecano, aunque seriamente controvertido, fue Augusto B. Leguía Salcedo. Nació en la ciudad de Lambayeque el 19 de febrero de 1863. En su juventud demostró grandes dotes empresariales, sobre todo en temas bancarios y de seguros. Fue ministro de Hacienda de José Pardo, en su primer gobierno, y después presidente de la República entre 1908 y 1912^{3*}. Esta primera administración estuvo llena de problemas y sobresaltos. Muy pocos pensaban que Leguía retornaría al poder, lo cual hizo al ser elegido Presidente de la República en 1919 y reelegido -gracias a una nueva Constitución- hasta que, finalmente, su gobierno cada vez más represivo y dictatorial, concluyó en 1930 con la revolución de Arequipa encabezada por el entonces comandante Luis M. Sánchez Cerro. Leguía fue encarcelado y murió en precarias condiciones en el Hospital de Bellavista el 6 de febrero de 1932. Más allá de cualquier controversia histórica, Leguía introdujo al Perú, y muy principalmente a Lima, en la modernidad del vertiginoso siglo XX.

*

Como se recordará, el Virreinato del Perú fue creado en virtud de las Leyes Nuevas. En Barcelona, el 20 de noviembre de 1542, el monarca hispano ordenó la desaparición de la gobernación de la Nueva Castilla que había sido otorgada a Francisco Pizarro, asesinado en Lima el año anterior. El primer virrey del Perú fue Blasco Núñez Vela, quien arribó a nuestras costas dos años más tarde para convertirse

3 * En ese tiempo la presidencia de la República se ejercía por un período de cuatro años.

en detonante de la rebelión de los encomenderos, acaudillada por Gonzalo Pizarro, que concluyó cuatro años más tarde con la ejecución de éste en el patíbulo.

El Virreinato del Perú coexistió junto con Audiencias, que fueron las de Panamá, Quito, Charcas, Chile, Santa Fé de Bogotá y Buenos Aires. También hubo dos Capitanías Generales, que fueron la de Chile, creada en 1572 y la de Venezuela en 1742. Como vemos, con el correr del tiempo el Virreinato del Perú fue perdiendo territorios. En última instancia abarcó dos audiencias, la de Lima y la del Cuzco, creada en 1787. También la Comandancia General de Maynas y la Intendencia de Puno, que por algún tiempo permaneció al Virreinato del Río de la Plata.

El abusivo y odiado régimen de los corregidores, que había durado más de dos siglos, finalmente fue cambiado por el de intendentes, en 1784. Sus funciones y atribuciones fueron fijadas por la "Real Ordenanza de Intendentes", del año 1786. Fue así que el Virreinato del Perú fue dividido en ocho Intendencias, que fueron: Trujillo, Lima, Tarma, Huamanga, Huancavelica, Cuzco, Arequipa y Puno. Las intendencias, a su vez, se dividían en Partidos, a cargo de un sub-delegado. El Virreinato del Perú contaba con 56 partidos.

Tanto Lambayeque y Chiclayo, que prosperaba rápidamente, eran territorios pertenecientes a la Intendencia de Trujillo. Por todo lo visto podemos inferir fácilmente que Lambayeque es de franca prosapia republicana, como podremos comprobarlo consultando el *Diccionario geográfico estadístico del Perú*, de Mariano Felipe Paz Soldán, grueso y utilísimo volumen publicado en Lima el año 1877.

Sobre Lambayeque dice: "Departamento, creado por ley de 1° de diciembre de 1874. Confina por el N. con la provincia de Piura; por el Sur con la provincia de Pacasmayo; por el E. con el Departamento de Cajamarca; y por el O. con el Pacifico, desde los 6°20' hasta los 7°10' lat. Su capital la ciudad de Chiclayo. Consta de las siguientes

PROVINCIAS

	Habitantes
Lambayeque.....	28,593
Chiclayo.....	<u>23,732</u>
Total habitantes....	52,325

Está comprendida, más o menos, entre los 5°30' y 7°10' lat. Y los 81°30 y 83° long. formando una superficie como de 862 leguas, que comparada con su población resulta con casi 61 habitantes por cada legua cuadrada.

Puede considerarse como departamento de costa, aunque una parte de la provincia de Lambayeque está en la falda occidental de la Cordillera. La riqueza del departamento consiste en su agricultura, circunscrita en lo general al cultivo de la caña y tabaco.

En lo judicial depende de la Corte Superior de Justicia de La Libertad, y en lo eclesiástico del Obispado de Trujillo.

Un Prefecto está encargado del mando político; hay un Cajero Fiscal y otros empleados departamentales.

La Nación gasta al año la cantidad de 59,100 soles en los siguientes ramos:

Sueldos del Prefecto, Sub-Prefecto, sus empleados y gastos de oficina.....	S/.11,880
Jueces de 1 ^a Instancia y Agente Fiscal.....	S/.4,600
Cajero Fiscal y empleados.....	S/.5,150
Establecimientos de Beneficencia.....	S/.3,122
En 2 Colegios para hombres....	S/.9,670
En 55 escuelas de primeras letras para hombres.....	S/.15,000
En 18 escuelas de idem para mujeres.....	S/.10,800
Total al año....	S/.60,222

En pocos departamentos se halla mejor organizada y generalizada la instrucción primaria; raro es el vecino de Lambayeque o Chiclayo que no tenga excelente letra y regular ortografía.

Las contribuciones producen al año la cantidad de 8,829 soles, por los siguientes ramos:

Contribución urbana.....	S/.899
Contribución Rústica.....	S/.6,440
Contribución Industrial.....	S/.1,490
Total al año...	S/.8,829

Sobre la provincia de Lambayeque anota el ilustre Mariano Felipe Paz Soldán: "Provincia del departamento del mismo nombre desde el 1° de

diciembre de 1874 en que se erigió éste, habiendo pertenecido antes al de La Libertad. Confina por el N. con las provincias de Piura y Ayabaca; por el S. con la de Chiclayo; por el E. con las de Jaén y Chota del Departamento de Cajamarca; y por el O. con el Pacífico, desde los 6°20' hasta los 6°48' lat. Su capital la ciudad de Lambayeque. Consta de los siguientes:

DISTRITOS

	Habitantes
Ferriñafe (sic).....	5,197
Jayanca.....	2,549
San José.....	1,008
Lambayeque.....	6,101
Mórrope.....	2,247
Motupe.....	2,589
Muchumi.....	1,208
Olmos.....	1,843
Pacora.....	689
Salas.....	<u>5,167</u>
Total habitantes....	28,598

Está comprendida, más o menos, entre los 5°30' y 6°48' lat. y los 81°30' y 83° long. formando una superficie como de 602 leguas, que comparada con su población resulta con poco más de 47 habitantes por cada legua cuadrada.

El territorio que ocupa la provincia es un llano que desde la orilla del mar se extiende subiendo insensiblemente hasta las faldas occidentales de la gran Cordillera; así que en lo general el temperamento

es cálido y sus productos vegetales propios de estos climas, tales como el algodón, la caña de azúcar, el tabaco y otros frutos semejantes; solo en algunos pueblos que están al pie de la Cordillera se siente un poco de frío. El río de Mórrope con sus pequeños tributarios y el de Lambayeque la fertilizan”.

Sobre la provincia de Chiclayo, Paz Soldán expresa: “Provincia del departamento de Lambayeque. Por ley de 26 de Noviembre de 1864 se le segregaron algunos distritos para formar la provincia de Pacasmayo. Confina por el N. con la de Lambayeque; por el S. con la de Pacasmayo del Departamento de la Libertad; por el E. con las de Chota y Contumazá del Departamento de Cajamarca; y por el O. con el Pacífico. Su capital es la ciudad de Chiclayo. Consta de los siguientes

DISTRITOS

	Habitantes
Chiclayo.....	9,119
Chongoyape.....	1,140
Eten.....	3,345
Lagunas.....	874
Monsefú.....	4,959
Picsi.....	685
Reque.....	1,547
Saña.....	<u>2,063</u>
Total habitantes....	23,732

Está comprendida, más o menos, entre los 6°30' y 7°5' lat. y los 81°30' y 82°25' long. formando una superficie como de 260 leguas, que comparada con

su población resulta 91 habitantes por cada legua cuadrada; es decir que en territorio tiene casi la tercera parte de la provincia de Lambayeque; pero en población el doble por legua cuadrada. Esto explica porque la provincia de Chiclayo progresa más que la de Lambayeque.

Puede decirse que toda la provincia ocupa un llano inmediato a la costa siendo por consiguiente de temperamento cálido; y como se encuentra regada por los ríos de Saña y Eten, es fértil y poblada de haciendas de caña, cuyos productos aumentan de un modo notable, según puede verse en el nombre de cada hacienda en particular; además el ferrocarril que parte del puerto de Eten y va hasta Ferreñafe, es otro elemento de prosperidad”.

En el *Diccionario Geográfico del Perú* publicado por el capitán de fragata Germán Stiglich, en Lima, el año 1922, encontramos unas adiciones en la provincia de Lambayeque, los distritos de Chocope, Illimo, Jayanca, Pimentel, Santa Rosa y Túcume.

Aunque supera largamente el ámbito cronológico de este trabajo, creo pertinente recordar que el entonces departamento de Lambayeque -hoy Región Lambayeque- cuenta con una tercera provincia: Ferreñafe, de rica tradición histórica, elevada a ese rango por la ley N° 11590, promulgada por el presidente de la República general Manuel Arturo Odría, el 17 de febrero de 1951. La mencionada provincia cuenta con seis distritos: Ferreñafe (capital), Pueblo Nuevo, Manuel Mesones Muro, Pítipo, Inkawasi y Cañaris.

Nuestra costa y puertos lambayecanos

Nuestra costa, antes de ser cercenada a causa de la guerra de 1879, se encontraba comprendida entre los paralelos de 3°23'50" y 21°28'. Latitud Sur. Su extremidad occidental, que lo es también de toda América Meridional, la forma la Punta de Pariñas y el punto más oriental era la quebrada del Loa.

Es interesante consignar cómo el mar ha tenido, desde tiempos milenarios, decisiva influencia en la vida de quienes vivieron en la costa. Dice Mariano Felipe Paz Soldán: "En ciertos lugares de la costa del N. desde Lambayeque hasta Piura, llueve con abundancia cada cinco o siete años; y tanto que más de una vez se han arruinado esas poblaciones que no están construidas a propósito para resistir tan fuertes lluvias; pero si bien éstas por esa parte causan tan graves males, por otra dan vida a sus desiertos convirtiéndolos en deliciosas praderas que duran por algunos años alimentando a centenares de miles de ganado cabrío, mular y yeguarizo". ¿No les parece una excelente descripción de lo que hoy llamamos Fenómeno del Niño?

Este libro, como sabemos, está dedicado a exaltar la figura de tres héroes navales lambayecanos: Elías Aguirre, Juan Fanning y Diego Ferré, que sucumbieron en la guerra contra Chile librada entre 1879 y 1883. Estamos, pues, próximos al ámbito donde transcurrió gran parte de su vida y se hizo realidad su vocación: el mar. A continuación nos ocuparemos de los puertos y caletas de Lambayeque. Y qué mejor modo habría de hacer este recorrido si no es siguiendo las sabias descripciones del capitán de navío Aurelio García y García⁴.

4 * El Capitán de Navío Aurelio García y García (1834-1888) fue arquetipo

de una clase de hombre que se ha dado con mucha frecuencia -a través de los años- entre nuestra oficialidad naval. Sus inquietudes intelectuales y profesionales fueron múltiples, destacando siempre en todas las actividades que le fueron encomendadas o que voluntariamente emprendió.

Marino notable, sobre todo, pero también científico, diplomático y estadista, hizo sus estudios en el Convictorio de San Carlos para ingresar posteriormente -1852- en nuestra Marina de Guerra. En 1856, siendo ya alférez de fragata, cumplió su primera misión en Europa, formando parte de la dotación que trajo al "Tumbes", construido en Inglaterra.

Como tantos otros marinos de esa época, Aurelio García y García alternó el servicio en el Armada con actividades en la Marina Mercante. Fue así como entre 1856 y 1862 comandó diversos barcos que hacían la carrera a lo largo de nuestro litoral. Fruto de la experiencia recogida en esta labor, de su acuciosidad y talento, fue el libro "Derrotero de la Costa del Perú", publicado en 1862. Este mismo año se reincorpora a la Marina de Guerra y recibe el mando del bergantín "Almirante Guise".

En 1864, con el grado de capitán de corbeta, viaja nuevamente a Londres donde inspecciona la construcción de la fragata blindada "Independencia", siendo el primero en comandarla, trayéndola al Perú junto con el "Huáscar", en agosto de 1866.

Como Comandante de la "Independencia", García y García no aceptó el golpe de los hermanos Gutiérrez y con Miguel Grau, Comandante del "Huáscar", contribuye decisivamente al restablecimiento del orden constitucional y a que Manuel Pardo, candidato triunfante, asuma la Presidencia de la República. Pocos meses después, en noviembre de 1872, al capitán de navío Aurelio García y García se le designa como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú ante los imperios de Japón y China. Pese a su juventud, García y García cumple exitosamente la misión, demostrando sagacidad, carácter y entereza. El Perú se convierte así en el primer país de América Latina que inicia relaciones diplomáticas formales con los por entonces lejanos y exóticos imperios orientales.

García y García, miembro del Partido Civil, es nombrado -al regreso de su notable gestión diplomática, en 1875- Ministro de Gobierno y Policía, cargo que desempeña hasta la culminación del régimen de Pardo el 2 de agosto de 1876.

Posteriormente, en 1878, García y García es elegido Senador por Ayacu-

cho y, al estallar la guerra con Chile, se le confía el mando de la Segunda División Naval compuesta por la corbeta "Unión", la cañonera "Pilcomayo" y el transporte "Oroya". El desempeño de Aurelio García y García, a lo largo de la campaña naval, será distinguidísimo.

Con la "Unión" viajó a Punta Arenas a interceptar un transporte que traía armas para el enemigo. Este fue un viaje memorable, hecho en muy precarias condiciones materiales y en donde brilló muy alto el espíritu de nuestros marinos. Con la "Unión" también, García y García, en este caso junto al "Huáscar", apresó al transporte chileno "Rímac", y otras embarcaciones mercantes de igual bandera. En Angamos, el 8 de octubre de 1879, la corbeta "Unión", con sus humos, trató de atraer la atención del adversario para que el "Huáscar" pudiera escapar. Descubierta el engaño por las dos divisiones navales chilenas y ante la inminencia del holocausto de Grau, García y García cumplió con su deber de comandante: salvó su barco acatando, al mismo tiempo, las estrictas órdenes que sobre el particular había impartido el Supremo Director de la guerra.

Destruído nuestro poder naval, el capitán de navío García y García fue uno de los plenipotenciarios que a nombre del Perú participó en las fallidas conferencias de paz con Chile celebradas en setiembre de 1880 a bordo de la corbeta norteamericana "Lackawana". Meses después, cuando Nicolás de Piérola asume el poder, García y García es nombrado Secretario General de la Dictadura, en campaña, resultando levemente herido en las batallas de San Juan y Miraflores.

Perdida la capital, García y García se retiró con Piérola al interior del país asumiendo la responsabilidad de todos los ministerios a la vez que era designado como sucesor del "Califa" en el mando supremo del Perú. En circunstancias tan desesperadas, la firmeza de carácter y el patriotismo de García y García estuvieron a punto de lograr un milagro. Entre marzo y junio de 1881 viajó a La Paz consiguiendo convencer al presidente boliviano, General Narciso Campero, para reanudar la guerra junto al Perú. Al mismo tiempo, lograba que agentes bajo sus órdenes compraran armas y toda suerte de pertrechos en Buenos Aires transportándolos al Perú a través de Bolivia.

Este plan, que pudo haber tenido éxito, fracasó al estallar la revolución de Arequipa del 9 de octubre de 1881. Se rompió la unidad nacional perdiéndose mucho del material de guerra acumulado. La caída política de Piérola obligó a García y García a marchar al extranjero. El invasor

El Comandante García y García escribió en 1863 la primera edición de un libro de gran utilidad: *Derrotero de la costa del Perú*. La segunda edición -que utilizamos ahora- apareció en Lima, en 1870. Podemos tener la certidumbre que nuestros personajes consultaron este texto, sin duda con frecuencia. Leamos.

Valle y Río de Jequetepeque. *Se abre el valle de este nombre, tres millas hacia el N. de Pacasmayo; los sembrados y vegetación son visibles desde el mar y se extienden hasta la playa; por su centro corre el río del mismo nombre, que trae un regular caudal de agua en el verano, llegando a secarse por completo en los meses de Mayo a Diciembre. Próximos al mar se ven sobre las orillas de N. y S. del valle, varias casas y ranchos de totora, que son habitaciones de pescadores, o se ocupan por familias que bajan a estos lugares en la estación de baños.*

había puesto precio a la cabeza del valiente marino y su casa en Lima fue saqueada e incendiada.

En Londres, hasta donde llegó autoexiliado, publicó numerosas cartas en el prestigioso "Times" defendiendo la causa del Perú. Concluida la contienda, García y García fue acreditado como Plenipotenciario, primero en Londres y después ante la Santa Sede. Vuelto a la patria, en 1888, cuando organizaba una importante explotación minera en Quilca, le aquejó una súbita y grave dolencia. Pudo ser traído en barco hasta el Callao donde, pese a los esfuerzos que se desplegaron para salvarle la vida, falleció el 25 de junio de 1888. Tenía solo 54 años y era reputado, junto con Miguel Grau, Manuel Ferreyros y Lizardo Montero, como uno de los cuatro ases de la más brillante y heroica generación de marinos peruanos.

Punta de Zaña. La llamada así es bastante saliente y se distingue con toda claridad desde Pacasmayo, de donde dista quince y media millas, siguiendo el curso de la costa hacia el N. Varias piedras se desprenden de ella muy próximas en el lado N., sobre las que revienta la mar; otra avanza cerca de tres cables de distancia en la misma dirección y solo se ve en las fuertes bravesas, por lo que debe tomarse el resguardo conveniente al doblar la punta.

Caleta de Chérrepe. Inmediatamente al N. de la punta anterior, se encuentra un ligero seno que forma la caleta nombrada. Tiene regular fondeadero de seis a cinco y media brazas, a un tercio de milla; suelen experimentarse bravesas que impiden desembarcar en botes: para evitar los peligros consiguientes a estos casos, debe observarse siempre el estado de la mar. En la playa se ven unas bodegas o barracas que sirven para depósitos, no encontrándose allí más habitantes que los guardianes de ellas.

Esta caleta se ha habilitado para el embarque de los productos de las haciendas de Cayaltí, Ucupe y otras inmediatas, que son iguales a los de Pacasmayo; solo concurren los buques que llevan el fin de cargar dichos productos. Es lugar falto de todo recurso.

Caleta del Progreso. Se llama así la que se encuentra a siete millas hacia el N. de Chérrepe y se ha abierto para la exportación de leña, carbón y otros productos de las haciendas próximas. Solo concurren los buques destinados a ese objeto. Se carece de todo recurso. Fondeadero desabrigado, en siete a seis brazas a una milla de tierra; se experimenta marejada boba y la playa es solo accesible en lanchas cuando la mar está buena.

Morro de Eten. Diez y siete millas hacia el N. de la punta de Zaña, siguiendo el curso de la costa, se encuentra el morro llamado así. Lo forman dos cerritos muy cercanos y unidos: el de más al S. es de mayor altura, elevándose seiscientos cuarenta pies sobre el nivel del mar. Están separados ambos de todos los cerros del interior; se hallan muy inmediatos al mar; avanzan sobre él con una pequeña punta y se encuentran rodeados de tierras bajas que facilitan el reconocerlos, pues a la distancia parecen una isla.

Puerto de Eten. Este se halla inmediatamente al N. a sotavento del morro descrito. Es limpio en toda su extensión y con fondo desde cuatro y media a cinco brazas a cuatro cables de tierra, hasta seis y siete brazas a milla y media de distancia.

En el fondeadero se carece de abrigo para resguardarse de la marejada del S.O., que causa a veces fuertes bravesas, produciendo reventazón hasta dos y dos y medio cables de la orilla. La costa que rodea el puerto es de barrancos escarpados y tan inmediatos al mar, que en muchos puntos no dejan casi playa.

Se construye en la actualidad, por una sociedad anónima un ferrocarril que partiendo de aquí se dirige al pueblo de su nombre y luego a Monsefú, Chiclayo, Lambayeque y Ferreñafe, que es el término de la línea principal en una extensión de veinte y ocho millas. Una ramificación que partiendo de Chiclayo va en dirección de Tumán, se extenderá por siete millas más. Con tal motivo se ha abierto al tráfico este puerto, y los buques que se dirijan a él, deben fondear por ahora a una milla o milla y media de distancia de tierra, en siete a seis brazas de agua: fondo de cascajo. Se está en el mejor paraje cuando se tienen las siguientes marcaciones: Punta de Eten al S.E. 5° E.; la iglesia al N.N.E. y el asta de bandera al N.E. ¼ E. Así se conseguirá que las balsas a la vela de que hoy se valen principalmente para la descarga, puedan venir a bordo o ir a tierra con comodidad. Se halla también en vía de construcción, un magnifico muelle de columnas y

ligazones de fierro, sistema Mitchell, el cual por sus dimensiones sale fuera de la rompiente, y como entonces todo el movimiento se efectuará sin peligro alguno, por medio de lanchas y botes; los buques podrán acercarse hasta tres cuartos de milla o media milla de la costa, adonde encontrarán el fondo indicado de cinco a cinco y media brazas. Es tenedero seguro; con una buena ancla y cincuenta brazas de cadena no hay peligro alguno, solo sí, las molestias consiguientes a los fuertes balances producidos por la marejada boba.

Es indudable que este nuevo puerto, ofrece grandes ventajas sobre los de Pimentel y San José de que hoy se sirven las provincias de Chiclayo y Lambayeque; siendo las principales: su mayor profundidad que permite fondear más cerca de tierra, la menor extensión de la tasca o rompiente y el abrigo que dan al muelle que se construye, tanto el morro, como la puntita que se desprende de él. Por manera que a la conclusión de los trabajos actuales, que se espera sea antes de finalizar el año de 1871, quedarán cerrados de hecho los antiguos puertos, desde que nadie querrá exponer, su persona e intereses a tan positivos riesgos.

Principia a formarse un pueblo al que se da agua que llegará hasta el

muelle. Como se establece contacto con lugares tan productores, se obtendrá aquí antes de poco, toda clase de provisiones. Una asta de bandera fijada sobre una pirámide blanca, sirve por ahora de guía durante el día a los que no conocen este paraje, en la noche se coloca un farol en la misma asta.

Islas de Lobos de Afuera. Las islas de Lobos se distinguen, bajo las denominaciones de Lobos de Afuera y Lobos de Tierra, o bien Isla Alta e Isla Baja.

El grupo de la primera lo componen dos islas principales, separadas por un canal de solo ciento veinte pies de anchura, con una profundidad de cuatro brazas. La mayor longitud de estas islas de N. a S., es de dos y media millas, y el ancho máximo es de una y media milla de E. a O. A su alrededor y muy inmediatos, existen algunos islotes y farallones. La elevación media es de cien pies sobre el nivel del mar, presentando en su superficie un color blanco, por estar todas cubiertas de guano de los innumerables pájaros y lobos marinos que acuden a ellas en los meses de octubre hasta abril. Hay en la extremidad occidental, un bajo que se extiende cerca de un cuarto de milla hacia afuera, y en el lado N.E., existe otro bajo muy inmediato. Estas

islas tienen varios desembarcaderos; uno de ellos denominado por los pescadores Puerto Grande, está situado en la costa oriental, habiendo a corta distancia de tierra un buen tenedero para toda clase de buques: fondo de arena en quince brazas de agua.

Las dos islas de este grupo que como queda dicho, se separan poco, forman una ensenada al S. y otra al N. La del S., estando del todo desabrigada para los vientos y mar de este rumbo, es inadecuada para fondear. La del N., al contrario, presenta un tenedero cómodo y seguro, en donde los vientos se sienten siempre muy ligeros. En este paraje puede anclarse tan cerca de las rocas como se quiera prudentemente; en él jamás se ven tesar las cadenas. Dentro del puerto hay varias caletas muy cómodas para desembarcar, estando la principal al S.E., en la cual se encuentra un atracadero de piedra, hecho por los buques de la Armada en 1852. Los guardas habitan en unas barracas de madera que se ven sobre la playa.

Existe en este puerto un bajo peligroso, de unos trescientos pies de longitud y cincuenta pies de ancho, habiendo solo ocho pies de agua sobre él. Se puede llamar Bajo Gamarra, por haber sido fijada su posición por

los oficiales del Bergantín de Guerra Nacional de este nombre.

Se halla situado a la entrada y puede tenerse una idea de su posición por las marcaciones siguientes. Tírese una visual desde el extremo más saliente del islote N.O. a la abra que forma el islote N.E., llamado Quitacalcal, con la isla principal; póngase un punto sobre la línea que pasa por el centro mismo del puerto, y allí se hallará el bajo un poco más hacia el E. Es decir que está situado en el centro de la entrada con alguna inclinación al lado del E. y un poco adentro de puntas. Así pues, para entrar en este puerto, tienen que darse bordadas muy cortas por el canal de O., hasta pasar a barlovento de la posición del bajo, siendo el canal sumamente estrecho. Lo más seguro es mandar anticipadamente un bote que fondee sobre el bajo, porque las corrientes no permiten estar sobre el mismo punto con solo los remos. En el fondeadero se encontrarán desde veinte hasta ocho brazas de agua, todo en fondo de arena.

Los buques de vapor pueden entrar libremente en el fondeadero, sin más precaución que arrimarse a un lado u otro de la entrada, cerca de las rocas que están a la vista, pues no hay otras ahogadas fuera del bajo Gamarra.

Debe tenerse presente que este grupo se halla situado casi E.O. del morro de Eten a la distancia de cuarenta y nueve millas y al O.S.O. del puerto de San José de cuarenta y cinco millas, de manera que cuando se sale de este puerto en la tarde ciñendo para el S., hay peligro de caer sobre las islas si el viento es escaso, por lo cual debe tenerse mucha vigilancia. La negligencia a este respecto ocasionó en años pasados, la pérdida del bergantín "Manuel".

Toda la parte del S. así como el lado O. de las islas, es inabordable.

Hay abundancia de pescado de muy buena calidad, y en todo tiempo, se encuentran pescadores de San José, que van en balsas a ejercer su industria.

Hasta hoy solo se han sacado uno o dos cargamentos de guano por vía de prueba, y la exportación de este abono es prohibida de aquí. Un gobernador y varios guardas, forman la custodia de las islas, se carece de todo recurso, los que es preciso llevar de afuera.

Isla Lobos de Tierra. *Está separada de la costa a la distancia de diez millas; se prolonga por cinco y media millas en sentido N.S.; demora al N. 24° O. de las islas de Afuera, y dista*

de ellas, veintiocho y media millas. Se halla rodeada de varios islotes y farallones muy próximos; la parte del S.O. y S., no ofrece atracaderos cómodos, por la marejada y rompiente que allí se experimenta, pero existen buenos tenederos en toda la costa de N.E. y puede fondearse en ocho a once brazas cerca de tierra. El pasaje entre esta isla y la costa es completamente claro.

Esta isla, como la anterior, contiene gran cantidad de guano siendo prohibida su extracción. Residen en ella los guardas encargados de su custodia, que se hallan de igual manera que los de la isla Alta, bajo la dependencia de la Aduana de San José; de donde reciben toda clase de recursos, pues se carece en las islas hasta del agua. También concurren aquí los pescadores de Lambayeque.

Costa N. de Eten. La costa que se encuentra hacia el N. del puerto de Eten, es toda formada de playa de arena muy baja, en la que azota la mar con fuerte reventazón; entonces se siente el ruido de la rompiente a ocho o diez millas de distancia. Se encuentra fondo en todo el intermedio entre la costa y la isla de Lobos de Afuera; no pasa este de cincuenta brazas y llega a seis o siete brazas a tres millas de la orilla.

Santa Rosa. Una ranchería llamada así, se ve en la playa a cuatro millas hacia el N. del Morro de Eten; residencia de pescadores y lugar solo concurrido por las familias de Chiclayo durante la estación de baños. La playa es inabordable para lanchas o botes.

Puerto de Pimentel. Siete y media millas hacia el N. de Eten, se encuentra el puerto de este nombre. Presenta todos los inconvenientes de San José, que está muy cerca y del que hablaremos luego. Sobre unos altos se ven las bodegas de caña que forman el pueblo. La playa de barlovento o del S. de esta ranchería, avanza al mar muy baja, formando un placer de poca agua, adonde revienta la mar produciendo en el fondeadero la agitación que siempre se nota. Puede largarse el ancla en cinco brazas de agua, como a milla y media de tierra y demorando el asta de bandera de la Capitania, que está al centro del pueblo y adonde regularmente izan el pabellón a la vista de un buque; al N. 61° E. se experimenta sin abrigo alguno marejada boba constante del S.O., lo que produce fuerte reventazón y bravezas continuas. Nunca es prudente servirse de los botes de abordo.

Los peligros e inconvenientes que quedan apuntados, y que la experiencia ha hecho conocer a todos los que concurren al puerto; ha dado lugar a que el tráfico por él vaya en disminución, hasta el punto de ser hoy casi insignificante. Se carece de todo recurso, excepto el agua que se consigue de una acequia muy inmediata que desemboca al mar. La naturaleza del fondo en este puerto, así como en el de San José, que es todo de arena movediza, hacen imposible la construcción de muelles de fierro o madera, pues no existe base para asegurarlos y como por otra parte, la reventazón se extiende a gran distancia, habría necesidad de dar al muelle por lo menos, la longitud de una milla a fin de salvar esos peligros.

Puerto de San José de Lambayeque.

Este puerto se encuentra situado a las trece millas hacia el N. del Morro de Eten, siguiendo el curso de la costa, o sea al fondo del gran seno, que se forma entre la costa que viene del S., y la que se dirige al O.N.O. Impropiamente como otros muchos de la costa, se llama puerto; no siendo en realidad por carecer de todo abrigo, sino un surgidero; y en el que se fondea en mar abierta delante de una playa baja y peligrosa.

Los buques que se dirijan a este lugar, procurarán reconocer el Morro

de Eten y corriendo luego a tres o cuatro millas de la costa, seguirán para el N. hasta avistar la población.

El caserío de San José se halla a la orilla del mar. Por componerse de bodegas y ranchos de paja y caña, es de un color que suele confundirse con la playa; pero la iglesia con su torre y el panteón, son dos puntos notables, hallándose ambos pintados de blanco, y el último situado sobre un cerrito o huaca del extremo N., lo que permite verlo a gran distancia. Ellos servirán pues como punto de dirección para tomar el fondeadero.

Luego que la torre de la iglesia demore, al E.N.E. 5° E., y se esté de dos y media a tres millas de la costa, se largará el ancla en seis a cinco y media brazas de agua. Procúrese fondear con la mejor ancla largando por lo menos sesenta brazas de cadena. Es mal tenedero. Se siente marejada boba continua del S.O., que ocasiona balances muy desagradables, experimentándose también viento muy fresco. En las fuertes bravezas, revienta la mar hasta la distancia de una y media milla de la playa y es necesario en muchos casos ponerse a la vela para evitar la pérdida de anclas; razón por la que conviene tener abalizada la cadena con boyas en cada dos grilletas, a fin de poderla largar por

la mano, en el momento que fuere preciso.

No debe jamás desembarcarse en los botes de abordó, sino esperar las embarcaciones de tierra. Estas son las balsas, compuestas de una especie de palos llamados de balsa, de los que colocan ocho o nueve en sentido de su longitud formado tongada, y se aseguran entre sí por medio de dos barrotes atravesados; sobre ellos se colocan otros palos de menos grueso en el mismo sentido que los de abajo, y luego unos trozos pequeños cruzados, con lo que forman dos plataformas, una a cada tercio; al centro va un mástil corto que lleva una vela redonda.

Todo este conjunto se halla arreglado con malísimas trincas de un cabo, que los indigenas patrones de las balsas, forman de la corteza del cerezo a lo que llaman pasaya. Estas embarcaciones, que en su especie no tienen semejantes, son las mismas que el Conquistador Francisco Pizarro, encontró en las cercanías de Tumbes a su llegada al Perú.

Cada balsa está tripulada regularmente, por diez o doce indios casi desnudos, que manejan unas tablas o palas que ellos llaman timones, las que introducen y sacan según el fondo en que se hallan

para disminuir por tal medio el gran abatimiento. Estos indios son muy prácticos en la tasca, solo se debe pasar esta en las balsas, por lo aplacerado del fondo, arbolada rompiente y mares tan repetidas.

Con las balsas se hace el embarque y desembarque de los pasajeros y mercaderías, a las que hay siempre necesidad de cubrir con encerados, siendo raro el caso, en que se logre desembarcar sin mojarse.

Es muy frecuente verse incomunicado con la tierra por uno o dos días; debido al mal estado de la mar.

A pesar de estos inconvenientes, es San José uno de los puertos de la costa del Perú que hace exportaciones más fuertes de productos nacionales. Por él tienen salida las ricas producciones de las provincias de Chiclayo y Lambayeque; las que consisten principalmente en: arroz, chancaca, azúcar, maní, tabaco y algodón; en menor escala se extraen también, cueros, sebo, jabones y otros artículos, naturales y manufacturados. Es indudable que concluido el muelle y ferrocarril de Eten, cambiará a este puerto el tráfico que hoy sostiene San José.

La población es pequeña y compuesta principalmente de indios; está

rodeada de médanos de arena que la invaden de continuo. Distante siete millas, una, y seis otra, están las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, que se encuentran en comunicación telegráfica con la capital, y son abundantes de toda clase de provisiones frescas y de frutas muy variadas y baratas.

Aunque se carece de agua en el puerto, puede conseguirse desembarcando barrilitos en las balsas.

No siempre vienen las balsas inmediatamente, pues necesitando de la seca de la mar para amarrarse, y viento favorable para salir, no se mueven sino bajo estas circunstancias. Cuando después de haber pasado un día, no llegan al buque, es seguro que la tasca está mala y no debe tentarse por ningún motivo el desembarcar. Casi siempre se encuentran en este fondeadero, buques de la costa.

Río de Lambayeque. Desemboca tres millas hacia el N. de la población de San José. Es muy escaso de agua casi todo el año, pero aumenta en los meses de enero a mayo, a sus costados se ve alguna vegetación.

La playa que sigue de San José, toma un curso casi al O.N.O., es sumamente baja y de arena; corre

en esta dirección con más o menos ondulaciones, hasta la distancia de ochenta y tres millas en que sale la falsa punta de la Aguja. Esta playa toda de arena, es el límite del desierto de Sechura, que se extiende por ciento veinte millas de N. a S., sin vegetación ni auxilio alguno.

Monte Illescas. Al término de la costa baja, que corre desde San José hacia el O.N.O, se forma una especie de península. Sobre esta parte se ven cerros de regular altura, entre los cuales el más notable es el nombrado, que remata en una punta muy aguda.

Falsa Punta de la Aguja. Está en el límite O. de la costa que forma el seno que parte desde San José hacia el O.N.O. Es baja, poco avanzada y no ofrece nada notable.

Punta de la Aguja. Cinco y media millas hacia el N. de la anterior avanza esta lengua baja de arena que penetra prolongada sobre el mar. Varias piedras y farallones se le separan por el N. hasta cuatro cables de distancia.

Punta de Nonura. La costa que sigue hacia el N. de la punta de Aguja, se inclina hacia el N.N.E.; a las tres y media millas se encuentra la punta nombrada, que penetra

alta sobre el mar y limpia en todo su contorno.

Punta de Pizura. *Desde la punta anterior, la costa se inclina más al N.E. hasta verse limitada por el N. con la punta que hemos nombrado, que se destaca alta en la dirección indicada, de varios cerros y mogotes próximos que allí se ven. Velan las piedras inmediatas que se desprenden de la punta.*

Esta es una importante porción de nuestra costa norte, bañada por el mar azul y eterno, el Mar de Grau.

Como podrá haber apreciado el lector hemos preferido utilizar hasta ahora, en estas páginas, fuentes bibliográficas coetáneas a nuestros futuros biografiados, pero creo que no es desacertado transcribir un comentario del erudito escritor nacional Rosendo Melo, especializado en temas marítimos, quien sentenció en su *Derrotero de la Costa del Perú: Guía Marítimo Comercial*, publicada en Lima, el año 1906. Dice Melo:

En Eten, como en Pimentel o San José, al sobrevenir la braveza, conviene, si la maniobra puede hacerse, abandonar el puerto; pero Eten ofrece la ventaja de que dos millas al W. hay fondos de doce brazas en donde ya solo se experimenta alguna molestia por la mar boba, pero sin ningún riesgo.

Los vapores que solo visitan por pocas horas el puerto, fondean en la

prolongación del muelle, poco al S. de las lanchas, de uno a tres cables distantes y aún algo a barlovento de esta línea, delante del Morro, en fondos de seis y media a siete brazas.

Ninguno de estos tres fondeaderos, San José, Pimentel o Eten son buenos; pero Eten es sin duda alguna el menos malo, especialmente en cuanto a seguridad de las naves que lo visitan.

En las bravesas la mar levanta al doble o triple de la altura del muelle, con apariencia imponente; pero en más de treinta años que tiene este puerto de abierto al tráfico no se registra una sola pérdida de nave. Los peligros resultan más bien en las embarcaciones menores y vecindad del muelle y aún solo como consecuencia de imprudencia o impericia.

El tráfico de pasajeros, lo mismo que el de carga, lo hace la empresa del ferrocarril en sus lanchas, de las cuales los elevan al muelle en tinas cuadradas de seis en seis. Los pasajeros son colocados en carros mixtos, en los que se les transporta hasta la Estación con un costo total de cincuenta centavos. El desembarque ocurre a veces después de que ha salido el tren para Chiclayo o precisa estar en el puerto muy de mañana;

para cuyos casos hay en este un buen hotel.

Los principales productos que se embarcan por Eten son: algodón, azúcar, arroz, alcohol, cascarilla, cera, cueros, miel de abeja, semilla de algodón, sombreros-petates, crin, café, semilla de alfalfa, reses, cerda y guano de las islas.

Su movimiento de exportación en 1901 fue de £ 81,621'147 con los productos dichos. En 1902 alcanzó la importación £ 100,982'350 y la exportación a £ 200,325'512. Los valles del departamento de Lambayeque, a cuyo servicio está Eten hoy, como estuvieron antes San José y Pimentel, son muy grandes, medianamente provistos de agua y susceptibles de todos los cultivos.

Estoy por terminar este capítulo dedicado a la hermosa Lambayeque, a su historia, tierra y mar. Pero veo sobre mi mesa de trabajo la *Estadística del Estado del Perú en 1878 a 1879*, cuyo autor es el infatigable Manuel Atanasio Fuentes, que usaba el seudónimo de "El Murciélagó" y no resisto el deseo de compartir con el lector cómo era de simple y austera nuestra administración pública, tomando como ejemplo el entonces departamento de Lambayeque, el fatídico año 1879, en que también se publicó el mencionado libro. Veamos cómo estaba organizada la Prefectura, cuántos alguaciles había y cómo existían encargados del reloj público en Lambayeque y Chiclayo.

Departamento de Lambayeque

Prefectura

Prefecto.....	1
Ayudante.....	1
Secretario.....	1
Oficial de partes y archivero....	1
Amanuense.....	1
Portero.....	1

Manuel Arbulú Valcázar

V°B° Ríos

Concejo Departamental

Concejales	25
------------	----

Secretaría

Secretario.....	1
Archivero oficial de partes.....	1
Oficiales auxiliares.....	2
Conserje porta-pliegos.....	1

Tesorería

Tesorero.....	1
Tenedor de libros archivero....	1
Apoderados fiscales.....	2
Preceptores municipales.....	2
Médicos titulares.....	2

Profesora de obstetricia.....	1
Alguaciles.....	4

José María Arbulú

V°B° *Hernández Ostolaza*

Provincia del Cercado

Sub-Prefectura

Sub-prefecto.....	1
Comisario rural.....	1
Gobernadores.....	10
Tenientes-Gobernadores.....	20

José Agustín Bedoya
Sub-Prefecto

Concejo provincial

Concejales.....	20
-----------------	----

Secretaría

Secretario y amanuense.....	1
Porta-pliegos.....	1

Tesorería

Tesorero.....	1
---------------	---

Teniente de policía.....	1
Alcaide de la Cárcel.....	1
Celador de la plaza.....	1
Encargado del reloj público.....	1
Encargado del alumbrado.....	1
Recaudador.....	1

José del Carmen Valiente
Secretario

Provincia de Chiclayo
Sub-Prefectura

Sub-Prefecto.....	1
Secretario.....	1
Gobernadores.....	8
Teniente-Gobernadores.....	14

Polidoro Arbulú
Secretario

Consejo Provincial

Concejales.....	20
-----------------	----

Secretaría

Secretario.....	1
Amanuenses.....	2
Conserje porta-pliegos.....	1

Preceptores.....	4
Auxiliares.....	4

Tesorería

Tesorero.....	1
Inspector de Policía.....	1
Inspector de Aguas.....	1
Inspector del Mercado.....	1
Alcaide.....	1
Encargado del alumbrado.....	1
Encargado del Reloj Público...	1
Encargado del jardín.....	1

Francisco A. Morante
Secretario

V°B° *Quiñones y Lastres.*

Elton Aguirre Barrios

Los héroes

Elías Aguirre Romero

El año de 1843 fue uno de los más intensos, inestables e incluso sangrientos de nuestra historia republicana. Se vivía una etapa de anarquía militar y los gobernantes pasaban, raudamente, por Palacio de Gobierno derribados por incontables revoluciones. Pero tal estado de cosas tenía como principal escenario el sur del país y, sobre todo, Lima, la capital, presa siempre codiciada por ambiciosos políticos.

Gobernaba en la capital el general Francisco Vidal. Su mayor preocupación era preparar el terreno para que su valedor y amigo, el general Antonio Gutiérrez de la Fuente, ocupara el sillón de Pizarro. Estando así las cosas, el pueblo y la guarnición de Arequipa se pronunciaron bulliciosamente a favor del general Manuel Ignacio de Vivanco, a quien adjudicaron el solemne título de Supremo Director. Vivanco no estaba en la Ciudad Blanca cuando ocurrió el "pronunciamiento" y, obviamente, lo aceptó mediante decreto del 20 de febrero de 1843.

La causa vivanquista despertó entusiasmo y fervor. Casi todo el ejército y la escuadra inclinaron sus banderas ante el naciente caudillo que, entre aclamaciones y sin problema alguno, vino a Lima aureolado por una auténtica popularidad. El caso de Vivanco tiene interés para la historia, escribió Carlos Miró Quesada Laos en su libro *Radiografía de la Política Peruana*, publicado en Lima el año 1959. Y prosigue:

En medio de la desorientación predominante tuvo ideas; en el atraso intelectual tuvo cultura, habiendo llegado a ser miembro de la Real Academia de la Lengua. Suceso tan inesperado bien merece un análisis del personaje. Fue audaz e inteligente y en muchas cosas resultó superior a (Ramón) Castilla. Pero Castilla tuvo la intuición, que es una de las supremas maestras de la política. El Directorio de Vivanco, más que una concentración de "hombres fuertes", como se dice ahora, fue un cenáculo de intelectuales, algo así como la prolongación del salón literario del discutido y talentoso José María de Pando. En su Ministerio figuraron José María de Pando, Pedro Antonio de la Torre, Felipe Pardo y Aliaga y Andrés Martínez, casi todo de lo que de más eminente había en la arena literaria de entonces.

Mientras encontradas ambiciones anegaban el sur, el norte del Perú vivía sosegadamente, al margen de banderías. En este ambiente, del cual podía ser arquetipo la ya pujante y comercial ciudad de Chiclayo, nació el 1° de octubre de 1843, Remigio Elías Aguirre Romero, en el seno de un hogar hondamente asentado en sólidos valores morales, el cual formaban Carlos Aguirre y doña María Candelaria Romero. A los diez días de nacido, Elías fue bautizado en la Iglesia Parroquial de Santa María de Chiclayo, por el sacerdote de la doctrina Pedro Reig, siendo sus padrinos José Francisco de la Torre y Rosario Ruiz, por poder conferido a Andrés Ruiz y Ana Pacheco.

Hasta la mitad del siglo pasado, principalmente, los vínculos contraídos por el neófito y sus padrinos, en el sacramento del bautismo, eran muy serios y sólidos. Los padrinos asumían el rol de protectores y responsables de la suerte del ahijado. En caso de faltar el padre o la madre, o ambos, los padrinos estaban moralmente obligados -a falta de familiares cercanos- a hacerse cargo de la manutención, estudios, etc., del niño o niña "que habían sacado de pila", como se decía coloquialmente.

Las primeras letras, el famoso "catón" y las cuatro operaciones matemáticas las aprendió el niño Elías Aguirre en una cálida y alegre escuelita chiclayana. Ya por entonces, dicen sus biógrafos, el pequeño demostraba tener amor por los estudios, sentido de responsabilidad y respeto por los mayores. Sus padres, con muy buen criterio, y aprovechando la feliz circunstancia que sus tios maternos, José y Juan Manuel Romero, residían en la capital, decidieron enviar a Elías a Lima, para que prosiguiera sus estudios en El Liceo, dirigido por los hermanos Manuel Trinidad e Isidro Mariano Pérez y, posteriormente, en el que regentaba el reputado educador Jacobo López de Castilla. Los buenos augurios estudiantiles de Chiclayo se refrendaron cumplidamente en Lima, donde el adolescente Elías Aguirre obtuvo siempre los primeros puestos tanto en conocimientos cuanto en conducta.

Una vocación: el mar

Muy lejos de nuestra intención pretender escribir una "hagiografía" de Elías Aguirre, pero lo cierto es que el joven chiclayano reunía en su

persona muchas cualidades y valores que se hicieron muy pronto patentes. El gran historiador británico Edward Gibbon (1737-1794), que tanta influencia tuvo en el mundo sajón como en el ámbito intelectual de Occidente, escribió una frase que parece dedicada a Aguirre: "Los vientos y las olas están siempre a favor del navegante más capacitado".

Y Elías Aguirre lo estaba. Precocemente maduro, tenía ya muy claro cuál sería su vocación, sentía el llamado del mar y, por ello, sería marino. No es absurdo pensar que hubiera leído el notable poema *Childe Harold*, de Lord Byron (1788-1824) que al final del Canto IV dice:

*¡Océano, te amaba! Y la alegría
de mis juegos de niño la he cifrado
en ser, como la espuma, conducido
siempre adelante, sobre tu regazo.
Jugaba con tus olas, ¡oh delicia!
y si temía al mar alborotado,
mi temor era grato, pues sentía
que era tu criatura, confiado
igual cerca que lejos en tus ondas,
tu melena crispada entre mis manos [...].*

El 7 de junio de 1858, cuando contaba 15 años de edad, nuestro personaje ingresaba a la Escuela Central de Marina, que se había vuelto a establecer -separándola de la Escuela Militar- durante el primer gobierno de Ramón Castilla (1845-1851). Mantuvo esta denominación, según señala el Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann, valioso colaborador en la preparación de este libro,

hasta 1870, cuando el presidente de la República, coronel José Balta, le modificó el nombre dándole el más apropiado de Escuela Naval, disponiendo "que debía ser un centro de formación exclusivamente naval".

Eliás Aguirre culmina exitosamente sus estudios. Siendo ya guardiamarina recibe el 3 de agosto de 1860 los certificados que lo acreditan como tal y, de inmediato, se embarca en la fragata *Amazonas*. Por entonces dicho buque tenía ya una merecida fama. Había dado la vuelta al mundo entre 1856 y 1858. Era un barco mixto de una sola hélice y, por llevar aparejo de fragata, podía navegar tanto empleando su velamen, cuanto utilizando vapor de agua como fuerza propulsora. Construido en Londres, en los astilleros *Wigram*, en 1852, su quilla fue colocada el año 1850 y arribó al Callao en 1853. Marinado debidamente -señaló mi cordial y ya desaparecido amigo, capitán de navío José Valdizán Gamio, en el tomo V de su *Historia Naval del Perú*- y en son de guerra, llegó a contar con 26 cañones de a 32 libras (13 por banda, en troneras); 6 cañones de 64 libras en el combés (espacio intermedio entre los palos trinquete y mayor), además de una coliza giratoria de a 120 libras en popa (para defensa del alcázar, cuando el enemigo seguía sus aguas). Su desplazamiento normal era de 1,320 toneladas. Vemos, pues, que el joven Aguirre iniciaba su vida profesional en un buque que podía considerarse como el mejor de nuestra escuadra. No es aventurado mencionar que, durante esos años de formación, Eliás Aguirre aprendió el idioma inglés, el cual hablaba y escribía correctamente, conocimiento éste que le sería muy útil sobre todo en las comisiones que cumplió en el extranjero.

El 20 de enero de 1864 Aguirre asciende al grado de alférez de fragata. Oficial intachable, culto, muy bien preparado, de trato cordial con sus compañeros y subordinados. Obtiene los despachos de Teniente Segundo el 11 de junio de 1865. El 23 de noviembre del mismo año se le otorgó la efectividad en el grado. En el *Catecismo Patriótico* de José Luis Torres, cuya segunda edición fue publicada en Lima en 1979, hay una breve y certera semblanza de nuestro biografiado: "Eliás Aguirre, de fisonomía alegre, de carácter enérgico y de inteligencia superior, revelaba una vocación extraordinaria por la difícil y peligrosa profesión de la marina".

*

Alejandro O. Araujo en su libro *Próceres y mártires lambayecanos* recoge una interesante descripción física del héroe: "Eliás Aguirre era de mediana estatura, cuerpo delgado y porte distinguido. Pelo y bigotes rubios, de ojos azules, destaca el pronunciamiento posterior del cráneo que denota inteligencia, y alta y despejada la frente que impresiona por sus generosas líneas". Evidentemente esta descripción concuerda con las diversas fotografías que existen del bravo marino.

Desde 1863, con el nombre de "Expedición Científica", España había enviado al Pacífico una poderosa flota donde destacaba el blindado *Numancia*, tal vez el más poderoso buque de su clase en esa época. A partir de ese momento, tienen lugar en Chile y en nuestro país diversos episodios de carácter político y bélico que no atañen al objetivo de este libro. Lo más importante, que

obviamente mencionaremos, fue el bombardeo del puerto de Valparaíso por la escuadra hispana, causando millonarios daños materiales. Por suerte, la población fue advertida de esta acción y se puso a salvo. En nuestro país cayó el presidente de la República, general Juan Antonio Pezet a causa de una revolución acaudillada por el coronel Mariano Ignacio Prado, quien asume el cargo de "Dictador -como en la Roma antigua- y constituye un gabinete ministerial de primerísima calidad".

Las escuadras aliadas de Chile y el Perú se aprestan a enfrentarse a la flota española. Durante ese período de crispación que culminaría con el combate naval del 2 de mayo de 1866 y el retiro definitivo de los europeos, el gobierno nacional había mandado construir en Inglaterra dos blindados, el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia*, que se aprestaban a navegar en pos de nuestras costas. Chile solo contaba en ese momento con dos buques antiguos de madera: la *Covadonga* y la *Esmeralda*.

Veamos cómo describe el combate de Abtao el capitán de corbeta e historiador José Carlos Cosío, uno de los autores del libro *Héroes y marinos notables. Apuntes biográficos*, publicado en Lima el año 1982.

La División Naval Peruana que salió del Callao, rumbo al sur, estaba constituida por las fragatas "Apurímac" y "Amazonas" y las corbetas "Unión" y "América" recientemente adquiridas. Al mando de esta fuerza estaba un antiguo y prestigioso marino peruano, el capitán de navío Manuel Villar, quien izó su

insignia en la fragata "Apurímac". Desafortunadamente, el "rendez vous" planeado no pudo realizarse por la excesiva demora de los blindados, que llegaron a Chile después de realizado el combate del 2 de mayo y cuando la escuadra española había abandonado nuestras costas.

La escuadra de Villar llega a Chile y se une a las dos naves chilenas al mando del capitán de navío Williams Rebolledo que, por ser más antiguo que Villar, asume el mando general de la flota unida. La escuadra española al tener información sobre estos movimientos de la escuadra aliada envía al Sur a dos de sus fragatas, *Villa de Madrid* y *Blanca*, con el fin de desbaratar estos aprestos bélicos.

La escuadra aliada escogió la rada de Challahué, cerca de la isla de Abtao para esperar a las naves enemigas. El 16 de enero, el Perú pierde a la histórica fragata *Amazonas* al tomar uno de los canales cerca de Abtao. El día 7 de febrero tuvo lugar el memorable combate de ese nombre. La escuadra aliada estaba al mando de Villar, pues días antes, Williams Rebolledo tuvo que dirigirse a Valparaíso en la *Esmeralda*. Después de un rudo cañoneo las naves españolas tuvieron que abandonar el combate ante la imposibilidad de batir a las naves peruanas que habían elegido una excelente posición defensiva. En este desafío encontramos al teniente Elías Aguirre en la dotación de la corbeta *Unión* que, esta vez, estaba al mando del capitán de corbeta Miguel Grau. Elías Aguirre tuvo a su cargo las baterías de la corbeta y su desempeño fue excelente, dirigiendo con eficacia y energía el fuego de su buque. En esta oportunidad, Grau pudo apreciar las excelentes

cualidades del joven oficial a sus órdenes. Por su valiente y digno comportamiento en acción, Elías Aguirre fue ascendido a teniente primero. Además se le otorgó la medalla conmemorativa del combate y el muy honroso título de Benefactor de la Patria. Iguales distinciones se otorgó a los jefes y oficiales que habían luchado en ese hecho de armas sobre el mar. Es interesante recordar que éste fue el primer encuentro entre Miguel Grau, comandante de la *Unión* y el joven oficial a sus órdenes, Elías Aguirre.

Patriótica y digna rebeldía

Terminada la guerra contra España luego del combate naval del 2 de mayo de 1866, el triunfante dictador, Mariano Ignacio Prado, decidió seguir luchando contra la vieja metrópoli ibérica. Para llevar adelante este proyecto y teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en la guerra civil norteamericana, fue contratado para dirigir la escuadra el comodoro John Randolph Tucker, de la marina Confederada.

Nuestras unidades y las chilenas se encontraban al ancla en Valparaíso. Los buques peruanos estaban al mando del capitán de navío José María Salcedo, a quien se le llamó a Lima para encargarle una misión en Europa. Fue reemplazado por el capitán de navío Lizardo Montero, quien al conocer el nombramiento de Tucker adoptó una irreductible actitud de rebeldía, muy comprensible, ya que se prefería a un marino extranjero para dicho cargo excluyendo al capacitado personal de nuestra patria. No era, ciertamente, una posición chauvinista, sino una clara muestra de indiscutible dignidad.

Acompañaron a Montero nuestros mejores oficiales de marina, como Miguel Grau, Manuel Ferreyros, Aurelio García y García, Enrique Otoya, Juan Bautista Cobián, Elías Aguirre y muchos otros más. El secretario de Hacienda, Manuel Pardo, viajó a Valparaíso y, con gran habilidad, designó nuevos comandantes a nuestros buques y aceptó la dimisión de los ofendidos, al mismo tiempo que ordenaba que el transporte *Chalaco* los trajera prisioneros al Perú internándoseles en la isla de San Lorenzo. Al constatarse un brote de fiebre amarilla en la prisión de los oficiales navales, se les trasladó al Callao para proceder a su juzgamiento según los cánones de la Justicia Naval. Todo este incidente duró cerca de un año.

A propósito del mismo dice el capitán de navío José Valdizán Gamio:

En efecto, el tribunal que supo del caso y procedió a examinar y pronunciarse sobre la responsabilidad de los jefes y oficiales de marina que figuraban como enjuiciados, fue presidido por el mariscal Antonio Gutiérrez de la Fuente -hombre de mucho prestigio, nacido en Huantayaya el 8 de setiembre de 1796 y cuya edad frisaba en los 70 años. Después del triunfo de Aguasanta, fue ascendido por su conducta y méritos al rango militar de Gran Mariscal del Perú.

El ya mencionado tribunal fue integrado también por otros cinco jefes militares de reconocido prestigio; ellos fueron: el general José Rufino

*Echenique, y los de igual jerarquía,
Luis de la Puerta, Nicolás Freyre,
Pedro Cisneros y Fermín del Castillo.*

Los enjuiciados fueron desfilando por orden jerárquico. Así se presentaron Lizardo Montero, Manuel Ferreyros, Miguel Grau (cuya defensa estuvo a cargo de Luciano Benjamín Cisneros), Aurelio García y García (defendido por su hermano José Antonio) y alrededor de veinte marinos más. Al terminar las audiencias el tribunal fue absolviendo uno a uno a los encausados.

El honor de todos, entre los que se encontraba, como ya se dijo, Elías Aguirre, quedó impoluto. Algo más, entre los encausados se reforzaron viejos y nuevos lazos de amistad y camaradería. Habían defendido una justa causa.

Los monitores fluviales

En 1867 el gobierno de Mariano Ignacio Prado, cuyos mandatos como Dictador y presidente de la República serían de corta duración, abrigaba el deseo de llevar la guerra a las posesiones españolas de Cuba, Puerto Rico y el archipiélago de las Filipinas. Con este objeto gestionó en Estados Unidos la compra de dos monitores fluviales: el *Oneota* y el *Catawba*, cuyos nombres fueron cambiados por *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Ya eran buques viejos, absolutamente inservibles para cruzar rutas oceánicas.

Al respecto señaló Jorge Basadre:

Viajaron remolcados entre 1869 y 1870 de Nueva Orleans a las Antillas y a la costa Atlántica de la América del Sur, para luego pasar a la del Océano Pacífico. Fue el remolque más largo -quince meses- y el más peligroso hecho hasta entonces en la historia de la marina de guerra en el mundo. Pero el esfuerzo y el desembolso económico estuvieron bien lejos de corresponder al valor positivo de ambas adquisiciones.

Con la seriedad y erudición que lo caracterizaron, Basadre cuestionó la compra que mereció una investigación en el país vendedor:

Una comisión nombrada por el Congreso de Estados Unidos -señaló- para hacer una averiguación sobre el caso del "Oneota" y del "Catawba" llegó a la conclusión de que la casa Alejandro Swift, su primera compradora los obtuvo por una suma de dinero menor que la entregada más tarde. Además, dicha casa violó la ley de neutralidad de Estados Unidos al venderlos al Perú. El precio pagado por este país fue de dos millones de pesos. El contrato lo firmó Swift y Cía. con el ministro de Guerra Mariano Pío Cornejo, el 4 de octubre de 1867 en Lima. Swift obtuvo una ganancia de 750,000 pesos. En el interrogatorio hecho por la comisión parlamentaria, William Faxon, alto funcionario de la Secretaría de Marina de Estados

Unidos, declaró que él personalmente no tomaría pasaje en ninguno de los dos monitores para atravesar el Atlántico, calificó como una operación muy peligrosa ese viaje y agregó que a ningún oficial se le debía mandar en semejante comisión.

El capitán de navío Enrique Carreño, que participó en el remolque, dice en una bitácora privada que escribió sobre el particular:

En los anales de la Historia marítima quizás no se registra una navegación tan importante y aplaudida como la que realizaron los Monitores "Atahualpa" y "Manco Cápac", de Nueva Orleans al Callao. Durante la colosal guerra civil de los Estados Unidos, se construyeron esas naves, para defensa solamente de puertos y ríos; y, por tanto, no tenían absolutamente las condiciones marineras que se requiere para atravesar el mar de las Antillas, en donde los huracanes son tan frecuentes, los pamperos de la costa del Río de la Plata terribles, y los temporales continuos.

De otro lado, es sabido que los precitados buques cruzaron el Estrecho de Magallanes, que dificulta sobremanera la construcción de ciertos barcos. Tan inaparentes eran estos buques para atravesar peligrosos mares, que los mismos constructores

creían que no llegarían al lugar de su destino, en vista de su especial construcción. Ningún maquinista ni marintero quería contratarse para emprender tan peligroso viaje, y fue preciso dar pingües sueldos y hacer otras concesiones para que algunos se decidieran a exponer su vida en tan azarosa navegación. Allanadas, a fuerza de dinero, todas las dificultades que se presentaron, los monitores a que nos referimos salieron de Nueva Orleans, y en poco más de un año, llegaron triunfantes al Callao después de mil riesgos, fatigas y sinsabores, que sería largo narrar.

Esta navegación que asombró al mundo, arrancando aplausos a todos los inteligentes en la profesión que apreciaron la competencia de nuestros marinos debidamente, es una gloria para el Perú; gloria que debe ser perpetuada para que sirva de ejemplo a los jóvenes que comienzan la honrosa carrera de la Marina.

Documentación recuperada hace poco tiempo, induce a pensar muy seriamente que la compra de los monitores fluviales norteamericanos fue un negociado voraz, escandaloso, que llevó ingentes sumas de dinero a los bolsillos de quienes gobernaban entonces y sus más próximos allegados. A la postre, durante la guerra con Chile, solo sirvieron como vetustas baterías flotantes, que eso fueron y nada más.

Para dar al *Manco Cápac* y al *Atahualpa* el indispensable remolque, se compraron tres vapores: el *Reyes*, de madera, que se hundió el 9 de marzo de 1869, en alta mar, tras sufrir una colisión con la popa del *Manco Cápac*, así como el *Pachitea* y el *Marañón*. Comandaba el *Manco Cápac* el capitán de fragata Camilo N. Carrillo y el *Atahualpa* el capitán de fragata Juan Guillermo More.

El transporte *Reyes* estuvo a cargo del capitán de corbeta Leopoldo Sánchez; el *Pachitea* lo comandó el capitán de corbeta Aurelio Arrieta y el *Marañón* el oficial de igual grado Nicolás del Portal. El mando supremo del convoy recayó en el capitán de fragata Leandro Mariátegui. Obviamente todos tuvieron oficialidad a su cargo. Las tripulaciones fueron colecticias de diversas nacionalidades y también de muy variado rendimiento y disciplina. Lo cierto es que los oficiales siempre tuvieron un revolver en el cinto.

Nuestro biografiado, teniente primero graduado Elías Aguirre estuvo en el *Manco Cápac*. Como ya se dijo, su comandante era el capitán de fragata Camilo Nicanor Carrillo. Junto a él estaban: teniente primero José María Coronel Zegarra, teniente segundo Ramón Freire, teniente segundo graduado José Rosas, alférez de fragata Diego Ferré y alférez de fragata Daniel Mackay. Vemos, pues, que dos de los personajes de este libro, Aguirre y Ferré, compartieron tareas en este viaje, como consta en el Libro de Guardias abierto el 3 de enero de 1869 en South West Pass. La tripulación constaba de 64 hombres.

Luego de mil pericias, al entrar en la bahía de Río de Janeiro, el *Manco Cápac*, donde iba Aguirre,

señala la inolvidable y prematuramente desaparecida historiadora naval Alicia Castañeda Martos, gran conocedora de este tema, el *Manco Cápac* sufrió un pequeño accidente, encalló en un bajo de la playa de Itaipú, felizmente sin mayores consecuencias, porque fue rescatado por el *Marañón* a las pocas horas. Este incidente provocó posteriormente que una compañía de remolcadores reclamase pago por sus servicios en el salvataje. Había enviado un pequeño remolcador llamado *Vencedor*. El litigio por el pago de estos servicios fue solucionado en 1873, en que se ordenó se abonase a la Compañía de Vapores Remolcadores de Río de Janeiro la suma de 20 mil reis.

En Río de Janeiro encontraron a la corbeta *Unión*, que transportaba a su bordo al nuevo Comandante General de la División, el capitán de navío Manuel Ferreyros. Carrillo renunció a su puesto de comandante del *Manco Cápac* y le entregó el mando de la expedición. Fue nombrado en su reemplazo, como comandante del monitor, el capitán de fragata Enrique Carreño Gasso.

Los buques entraron al dique a ser reparados y carenados, porque la larga travesía por el Caribe los había maltratado y ensuciado sus fondos. Uno de los que se hallaba en peores condiciones era el *Marañón*, tanto su máquina como su casco debieron ser revisados.

En Río de Janeiro, por razones de servicio, Elías Aguirre pasó a formar parte de la oficialidad de la corbeta *Unión*, que quedó conformada de la siguiente manera: Comandante en jefe de la división, capitán de navío Manuel J. Ferreyros. Comandante del buque: capitán de navío Lino de la Barrera. Segundo comandante: teniente primero Elías Aguirre. Este

cambio, sin duda, era honroso y significativo, señalaba un hito más, de gran valor, en la carrera de nuestro personaje.

Las tripulaciones tomadas en los Estados Unidos fueron licenciadas en su mayor parte, tanto porque sus salarios eran muy altos, cuanto por lo indisciplinadas y afectas a la embriaguez que eran. Se contrató personal nuevo, en su mayoría brasileros y griegos.

La estada en Río fue agradable para la dotación de los buques, porque los monitores despertaban la curiosidad en todos los puertos por su extraña apariencia, puesto que como la cubierta sobresalía muy poco fuera del agua, se veía de ellos solamente las chimeneas, tan es así que un periódico comentaba que parecían "cocinas flotantes". En la bahía de Río recibieron la visita del emperador Pedro II del Brasil, de los jefes y oficiales de otros buques de guerra surtos en dicho puerto y también de los representantes consulares de otros países. La *Unión* tuvo la oportunidad de ayudar a apagar un incendio ocurrido en el puerto, por lo que fue felicitada.

En convoy partió de Río el 11 de diciembre, con rumbo a Montevideo, al que arribaron el 24 de diciembre. El 20 de diciembre ocurrió un incidente en el *Manco Cápac*, que pudo traer consecuencias lamentables. El mar pasaba sobre la cubierta y arrastró a dos hombres, uno pudo tomarse de un cabo, pero el otro cayó al mar. Sus compañeros se lanzaron al agua y lograron salvarlo casi agonizante. Estas muestras de valor de la tripulación se repitieron en toda la travesía, en muchas oportunidades arriesgaron sus vidas en las peligrosas maniobras que debían realizar, tanto para pasar los remolques,

que con mucha frecuencia se soltaban, como otras maniobras que ejecutaban en medio de tormentas y con el mar barriendo las cubiertas.

El viaje continuó sin mayores incidentes hasta entrar al Estrecho de Magallanes el 29 de enero de 1870. Lo angosto de los canales, el mal tiempo y los problemas del remolque, retrasaron la marcha. El convoy navegaba durante el día y recalaba por las noches en los lugares que ofrecían abrigo, a veces tan pequeños que no permitían la entrada de todos los buques. Tuvieron que separarse, sobre todo porque empezó a escasear el carbón y tuvo que recurrirse a la leña. Esto fue un nuevo motivo de retraso porque debían cortarla en los lugares donde la hallasen y transportarla a bordo, después de un tratamiento. En puerto Innes, en el archipiélago de Chiloé, falleció un fogonero del *Atahualpa*, George Rodon, al caerle encima un árbol de los que se cortaban para leña.

Ya para entonces el *Marañón* había dejado de remolcar al *Atahualpa*, siendo reemplazado en esta tarea por el vapor *Chalaco*, que les había dado alcance en Punta Arenas, con nuevas dotaciones y algo de carbón y víveres.

El 5 de febrero falleció en Punta Arenas el alférez de fragata Ricardo Vargas, de la dotación del *Atahualpa*. El citado oficial junto con el guardiamarina Juan Francisco Balta, dejaron la "Unión" en un bote con destino al *Pachitea*, pero el fuerte viento y la poca pericia de Balta voltearon la embarcación. Los marineros colocaron a los oficiales sobre la quilla del bote y pidieron auxilio, pero mientras este llegaba los oficiales volvieron a caer al agua. Uno de los marineros, con riesgo de su vida, pudo rescatar a Balta tomándolo por el capote, más

no hallaron a Vargas. Los funerales del desaparecido oficial se llevaron a cabo al día siguiente.

El *Pachitea* varó en el puerto de Otway y casi repitió lo acontecido con el *Reyes*. Había perdido sus anclas y, al ser arrastrado por la marejada, el *Manco Cápac* intentó prestarle ayuda remolcándolo, pero la tarea de pasar el remolque fue infructuosa y casi origina un nuevo naufragio, después de dos días de continuos trabajos, logró salir a flote.

Ambos transportes debieron dejar a sus remolcados e ir en busca de carbón hasta Lota. La división se volvió a reunir en Coronel y en Talcahuano hallaron a la fragata *Independencia*, que llevaba a su bordo al ministro de Guerra y Marina, coronel Juan Francisco Balta.

La llegada de nuestros buques a aguas de Chile, despertó interés, curiosidad y hasta temor; los periódicos chilenos aumentaban el potencial de los buques, aunque mencionaban lo incómodos que eran y reconocían el valor y la pericia de los marinos peruanos.

La División Naval, acompañada por la corbeta *Unión*, vapor *Chalaco* y fragata *Independencia*, arribó al Callao el 11 de mayo de 1870, después de un año, tres meses y veintinueve días de viaje. Su llegada despertó la curiosidad y entusiasmo de los habitantes de Lima y Callao, quienes se volcaron al puerto para dar la bienvenida a nuestros marinos. Por entonces era presidente de la República el coronel José Balta.

Para Elías Aguirre este viaje sería inolvidable por varias y señaladas circunstancias. Pese a su juventud había asumido responsabilidades importantísimas; había puesto su vida en peligro en

diversas oportunidades; su conocimiento del inglés le había permitido comunicarse directamente con gran número de tripulantes que solo conocían dicho idioma. No se podía dudar que la carrera naval de Aguirre discurría exitosamente y estaba proyectada hacia muy altos logros. Desgraciadamente la fatalidad saldría a su paso, como se verá más adelante.

En las pocas horas libres que tuvo durante tan peligroso y dilatado viaje, Elías Aguirre tradujo y anotó del inglés al español el libro *Apuntes para la navegación del Estrecho de Magallanes y los canales que conducen al golfo de Peñas*, obra del capitán de la Marina Real Inglesa R. C. Mayne, aporte muy importante para nuestra marina.

Para terminar este apartado creemos pertinente transcribir la versión periodística de *El Comercio*, dando cuenta de la llegada de los monitores, sus remolcadores y escolta al puerto del Callao. En su edición del 11 de mayo de 1870 decía el entonces ya decano de la prensa nacional:

Después de un año, tres meses y veintinueve días de la más penosa y arriesgada navegación emprendida en Nueva Orleans el 12 de enero de 1869, han dado hoy fondo en nuestra bahía, los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa", acompañados de los transportes "Chalaco" y "Pachitea".

La división se avistó pocos después de la una del día y la noticia de su llegada, transmitida inmediatamente a Lima por telégrafo, circuló en esta ciudad con una prontitud tal, que a los

pocos minutos era sabido por todos, siendo esto causa de que a las 2 y media de la tarde, que llegó de Lima el Presidente de la República y con él los señores Ministro de la Guerra, Oficial Mayor de Marina y algunas otras personas, se hallaron la plaza y otros edificios altos, que miran a la bahía, invadidos por la multitud.

S.E. se embarcó enseguida con la intención de dirigirse a la blindada "Independencia" o al monitor "Huáscar", a bordo de uno de los cuales se proponía recibir a los buques que llegaban; pero como estos se encontraban ya en momentos de fondear, y ninguno de aquellos hubiese tenido aún tiempo de alistar su máquina, S.E. siguió en su falúa hasta el costado del "Atahualpa" el cual se trasbordó a las inmediaciones del dique, permaneciendo a su bordo hasta poco después de que largaran el ancla, lo que tuvo lugar a las 3 h. 35 m. de la tarde.

Del "Atahualpa" pasó S.E. al "Manco Cápac", de este al "Pachitea" y finalmente al "Chalaco". Demás nos parece agregar que los tripulantes de estos buques han recibido del Presidente las felicitaciones de que tan merecedores son.

Los dos monitores y los dos transportes, acompañados de la

corbeta "Unión" y el transporte "Marañón", salieron de Iquique el 5 al medio día; pero anoche perdieron estos dos últimos el convoy a consecuencia de la neblina. Se les espera por momentos. Al anunciar el feliz arribo a nuestras playas de los monitores tan ansiosamente esperados de 16 meses a esta parte, no podemos menos que dar la más cordial bienvenida a los distinguidos oficiales que la tripulan [...]

A sus conocimientos, previsión y celo, debe el país una gloria marítima científica, que ha venido a probar a quienes lo conocen poco, que los vencedores de Abtao y el Callao, eran no solo bravos artilleros, sino también cumplidos oficiales de marina. El viaje de los monitores honraria a cualquier potencia marítima del mundo. ¡Honor y gloria a la Marina Nacional!

Pero seríamos injustos si al trazar estas líneas nos olvidásemos de quien más derecho tiene a la consideración del Gobierno, a la gratitud de la Nación. Nos referimos al C. de F. señor Camilo N. Carrillo, primer comandante en jefe de la división, quien fue quien sacó a los monitores de Nueva Orleans, contra la opinión general de los que se decían inteligentes en la materia; quien los puso en vía, quien atravesó en uno de ellos dirigiendo el convoy,

el peligroso mar de las Antillas, quien en fin los entregó en el mejor estado de conservación y disciplina, cuando hace unos meses tuvo a bien el Gobierno llamarle al Callao, después de encontrarse la división en las tranquilas aguas de Río de Janeiro.

Se dice generalmente y lo repetimos con complacencia, que el Gobierno está dispuesto a ascender a los comandantes y oficiales de los dos monitores y de los transportes "Marañón" y "Pachitea" [...]
Mencionaremos a sus comandantes:

Corbeta "Unión"

Comandante en jefe de la división, C. de N. Manuel J. Ferreyros

Comandante C. de N. Lino de la Barrera

2° comandante Tnte. 1° Elías Aguirre
"Atahualpa"

Comandante C. de F. Juan G. More

2° comandante C. de C. Fermín Hernández

"Manco Cápac"

Comandante C. de F. Enrique Carreño

2° comandante Tnte. 1° José María Coronel Zegarra

"Pachitea"

Comandante C. de F. Aurelio Arrieta

2° comandante Tnte. 1° Carlos Arrieta
"Marañón"

Comandante C. de C. Nicolás Portal

2° comandante Tnte. Honorato G.

Tizón

"Chalaco"

Comandante C. de C. Julio Tellería

2º comandante C. de C. Felipe S.

Mesa

S.E. y su comitiva regresaron a Lima en el tren de las seis y media de la tarde.

Una noticia suelta: La guarnición del "Manco Cápac" es compuesta por paraguayos. Todos ellos pertenecen al número de los heroicos defensores de Paisandú y existían como prisioneros en Río Janeiro, donde se presentaron voluntarios a servir en nuestros buques [...]."

La orden General de la Armada, del 26 de mayo de 1870 tenía el siguiente texto:

"Artículo único.- S.E. el Presidente de la República ha tenido a bien expedir, con fecha 19 del presente, a favor de los jefes, oficiales y guardiamarinas de la Armada nacional, que han conducido a los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa" de los E.E.U.U. de Norteamérica hasta el puerto del Callao, en recompensa al distinguido mérito que han contraído en navegación tan difícil, así como también a los que han remolcado y venido en la corbeta "Unión", los despachos siguientes. De capitanes

de navío graduados a los de fragata Enrique Carreño, Camilo N. Carrillo, Aurelio Arrieta y Juan G. More. De capitanes de fragata efectivos a los de corbeta Nicolás del Portal y Carlos Ferreyros. De capitanes de corbeta efectivos a los tenientes 1ros. Carlos Arrieta, José María Coronel Zegarra, Elías Aguirre y Honorato G. Tizón. De tenientes 1ros. efectivos a los 2dos. Enrique Carreño, Ramón Freire, José Rosas, Eugenio Raygada y Francisco Balta. De tenientes 2dos. Efectivos a los alféreces de fragata Federico Agüero, Enrique Palacios, Diego Ferré, Francisco León, Sócrates Forcelledo, Zenón Guerrero, Ezequiel Cabieses, Nicanor Aramburú, Federico Rincón, Emilio Benavides y Carlos B. Colmenares. De alféreces de fragata efectivos a los guardiamarinas Juan Francisco Balta, Carlos Heros y Eduardo Hidalgo. De oficial 1° del cuerpo político a 2do. Manuel W. Vidaurre. De capitanes de fragata graduados a los de corbeta Julio Tellería, Fermín Hernández y Felipe S. Mesa. De capitanes de corbeta graduados a los tenientes 1ros. Juan P. de los Heros, Manuel H. Arriaga, Ruperto Gutiérrez y Juan Duffó. De tenientes 1ros. Graduados a los 2dos. José María Videla, Manuel Alzola, Ricardo Carassa y Juan Salaverry. De teniente 1ro. efectivo al de la misma clase graduado Darío Gutiérrez. De tenientes 2dos.

graduados a los alféreces de fragata Carlos Corpancho, Evaristo León, Samuel Sarrio, Emiliano Fessell, Justiniano Cavero, Manuel de la Barrera, Manuel Balbuena y Federico Zapatel. De alféreces de fragata graduados a los guardiamarinas Carlos Bondy, Mauricio Ruiz, Nemesio Robles, Gervacio Santillana, José Portocarrero, Ramón Bueno, Manuel Cavero, Pablo Cavero, Luis Paz Soldán y José de la Quintana. (...)- José María Silva Rodríguez”.

Elías Aguirre ya era capitán de corbeta y le aguardaban nuevas e importantes misiones y cargos.

Viaje a Inglaterra con la *Unión*

Ante la inminencia de una guerra naval contra España, cuya escuadra ya estaba en el Océano Pacífico, el gobierno peruano dispuso la inmediata adquisición de buques en Europa. La fragata blindada *Independencia* y el monitor *Huáscar* se construyeron en astilleros británicos. Igualmente se ubicó en Nantes, Francia, dos corbetas de madera, mixtas, que habían sido mandadas construir por los Estados Confederados del Sur, durante la guerra civil norteamericana, ganada por el Norte.

Se consideró que ambos buques podían ser muy útiles en la tarea de obstruir el comercio marítimo de España con sus posesiones en las Antillas: Cuba y Puerto Rico. Eran naves muy bien construidas, de mucho andar, a vela y con un motor de 500 caballos

de fuerza. Tenían 1,600 toneladas cada una y estaban armadas con catorce cañones Voruz, de 70. Se las bautizó con los nombres de *Unión* y *América*.

La *América*, al mando del capitán de corbeta Juan Pardo de Zela, llegó al Callao el 4 de abril de 1865. La *Unión* se demoró por espacio de más de un mes ya que pasó grandes problemas sorteando los temibles vientos "pamperos" en la costa argentina. Estaba al mando del capitán de corbeta Miguel Grau. Era un poco menos veloz que su gemela y estaba llamada a prestar grandes servicios a nuestra patria. Fue hundida en el Callao después de los infortunios de San Juan y Miraflores, el 13 y 15 de enero de 1881. La *América* se perdió en Arica, donde estaba fondeada, al producirse el cataclismo del 13 de agosto de 1868.

Luego de haber realizado el viaje hasta Río de Janeiro y retornando en el convoy que trajo a los monitores fluviales *Manco Cápac* y *Atahualpa*, pudo verse que la corbeta *Unión* requería inmediatas reparaciones que debían efectuarse en Inglaterra. El buque estaba al mando del capitán de fragata Nicolás F. del Portal y el segundo comandante fue el capitán de corbeta Elías Aguirre. Otra vez recibía un encargo de gran importancia para nuestro marino.

Salió la "Unión" del Callao el 4 de setiembre de 1871 -según apuntó Rosendo Melo en su libro "Historia de la Marina del Perú", edición hecha en Lima en 1980- e hizo la mayor parte del viaje a la vela, encendiendo las hornillas sólo al entrar o salir del puerto y en el recorrido del Estrecho. El objeto que la llevaba a Londres

era carenar el casco y cambiar las calderas. Gastó tres meses y medio del Callao a Londres, debiendo deducirse de este tiempo el de escalas y estaba en Punta Arenas y Bahía. La obra se realizó en el astillero de Greenhite, en el que permaneció un año, tal vez más tiempo que el preciso para hacer un nuevo barco igual. El cambio de calderas desmejoró las condiciones anteriores de la corbeta, pues las nuevas resultaron más altas, excediendo más de dos pies al nivel de la línea de flotación; con lo que quedaban más vulnerables que antes. Se desatendió el pedido del comandante de cambiar la artillería, con lo cual se hubiera duplicado el valor táctico de la corbeta, pues la que tenía solo mejoró por la adquisición de un cañón Wolwick, comprado con economías de la despensa de jefes y oficiales. Ese cañón se popularizó en la escuadra con el nombre de "Malcriado" y prestó buenos servicios.

El resultado de las condiciones de la corbeta después del viaje y de un año de carena, fue que su máquina quedara más comprometida y que conservase una artillería solo eficaz para poner en peligro la vida de los artilleros que la servían.

La "Unión" salió de Greenhite en viaje de regreso el 7 de abril de 1873 con escalas en Plymouth, puerto en el que

demoró cinco días; San Vicente, en el que permaneció tres; Montevideo, en donde estuvo ocho días; y horas, en cabo Vírgenes, Posesión, Punta Arenas, Playa Parda, Puerto Angosto y otros dos puertos más.

El viernes 11 de julio fondeó en Chilca para completar su aseo y pintura, antes de entrar al puerto del Callao, en el cual largó el ancla dos días después. Como de ida, al regreso había hecho a la vela la mayor parte de su recorrido.

Eliás Aguirre seguía enriqueciendo su hoja de servicios. Lo hacía al mismo tiempo que ganaba madurez humana y profesional, gran experiencia en el gabinete y en la mar. Por otra parte no descuidaba engrosar también sus conocimientos de hombre culto interesado no solo en los asuntos navales sino también en la política europea, los adelantos científicos, en los más diversos campos, y también en todo lo inherente al arte y la literatura. En 1870 Prusia había derrotado a Francia en muy corto tiempo. Bajo el puño de hierro de Otto Bismarck (1815-1898) se había forjado el Imperio Alemán. Bismarck era un gran estadista, pero a menudo solía poner la fuerza por encima del derecho. Para un hombre inteligente y culto como Eliás Aguirre, este viaje a Inglaterra sería muy aleccionador.

Subdirector de la Escuela Naval

Mientras cumplía la comisión que el gobierno le había encargado en Inglaterra, Eliás Aguirre iba

recibiendo noticias cada vez más alarmantes sobre la situación política de nuestro país, donde ya finalizaba el periodo presidencial del coronel José Balta y todo presagiaba que su sucesión no sería normal, ni mucho menos pacífica.

Uno de los candidatos que había despertado grandes esperanzas e innumerables adhesiones era Manuel Pardo, fundador del Partido Civil. Era el primer hombre de "tarro y levita" que tenía posibilidades de llegar a la jefatura del Estado, ocupada hasta ese momento exclusivamente por militares. Prestigiosos oficiales de nuestra Marina de Guerra eran partidarios e, incluso, muchos de ellos cordiales amigos de Pardo, como Miguel Grau, Lizardo Montero, Aurelio García y García, Camilo Carrillo, Melitón Carvajal, Manuel Villavisencio, Melitón Rodríguez, Elías Aguirre, Fermín Díez Canseco y otros más.

Estos marinos, y todos los miembros de esa institución, vieron con mal contenida indignación y estupor, que el presidente de la República, José Balta, solo por motivos políticos, por desconfianza de los marinos civilistas, ordenara el desarme de todos los buques de la Escuadra, hecho insólito en los anales de nuestra historia naval.

Dando cumplimiento a esta orden se desembarcó la artillería de la fragata *Independencia* y también la del *Apurímac* y del *Pachitea*. Los monitores fluviales *Manco Cápac* y *Atahualpa*, meras baterías flotantes, ingresaron al dique para limpiar sus fondos. Cuando se pretendió desmontar los cañones de 300 del *Huáscar*, Miguel Grau, su comandante, protestó con serena energía. Esa maniobra ponía en riesgo la estabilidad del monitor. No se trataba de un pretexto,

sino de un auténtico peligro que podía provocar el hundimiento del buque.

Balta ordenó también la reducción al mínimo del personal naval y a los técnicos, que en su mayoría eran extranjeros, no se les renovó sus contratos. Lo que hacía Balta atentaba contra la seguridad de la nación. A tanto llegó su animadversión contra la marina, que dispuso se retiraran piezas vitales de los buques de guerra para que no pudieran navegar. Nuestros marinos, con habilidad y audacia, lograron conseguir o fabricar repuestos que se ocultaron en la Factoría Naval de Bellavista y en otros lugares.

En el marco de una crisis fiscal y política espantosa, tuvieron lugar los luctuosos acontecimientos de julio de 1872, iniciados el día 22 con el golpe de los cuatro coroneles Gutiérrez, que elevaron al mayor de ellos, Tomás, a la presidencia de la República. Miguel Grau, entonces, encabezó un rápido y audaz movimiento para combatir el golpe militar y lograr que prevaleciera el orden constitucional. Paralelamente el pueblo de Lima se desbordó contra los Gutiérrez. Silvestre fue muerto mientras esperaba el tren para ir al Callao a sofocar una revuelta. El todavía presidente José Balta fue asesinado en el cuartel San Francisco, donde lo habían recluido los golpistas. Las turbas se apoderaron de las calles de Lima y capturaron y dieron muerte a Marceliano y Tomás Gutiérrez. Sus despojos colgaron de una de las torres de la catedral y, después, ardieron en una hoguera. Solo Marcelino pudo salvar la vida.

Protegido en la fragata *Independencia*, Manuel Pardo, el elegido por los pueblos, desembarcó en triunfo en el Callao y asumió la primera magistratura

de la nación. Desgraciadamente la calma no volvió al Perú durante sus cuatro años de gobierno. Entre 1872 y 1876, sublevaciones, revoluciones, montoneras e intentos de magnicidio, signaron el régimen de Pardo. A eso habría que añadir que la crisis fiscal llegaba a niveles de bancarrota. Nunca nuestra Marina de Guerra había estado tan desatendida. Al concluir su mandato, Pardo entregó la presidencia a Mariano Ignacio Prado. Faltaban menos de tres años para el inicio de la guerra con Chile.

*

Como ha investigado el teniente segundo Michel Laguerre Kleimann, al inicio del gobierno de José Balta, cuando todavía no se había apoderado de su espíritu la fobia contra nuestra institución naval, su hermano, el coronel Juan Francisco Balta, ministro de Guerra y Marina, informaba al Congreso: "Como la profesión del marino necesita conocimientos científicos y un sistema de educación, se ha creído oportuno establecer en el Callao, a bordo de uno de los buques de nuestra Escuadra, la Escuela Naval". En efecto, el 4 de junio de 1870 el presidente de la República había firmado el decreto que fundó, nuevamente, el *Alma Mater* de la oficialidad naval peruana.

El buque destinado para esta misión fue el ya inoperativo vapor *Marañón* (ex *Habana*) que había sido comprado en 1867 para efectuar el remolque de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* adquiridos en los Estados Unidos de Norteamérica, y donde tanto Elías Aguirre como Diego Ferré participaron en el peligroso trayecto de traerlos al Callao. Las

dimensiones de este buque lo hacían adecuado para servir como Escuela Embarcada, a pesar que no tenía alumbrado eléctrico.

Su primer Director fue el flamante comandante del *Marañón*, capitán de navío Camilo Carrillo, figura descollante entre los marinos de la segunda mitad del siglo XIX por su versatilidad e inteligencia. Carrillo dirigió la Escuela Naval casi sin interrupción hasta 1876, fecha en la que fue elegido diputado por la provincia del Bajo Amazonas. El capitán de corbeta Elías Aguirre Romero fue destacado como subdirector de ese plantel inmediatamente después de su regreso al Perú.

La rutina de dicho centro de estudios fue muy similar al actual, en el sentido del orden de las actividades formativas:

0500 horas.-	diana en verano (con corneta)
0530 horas.-	diana en invierno (con corneta)
	Aseo personal-Revista por los inspectores
½ hora después.-	Lista por el Sub-brigadier y parte al Brigadier. Revista de presencia por el Brigadier, parte al Inspector de la Escuela, estudios en cubierta.
0700 horas.-	desayuno
0800 horas.-	inicio de clases
1100 horas.-	almuerzo - descanso

1200 horas.-	termina descanso
1600 horas.-	ejercicios de gimnasia, esgrima, tiro al blanco y boga
1700 horas.-	comida
2000 horas.-	cena y lectura del Reglamento

El modelo de evaluación de los alumnos de la Escuela Naval -luego se llamarían cadetes- se hacía a través de exámenes privados y públicos. Los exámenes privados se rendían ante jurados nombrados por la Junta de Instrucción, mientras que en los públicos el gobierno designaba a las personas que integrarían el jurado, normalmente presidido por el ministro de Guerra y Marina.

La crisis fiscal mundial de 1873-1874 afectó al Estado peruano y a sus instituciones, incluida la Escuela Naval. El ministro interino de Guerra y Marina, José de la Riva Agüero, elevó al de Hacienda los requerimientos de fondos para que la Escuela Naval siguiese funcionando con la mayor normalidad posible. Una de las preocupaciones del ministro era que la falta de dinero impediría cumplir con la obligación del Estado de cubrir, junto a los padres de los alumnos, con su formación naval. El prestigio del gobierno se encontraba en peligro.

En la Escuela Preparatoria había noventa alumnos y, a pesar del corto tiempo desde su creación, empezó a satisfacer los compromisos que se la habían impuesto. Incluso, ante la intención del Estado de dejar de solventar los gastos de vestuario de los alumnos de la Escuela, su Director elevó al ministro de Guerra y Marina un oficio que en una

de sus partes decía: "sería suponer poco provechosa la acción del gobierno sobre ella y dejar su suerte a merced de variadas influencias que la conducirían necesariamente a su ruina [...] Tal es Sr. Ministro, la Escuela Preparatoria que se encamina poco a poco, desde su creación, a un porvenir basado en la confianza pública, pero que necesita todavía que la dirección del gobierno fortifique la unidad de acción bajo la cual ha de establecerse definitivamente". Ante tan sólido argumento a favor de la educación de los futuros oficiales de marina, no hay duda en asegurar que Elías Aguirre, como segundo al mando de la institución, analizó y escribió junto con Carrillo tan lúcido documento.

Durante la gestión de Elías Aguirre se llevaron a cabo, el 31 de enero y el 6 de febrero de 1875, los exámenes públicos de los alumnos de las Escuelas Naval y Preparatoria. El Comandante General de la Marina, capitán de navío Diego de la Haza, sostuvo que los alumnos respondieron a las pruebas de una "manera brillante a las esperanzas que en ellos se tenía, distinguiéndose muy particularmente (en) los cursos profesionales". Los alumnos premiados fueron:

Escuela Naval:

Aprovechamiento: Juan M. Ontaneda con la medalla de oro (futuro primer Ministro de Marina)
Fermín Diez-Canseco con la medalla de plata

Buena conducta: Juan M. Ontaneda con la medalla de oro
Roberto Espinosa con la medalla de plata

Escuela Preparatoria

Aprovechamiento: Samuel Young con la medalla de oro
Héctor Harvey con la medalla de plata

Buena Conducta: Nicanor Leguía con la medalla de oro
Manuel Santori con la medalla de plata

Otro aspecto interesante durante la gestión de Aguirre es que en la Escuela Preparatoria existían cuatro plazas para inspectores de disciplina, los cuales no eran oficiales de marina, sino, más bien, indefinidos del ejército. Ellos fueron Luis Darcouart, Eduardo Dávila, Pablo Bocanegra y Luis Díaz.

Como hemos dicho, durante la gestión de Elías Aguirre el Perú vivía una severa crisis fiscal lo que llevó a que la dirección decidiera que, tanto marinos como civiles, dictasen clases a los alumnos. Ante esta situación, Elías Aguirre se desempeñó, en adición a sus funciones de subdirector, como profesor de Aritmética en la Escuela Preparatoria. Sin embargo, esta situación no duraría mucho pues Aguirre fue destacado como comandante de la flamante cañonera *Chanchamayo*, siendo relevado de sus funciones en la Escuela por el capitán de corbeta Guillermo Pareja.

Un mes antes de dejar el puesto -31 de marzo de 1875- en la Escuela había sesenta alumnos a bordo del pontón *Meteoro*, entre los que destacan quienes tres años más tarde pasarían a formar parte de la tripulación del legendario monitor *Huáscar*: Daniel Rivera, Manuel Elías Bonnemaïson y Domingo Valle Riestra. Un dato curioso es que durante aquellos años no existía en los inventarios de la biblioteca de la Escuela Naval el libro de R.C. Mayne, *Strait Pilot*, traducido por Aguirre al castellano e impreso en 1874.

El naufragio de la *Chanchamayo*.

Las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo* llegaron al Callao el 11 de enero de 1875. Habían sido construidas en Inglaterra; eran de madera y mixtas, ya que podían navegar a carbón y también a la vela. El jefe que mandaba ambos buques era el capitán de navío Alejandro G. Muñoz. La *Chanchamayo* estaba comandada por el capitán de navío Ruperto Alzamora, quien el 15 de marzo del año ya mencionado entregó el mando al Teniente Primero Eugenio Raygada. Este, a su vez, el 5 de mayo de 1875 la puso en manos del capitán de corbeta Elías Aguirre, quien sería el último en comandarla.

La plana mayor de la *Chanchamayo* estaba conformada por el ya mencionado comandante Elías Aguirre, siendo el segundo comandante el Teniente Primero Eugenio Raygada y los oficiales subalternos el Teniente Segundo Eduardo Hidalgo y los Alféreces de Fragata, Gervasio Santillana, Carlos Rodríguez y Aurelio Gaviria.

A mediados de 1876 salió para los puertos del norte del país la cañonera *Chanchamayo*, llevando a bordo alumnos de la Escuela de Grumetes que habían concluido sus estudios. Era un viaje de práctica imprescindible para probar los conocimientos del joven personal. El viaje de ida se hizo sin novedad y cumpliendo, en todas sus partes, el programa de ejercicios previamente ordenados. El buque se distinguía entre todos los de la Armada -dice el historiador Vegas García- por su disciplina, limpieza y aspecto marineroy, su jefe, Elías Aguirre, tenía fama, bien ganada por cierto, de ser un gran carácter y un distinguido maniobrista y navegante.

La tragedia

En el volumen X de la Segunda Parte de la *Historia Marítima del Perú*, que tuve a mi cargo, traté extensamente la tragedia de la *Chanchamayo*, que aquí reproduzco.

El 13 de julio de 1876 naufragó en el lugar conocido como Punta Falsa de Aguja, en la costa norte, muy cerca de la playa de "la caleta de fux", la cañonera *Chanchamayo* comandada por el capitán de corbeta Elías Aguirre. El siniestro tuvo lugar en la noche, sin pérdida de vidas.

Una de las víctimas del naufragio comunicó a *El Comercio*:

El 13 de julio a las 7:23 p.m. se presentó al comandante de la "Chanchamayo" el oficial de guardia y le participó que estaban a 4 o 5 millas de tierra. El señor Aguirre preguntó al oficial la

hora que era y cuando éste le hubo contestado diciéndole la ya indicada, le ordenó que a las 7:30 virara hacia afuera. En tanto que esto acontecía, el segundo del buque, Raygada, pudo, por el color del agua, observar que se encontraban muy cerca de tierra. El señor Aguirre había subido ya al puente y mandó virar; pero no había concluido de dar la voz de mando, cuando la corbeta chocó con un banco de arena. Apenas pudo conseguirse ponerle en facha. Dos bancos más pasó la corbeta. Estaba ya en la barra.

Aunque el mar estaba muy picado el comandante mandó botar al agua dos falúas cada una con su anclote y una espía para remolcar hacia atrás el buque. Por este medio se le hizo salvar los dos segundos bancos; pero fue imposible que salvara el tercero que era el más grandé.

Los anclotes fueron arrastrados. Inmediatamente después de esto construyó una balsa de madera para poner una espía con una de las anclas mayores del buque; pero nada pudo conseguirse por haberse volcado la balsa. También volcó uno de los botes, teniendo sus tripulantes que llegar a nado a la corbeta.

La marinería de la Escuela de Grumetes ejecutaba todas las

órdenes con admirable precisión. Una hora después del naufragio la máquina de la "Chanchamayo" estaba encendida y contribuía a evitar que el buque fuese arrastrado hacia tierra. Un bote a cargo del teniente Hidalgo fue enviado a la isla de Lobos en demanda de auxilio.

A las 10 de la mañana del día siguiente todos los tripulantes de la "Chanchamayo" se embarcaron, llevando víveres y armas, pólvora, etc. Al día siguiente se avistó un vapor, el "Trujillo" que iba del Callao a Panamá. Como no había libro de señales se envió un bote. El "Trujillo" se mantuvo sobre su máquina a 3 o 4 millas de distancia; pero como no se le hiciera señal alguna siguió su viaje. Es muy probable que no vieran el bote.

El 16 a las 7 de la mañana divisamos otro vapor: era el que llevaba al Callao al general Mariano Ignacio Prado. El comandante hizo alistar un bote, nos embarcamos en él yo y el oficial Caveró. A poco los golpes de mar volcaron y destrozaron la embarcación. Salvamos a nado. No pudimos por esto ponernos al habla.

Permanecimos en la playa en nuestras carpas hasta la llegada del "Jirafa", su comandante Guillermo García y García vino a tierra. Al regresar éste

a su buque, con el objeto de marchar a Sechura a traer a remolque unas balsas, se volcó el bote; casi sucumbe el señor García. Las balsas llegaron y se principió a transportar la artillería. La "Chanchamayo" está en playa abierta de proa.

En el parte oficial dando cuenta del naufragio el comandante Elías Aguirre informaba al ministro de Guerra y Marina:

"De regreso del viaje al norte, que para ejercicios de los grumetes me había sido prescrito por S.E. el Presidente y el señor ministro de Guerra, navegaba el día 13 de julio en vuelta de tierra. La latitud por la altura meridiana de este día fue 6°7' S y longitud estimada 81°52' O. A las 3:30 p.m. se trabajó una longitud por cronómetro que dio por resultado 81°34' de modo que con la latitud del medio día el punto podía ser ya de confianza; además, se reconoció a las 2 horas p.m. la Punta Falsa de Aguja cuya distancia aproximada a esa hora vino a estar de acuerdo con la longitud observada más tarde.

Hasta aquí, siguiendo las prescripciones del derrotero para los viajes de subida, había obtenido buenas singladuras, y me proponía virar a 5 o 6 millas de tierra, para aprovechar bien del terral y la virazón; así es que pensaba seguir

la bordada hasta 7 horas 3 minutos p.m. hora en que debiendo hallarnos a la distancia indicada podíamos tomar el terral desde su principio.

Después de las 7 horas p.m. me hallaba en la cubierta con el segundo comandante capitán de corbeta don Eugenio Raygada (ascendido el 16 de junio de 1876), cuando vino el oficial de guardia, alférez de fragata don Aurelio Gaviria, a avisarme que en su concepto estábamos a 3 o 4 millas de tierra.

Como por el punto y la distancia en que navegaba me creía entonces a 7 u 8 millas, y como los oficiales para no escasear la precaución estimaran siempre la distancia a la costa menor de lo que era en realidad, le contesté que siguiera observándola y virara a las 7 horas 30 minutos p.m. El segundo comandante se dirigió al puente inmediatamente después del oficial de guardia y regresando antes de haber transcurrido 10 minutos, me comunicó que estábamos más cerca de lo que el oficial creía y que le había ordenado llamar la gente a sus puestos.

Alarmado por este parte, me fui al puente sin la menor pérdida de tiempo; al llegar a él y dirigir la vista a proa, vi tan distantemente la reventazón de la playa que ordené orzar a la banda y bracear en facha.

La primera orden fue cumplida en el acto, mas no así la segunda, porque estaban alistándose para la virada, por manera que antes de haber braceado, el buque encalló: hecha la facha sin embargo, que debía contribuir a atraer el buque atrás para zafar, mandé encender la máquina y tender un anclote por la aleta de estribor. La virada por redondo había sido menos oportuna que por avante, pues al arribar habíamos encallado con más fuerza.

El tiempo sin haber nublado mucho, mantenía una faja blanquecina que impidió ver la reventazón a tiempo para maniobrar; la parte elevada de la costa, que aparecía tras una leve capa de neblina, tenía ese color dudoso que tan fácilmente hace equivocar la distancia; este equívoco involuntario pero desgraciado, de apreciación en el oficial de guardia, le hizo creerse a 3 o 4 millas, estando ya entre puntas; el ruido del oleaje, que generalmente se percibe bien a 6 millas, no se oyó en lo absoluto, sino cuando el buque encallaba, circunstancia muy notable, atendiendo a que, además del oficial de guardia que se hallaba en el puente, estaban en la cubierta la brigada de servicio, el segundo comandante y yo. El andar había venido aumentando gradualmente de 4 a 5 ½ millas, y nada podía hacernos sospechar, observando la salida del buque y el trabajo del

aparejo, que hubiese aumentado una cantidad considerable. Ahora mismo, no juzgo que semejante desproporción haya tenido lugar.

Las sondas que se hizo apenas varamos, dio 16 pies de agua a popa y 10 a proa, por consiguiente la popa quedaba a flote pero mientras se encendió la máquina y tendió el anclote, la mar arrastró paulatinamente hasta colocarla en 12 pies, y tocando el fondo también.

Largar un ancla hubiera sido imprudente y perjudicial, pues entonces sujetando la proa en su sitio, habría inutilizado la acción del aparejo para traerlo atrás por una parte, y por otra la mar, más libre en su influencia sobre el resto del casco, lo había llevado con mayor rapidez a menor profundidad.

Todos los esfuerzos se concretaron como era natural a maniobrar eficazmente por la popa.

Teniendo un anclote por la aleta de estribor y lista la máquina, se cobró la espía del primero por el cabrestante y se dio atrás a toda fuerza a la segunda; mas no siendo esto suficiente, se tendió otro anclote para cobrarlo a mano.

Estas 3 fuerzas reunidas no bastaron todavía, pero sin embargo de que

funcionaron así hasta arrastrar un anclote, nada favorable se consiguió. Entonces se pensó fondear un ancla de amura y como ninguna de las falúas fuera capaz de resistirla, tanto por su propia debilidad, cuanto por el estado agitado de la mar, se trató de formar una balsa, la cual tampoco dio buen resultado.

A las 11 horas p.m. mandé al teniente segundo don Eduardo Hidalgo en comisión a la isla de Lobos de Tierra, a buscar un vapor que pudiera remolcarnos; más la demora inevitable de su viaje, le hizo llegar después de la salida para Eten del vapor "Jirafa", que vino más tarde a auxiliarnos, mandado por el Prefecto de Lambayeque.

Mientras tanto se continuó trabajando a bordo hasta bien entrado el siguiente día, sin obtener la mayor ventaja, ni poder evitar siquiera que la mar dejara de aconcharnos.

Habiendo dado parte el primer maquinista de que a las 7:30 a.m. del día 14, la máquina no podía seguir funcionando por mucho tiempo, a causa de principiar a absorber arena la válvula alimenticia de las calderas y notando al mismo tiempo que los bandazos que daba el buque eran tan fuertes que podrían hacernos desarbolar y esparcir los fuegos,

con riesgo de producir un incendio, ordené se apagaran todos y alistar víveres, agua y cuanto pudiera necesitarse para trasladar la gente a tierra, hacerla vivir en carpas y esperar recursos que nos permitieran hacer nuevos esfuerzos para salvar lo que se pudiera.

De la llegada de los vapores "Chalaco" y "Jirafa", de las balsas mandadas de Sechura por el señor Prefecto de Piura; de los auxilios tan eficaces de estas últimas a cuya cooperación se debe lo que se ha salvado, ya me he ocupado en otra oportunidad. Pero debo añadir que un día de braveza, en que estábamos tan escasos de agua que solo hubo para cocinar, fue indispensable que del "Chalaco" trasbordaran unos barriles a una balsa fondeada fuera de la costa y que no trabajaba por falta de gente; que la tripulación con marineros, que voluntariamente se prestaron y la dejaron aventurarse a salvar el oleaje.

La falta de conocimientos especiales para el manejo de estas embarcaciones, hizo que la balsa, impulsada por la corriente se fuera sobre las piedras; felizmente la gente salvó sin avería, lo mismo que el agua; pero la balsa perteneciente al piloto Rafael Eche se hizo pedazos, por cuya razón oficié al señor Prefecto

de Piura, para que a la vez de los jornales de los balseros se sirviera hacer abonar la embarcación.

El inventario de salvamento irá a la Mayoría de Ordenes junto con mi parte de llegada, y en él se encontrarán, además de la artillería, hélices, cadenas, anclas, municiones de guerra, de boca, arboladura y velamen, mucho otros artículos de valor.

Cuando la tripulación estuvo toda en tierra se le hizo formar y se leyeron los artículos del título 34, 13 y 14 de la ordenanza.

Me es satisfactorio comunicar a US. que a excepción de los grumetes Hernán Cortéz, Aurelio Ramos, Marcos Olarte y Juan Farfán, que han desertado, los demás se han conducido con toda la voluntad, respeto y abnegación de su buena disciplina; quedan a bordo de este buque esperando las órdenes de US.

Merced a los trabajos de los buzos enviados en el vapor "Chalaco", se han salvado la mariposa, algunas cajas de pólvora y algunas menudencias del pañol del contramaestre.

Terminaré permitiéndome recomendar nuevamente a la consideración del Supremo Gobierno, los servicios prestados por los balseros de Sechura,

sin cuya cooperación hubiera sido imposible llevar a cabo el salvamento en la proporción en que se ha hecho.

Dios guarde a US. S.M.

ELIAS AGUIRRE

Por considerarlo de mucho interés reproducimos una carta dirigida al director de "El Comercio", José Antonio Miró Quesada, donde se emiten otras opiniones sobre el naufragio y se narra un episodio en el que estuvo a punto de perder la vida Guillermo García y García, hermano del capitán de navío Aurelio García y García. Como se recordará Guillermo García y García murió heroicamente en la cubierta de la *Independencia* cuando ya encallada sufría los disparos de fusilería y metralla lanzados desde la *Covadonga*.

Punta Falsa de Aguja, julio 20 de 1876

Muy estimado amigo:

Las calamidades nunca vienen solas; a la pérdida de la "Chanchamayo" iba a seguir otra más dolorosa, la pérdida de una vida interesante. Voy a referir a usted lo ocurrido, que puede llamarse la historia de un recién nacido, de 29 años de edad.

El celoso prefecto de Lambayeque, señor Ferreyros, ordenó que el vapor "Jirafa" que manda el capitán don Guillermo García y García

saliese de Eten a prestar auxilio a la "Chanchamayo" y recoger a los naufragos. El "Jirafa" llegó a esta playa en la mañana del lunes 17 y desde el primer momento se persuadió su capitán que la cañonera estaba totalmente perdida. La tripulación había salvado y se hallaba en tierra así como la mayor parte de los pertrechos y de los artículos de mar y boca, debido a los esfuerzos y a la energía del comandante y oficialidad de la "Chanchamayo". El "Jirafa" ha tomado ya a su bordo gran cantidad de esos objetos.

El siniestro de que me ocupo es de lamentarse tanto más, cuando viene a afectar a un jefe que no es responsable. Su verdadera explicación está en el exceso de arrojo del oficial de guardia para acercarse a la playa, y en la fatalidad del comandante. Desde muchas horas antes estaba la tierra a la vista: la corbeta navegaba tranquilamente a la vela; todo el mundo estaba en cubierta; y el comandante había recomendado al oficial de guardia, media hora antes del suceso, que avisara el momento en que estuviese a distancia conveniente de tierra para virar. Lo que llamo la fatalidad o mala estrella del comandante Aguirre, está en esto: tenía costumbre de hacer su ejercicio corporal diario paseando por el puente desde que

acababa de comer hasta las 8 de la noche, y el día del siniestro fue el único que en lugar de subir al puente hizo un paseo sobre la cubierta principal. Esto dio ocasión a que solo se apercibiese de la extremada aproximación en que se encontraba de la playa cuando estaba casi sobre ella. Saltó Aguirre al puente a mandar la virada, pero ya era tarde; antes de concluir la maniobra encalló el buque y quedó perdido, arrastrando consigo, aunque no en justicia, la reputación de Elías Aguirre, que por tantos y tan merecidos títulos se ha hecho digno de ser considerado como uno de nuestros mejores oficiales de marina. Si en poder de usted está defender esta reputación y mitigar las amarguras que esta desgracia puede ocasionarle, hágalo usted amigo, con la convicción de la irresponsabilidad de Aguirre y con la conciencia de que defiende a un hombre de verdadero mérito en un momento de adversidad.

Voy a hablarle ahora del riesgo que hemos corrido, como le he dicho, de una nueva desgracia. El capitán García y García, que se hallaba en tierra acordando con el comandante Aguirre lo necesario para salvar lo más que se pudiera del buque, debía embarcarse en su vapor, el "Jirafa", para ir a Sechura en busca de unas balsas que facilitasen los trabajos en esta borrascosísima playa, no

habiendo podido hacerlo el día anterior a causa de la braveza en que estaba el mar. Tomó al efecto un bote con 4 hombres de la "Chanchamayo" y zarpó; pero cuando llegó a unos 100 metros de la playa, en lo más fuerte de la reventazón, vinieron 2 tremendas mareas que llenaron completamente de agua el bote y arrastrándolo con una velocidad espantosa lo estrellaron contra los picos de un arrecife, cayendo García y García y sus marineros casual y felizmente al agua y no sobre aquellos, pues esto habría ocasionado irremisiblemente su pérdida. Los marineros más afortunados que su jefe fueron arrastrados por la corriente a una playa de arena, y tomaron tierra; pero García quedó metido en un archipiélago de rocas, luchando durante una hora contra la muerte, lanzado por las terribles olas en todas direcciones, aunque por fortuna siempre entre los canales, sin chocar con las rocas, pues esto habría causado su muerte instantánea.

Antes de embarcarse en el bote el señor García y García, en previsión de lo que podía suceder, en vista del estado del mar, se había quitado la ropa de paño, quedándose solo con la blanca; pero esta precaución que indudablemente lo salvó, desde que lo puso en actitud de nadar libremente, le hizo también sufrir

una angustia infinita y resignarse a la idea de que estaba de Dios que sucumbiese. Con los esfuerzos que hacía, fueron resbalándose los calzoncillos que estaban atados en los tobillos y quedaron formando una especie de cola o rastro pendiente de los pies que le impedía nadar; y el peligro se hizo supremo cuando enganchándose esa cola en el pico de una roca quedó García verdaderamente fondeado. Qué momentos para éste y para sus amigos que en la playa contemplábamos la espantosa lucha en que se hallaba. Por más que hacía para romper los calzoncillos unas veces y otra para darse impulso con cada ola que pasaba, para arrancarse de esa situación, no lograba su intento, a pesar de su entereza y de su esforzadísima energía. Nos refiere García que fue el único instante en que le faltó confianza en sí mismo y llegó a resignarse a la muerte. Felizmente, la providencia hizo que una ola violentísima lo desprendiese de la roca que se empeñaba en servirle de tumba y arrastrándola al medio del archipiélago, cuando ya le faltaba la fuerza física y sentía el frío de la muerte en el corazón, hizo fácil que desde una de las rocas le tirasen un remo atado a una línea, que logró coger y lo arrastraron así hasta la playa. Si no es por los comandantes

Aguirre y Raygada que habían acompañado al señor García hasta la playa y al ver el siniestro de que era víctima que obligaron a la gente de la "Chanchamayo" a saltar sobre las rocas, dando ellos mismos valeroso ejemplo, la interesante vida del joven marino habría desaparecido. Por fortuna se encuentra ya el señor García restablecido de las horribles fatigas de su naufragio. Mañana embarcará en el "Jirafa" la artillería de la cañonera y muy pronto zarpará para el Callao llevando a su bordo la gente de la "Chanchamayo".

La plana mayor de la "Chanchamayo" al momento de naufragar estaba conformada de la siguiente manera: comandante, capitán de corbeta Elías Aguirre, segundo comandante capitán de corbeta Eugenio Raygada, teniente segundo Eduardo Hidalgo, alférez de fragata Gervasio Santillana, alférez de fragata Aurelio Gaviria, alférez de fragata Octavio Caveró. El Cuerpo Político estaba representado por el contador, oficial segundo, César Alvarado.

Como era lo usual en estos casos y lo prescribía el reglamento, se inició proceso para deslindar responsabilidades con relación al naufragio de la cañonera "Chanchamayo". Guillermo Black

fue nombrado juez fiscal en comisión el día 10 de agosto de 1876. Dos días más tarde envió un oficio al Comandante General de Marina en estos términos: "Nombrado juez fiscal en comisión de orden suprema y habiendo concluido la sumaria información ordenada seguir con los acontecimientos que se relacionan con el naufragio de la cañonera de guerra nacional "Chanchamayo", tengo el honor de acompañar a usted por duplicado la lista de presentes de la dotación de esa nave, y los cuales existen en la condición de detenidos a bordo del vapor transporte "Chalaco".

En mérito de los procedimientos judiciales prescritos por la ordenanza y leyes patrias, observados estrictamente por el fiscal que suscribe, deben ser puestos en libertad todos los individuos que componen la dotación de la cañonera "Chanchamayo", y a disposición del Supremo Gobierno, para que sean colocados donde lo estime más conveniente en bien del mejor servicio, con excepción del comandante de la cañonera ya citada, capitán de corbeta don Elías Aguirre, el segundo comandante del mismo buque capitán de corbeta don Eugenio Raygada y el oficial de guardia don Aurelio Gaviria, alférez de fragata; los cuales permanecerán

a bordo del vapor "Chalaco" en la condición de detenidos.

Como la presente cuestión es la primera que por su circunstancia se ha presentado en nuestra Escuadra, y haya que pasar la Revista de Comisario el lunes 14 del actual, de acuerdo con el comandante Aguirre se han considerado en lista de revista por el presente mes a todos los individuos que de la dotación del enunciado buque existen a bordo del "Chalaco". Que pongo en conocimiento de usted para los fines que halla lugar. GUILLERMO BLACK.

El viernes 27 de octubre de 1876 se reunió el Consejo de Guerra de Oficiales Generales, para sentenciar, en las respectivas causas, al capitán de corbeta Elías Aguirre. La reunión se llevó a cabo a las 12 m. en el vapor *Marañón* y, para el caso, se puso a disposición del Mayor de Ordenes del Departamento, 20 soldados a cargo de un oficial.

Según el historiador paiteño Reynaldo Moya Espinosa en su libro *Grau. El Peruano del milenio*, publicado en Lima por el Grupo Editorial Megabyte, en 2003, el día 29 de setiembre de 1876, el ministro de Guerra y Marina solicitaba a la Cámara de Diputados concediera licencia al capitán de navío Miguel Grau, diputado por Paíta, a fin de que pudiera integrar el Consejo de Guerra que juzgaría a Elías Aguirre. La licencia fue otorgada el 3 de octubre y a lo largo del juicio, apunta Moya, "Grau pudo darse cuenta que Elías Aguirre era un buen marino, pero le fue imposible evitar su separación del servicio".

Fue sentenciado Elías Aguirre a 6 meses de prisión que, en principio, se determinó fuese en algún puerto, pero de inmediato se modificó la sentencia en el sentido que debía ser a bordo de la *Pilcomayo*. A todo lo agregado se determinó también que durante dos años quedaría sin “su pensión de empleo”. En julio de 1877 quedó en libertad “por haber cumplido la primera parte de su condena”. Ya en abril de dicho año, por encontrarse enfermo de reumatismo, se le concedió licencia para residir en el puerto de Iquique.

La guerra

Debo confesar que uno de los libros que más me ha impactado sobre la guerra con Chile es el escrito por José Antonio de Lavalle y que tituló *Mi misión en Chile en 1879*. Se describe allí los esfuerzos del brillante escritor y diplomático por impedir la guerra, y es realmente conmovedora la parte en la cual narra su retorno al Perú luego de haber fracasado en su intento de evitar la contienda. Dice:

Al entrar al Callao vimos la escuadrilla peruana que maniobraba fuera de la bahía y saludamos a lo lejos al “Huáscar” y a su heroico comandante. Con pesar vi a nuestras naves, pues ni el más ciego y estúpido patriotismo podía ocultar a los que conociesen al “Blanco Encalada” y al “Cochrane”, que nuestras gallardas naves y sus nobles tripulantes estaban condenadas, fatal y necesariamente, al más cierto y estéril sacrificio, por

grandes que fuesen, como fueron realmente, el valor y la abnegación de Grau y de sus dignos subordinados. ¡Desgraciado, sin embargo, el que entonces lo hubiera dicho en Lima! Cuando menos lo hubieran tildado de traidor.

Y llegó así el aciago 5 de abril de 1879 en que Chile declaró la guerra al Perú. Esa guerra estaba perdida de antemano. No es derrotismo decir esto, simplemente es ver las cosas con objetividad. Marc Bloch en su libro *La extraña derrota*, trata de explicar la forma en la que, durante la Segunda Guerra Mundial, en unas pocas semanas quedó totalmente desarticulado el ejército francés, avasallado totalmente por las fuerzas alemanas. De nada valieron actos de patriotismo, abnegación, ni tampoco actitudes de singular gallardía. Venció el ejército que estaba mejor preparado, con armamento moderno y tácticas desconcertantes. Por eso creo que resulta absolutamente negativo tratar de encontrar "culpables" para lo que ocurrió entre 1879 y 1883 en que se firmó el Tratado de Ancón entre el Perú y Chile. Despertó esperanzas y entusiasmo la gallardía de Grau y sus correrías a bordo del *Huáscar* a lo largo de cinco meses que impidieron el desembarco chileno. Nos llena de orgullo el valor y el sacrificio de Francisco Bolognesi en el Morro de Arica junto con sus bravos compañeros. Nos debe también causar gratitud el esfuerzo de Nicolás de Piérola por defender la ciudad de Lima e intentar la resistencia al invasor desde el gobierno que estableció en Ayacucho. Admiramos la tenacidad del general Andrés A. Cáceres en los Andes en una sacrificada resistencia que, desgraciadamente, tuvo su momento final en la batalla de Huamachuco. Debemos también tomar en consideración la actitud

de Miguel Iglesias. Es muy fácil admirar el valor de la lucha denodada contra el enemigo, pero también se necesita valor luego de haber combatido fieramente en el Morro Solar, luego de haber visto a un hijo muerto por el enemigo, para más tarde pedir la paz al insaciable enemigo y evitar así mayores daños para nuestro país. Por eso resulta absurdo tratar de buscar culpables de nuestra desventura en la guerra. El gran Lucien Febvre en su clásico libro *Combates por la Historia*, ha escrito: "Me repugna ese tono de fiscal que adopta perpetuamente un historiador. No, el historiador no es un juez. Ni siquiera un juez de instrucción. La historia no es juzgar; es comprender y hacer comprender. No nos cansamos de repetirlo. Es el precio que cuesta los progresos de nuestra ciencia".

¿Desde cuándo se perdió la guerra? Desde antes de comenzar las acciones. Al respecto decía jactanciosamente Benjamín Vicuña Mackenna:

Llevamos a los peruanos la ventaja de un largo mes de aprestos incubada la guerra desde el 1 de enero; lista la escuadra desde noviembre de 1878, cuando el "Huáscar" estaba desarmado, la "Independencia" con sus calderas en la playa; la "Unión" en Iquique, la "Pilcomayo", en el norte del Callao, nuestro ejército estaba agrupado y perfectamente armado y municionado; en una palabra éramos dueños de la situación militar, de la hora y de la acometida desde el 1° de abril de 1879. En Arica, en su desierta playa, los peruanos no tenían ni un cañón, ni un soldado, ni siquiera un dedal de pólvora.

Luego de esta digresión, volvamos tras las huellas de nuestro personaje: el capitán de corbeta Elías Aguirre, reincorporado inmediatamente al servicio activo. En su notable trabajo sobre la Campaña Naval de 1879, contenida en la *Historia Marítima del Perú*, el Contralmirante Melitón Carvajal Pareja, dice:

Súbitamente, 48 horas después de que Chile declarase la guerra al Perú y su escuadra iniciara el bloqueo de Iquique, el Presidente Prado ordenó verbalmente al capitán de navío Aurelio García y García conformar una división naval con la corbeta "Unión" y la cañonera "Pilcomayo", y zarpar al Sur en la noche del 7 al 8 para desempeñar una comisión especial que, a estar por el parte del Comandante de la División de fecha 14, consistía en "cruzar la vía de comunicación de la escuadra chilena". No hay documentos que señalen con precisión cuál fue el propósito de la misma. ¿Una finta para demostrar que a pesar de la inferioridad naval, la escuadra peruana estaba preparada y dispuesta a disputar el control del mar a la escuadra chilena? ¿Una respuesta psicológica a las exigencias de presencia naval por parte de la prensa y opinión pública limeña y aliada? ¿Intervenir algún transporte logístico para la escuadra bloqueadora de Iquique o de tropas para algún desembarco en este puerto?

En efecto, el mismo 7 de abril, el Mayor de Órdenes del Departamento, comunicó a García y García que por decreto supremo había sido llamado al servicio activo de la Armada, habiéndosele nombrado Comandante de la División Naval compuesta por los buques citados para el desempeño de la comisión a que se referían "las instrucciones verbales" que se le había dado. El citado jefe se encontraba en situación de indefinido ocupando un escaño como senador, habiendo sido designado hacía pocos días miembro de la comisión para examinar los proyectos presentados por el Poder Ejecutivo sobre ordenanzas del Ejército y de la Armada, cuyos dictámenes debían presentarse en la próxima Legislatura Ordinaria. Como García y García perteneciera a la Comisión de Marina en el Senado, integraría la comisión descrita en lo concerniente a las ordenanzas navales.

Espera, le decía el ministro Domingo del Solar, que en la esfera de lo realizable, US. no omitirá esfuerzo para llenar cumplidamente el delicado encargo que se le hace; y lo espera con absoluta confianza, porque así lo garantizan los conocimientos personales de US., su energía y su probado patriotismo.

El mismo 7, *El Comercio* daba cuenta de la formación de una división naval compuesta como se acaba de referir. García y García había recibido orden de zarpar esa misma noche, ignorándose por completo, como era lógico, el rumbo que llevaría la división, lo que no impedía, decía, “que hagamos fervientes votos porque el éxito corone los esfuerzos de la primera división naval que entra en campaña”. Pero al día siguiente se preguntaba el mismo diario: ¿Irán acaso a recibir en Panamá los elementos de guerra que se dice han llegado al istmo para nuestro Gobierno?

La dotación de la Comandancia de la División de Operaciones en el Sur embarcada en la *Unión*, estaba conformada por:

Comandante General	capitán de navío Aurelio García y García
Mayor de Ordenes	capitán de corbeta Elías Aguirre
Secretario	tte. Coronel Guardia Nacional doctor Ricardo M. Espiell (diputado)
Agregado	tte. 2° Pedro Roel tte. 2° Julio Benites tte. 2° graduado Cristóbal Lastres capitán Guardia Nacional Nicanor Álvarez Calderón

Archivero del	
Ministerio de RR. EE.	Julio Benavides
Total	8

Según *El Comercio*, Espiell era el primer ciudadano limeño que abandonaba su hogar y su familia para entrar en los azares de la campaña y hacer prácticos en si mismo los ardorosos votos que con el pueblo todo hiciera en el meeting del domingo 6 con elocuentísimas frases.

Aguirre volvía a la escuadra ocupando un cargo honroso en un buque, la *Unión*, que conocía perfectamente. A esta división naval le tocaría el primer enfrentamiento con un buque chileno, la cañonera *Magallanes* en el punto denominado *Chipana*, el 12 de abril de 1879. El Contralmirante Melitón Carvajal, al referir este episodio, lo divide en dos momentos: a) detección y aproximación; b) combate y término. Leamos:

a) Detección y aproximación

Mientras la División Naval barajaba la costa boliviana inmediatamente al Sur del río Loa avistó, a 9h 30m. a.m. por el Sur Oeste (SO) a unas 10 millas de distancia, el humo de un vapor. García y García dispuso acercarse para reconocerlo y a ese fin aumentó la velocidad y ordenó zafarrancho de combate. En el intervalo se identificó al vapor como la cañonera chilena "Magallanes", que navegaba en dirección Norte.

García ordenó interceptarla y destruirla, o capturarla. La posición relativa inicial era favorable para ello si mantenía su desplazamiento al Norte; si cambiaba al Oeste o al Sur, disminuían las probabilidades de la interceptación. Según los partes de la División Naval, y sin precisar hora, la corbeta chilena en un principio se dirigió hacia el Oeste y poco después enmendó hacia el Norte.

La hora del avistamiento de los buques peruanos por la "Magallanes", por su amura de estribor, difiere sustancialmente. Según su comandante Latorre, los humos de la División Naval recién fueron avistados a las 10h 30m. al Sur del río Loa. Al navegar hacia ellos identificaron a la corbeta "Unión" y cañonera "Pilcomayo", que trataron de interceptarla para empeñar combate a corta distancia. Sin embargo, a pesar de su casi igual velocidad y por la maniobra inicial de la cañonera como el cambio de rumbo hacia el Oeste, que dejó a la División Naval por la cuadra de estribor, la obligó a darle caza, esto es, perseguirla en vez de interceptarla en una posición favorable para el combate. Con todo, al enmendar rumbo en dirección Norte, la División Naval quedó algo a popa de su cuadra de estribor, a eso de las 11h, terminando así la primera fase.

b) Combate y término

A esa hora García y García bajó del puente, reunió a la tripulación y le dirigió la arenga siguiente:

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

Similar mensaje envió a la cañonera por medio de señales.

A las 11h 15m habiéndose acertado la distancia, García ordenó a la "Unión" hacer un tiro a pólvora al mismo tiempo que afianzó su bandera e insignia, sin obtener reacción alguna de la "Magallanes", dando inicio a la fase de combate. Por su posición aproada hacia la nave chilena, la

"Unión", que no tenía colisas de caza en sus amuras, no pudo hacer fuego, pero como la "Pilcomayo" sí tenía y estando a unos 3600 metros, a las 11h 30m García le ordenó abrir fuego, apuntando hacia la popa del enemigo, e inició un tiroteo intenso. La máxima velocidad de la cañonera en esos momentos era de 11 nudos. A su vez, la "Unión" guiñó a estribor e inició el fuego con su batería de babor.

García ordenó un despliegue para que la "Unión" quede por estribor de la "Magallanes" y la "Pilcomayo" por babor. Esta maniobra obligó a la cañonera a cambiar de rumbo lo que originó un aumento en la distancia que no pudo reducir porque la "Magallanes" incrementó en algo su andar. Después de unos cuatro a seis disparos de la "Unión", a eso de las 12h la "Magallanes", afianzando su pabellón, abrió fuego con su colisa de a 115 contra la "Unión". Esta se hallaba un poco a popa de la cuadra de estribor de la "Magallanes" a unos 2,300 metros. El intercambio de tiros entre estos dos buques fue intenso. La "Magallanes" no contestó el fuego de la "Pilcomayo", porque estaba por la popa fuera del sector de tiro de su artillería.

A las 12h 15m la "Unión" estaba a 2,500 metros de la "Magallanes".

A 12h 55m ésta observó un escape de vapor en la "Unión" que estimó se habría producido por un impacto. Desde la 1h p.m. los tiros de la "Pilcomayo" ya no alcanzaban el blanco. Pero la velocidad de la División Naval no se pudo sostener. La cañonera se fue rezagando hasta unas 5 millas. El combate continuó con la "Unión" hasta la 1h 40m en que, según Portal, siendo la distancia de unos 3,500 metros la artillería no alcanzó por falta de elevación. Pero continuó persiguiéndola hasta estar a unas 5 horas de Iquique. Nada había que hacer. El combate terminó. A las 2h p.m. la "Unión" cambió rumbo hacia babor para ir a reunirse con la "Pilcomayo", y al hacerlo disparó sus últimos tiros con la batería de estribor.

Según los informes de los cuatro comandantes protagonistas, los disparos estuvieron bien en puntería, pero en alcance unos cayeron cortos y largos otros. Solo la "Pilcomayo" logró, por rebote, astillar levemente la popa de la "Magallanes". La lancha a vapor de esta última que interfería con su colisa de a 115, tuvo que ser echada al mar. Algo similar ocurrió con dos falúas de la cañonera. En ambos casos, estas embarcaciones sufrieron averías por concusión de los propios disparos. En ninguno de los tres buques hubo muertos,

heridos o daños materiales. Según Portal la "Unión" disparó 148 tiros. Según Latorre, la "Magallanes" disparó 42 tiros. El fuego se prolongó por dos horas. La máxima distancia de combate fue de 4,300 metros y la mínima de 2,300 metros. Por haberse librado la acción a la altura de la bahía Chipana, se le ha llamado combate de Chipana.

Terminado el combate, García ordenó a la "Pilcomayo" dirigirse a Ilo, embarcar carbón y esperar. La "Unión" entró en Arica el lunes 14 en la mañana. Fue recibida con gran entusiasmo por la población, pues ya se conocía del combate librado el 12 con la "Magallanes", que ingresara a Iquique al anochecer de ese día para informar al almirante Williams Rebolledo de los detalles.

Consideraciones sobre el primer combate naval

La noticia extraoficial del combate no tardó en llegar a Lima y así, "El Comercio" en su edición del 13, cuando la división aún estaba en la mar, con el título "La Magallanes corrida", comentó haberse recibido noticias sobre el encuentro como sigue:

La "Magallanes" ha huido cobardemente al avistar los buques de

los más débiles de nuestra escuadra, tripulados por los "afeminados" peruanos, por los "degenerados" descendientes de los Incas, como nos llama un escrito procaz desde Valparaíso, en un artículo que anoche reprodujimos. Las noticias oficiales recibidas hasta las 6h 30m p.m. solo decían: De Iquique se comunica que la "Magallanes" había entrado a aquel puerto hoy al medio día, perseguida por la "Unión" y la "Pilcomayo" que iban a desafiar así al blindado "Lord Cochrane" y a los demás buques enemigos existentes en la bahía. Todo lo que se sabe es que la "Magallanes" estaba de crucero entre Iquique y la desembocadura del Loa, pero se cree fundamentalmente que la corbeta chilena no emprendiera la fuga sino después de un cambio de balas".

Seguían otras especulaciones sobre hasta dónde habría llegado la división naval. Lo único cierto de todo ello, es que hubo cambio de balas.

La primera noticia oficial aparece en el telegrama que el 14 en la mañana, desde Arica, García y García envió al Presidente Prado, y que fue recibido a las 10h 45m a.m.:

Frente a la quebrada de Iquique (sic) (debió decir Loa), avistamos el sábado a la corbeta "Magallanes". Goberné dándole caza, batiéndola

durante dos horas. Teniendo mayor andar, huyó velozmente para Iquique. La perseguí hasta afuera del alcance de los cañones y a cinco horas de Iquique. Ninguna novedad en la división. Todos se portaron espléndidamente”.

Por su parte también el Secretario Espiell, el mismo día, enviaba a “El Comercio” de Lima otro telegrama: “Sábado frente Loa dos horas de combate con “Magallanes”. Huyó. División Naval triunfó.

La noticia para Valparaíso fechada en Iquique el 14, recién se envió el 17 desde Caldera por cable, por supuesto con inexactitudes y exageraciones. La *Unión* salió de Arica el 14, se reunió en ese día con la cañonera y ambos llegaron al Callao el 17, desde donde García presenta el informe que sigue líneas abajo. En la noche del 18 hubo en el Callao banda de músicos y procesión en celebración del “heroico triunfo de los buques peruanos” contra la cañonera chilena.

Aurelio Miró Quesada Sosa reseña que al salir la *Unión* al Sur, embarcó como corresponsal de *El Comercio* a José Rodolfo del Campo, joven de 25 años, sin ninguna experiencia naval y guerrera, por supuesto. Su partida de nacimiento en este menester es la nota que envía a dicho periódico con fecha 17 de abril, en la mar con el seudónimo REMO. Después de describir el combate, comentó: “Así ha concluido el primer hecho de armas en que, después de 45 años, le ha tocado a una división naval del Perú iniciar con gloria la lucha a que la República ha

sido provocada de una manera tan sorpresiva como injustificable y aleve”.

El parte del comandante García y García, que el Comandante General de Marina tramitó con la calificación de “reservado” sin expresar opinión alguna, revela, cuando menos, el deficiente estado de alistamiento en personal y material de estos buques y explica por qué no pudieron hacer más en el combate de Chipana. La reserva, sin embargo, no duraría mucho, pues el informe fue transcrito en parte por *El Comercio* después de que el Congreso tuviera conocimiento del mismo.

R.P. Reservada

Comandancia General de Marina

*Comandancia General de la División
Naval en comisión especial.*

Al ancla, a bordo de la corbeta “Unión”

Callao, 17 de abril de 1879

*Benemérito señor general Ministro de
Estado en el despacho de Guerra y
Marina*

B.S.G.M.

*Cumple a mi deber dar parte a
US como lo hago, por la presente,
de todos los accidentes ocurridos
en el corbeta “Unión” y cañonera
“Pilcomayo”, que forman la División
Naval de mi mando en la comisión
especial a que fue destinado.*

Conforme a las instrucciones verbales que recibí de S.E. el Presidente y a la orden de US, me constituí a bordo de la "Unión" en la noche del 7 último, llamando inmediatamente al comandante de la "Pilcomayo", tanto para informarme del estado de su buque, como para acordar con él en compañía del de la "Unión", lo necesario al buen éxito de la comisión con que fui honrado.

Lo primero que supe por esta conferencia fue que no se había embarcado en cantidad suficiente el carbón ensacado que se pidió para llevar en la cubierta de ambos buques, existiendo a bordo, vacíos, el mayor número de los sacos destinados a ese objeto pues la única lancha con veinte y cinco toneladas recibida en la "Unión" sirvió para completar la estiba de sus carboneras y llenar algunos pocos sacos más. Igual cosa ocurrió en la "Pilcomayo".

Asimismo, los repuestos navales y provisiones de mar, no habían venido a bordo de la "Unión" (1h a.m. del 8) y fue preciso en consecuencia esperar a los oficiales de la dotación encargados en tierra de esas faenas, por lo que aprovechando de esta forzada demora ordené al comandante de la "Pilcomayo", que con su propia gente condujese una lancha de carbón a su costado,

embarcando, pues era quien más lo necesitaba, todo el que pudiese, hasta el momento de hallarnos listos para zarpar.

A las 3h.a.m. estuvimos al fin expeditos y a esa hora dejamos la bahía sin otras ocurrencias que reseñar.

Como para llenar la comisión de que había sido encargado era necesario conocer, de preferencia el estado militar tanto de defensa como de organización de los buques, me dediqué desde los primeros momentos, a inquirir lo relativo a tales respectos y es de mi obligación imponer a US, que difícilmente puede ofrecerse un cuadro de tan amargas decepciones como el que presentaba la "Unión", cuyo comandante, capitán de navío don Nicolás Portal, se acababa de hacer cargo de su mando 24 horas antes.

A pesar de hallarse abierta la campaña, no existía a bordo "una sola bomba" lista para dispararse; los cañones se encontraban con los braqueros destrozados o inútiles para todo servicio, sin sus miras, pínulas de puntería y ojos de metal para las rabizas de disparo y faltos muchas de algunas de esas importantes piezas; así también se manifestaban inservibles los palenquines de costado y retenida,

raídas y sin repuestos las lanadas, los atacadores cambiados y sin la cavidad indispensable en el mortero para no herir las espoletas.

En el armero todos los revólveres de marina descompuestos sin que hubiese "uno solo" en estado de funcionar, careciendo además de las municiones que atendida su condición eran inútiles; los sables y cuchillos sin vainas ni cinturones, las hachas sin guardafile, y los rifles del equipaje con las fornituras destrozadas y su dotación de cebas usadas y toda clase de embarazos para manejarse y ser utilizados.

En la santa bárbara solo existían 120 saquetes de pólvora y lo que parece increíble, convertido este lugar en el que no hay precaución perdida, en depósito de bombas de fierro.

En cuanto a la parte marinera, la dotación que tenía esta corbeta es de tan mal personal que sin el espontáneo y valioso auxilio de los 35 hombres de la columna Constitución de Nacionales del Callao, no habría sido posible ni aun mover las piezas; y en lo que respecta a útiles de navegación, bástame consignar que los cronómetros se hallaban parados, no existían faroles para señales y apenas se contaban unos muy pocos cohetes y luces de bengala.

Descubierto el mal era preciso remediarlo hasta donde fuese posible y ello con los escasos elementos de a bordo únicos de que disponíamos. En esta difícil labor sería pálido cuanto pudiese decir a US de la inteligencia, empeño y perseverancia desplegados por el comandante capitán de navío don Nicolás Portal, cuya actitud ha conservado la altura que de este jefe se tenía justamente conquistada entre nuestros más distinguidos marinos.

Desde los primeros momentos en que se notaron las faltas apuntadas el buque se convirtió en un taller en el que se construía de madera las piezas de las miras que faltaban en los cañones; se cargaban bombas y se les entornillaban espoletas; se cosían saquitos de franela llenándose de pólvora; se deshilachaba cabo para estopa; se desarmaban los rifles; procurando separarlos convenientemente; se sustituían con estobos dobles los bragueros inservibles; se cortaban hilos de lana para hacer palletes para las lanadas; se construían tapa-balazos con los sacos vacíos, así como se labraban otros de madera y estopa; y en una palabra, se hacía cuanto humanamente era posible para corregir tanta incuria y tanta falta de previsión; haciéndose todo esto sin perjuicio de los ejercicios militares

que ordené fuesen cotidianos, desde que en cualquier momento podíamos encontrar al enemigo [...]”.

Al leer este minucioso y descarnado Parte nos vienen a la memoria las palabras de Benjamín Vicuña Mackenna, el más vibrante y pugnaz escritor y periodista chileno al momento de la guerra. Nuestra escuadra, desgraciadamente, distaba mucho de merecer este nombre. Hay que decir, sin embargo, que la oficialidad era, en una altísima proporción, de excelente calidad profesional y moral. El problema radicaba en las tripulaciones y en las carencias ya referidas. Había que solucionarlo todo en plena guerra.

El 12 de mayo de 1879 se expidió una resolución suprema que nombraba Mayor de Órdenes de la Escuadra en campaña, al capitán de navío graduado Gregorio Casanova; primeros ayudantes a los capitanes de fragata graduados Antonio C. de la Guerra y Manuel Melitón Carvajal y al capitán de corbeta efectivo Elías Aguirre; segundos ayudantes al teniente segundo Felipe La Torre Bueno y al alférez de fragata Pedro Roel; amanuenses al oficial 2° de la Dirección de Marina Ricardo Suárez y al de la misma oficina Enrique Balaguer. Pero esta dotación experimentó cambios al poco tiempo, pues de la Guerra fue designado Ayudante de Campo del Presidente Prado; y Elías Aguirre y Pedro Roel pasaron a la dotación de la *Unión*, por resolución fechada el 16 de mayo.

De inmediato Elías Aguirre asumió funciones diversas en la lucha contra el tiempo para poner a la corbeta en las mejores condiciones posibles de combate y, sobre todo, para adiestrar a la bisoña

tripulación. Pero esta función duró pocos días pues Aguirre recibió la orden de reglamentar y dirigir a los vigías que se habían apostado en Chorrillos, el por entonces hermoso y opulento balneario que gozaba, por ello, de merecida fama. Esta misión era importante, pues era una medida de alerta, encargada a 16 hombres, para no ser sorprendidos por buques chilenos.

En el buque inmortal

El Comandante Miguel Grau, como consta en numerosos testimonios, se abocó también a la tarea de poner al monitor *Huáscar* y a sus tripulantes en las mejores condiciones de combate. El problema más álgido era la falta de artilleros y, cuando se les tuvo, que estuvieran a la altura de su grave responsabilidad.

En las Listas de Revista del monitor *Huáscar*, entre mayo y octubre de 1879, aparece como segundo comandante de ese buque en los meses de mayo, junio y julio, el capitán de navío Ezequiel Otoyá Correa, natural del puerto de Paita, quien en la fecha citada en último lugar pasó a ser secretario de la Comandancia General de Marina, siendo reemplazado, a partir de agosto, en tan importante cargo, por el capitán de navío graduado Elías Aguirre. Este es el momento de la consagración profesional de Aguirre. Grau lo escoge para que lo acompañe a su lado durante la lucha y comparta también con él la muerte y la gloria.

Después del combate de Iquique, librado el 21 de mayo de 1879, comienza lo que el historiador venezolano Jacinto López ha llamado apropiadamente "el milagro de la guerra". En realidad el milagro

del *Huáscar* y de su comandante Miguel Grau, “la historia de la guerra sostenida, después de la pérdida de la “Independencia” en la primera acción naval, por un solo buque peruano, el *Huáscar*, desde mayo hasta octubre, contra toda la escuadra chilena. Y el *Huáscar* -remarca López, con verdad- no tenía artilleros, ni tropa veterana, ni tripulación adiestrada, ni buenas condiciones marineras, ni buena máquina y las reparaciones que se le habían hecho a toda prisa eran imperfectas e incompletas”.

Durante cinco meses el *Huáscar*, gallarda y hábilmente comandado por Miguel Grau, puso freno a los designios del enemigo haciéndolo dudar, incluso, de la victoria final. Durante cinco meses la esperanza de todos los peruanos estuvo en manos de sus marinos. Todos sabían que estos volverían después de haber peleado como buenos o no volverían jamás. Que retornarían a los puertos de la patria con la victoria o buscarían tumbas gloriosas en el fondo del mar.

De las páginas de la *Historia de la Guerra del Guano y del salitre* surge trazada por la sensibilidad y la erudición de López una efigie notable de Grau. Él nos dirá que la guerra no hizo a nuestro Almirante sino que lo reveló.

En él había -señala- un predestinado, un héroe de la eternidad. Su audacia, su determinación, su valor, su inspiración, su generosidad, su nobleza, su facultad de realizar siempre lo inesperado, lo imprevisto, lo increíble y lo imposible; la suprema proeza y el supremo servicio de guardar él solo con su frágil nave, que su genio y su heroísmo habían hecho legendaria, pero que en verdad

estaba desarmada, porque carecía de artilleros y su solo poder ofensivo efectivo estaba en el espolón; su obra toda en la guerra; su heroica y terrible muerte, en fin, bajo los fuegos de los dos acorazados chilenos en el encuentro tanto tiempo evadido y a la postre inevitable, fijan su papel y su personalidad en esta guerra como un texto clásico, singular, aislado, único, para el aprendizaje y la educación de las generaciones en la belleza heroica del espíritu humano y en la concepción de la gloria y de la inmortalidad. Esta herencia, la herencia del "Huáscar", la herencia de Grau -concluye- es incomparable en su valor permanente de elevación y transfiguración.

Llegó al fin la nefasta y brumosa mañana del 8 de octubre de 1879, en aguas de Angamos, cuando Miguel Grau, el alma del *Huáscar*, aceptó el reto y combatió contra toda la escuadra chilena donde sobresalían sus modernos y poderosos blindados: el *Cochrane* y el *Blanco Encalada*. Iniciado el desigual combate, los fuegos enemigos causaban severos daños en el buque y gran número de muertos y heridos. Pocos minutos más tarde, a las 9:50 a.m. una bomba estalla en la torre del combate del *Huáscar* donde estaba Grau y su ayudante, Diego Ferré. Ambos mueren instantáneamente, destrozados.

El capitán de fragata Melitón Carbajal avisa a Elias Aguirre que el Almirante ha muerto y debe asumir el mando del glorioso monitor. Aguirre recibe serenamente la inmensa responsabilidad y continúa

el combate con igual decisión y arrojo que su valeroso comandante. La desolación y la muerte barren las cubiertas del acosado monitor. La situación es desesperada, pero nadie, absolutamente nadie, piensa en rendirse.

Elías Aguirre dirigía el combate desde la torre de Artillería, cuando una granada perforó su blindaje matando e hiriendo a los que en ella se encontraban. Cuando se ubicó el cadáver de Aguirre, mostraba desaparecida toda la parte superior de su cabeza, quedándole solo la quijada inferior, cuatro heridas en la pierna derecha, un corte en el estómago y seis heridas en el cuerpo. El hombro y el brazo derecho habían desaparecido. Al momento del impacto, Elías Aguirre se encontraba atrás del cañón izquierdo del monitor, observando por la cúpula de mira. Ese mismo proyectil mató también al teniente José Melitón Rodríguez e hirió gravemente al teniente Enrique Palacios, quien falleció, prisionero, días más tarde.

El *Huáscar*, con las cubiertas empapadas de sangre debió hundirse siguiendo la orden del teniente primero Pedro Gárezon, su último comandante, que dispuso "abrir válvulas". Pero el enemigo logró impedirlo apresando al buque no rendido. Poco tiempo después el presidente de la República, Mariano Ignacio Prado, envió a la madre de Elías Aguirre una carta que decía:

Señora: Cumplo con el deber de manifestar a Ud. mi dolor por la irreparable pérdida de su caro hijo, gloriosamente muerto a bordo del "Huáscar" en defensa del Pabellón Nacional.

Me uno con toda mi alma a su justa pena y ojalá sirva de consuelo al noble infortunio que abrumba a Ud. la consideración de que los buenos peruanos, ilustres y abnegadas víctimas del combate de Mejillones, al sacrificarse con tan asombroso heroísmo, enalteciendo el honor de la República, comprometen su eterna gratitud y la admiración universal. Ha perdido Ud., señora, un hijo de preclaro nombre, pero Ud. debe sentir halagado su noble orgullo de madre y de peruana. El Comandante Aguirre sucumbió como un héroe ¿Cuántas madres no emularán hoy las sagradas lágrimas que Ud. derrama? Dígnese creer, señora, en los sentimientos de sincera y respetuosa consideración con que soy muy atento y S.S. Mariano I. Prado (Fdo.)

Elias Aguirre es uno de los principales protagonistas de la epopeya de Angamos. Su talento, insaciable voluntad de captar nuevos y mejores conocimientos, su gallardía y don de gentes, lo convierten en una de nuestras glorias navales. Sus restos, junto con los de Diego Ferré y José Melitón Rodríguez, recibieron sepultura el 9 de octubre de 1879 en el puerto de Mejillones de Bolivia, ocupado por los chilenos. Fueron trasladados a Lima el 15 de julio de 1890 para ser depositados en el mausoleo del mariscal Ramón Castilla. El 5 de setiembre de 1908, con los más altos y solemnes honores, se llevaron a la Cripta de los Héroes. Allí reposan, en la bóveda en un sarcófago de mármol.

Juan Manuel Fanning García

El año 1823 en que viene al mundo, en la ciudad de Lambayeque, Juan Manuel Fanning García, estuvo signado por una profunda crisis política en donde la independencia, proclamada por José de San Martín el 28 de julio de 1821, está a punto de zozobrar. A fines de febrero tiene lugar el motín de Balconcillo en el cual el ejército emplaza al Congreso para que nombre como presidente de la República a José de la Riva- Agüero y Sánchez Boquete. También es el año de la poco afortunada Segunda Expedición a Puertos Intermedios, liderada por el general Andrés de Santa Cruz. Mientras tanto, el general realista José de Canterac recupera Lima.

En 1823 tiene lugar el sacrificio del heroico José Olaya, y el Congreso, dividido, inicia una encendida pugna contra Riva-Agüero. La sombra de la anarquía se alarga sobre el Perú cuando arriba a nuestras costas Simón Bolívar. El 10 de setiembre el Congreso le otorga plenos poderes y se disuelve. En noviembre se promulga la primera Constitución de la República y en medio de ese tráfigo crispado y gesticulante se inician los aprestos bélicos para las batallas decisivas que tendrían lugar en 1824.

El niño Juan Manuel nace el 3 de abril siendo sus padres el marino norteamericano John Fanning y doña Micaela García Durán^{5*}. Al conjuro de los tiempos libertarios se rompen barreras

5 * Algunas fuentes señalan que John Fanning fue un acaudalado comerciante norteamericano que contribuyó generosamente a la causa de la independencia del Perú.

vecinales y no es rara la presencia de personajes extranjeros en los más diversos puntos del país. El niño lambayecano, que con el correr del tiempo se convertirá en un héroe nimbado por la gloria, tiene en su padre un referente y él también será marino.

A los 16 años de edad, de acuerdo a su Hoja de Servicios, Juan Manuel Fanning ingresó al servicio naval, como tercer piloto, el 8 de diciembre de 1839. Su primer destino fue el Arsenal Naval donde permaneció a lo largo de cuatro años y medio. Posteriormente ascendió a guardia marina, el 14 de junio de 1844, embarcándose en el pailebot *Vigilante*. Eran tiempos de anarquía militar, de encarnizado enfrentamiento entre los caudillos Manuel Ignacio de Vivanco y Ramón Castilla.

En ese marco confuso, se produjo un incidente naval con Inglaterra. Reclamaba el Encargado de Negocios de ese país que se le diera una satisfacción por haber intentado las fuerzas de Ramón Castilla detener el vapor británico *Perú*. Nuestra escuadra era por entonces muy débil. Solo podía contarse con la corbeta *Yungay*. Los otros buques estaban fondeados en Islay, con dotaciones reducidas, sin armamento. Eran el pailebot *Vigilante*, donde estaba embarcado Juan Manuel Fanning, la barca *Limeña* y las goletas *Jesús* y *Libertad*.

Se puso cerca de nuestros barcos la división inglesa del Pacífico, al mando del contralmirante Thomas. Eran la fragata *Dublín* y la corbeta *Cormoran*. Los ingleses notificaron a los buques nacionales que permanecerían embargados a lo largo de tres meses. El Encargado de Negocios británicos estaba a bordo de la *Dublín* y los jefes

peruanos desconocían por completo el motivo de tan drástica reclamación y prepotente actitud.

Estando así las cosas, la *Cormoran* zarpó con destino a Arica para proveerse de agua. Como para realizar dicha faena -en servicio de un barco de guerra extranjero- se requerían el conocimiento y la autorización del Prefecto de Tacna, se puso dicha circunstancia en conocimiento del comandante de la corbeta británica. Este, haciendo gala de prepotencia, fijó un corto plazo para que se efectuara el trámite indicado so pena de bombardear el puerto. No por tan inconveniente amenaza, sino por el eficiente apremio burocrático de las autoridades, prestas a ayudarle pese a desconocer la verdadera situación existente, la orden llegó a tiempo y la aguada tuvo lugar con oportunidad y sin inconvenientes.

Finalmente, el 30 de mayo de 1845, se firmó un arreglo humillante, cediendo al imperio de las circunstancias y a la intimidación armada. Para el joven Juan Manuel Fanning, testigo de esta situación, debió ser una experiencia ingrata. También el general Ramón Castilla comprendió cuán importante era contar con presencia naval propia y, por ello, mientras ejerció el poder dotó a nuestra Marina de Guerra de nuevas unidades y también apoyó la formación de una oficialidad competente.

Guardia marina desde el 14 de junio de 1844, Juan Manuel Fanning asciende a alférez de fragata el 2 de diciembre del ya mencionado 1845. Del pailebot *Vigilante* pasará a servir en la barca de guerra *Limeña*. Posteriormente fue Ayudante de la Capitanía del Callao y comandante del transporte *Fortuna*. Por un año asumirá la capitanía del

puerto de Chala. Otros cargos que ocupó fueron: Ayudante de la Comandancia General de Marina y comandante de la fragata *Faisán*. Ya por entonces la salud de Fanning le creaba serios problemas, por lo que en diversas circunstancias tuvo que solicitar licencias, más o menos extensas, y hasta pretendió dejar el servicio activo.

Aunque la mayoría de sus biógrafos señalan que Fanning estuvo dos años en la ruda tarea de explorar los ríos de la selva, lo cierto es que en su Hoja de Servicios consta que solo estuvo diez meses en dicho lugar, el cual, por otra parte, era el menos apropiado para su frágil salud.

Asciende a teniente 2° el 5 de octubre de 1851 y a teniente 1° el 8 de agosto de 1853. En este último momento era segundo jefe del bergantín de guerra *Gamarra*. Se vivían los días de la sangrienta guerra civil entre los caudillos Rufino Echenique y Ramón Castilla. Finalmente éste último logra el triunfo en la batalla de la Palma -en Miraflores- el 5 de enero de 1855. Fanning había estado al servicio del presidente de la República, Rufino Echenique, por lo que tuvo que correr la suerte de los vencidos quedando desembarcado y sin colocación a lo largo de cinco años. Ya era capitán de corbeta, grado que obtuvo el 20 de junio de 1854. Su fulgurante carrera quedaba frustrada por razones políticas.

Nuevamente en actividad

El 7 de diciembre de 1859, Juan Manuel Fanning dirigió al ministro de Guerra y Marina, general Nicolás Freyre, el oficio que a continuación transcribimos:

Excmo. Sr.

D. Juan Fanning, capitán de corbeta de la Armada Nacional ante V. E. respetuosamente expongo: Que desde el 5 de enero de 1855 estoy privado de la clase y goces que legalmente obtuve en recompensa de mis antiguos y buenos servicios. No siéndome ya posible continuar por más tiempo en esta embarazosa situación y deseando tomar parte en la defensa del honor nacional, seriamente comprometido con la vecina República del Ecuador, ruego a V.E. se digne admitir mis servicios y ordenar que se me reconsidere en la Marina Nacional en la clase que me corresponde. Con este motivo suplico se digne atender mi solicitud mandando como llevo pedido.

(Fdo.) Juan Fanning.

Pocos días más tarde, el 11 de diciembre, el ministro Freyre, proveía que habiendo observado Fanning una buena conducta “durante la crisis política en que se ha hallado el país, y en virtud de la autorización conferida al gobierno en la ley de 26 de octubre del año pasado (ley de amnistía), llámesele al servicio de la Armada en la clase de capitán de corbeta efectivo que obtuvo en 21 de junio de 1854”. Debe remarcarse que a lo largo de su carrera, Juan

Fanning tuvo siempre una intachable conducta, de la cual dieron cumplido testimonio sus jefes en múltiples oportunidades.

Fanning fue designado capitán de puerto de Cerro Azul donde permanecería un año y diez meses, pasando a cargo análogo en el puerto de Huanchaco. Allí adoleció de una hepatitis crónica que puso en peligro su vida, pero felizmente logró reponerse. En Huanchaco permaneció cerca de tres años y, nuevamente en el Callao, fue nombrado segundo comandante de Arsenales. Desde el 5 de diciembre de 1863 era capitán de fragata. Comenzaba a tomar cuerpo un problema con España, al principio diplomático y posteriormente bélico.

Desde 1863 navegaba en aguas del Pacífico una flota de guerra de la corona española con el nombre de "expedición científica". Se trataba de una demostración de fuerza cuyo inspirador era Eugenio Salazar y Mazarredo, que buscaba apoderarse de nuestras islas guaneras para con ese dinero rescatar el peñón de Gibraltar, que le habían arrebatado los ingleses a España.

Un incidente en la hacienda Talambo, en Lambayeque, donde murió un trabajador español, fue el pretexto que necesitaba Salazar y Mazarredo para entablar una reclamación diplomática. Casi al mismo tiempo la escuadra española, al mando del almirante Pinzón, se apoderó, el 14 de abril de 1864, de las Islas de Chincha, como prenda para obtener del gobierno peruano amplia satisfacción a sus requerimientos.

Por entonces era presidente de la República el general Juan Antonio Pezet que tuvo que enfrentar

una numerosa y entonada oposición política que le exigía tomar medidas enérgicas con los españoles. Pezet prefirió negociar en vista de nuestra debilidad naval y nombró para esta comisión al general Manuel Ignacio Vivanco. El plenipotenciario español fue el almirante José Manuel Pareja, quien había reemplazado a Pinzón.

La presión de la escuadra europea era cada vez más desembozada. El 25 de enero de 1865 bloqueó el Callao y, dos días más tarde, se suscribió el Tratado Vivanco-Pareja, por el cual nuestro país debía pagar una indemnización de tres millones de pesos a España, además de actos protocolares que afectaban la dignidad nacional. La opinión pública, ampliamente mayoritaria, rechazó con energía el Tratado y al mismo tiempo repudió a Pezet.

Patriota y revolucionario

En Arequipa el coronel Mariano Ignacio Prado, jefe de la guarnición militar de esa ciudad, se sublevó el 28 de febrero desconociendo a Pezet y exigiendo la nulidad del Tratado Vivanco-Pareja. Es aquí donde reaparece nuestro biografiado, Juan Fanning, quien marchó al sur para reunirse con los revolucionarios. La escuadra se dividió entre ambos bandos, vale decir, Pezet y Prado. Apenas el capitán de navío Lizardo Montero supo que Prado se había sublevado, zarpó de Islay con el buque a su mando, el *Lerzundi*, con destino a Arica. Allí sublevó al *Tumbes*, le desmontó los cañones y con tropas de Tacna retornó a Islay poniendo hombres y armas al servicio de la revolución.

Habían permanecido leales al gobierno las fragatas *Amazonas*, *Apurímac* y el vapor *Chalaco*. Estos tres buques se pusieron a las órdenes del contralmirante Juan José Panizo. La *Amazonas* fue enviada a Arica, comandada por el capitán de fragata Abel Raygada. A bordo iba también el contralmirante Panizo. La ciudad de Arica estaba ocupada por los revolucionarios y había tripulantes comprometidos con ellos. Todo estaba listo para que estallara un motín con luctuoso saldo.

El capitán de fragata Manuel I. Vegas en la *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924*, refiere:

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

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

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

Desde guardiamarina, en 1821, en la campaña de Intermedios, durante los cuarenta y cuatro años de su brillante carrera ocupó todos los puestos que esta ofrece, en constante ascensión a los puestos más honrosos y elevados: comandante de buques llevados por él al combate con su innata pericia; tres veces fue jefe de Escuadra y siempre en épocas de peligro; director de la Escuela Naval y comandante general de Marina. Era un consumado táctico y artillero; maniobrista excepcional con toda clase de vientos y circunstancias y el plan de señales adoptado por la Marina durante muchos años desde 1836, fue obra suya.

Fanning estaba en tierra y al tener conocimiento del motín tomó una embarcación y se dirigió a la fragata *Amazonas* donde seguía la lucha entre los revolucionarios y leales al gobierno. Con gran energía y elocuencia, Fanning pudo controlar a la tripulación sublevada, salvando así la vida de los oficiales que seguía resistiendo valerosamente. Aquietados los ánimos, Juan Manuel Fanning fue designado comandante de la *Amazonas*, ya al servicio del gobierno encabezado por Prado. Inmediatamente después se dirigió a Pisco donde logró apresar a la corbeta *América*. La actividad y el coraje de nuestro biografiado proporcionaron importantes unidades navales a la llamada Revolución Restauradora. El 24 de junio de ese convulso 1865 sería ascendido a capitán de navío graduado.

Declarada la guerra contra España, Juan Manuel Fanning fue nombrado Mayor de Órdenes de la escuadra aliada peruano-chilena. Mientras ejercía este cargo, el 27 de diciembre de 1866 a bordo de la fragata *Independencia*, al ancla en Valparaíso, envió una solicitud al ministro de Guerra y Marina pidiendo se estableciera una asignación de doscientos pesos a nombre de su esposa Teresa González de Fanning, "por tener que ausentarse con la Escuadra un tiempo indeterminado y serle a su citada esposa necesaria esa cantidad para atender a sus más precisas necesidades". Cumplidos los trámites pertinentes, la asignación fue otorgada.

Luego de los avatares de la contienda y vuelta la paz, Fanning ocupó, por segunda vez, la jefatura de la Segunda Sección del Ministerio de Guerra -por casi siete meses- para luego ser asignado a la función de Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista.

Nuevamente con la salud quebrantada, Fanning decidió poner punto final a su carrera naval y, con éste propósito, el 12 de enero de 1869 solicitó se le expidiera la cédula de licencia indefinida. Había contabilizado 28 años y 17 días de servicios, los cuales le daban derecho al goce mensual de una pensión de 149 soles con 33 centavos, correspondientes a las veintiocho treintenas partes del haber de un teniente coronel del ejército, que estaba nivelado con el que correspondía a un capitán de fragata. Aparentemente había llegado la etapa del sosiego para Juan Fanning; un descanso merecido que podía dedicar al cuidado de su frágil salud. El destino, empero, le tenía reservado nuevas e importantes tareas al servicio del Perú y un final de incomparable heroísmo.

La guerra con Chile

El 5 de abril de 1879 Chile declaraba la guerra al Perú. Tres días más tarde, el 8, Juan Manuel Fanning, de 56 años de edad, fue llamado al servicio activo cancelándose automáticamente su cédula de indefinido. En esa misma fecha, el ministerio de Guerra y Marina expidió la orden que a la letra decía:

Lima Abril 8 de 1879.

Habiéndose nombrado al Contra-Almirante (sic) Don Lizardo Montero, Comandante General de las Baterías de Arica y de todas las fuerzas existentes en esa plaza; y siendo necesario organizar el Estado Mayor que debe servir a sus órdenes, nóbrase Jefe de dicho Estado Mayor al Capitán de Navío graduado Don Juan M. Fanning [...].

Inmediatamente Fanning se aprestó a viajar al lugar de su destino que, ciertamente, era importante y honroso. Arica era el segundo puerto de nuestro país y, declarada la guerra, era obvio que los buques enemigos tratarían de bloquearlo y asediarlo. La necesidad de proceder a su defensa resultaba urgentísima, una prioridad en el momento que otras muchas, de parecida importancia, debían también atenderse.

Menos de un mes más tarde, el 4 de mayo de 1879, el contralmirante Lizardo Montero, desde Arica, escribía al presidente de la República, Mariano Ignacio Prado, dándole noticia sobre los aprestos artilleros ya efectuados y otros que estaban en marcha en dicho puerto. Leamos:

Arica, mayo 4 de 1879

Excmo. señor general

D. Mariano I. Prado

Mi general y amigo:

La lectura de sus favorecidas de fechas 23 y 25 del que expiró ha venido a calmar un tanto la natural ansiedad de mi ánimo, con motivo del complicado alistamiento de la escuadra; quiera el cielo que a la fecha se haya terminado todo y que con la actividad que imprime el patriotismo salga cuanto antes a campaña, como me lo asegura usted en sus ya citadas comunicaciones.

Ha contribuido también mucho a mi tranquilidad las noticias que Ud.

me comunica sobre las repetidas manifestaciones de entusiasmo y de confianza que de todas partes recibe el Gobierno. Esto solo constituye un inmenso caudal para Ud. a quien le corresponde aprovechar de elementos morales tan valiosos, para conquistar las glorias que la Providencia ha deparado a la República.

Por lo demás poco ha variado la situación después de mi última correspondencia; el incendio de Mejillones y la nueva agresión contra las lanchas de Pisagua en cuyo suceso la autoridad de este puerto supo cumplir con su deber, rechazando con energía, como la vez primera, a los enemigos, es todo lo que considero digno de una preferente atención.

En cuanto al estado de las baterías de este puerto, le diré que aun cuando muy defectuosas siempre, van remediándose sus malas condiciones a fuerza de trabajo e incesantes reformas; ha sido necesario dar a los cañones de S. José una inclinación del 17 y $\frac{1}{2}$ por ciento, para conseguir su estabilidad relativa. Como quiera, al fin se hizo un ensayo general el 2 de mayo y aun cuando los resultados dejan algo que desear, sin embargo ellos correspondieron por lo menos a los esfuerzos hechos y ya se habrían portado bien nuestras improvisadas baterías, si como ardientemente lo

deseaba, hubieran venido en aquel día de gloria los enemigos a hacernos una visita.

He iniciado los trabajos de una nueva explanada para cañones de grueso calibre entre la batería de S. José y el Morro, sitio el más ventajoso para defender la población y apoyar los fuegos de las de los extremos. En cuanto a la Isla del Alacrán, soy de opinión de acuerdo con Zapata que se construya una especie de torre blindada en el Penacho para dos cañones de grueso calibre, con cuya batería quedará perfectamente fortificada esta plaza, llamada por infinitos motivos a ser el centro de todas nuestras operaciones marítimas y terrestres, esto unido al mejor alistamiento de la escuadra y a la actividad siempre mesurada en los procedimientos del Gobierno, creo que mejorarán nuestras condiciones bélicas a falta de otros elementos de guerra.

En momentos en que escribo a Ud. la presente ha llegado de Tacna el general Daza, a quien procuraré prodigar todo género de atenciones, como ya empecé (sic) a hacerlo el día de su arribo a esa ciudad.

Agradezco a Ud. sinceramente la preferente atención que dispensa a todas mis consultas y pedidos. Mi objeto es únicamente secundar las

altas miras del Gobierno y ponerme a la altura de las exigencias del patriotismo.

Deseando a Ud. el mayor bien, me repito siempre de Ud. su afmo. amigo y S.

L. MONTERO.

Desgraciadamente los trabajos para artillar el puerto de Arica, pese a los esfuerzos realizados, fueron a la postre de casi nula utilidad. Juan Manuel Fanning, en esas tareas, desbordó energía comprobando así que el espíritu podía imponerse a un físico desmedrado.

Un encargo indeseable

En Arica se encontraba el capitán de navío Juan Guillermo More quien había tenido la desgracia de naufragar con la *Independencia*, buque bajo su comando, el 21 de mayo de 1879. El estado anímico del mencionado jefe no podía ser peor; estaba realmente devastado. Luego de la pérdida naval, More tuvo que estar bajo vigilancia día y noche, pues había serios indicios que deseaba atentar contra su vida. Tenía un profundo sentimiento de culpa, acrecentado por su patriotismo y sentido del honor, que no le permitían un momento de calma.

El presidente Mariano Ignacio Prado dispuso que Juan Manuel Fanning fuera juez-fiscal encargado de juzgar a More a quien presumía autor de graves faltas que habían tenido como epílogo la pérdida de la fragata blindada. Prado no actuaba con

ecuanimidad, deseaba que el tribunal que presidía Fanning encontrara culpable a More de todas maneras. Tenía una gran antipatía contra el marino, cuya causa merece la pena narrarse, aunque sea de modo somero.

En la tarde del 6 de mayo de 1877, un grupo de marinos y civiles pierolistas, con gran audacia, lograron apoderarse del monitor *Huáscar*, al ancla en el Callao, y se hicieron a la mar. Comandaba el buque, con gran pericia, el capitán de fragata Luis Germán Astete. En el entonces puerto boliviano de Cobija, los rebeldes recogieron a Nicolás de Piérola e intentaron, con poca fortuna, sublevar a los puertos del sur.

La reacción del gobierno de Mariano Ignacio Prado fue rápida, aunque desatinada. Mediante decreto ofrecía recompensa económica a quien sometiera al *Huáscar*, convirtiéndolo así en buque pirata. Al mismo tiempo movilizó a la escuadra, al mando del capitán de navío Juan Guillermo More, comandante de la *Independencia*. Por esos días arribó al Callao la fragata británica *Shah* donde se encontraba el almirante de Horsey, jefe de las fuerzas navales de la reina Victoria en el Pacífico. Prado tuvo el poco tino de aceptar un almuerzo en el buque inglés dando la impresión que su gobierno buscaba el apoyo extranjero para poner término a la revolución pierolista.

Mientras tanto, el *Huáscar* continuaba sus correrías y detuvo a dos embarcaciones mercantes con pabellón inglés. Enterado de ello, de Horsey emitió una declaración donde decía que "cualquier acto de la naturaleza del ejecutado por el "Huáscar" me obligara a que tome posesión de ese buque y lo

entregue a la autoridad legal". Era una intromisión foránea aceptada por el gobierno. La opinión pública, que mayoritariamente había estado contra Piérola, dadas las circunstancias, se volcó a favor de él.

Después de algunos incidentes menores, el 29 de mayo de 1877, a la altura de Pacocha, el *Huáscar* se encontró con la poderosa flotilla de Horsey, la ya mencionada fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst* poderosamente artilladas y con tripulación profesional. Horsey envió un emisario intimando la rendición del monitor. Piérola respondió sereno y altivo: "Conteste Ud. al señor almirante que lo envía, que ese pabellón de nuestra patria, solo podría ser arriado cuando no quedase a bordo de esta nave un solo hombre para sostenerlo; que nada nos importa la superioridad de la fuerza de que nos habla, y que, antes de consentirlo, sepultaremos al "Huáscar" en el océano [...]".

A las 2:26 p.m. se inició el combate. El *Huáscar* maniobró ágilmente contestando los fuegos enemigos. En esta acción el *Shah* disparó el primer torpedo en la historia naval que, por suerte, no dio en el blanco. A las 5:45 los buques ingleses suspendieron el fuego y se retiraron. El *Huáscar* había sufrido averías pero estaba operativo. Piérola ordenó marchar en pos de Iquique, donde estaban los buques peruanos al mando de More. Su deseo era que todos se hicieran a la mar para combatir sin tregua a la escuadra enemiga.

Cuando el *Huáscar* estuvo a la vista de los otros buques nacionales, izó bandera de parlamento y se dio inicio al intercambio de comunicaciones que a continuación transcribimos.

A bordo del monitor Huáscar

Mayo, 30 de 1877

*Señor comandante general de la
escuadra que obedece al gobierno de
Lima*

*El día de ayer, sin declaratoria
precedente, ni pretexto que
cohoneste siquiera la intervención
de la escuadra británica en nuestros
asuntos interiores, a la altura de
Punta Coles, nos acometió ésta, con
detalles que hacen la agresión de
irritante alevosía, exigiéndonos que
arriásemos el pabellón nacional de
esta nave, para tomar posesión de
ella en nombre de S.M.B. y dándonos
para ello, dos minutos de plazo. A
semejante intimación, contesté como
correspondía a nuestra calidad de
peruanos y al honor de nuestro
glorioso pabellón, mantenido con
fortuna en un combate de tres horas y
media y hasta que las naves inglesas
"Shah" y "Amethyst" apagaron sus
fuegos, retirándose bajo los nuestros.*

*El honor de la jornada corresponde
por entero al Perú representado por
el "Huáscar". Mas no pudiendo con
solo este buque castigar como es
debido el insulto nacional irrogado
por la flota inglesa, colocando más
alto que todo la soberanía y dignidad
del Perú, y juzgando que la parte de*

nuestra flota que está a sus órdenes, no puede ser indiferente por un momento a la agresión británica, ni consentirá en dejarnos solos en la lucha, he venido a buscarlo para unirnos, y sin perjuicio de nuestras diferencias interiores, salir en busca la escuadra enemiga.

No tengo en este momento más interés ni más preocupación que el logro de aquel objeto, ante el cual no hay sacrificio que no supiera hacer. Tales son también los sentimientos de todos los que me obedecen.

Tengo plena fe en que la actitud de US. y de todos lo que le obedecen será digna del Perú y de su marina de guerra; y que le bastará (la) noticia de lo ocurrido ayer, para proceder como nosotros lo hicimos, sin examen, en análoga circunstancia.

Lo aguardo confiado para honor de la patria y lo reclamo en nombre de ella.

Dios guarde a US.

S.C.G.

NICOLÁS DE PIÉROLA

Las palabras del caudillo eran conmovedoras, cargadas de patriotismo, comunicaban valor. More y sus hombres no podían ocultar que estaban profundamente impactados por la situación. Sin embargo, éste expresó a los enviados de Piérola que carecía de atribuciones para tomar una decisión tan grave como la de combatir a las unidades inglesas. Pidió una tregua mientras consultaba con el gobierno. Cursó entonces este telegrama:

Telegrama oficial (5:35 p.m.).-

Iquique, 30 de mayo de 1877. -

Excmo. señor Presidente: el "Huáscar" entró en este puerto a las dos p.m. Se aguanta sobre su máquina con bandera de parlamento. Yo ordené viniera bote y mandaron a Echenique, Varela y Bustamante. Dicen que anoche encontraron escuadra inglesa y a nombre de la Reina intimó rendición al "Huáscar".

Este se negó, fue atacado por los ingleses y se batieron. El Huáscar propone ahora unión con nuestros buques. Yo he negado tal unión. El Huáscar espera afuera contestación mía. Yo estoy listo para batirlo. Piérola sigue en el "Huáscar".- comandante MORE.

La respuesta de Prado a More fue: "Intime rendición al *Huáscar*, y si no se rinde, bávalo. PRADO".

El caballeroso More envió entonces al "Califa" esta carta:

*Comandante General de la
Escuadra de Operaciones*

Frente a Iquique, mayo 30 de 1877

Señor Dr. D. Nicolás de Piérola

Muy señor mío:

Conforme al convenio celebrado con sus enviados, he participado al gobierno lo acaecido entre el "Huáscar" y la escuadra inglesa. La contestación que yo calculaba con fundamento, al conducirme con U. en el sentido en que lo hice, es que continúen las cosas, como si los últimos acontecimientos no hubiesen tenido lugar.

En esta virtud, intimo a U. a nombre del país, que tanto sufre con nuestras frecuentes luchas intestinas, ponga fin a esta situación crítica, con el sometimiento de ese buque a la obediencia del gobierno legítimo [sic]; ofreciéndole con ese objeto todas las garantías que sean necesarias para la seguridad personal de U. y de los que le obedecen.

La actitud tomada por el almirante inglés y cuya competencia para mezclarse en este asunto, dadas las circunstancias especiales del caso, yo no puedo resolver, debe, en mi concepto, influir poderosamente en su patriotismo para proceder de

acuerdo con mi indicación. Los males gravísimos que una decisión distinta pudiera atraer sobre la República, no se pueden ocultar a su penetración e inteligencia, yo confío en que el resultado será el que debe esperarse de los que, ante todo, según se ha servido manifestármelo, piensan en la autonomía de su patria, y en la realización de su futura prosperidad.

Si por desgracia, estas consideraciones inspiradas por mi más ferviente deseo de conseguir una tranquilidad que salve al Perú de la terrible pendiente en que se ve colocado, no tuviera eco en el corazón de U. y de los que le rodean, entonces yo, cumpliendo las órdenes estrictas a que debo sujetarme, buscaré por la fuerza el logro de mis instrucciones.

Dios guarde a U.

JUAN G. MORE.

Como vemos More actuaba con tacto, tratando de no herir la susceptibilidad de los rebeldes, dando a estas negociaciones un tono de hidalguía muy distinto al espíritu intransigente que parecía sugerir al lacónico telegrama del Presidente de la República: "Intime rendición al *Huáscar*, y si no se rinde, bátalo".

Piérola y su estado mayor apreciaron la situación. Tendrían que combatir con la Escuadra nacional y, tarde o temprano, nuevamente con

los buques británicos. El grupo revolucionario era valeroso, audaz, pero no insensato. Intentar otro acto de fuerza era como marchar directamente a la muerte. Debía considerarse que no todo se había perdido. Políticamente el nombre de Piérola alcanzaba un relieve hasta entonces no logrado. El caudillo contestó a More en los siguientes términos:

República Peruana

*A bordo del monitor "Huáscar", mayo
30, 1877*

*Señor comandante general de la
escuadra que obedece al gobierno de
Lima*

S.C.G.

*Íntimamente persuadido y plenamente
demostrado por los dos combates
de antier y ayer que la amenaza de
emplear la fuerza con que, a nombre
del gobierno de Lima, me conmina US.
en su oficio de esta noche, es de todo
punto ilusoria; pero contemplando, al
mismo tiempo que, dadas las órdenes
que me dice US. haber recibido y
que el patriotismo no podía nunca
lamentar bastante, nos sería forzoso
poner fuera de combate buques que
le obedecen, dañando así al Perú,
cuyos intereses son los únicos que
servimos y quedando inhabilitados
para hacer respetar nuestro pabellón,
hasta donde es necesario contra
aveles agresiones como la de ayer,
que nos sería indispensable castigar*

en seguida; he resuelto entregar a US. el "Huáscar", siempre que, como me lo ofrece, se obligue a otorgar a nombre del gobierno de Lima, a los tripulantes de este buque, con excepción solo de mi persona, las siguientes garantías:

- 1. El fenecimiento de todo juicio abierto o por abrirse en virtud de los sucesos iniciados 6 del presente a bordo de este buque.*
- 2. El derecho de trasladarse al extranjero con entera seguridad a los que por tal partido optasen.*
- 3. La libertad personal de los que prefieran quedarse en el Perú.*
- 4. La entrega será hecha el día de mañana, con las debidas formalidades.*

En cuanto a mí, me constituyo a disposición de US. y del gobierno de Lima, sin garantías ni concesión de ningún género.

Siendo, como es, a todas luces evidente el patriótico sacrificio que consumamos, quiera el cielo que él sea provechoso a la República.

Si US. no pudiera acordar las garantías que reclamo para mis subordinados, podremos esperar el tiempo necesario para que reciba por el cable la autorización de hacerlo.

Pero en todo caso, espero que US. volverá a ocupar con sus naves las posiciones ocupadas esta mañana y convenidas durante esta negociación, y alteradas esta noche solo, sin duda para facilitar la comunicación; pues otra cosa no sería digna de un jefe peruano y en caso contrario tendría que declinar en US. todas las consecuencias.

Dios guarde a US.

S.C.G.

NICOLÁS DE PIÉROLA

More contestó sin perder un instante:

Comandancia general de operaciones

Frente a Iquique, mayo 30 de 1877

Señor Dr. Don Nicolás de Piérola

Muy señor mío:

Recibida la nota de U., en la que me participa las condiciones bajo las cuales se entregará el "Huáscar" y pensando con madurez cuánto importa

al país el pronto término de este asunto: convencido, por otra parte, de los sentimientos patrióticos que inspiran esa conducta y a los cuales no apelé en vano en mi oficio anterior, he resuelto conceder a nombre del gobierno, las garantías que pide para los que se hallan bajo sus órdenes tales como las que están consignadas en su oficio.

En cuanto a U. personalmente, sin embargo de la responsabilidad que puede atribuírseme, y que estoy decidido a asumir, lo dejo en libertad para constituirse a bordo como lo propone, trasladándose al extranjero en seguida o continuar al Callao con la escuadra. En este último caso, no dudo que el gobierno penetrado de idénticos sentimientos a los que me animan, sabrá tener en cuenta esa conducta para la decisión que deberá tomar.

Respecto al artículo 4° de las condiciones, y que solo se refiere a la entrega del buque, debo decir a U. que ella se verifique esta misma noche, pues así lo exige la premura del tiempo, la brevedad necesaria para acabar la anómala situación en que nos encontramos y como complemento de la lealtad recíproca de nuestro procedimiento.

Dios guarde a Ud.

JUAN G. MORE

Poco después More envió este telegrama a Lima:

Telegrama Oficial (Recibido a las 6 p.m.) -

Señor Presidente.- Iquique, 31 de mayo de 1877. -

“Huáscar” se entregó anoche bajo las condiciones siguientes.- Fenecimiento de todo juicio abierto o por abrir después de la revolución del 6.- Derecho de traslación al extranjero con seguridad los que quieran hacerlo.- Libertad personal de los que quieran quedarse.- Piérola a disposición del gobierno sin garantía ni concesión alguna.- He aceptado las condiciones.- Piérola con séquito resuelto a marchar a Lima a disposición del gobierno.- Mientras recibo contestación quedan presos en el “Limeña” con una fuerte guarnición.- MORE.

El Comercio, ya bien entrada la noche del 31 de mayo, lanzó una edición extraordinaria que se agotó en menos de una hora. El corresponsal en Iquique informaba: “El *Huáscar* se ha rendido a la escuadra nacional. Garantías a todos sus tripulantes. Piérola no las pide. Los seguidores del “Califa” se lanzaron a las calles. Piérola, con su altivo gesto, seguía ejerciendo –aún vencido– su innegable magisterio cívico”.

El presidente Mariano Ignacio Prado no aprobó la actitud del capitán de navío Juan Guillermo More. No fue magnánimo e hidalgo como él y se negó a ratificar el procedimiento adoptado en Iquique por el

Comandante General de la Escuadra de Operaciones. A los detenidos, a quienes More tuvo que hacer conducir al transporte *Limeña*, en condición de presos políticos, comenzó a tratárseles, a partir de las 6 de la mañana del 31 de mayo, de una manera diferente a la pactada.

More, obviamente, quedaba en una situación moral sumamente delicada. Había celebrado un pacto y éste no había sido respetado por el gobierno. En las horas posteriores del 31 de mayo, se ordenó que todos los tripulantes del *Huáscar* -la plana menor- quedaran detenidos en dicho buque. Se violaba nuevamente el convenio que había posibilitado el fin de la revolución. "Al influjo del apasionamiento político -dice Alberto Ulloa Sotomayor- se pensó que la actitud de More era excesiva y que se dejaba arrastrar por sus arranques caballerescos aceptando aquellas condiciones [...] More se hizo cargo del significado y de la solemnidad de los hechos. Participó de la exaltación de sus hombres ante la hazaña del *Huáscar* y de su admiración por el sometimiento de Piérola y por la invitación a luchar con los ingleses. Tenía la gallarda nobleza de alma de un gran marino y hubiera traicionado este espíritu procediendo de otra manera".

Prado insistía en que el Comandante General de la Escuadra había hecho concesiones que no estaban en las facultades del Poder Ejecutivo y que menoscababan los fueros de los otros Poderes del Estado. El honor de More y el de la Marina de Guerra del Perú estaban en juego. More sabía defenderlos.

More no podía esperar ya más para poner en práctica una decisión tomada desde días atrás: su renuncia. Esta la hizo efectiva el 19 de junio.

*Señor General Ministro de Estado en
el despacho de Guerra y Marina.*

Iquique, junio 19 de 1877

S.M.

He tenido el honor de recibir el oficio de US. fecha 12 de los corrientes, en el cual se sirve participarme la resolución que ha recaído sobre la capitulación celebrada por mí con los tripulantes del "Huáscar".

Como este acuerdo implica la desaprobación de mi conducta y como manifiesta de la manera más clara que excedí mis facultades al conceder las garantías, véome en la necesidad de demostrar a US. para desvanecer cargos injustos y poner en salvo mi responsabilidad las poderosas razones que me obligaron a tomar esa línea de conducta, y mi resolución inquebrantable, que será la consecuencia natural de las medidas del Supremo Gobierno.

Cuando el "Huáscar" se presentó en este puerto con bandera de parlamento, recibí la primera nota del señor Piérola pidiendo el auxilio de la escuadra de operaciones, para batir juntos a los buques ingleses "Shah" y "Amethyst", que lo habían atacado, y a quienes había librado combate el día anterior, a la altura de Punta de Coles.

Puesto el suceso en conocimiento del gobierno, se me intimó ordenarle rendición o batirlo, en caso de negativa, lo cual dio lugar a la segunda nota, que contiene las condiciones que exigía para rendirse; en ella se me dice también, que si no me hallaba bastante autorizado para concederlas, podían esperar, poniéndose fuera de tiro, el resultado de la misma consulta.

Si hubiera optado por la segunda parte, no me cabe la menor duda de que el tiempo transcurrido habría sido el necesario para la llegada de los buques ingleses, que habían emprendido la persecución, después de saber en Arica la venida del "Huáscar" en busca de la escuadra, y que, en efecto, llegaron a las pocas horas de la rendición.

¿Debía o no evitar esta terrible emergencia? No vacilé, ni vacilo ahora en afirmar que sí; pues en caso de presentarse los buques ingleses, los fuegos se habrían roto por una parte o por otra, y entonces la actitud de la Escuadra no podía ser sino la de defender al que había venido a ponerse bajo su amparo. Y no se crea que esto es una mera suposición. La conducta de ambos revela muy positivamente sus respectivas decisiones; y la conciencia universal, la honra del país representada allí por su marina, el propio decoro del gobierno, y últimamente los más conocidos principios del derecho

de gentes nos señalaban el camino que acabo de indicar.

Pues si la hostilidad era la declaración más abierta de guerra a la Gran Bretaña, la impasibilidad delante de los contendores habría sido peor aún: habría sido la más incalificable cobardía o la traición más infame a los sentimientos de patriotismo; crímenes ambos de que, felizmente, no puede acusarse a la marina nacional.

Probado así eran inadmisibles las condiciones ad referendum, es mucho más fácil convenir en que era realizable la idea de obtener la rendición por medio de la fuerza. Los parlamentarios me habían manifestado de palabra su resolución de no trabar nuevo combate, ni aceptar la rendición bajo otras condiciones que las propuestas; de modo que en caso de negativa, siendo dueño el "Huáscar", por la superioridad de su andar con respecto a la "Independencia", de evitar el combate, habría hecho rumbo probablemente al extranjero, donde podían sus tripulantes abandonarlo y quedar todos en salvo; pero exponiendo al Perú a la pérdida de su buque más poderoso.

Si estas consideraciones no fueran suficientes, juzgo que todavía quedaba al gobierno el recurso de quitarme una colocación, en la cual no había sabido corresponder a sus esperanzas;

pero respetando al mismo tiempo un convenio celebrado en su nombre, como el partido más ventajoso para el país. En todas las naciones los pactos de guerra como el presente, son un juramento contraído en nombre de la lealtad y de la justicia y no se puede romperlos sin hacer recaer sobre alguno gravísimas responsabilidades.

Las razones expuestas en el oficio que contesto, para desaprobando las condiciones de la rendición, no son aplicables al caso que me refiero. En las muy especiales circunstancias de mi posición, el solo objeto que me preocupaba era el término inmediato de la rebelión, porque él debía poner al gobierno en aptitud de consagrarse por completo a asuntos de mayor importancia.

Si el jefe de una escuadra, en los momentos de un combate, está obligado a revestirse de la decisión y energía inherentes a su cargo para obtener el éxito debe, ante todo, no olvidar los intereses del país a quien sirve, y de allí nace la posibilidad de que, en casos determinados, obre de la manera que yo lo he verificado.

Hay además, un equívoco en creer que los del "Huáscar" imploraron como gracia las bases de la capitulación: fue un derecho que se les concedió, cuando eran dueños del buque, y

sin cuyo requisito, es incuestionable, como dije anteriormente, que no se hubieran entregado.

Es muy duro, S.M. para un marino que solo se inspira en las fuentes del deber y del honor, verse, por una parte, el blanco de mezquinas acusaciones, ya públicas, ya particulares; y por otra, que es sin duda la más desconsoladora, desaprobado por un gobierno, representante del país a cuyo servicio puso sus fuerzas, sus pocas aptitudes y su vida.

Por todas estas razones, que confío sean debidamente apreciadas por el Supremo Gobierno, hago la renuncia del mando de la división y de la "Independencia" que están reunidos en mí. No me es posible continuar en este puesto, sin cumplir con los que se entregaron bajo la fe de mi palabra, solemnemente comprometida.

Las leyes de la dignidad solo tienen una interpretación; esta es la que adopto, suplicando a S.E. el Presidente por el elevado órgano de US. acepte esta decisión, a la vez que los sentimientos de mi mayor consideración y respeto.

Dios guarde a US.

Juan G. MORE.

El documento que acabamos de leer es uno de los más honrosos de nuestra historia naval. En él se refleja el buen tino, la sagacidad, el acrisolado patriotismo y el alto sentido del honor institucional y personal que poseía More. Por eso no llama la atención que este oficial de marina, tan gallardo como infortunado, buscara ansiosamente la muerte en la guarnición de Arica durante la guerra con Chile. Juan Guillermo More estaba convencido que solo la muerte podía librarlo de la responsabilidad de haber perdido a la fragata *Independencia*. Por eso a More no solo debemos recordarlo como uno de los héroes del Morro de Arica. Su nombre, su ejemplar caballeridad, debe iluminar siempre el rumbo, en la vida y las decisiones, de nuestros oficiales de marina.

Luego de recordar estos antecedentes es necesario retomar el relato de las actividades de Juan Manuel Fanning en Arica. Este inició la investigación que se le había encomendado. En junio se supo que Marcelino Varela había concluido una información sumaria que, por orden superior, se había mandado seguir contra Fanning. La situación era por demás enojosa y significaba una clara descalificación de nuestro biografiado. El resultado de esta información mandada seguir por el Director de la Guerra, título adoptado por Mariano Ignacio Prado, quien había establecido su cuartel general en Arica, no se hizo público y el sentir general de la mayoría de oficiales del ejército y marina era que a Fanning no se le podía achacar desidia ni incompetencia en su labor de juez-fiscal. Grande, pues, fue la sorpresa cuando el 8 de agosto de 1879 se hizo público el documento que a continuación copiamos, con la rúbrica de Prado, Director de la Guerra, y del Secretario General, doctor Mariano Álvarez.

*Causa del ex-comandante de la
fragata "Independencia" don Juan
G. More*

Arica, agosto 8 de 1879

*Visto este proceso y considerando:
que el juez fiscal, capitán de navío don
Juan Fanning, encargado de seguirlo,
ha incurrido en faltas que hacen
necesaria su reorganización; que
estas faltas consisten principalmente
en no haber citado para el sumario
al reo ex-comandante de la fragata
"Independencia" don Juan G. More;
en no haberle tomado instructiva,
conforme a la ley, pues dicho juez
se ha limitado en esta diligencia
al reconocimiento del parte de fojas
cinco, sin hacer las preguntas que la
investigación de los hechos requería;
en haber tomado declaraciones sin
juramento a todos los testigos del
sumario, dándoles el carácter de
instructivas y reputando, como reos,
a todos los individuos de la dotación
y guarnición del buque náufrago;
en haber suprimido la calidad de
instructiva en la declaración del
otro reo, segundo ex-comandante
de dicho buque, don Eugenio
Raygada, y no haberlo citado
tampoco para el sumario; en haber
tomado instructiva con juramento al
teniente 1° don Enrique Taboada,
que ha debido declarar bajo solo
esta formalidad, como testigo, mas*

no instructivamente; todo lo cual hace suponer que el mencionado juez fiscal ha desconocido el carácter de las diligencias de un juicio; en fin, en haber omitido determinar en la investigación, de una manera clara y precisa, el lugar del siniestro y sus peculiares accidentes; que en todas estas faltas y en el séquito general del sumario se nota la tendencia a oscurecer la gravedad de un hecho que ha frustrado el plan de una campaña decisiva contra el enemigo, arrebatando la victoria a nuestras armas y puesto a la república en una situación desventajosa y alarmante; que, habiéndose separado en proceso distinto del conocimiento de esta causa al referido juez fiscal Fanning, por haber permitido, extrajudicialmente, la soltura del reo More, es necesario nombrar quien lo reemplace. Por estos fundamentos, se declara nulo todo lo hecho y actuado; organícese nuevamente el sumario; nómbrese con tal objeto juez fiscal al capitán de navío don Gregorio Casanova, previniéndole que, penetrado de los deberes de su cargo, proceda con la regularidad debida, tomando las declaraciones que sean bastantes a la comprobación de los hechos, sin alargar el proceso con las que no sean necesarias y cuidando determinar con verdad y exactitud las evoluciones anteriores al naufragio, el lugar de este y sus

circunstancias marítimas, tomando sobre el particular las informaciones más apropiadas, agregando al proceso la carta hidrográfica de uso en la navegación de aquella costa, y mandando formar con datos exactos, una especial del lugar mencionado; y por cuanto a fojas treinta y cuatro vuelta, aparece haber izado bandera blanca en el buque náufrago; a fojas dieciocho que no estaba izado el pabellón nacional; a fojas tres vuelta que fue echado al agua, y a fojas treinta y tres vuelta que no había ningún oficial en el gobierno del buque, se previene a dicho juez fiscal que averigüe la verdad de estos hechos y de sus autores, del mismo modo que todos los particulares ocurridos en la disciplina del buque durante el combate.

PRADO

MARIANO ÁLVAREZ

El contralmirante Melitón Carvajal Pareja, en el tomo XI, volumen 1, de la *Historia Marítima del Perú*, se refiere a este documento y a los episodios ocurridos en torno a él, de la siguiente manera: “Entre los considerandos de esta decisión corría uno, bastante subjetivo, al expresar que con la pérdida de la fragata: “Se ha frustrado el plan de una campaña decisiva contra el enemigo, arrebatando la victoria a nuestras armas y puesto a la república en una situación desventajosa y alarmante”.

El 19 de junio, una carta de la señora Teresa González de Fanning, comentaba una noticia procedente de Arica según la cual el juicio marchaba tan lento que Fanning había sido apercebido e incluso arrestado por haber bajado del Morro los señores More y Raygada. Para salvaguardar el buen nombre de su esposo, explicaba la señora Teresa, que el 9 de junio el comandante Fanning había informado al contralmirante Montero, quien lo comunicó al Director de la Guerra, que el sumario estaba concluido en la parte que era posible realizar en Arica, pero que su terminación definitiva debería hacerse en el Callao, visto que las declaraciones de Grau y oficiales del *Huáscar*, eran indispensables. Expresaba también, que el Director de la Guerra citó al juez-fiscal y le confirmó su acuerdo con lo propuesto y la conveniencia de que el juicio se siguiera en el Callao, adonde debía enviarse a los enjuiciados. En la entrevista estuvo presente el doctor Álvarez, Secretario General, quien también manifestó su aprobación de la forma en que se había seguido el juicio. Por todo ello, concluía la señora Teresa, "mal puede ser apercebido el Fiscal y menos arrestado por faltas en el desempeño de su comisión".

Meses después, el 28 de octubre, la esposa de More, doña Carmen Medina de More en carta dirigida a Prado, expresándole toda su amargura y rechazo a los considerandos de esa resolución que la conocería dos meses después, solicitaba que el juicio al comandante More, aun preso en Arica, se llevara a cabo ante las autoridades correspondientes del Callao, recusando al doctor don M. Álvarez aduciendo una serie de objeciones contenidas en el escrito, entre las cuales figuraba la paralización del proceso a causa de haber renunciado Casanova y no haber sido reemplazando.

Grau, como Comandante General de la 1ª División Naval, en su informe al Director de la Guerra, califica la pérdida como desastre, pero, que se conozca, no emitió jamás opinión pública. Basadre, por su parte, dio cuenta de una carta privada de Grau a Prado en la que expresaba lo siguiente: "La falta de disciplina y de ejercicios de fuego en la ya mencionada fragata ha sido la verdadera causa de su pérdida. Esta es la pura verdad, como le será fácil a Ud. poder comprobar si se informa privadamente de todo lo que ha pasado en ese buque desde antes del combate y después de él. "¡Grave revelación!" clama Basadre.

No es aceptable, por más privada que fuera la nota, que Grau sugiriese indagar privadamente todo lo sucedido, que no aportaría nada positivo a la investigación en marcha. ¿A quién preguntaría Prado? ¿A los oficiales? ¿A los tripulantes? ¿Al Comandante General de Marina por falta de ejercicios de fuego? De todas maneras, como Comandante de la 1ª División, estuvo en el deber de exigir se adoptasen las medidas para que estas causas no volvieran a ocurrir en otro buque. Criticable también sería la deficiente puntería del *Huáscar* que había sí practicado ejercicios de tiro en el Callao antes de su salida el 16 de mayo.

En todo caso, prosigue el almirante Carvajal, la decisión de que la escuadra zarpase en esta fecha en respuesta a una interpretación distorsionada o angustiada de la presión de algunos medios de comunicación, que se creían intérpretes de la opinión pública limeña, le negó a los superiores de More la visión de autorizarle cumplir con la realización de ejercicios de tiro en el Callao entre el 16 de abril y el 16 de mayo. La navegación en convoy del Callao

a Arica durante cuatro días, quizás no le permitió realizar ejercicios de "tiro real" que lo habilitaran a alcanzar ese nivel artillero de "dar primero, dar seguro, dar seguido", aplicable también al monitor. ¿Pudo diferirse la salida del Callao, o dilatar el tránsito del convoy para dar lugar a realizar ejercicios de tiro en la mar o la situación del ejército en el sur era de mayor prioridad? ¿La existencia de munición sería tan precaria como para negar esa oportunidad de ejercitarse?

El objetivo de las instrucciones a la salida del Callao y después a la salida de Mollendo era válido, y para su cumplimiento se disponía de los medios. Pero lo que no se evaluó aceptablemente fue el riesgo de enviar a combatir a un buque con dotación nueva, desentrenada. Los riesgos que conllevaba eran mayores que los beneficios, por complacer a la opinión pública.

Más tarde, Prado y otros han querido achacar a la pérdida de la fragata que el mismo 21 no se pudiera hundir o capturar transportes chilenos que a la sazón llegaban a Antofagasta. Subjetivo, porque en ese momento no se conocía el paradero del cuerpo principal de la escuadra chilena, ni de los transportes navegando hacia Antofagasta, al punto que Enrique Basadre, médico en la fragata, en su carta del 9 de julio al redactor de *El Granel*, le decía: "Ninguno de nosotros sabía dónde estaba la escuadra chilena y creíamos que indudablemente debería regresar a Iquique de un momento a otro".

Esta fue quizá la verdadera razón para dar paso al vehemente uso del espolón que se creía ser el medio más expeditivo para derrotar al enemigo. Lo objetivo fue la situación desventajosa y alarmante en que

quedaba el poder naval peruano y, en consecuencia, la Alianza.

“La guerra terminó, el juicio no se materializó y por esta razón, jamás se ha podido conocer a cabalidad todo lo sucedido, y las especulaciones han sido miles”.

Comandante de Guarnición de Marina

Después de haber sufrido en Arica una experiencia tan desagradable como injusta, Juan Manuel Fanning pudo finalmente embarcarse en el transporte *Chalaco*, con destino al Callao, donde llegó el 2 de octubre de 1879. Apenas seis días antes del combate de Angamos que pondría trágico final a lo que el historiador Jacinto López, refiriéndose a Miguel Grau, llamó “el milagro de la guerra en el mar”.

Fanning estaba vetado por el régimen de Mariano Ignacio Prado quien, después de la pérdida del *Huáscar*, también regresó a Lima. Todo cambiaría a partir del 18 de diciembre de 1879 en que Prado emprendió el indefendible viaje a Europa “para acelerar personalmente la compra de armamentos y de una escuadra”. El poder quedaba en manos del anciano vicepresidente, general Luis La Puerta.

Cuatro días más tarde, el 22, Nicolás de Piérola venció la débil resistencia del general Manuel González de La Cotera y, el 23 fue reconocido como Jefe Supremo. El enemigo, como en efecto lo hizo, tenía el mar libre para desembarcar en diversos puntos de nuestra geografía, en primera instancia en el sur. Era, pues, impostergable iniciar los

preparativos para la defensa de la capital. Había que preparar hombres dispuestos para la lucha y acopiar armamento. Dentro de este espíritu se crearon nuevos cuerpos con oficialidad tanto del ejército como de la marina. Igual cosa ocurrió con el personal de tropa donde también se reclutó a gran número de civiles.

En su libro *Apuntes sobre la batalla de Miraflores*, el historiador naval, capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo, refiere cómo se creó, y luego el accionar, del Batallón *Guarnición de Marina* hasta su heroico comportamiento en la batalla de Miraflores, el 15 de enero de 1881, donde se batió con singular gallardía quedando muy pocos sobrevivientes de esa acción entre sus filas. Dice Ortiz:

El Batallón "Guarnición de Marina" fue creado el 19 de enero de 1880, con la intención de sustituir a las diversas unidades que habían venido prestando ese servicio en los buques de la Armada. Al inicio de la guerra, se habían asignado tropas de diversos batallones formando incluso la Columna "Constitución", pero la unidad que como tal se hallaba sirviendo en el Arsenal Naval era el Batallón "Lima N° 8", enviado luego al sur y desaparecido tras la batalla de Tacna. Lo sustituyó el Batallón "Pichincha", que a principios de 1880 compartía el cuartel del Arsenal con la Columna "Constitución".

Al día siguiente de la creación de la "Guarnición de Marina", se designó

al capitán de navío graduado Juan M. Fanning, como su primer jefe, pidiendo, entre otras cosas, que se le asignara el pabellón del Batallón "Lima N° 8", por haber sido ese el batallón de marina.

En los días siguientes a su designación, Fanning debe realizar diversas actividades, pues su unidad se irá formando sobre la base de la desaparecida Columna "Constitución", con varios de los prisioneros de los buques peruanos que han sido canjeados por los soldados chilenos del Escuadrón de Caballería Carabineros de "Yungay", y con algunos voluntarios. Entre ellos figuraba el cabo segundo Agustín Salas, tambor de órdenes, quien había asistido a la jornada de Angamos con escasos 13 años encima.

El 14 de febrero se le nombró una dotación de treintaisiete oficiales, para cubrir los cargos del Estado Mayor y de las seis compañías que tenía. Entre ellos figuraban tres que habían hecho la campaña naval a bordo del "Huáscar", los capitanes Bustamante y Arellano, así como el cirujano Rotalde.

A lo largo del año, el Batallón estuvo destinado a dotar las lanchas que llevaban a cabo el patrullaje marítimo

de la Bahía del Callao, siendo así que su personal participó en todos los combates que tuvieron lugar durante el bloqueo del puerto, dotando las lanchas "Arno", "Capitanía", "Independencia", "Lima", "Resguardo" y "Urcos". El bloqueo se inició el 10 de abril, y el primer encuentro con las lanchas enemigas tuvo lugar a las cuatro de la mañana del 23 de ese mes, cuando la "Urcos" se enfrentó a la "Janequeo" y la "Guacolda". Como resultado de esta acción quedaron heridos el alférez de fragata Domingo Valle Riestra, comandante de la lancha, así como el teniente José María Delgado y otros cuatro soldados de la cuarta compañía del "Guarnición de Marina".

Un mes más tarde, el 24 de mayo, le tocó el turno a la lancha "Independencia", que al mando del teniente segundo José Gálvez logró hundir a la torpedera chilena "Janequeo", antes de irse a pique ella misma. En esta acción perecieron ocho de los trece tripulantes de la lancha nacional, entre ellos algunos soldados del "Guarnición de Marina".

En los días siguientes se llevaron a cabo varios enfrentamientos más, y el 16 de junio se realizó una incursión sobre la isla San Lorenzo, para lanzar un torpedo contra las naves enemigas. Dicha acción fue

llevada a cabo en dos lanchas, una con los torpedistas y otra con la tropa de marina que debía protegerlos. Una nueva incursión de las lanchas fue llevada a efecto en la noche del 22 de agosto, colocando esta vez un brulote en el fondeadero enemigo. Lamentablemente, fueron descubiertas y las naves chilenas se alejaron de dicho lugar antes de que estallase el referido brulote.

Las noches del 15 y 16 de setiembre, casi cien hombres de este batallón tomaron parte en un nuevo ataque a la isla San Lorenzo, llevado a cabo en siete lanchas. Tras desembarcar, se vieron obligados a replegarse, luego que los buques enemigos se presentaran en la zona.

La siguiente acción notable fue en la noche del 6 de diciembre, cuando se trabó un combate generalizado entre las lanchas de uno y otro lado. En dicha acción, la "Arno", que iba al mando del teniente primero Antonio Jimeno, sufrió un impacto que hirió a varios hombres, entre ellos al capitán Federico Effio, sargento segundo José M. Ríos y el soldado Manuel Paredes, quienes fallecieron pocos días después. De ese modo, el "Guarnición de Marina" llegó a la batalla de Miraflores con una valiosa experiencia de combate y con 524 hombres.

Después del infortunio de San Juan, el 13 de enero de 1881, el último esfuerzo para la defensa de Lima y del honor nacional se dio en la batalla de Miraflores. Allí, el Batallón *Guarnición de Marina*, bajo el mando del gallardo capitán de navío Juan Manuel Fanning, se batió con incomparable valor haciendo retroceder al enemigo una y otra vez. El veterano Fanning, espada en mano y dando el pecho a las balas chilenas, no cesaba de animar a los suyos con el grito: "¡Marina! ¡Adelante!". Tres veces cargaron nuestros navales hasta que la superioridad numérica y de fuego del invasor, y la falta de refuerzos, hizo que el campo quedase cubierto con los cuerpos de nuestros compatriotas. Fanning recibió una herida, mortal de necesidad, en el abdomen, a consecuencia de la cual moriría en Lima el día 16. Cayó Fanning y junto a él 22 oficiales y 400 hombres más. Ninguno retrocedió. Su partida de defunción es la siguiente:

Num. 446. Ante mi el cura propio de la Santa Iglesia Vice-parroquial del Corazón de Jesús de Lima, a los diez y seis días del mes de enero del año de mil ochocientos ochenta y uno, se presentó el señor Mariátegui, vecino de esta ciudad participando el fallecimiento de don Juan Manuel Fanning, hijo de don Juan Fanning y de doña Micaela García, que vivía en la calle de la Faltriguera del Diablo num. 22 de esta ciudad de Lima, natural de Lambayeque, residente en Lima, de edad de cincuenta y siete años, raza blanca, estado civil casado, profesión marino, muerto en la batalla de Miraflores.

No hizo testamento de todo lo cual certifico en el lugar y fecha indicados, habiendo sido testigos don Pedro Velasco y Juan Yrrazabal. Juan M. Rivas.

Sus restos, como no podía ser de otra manera, se guardan en la Cripta de los Héroes.

Como ya se ha dicho, Juan Manuel Fanning estuvo casado con la distinguida escritora y educadora Teresa González del Real, natural de Nepeña, hija de don Jerónimo González y de doña Josefa del Real. El sacramento se administró en Lima, en la Catedral, el once de agosto de mil ochocientos cincuenta y tres.

A lo largo del tiempo, se han dicho y escrito muchas y justicieras palabras en recuerdo de la heroica acción de Juan Manuel Fanning y el Batallón *Guarnición de Marina*, pero tal vez el párrafo que transcribo de un artículo publicado en el diario *La Tribuna*, de Lima, el 15 de enero de 1884, compendia el mejor elogio para el gallardo marino y sus hombres:

*El reducto N° 1 fue ocupado y defendido por el batallón N° 2 de la reserva, al mando del comerciante y prior del consulado D. Manuel Lecca, compuesto en su mayor parte de comerciantes distinguidos, entre los que se encontraron los señores Barrón y Richardson, muertos, y los señores Aurelio y Pedro Denegri, Joaquín Bolívar, Daniel Igarza y otros. **Entre este reducto y el N° 2 se encontraban los restos informes del ejército de línea,***

despedazados en San Juan y el bizarro batallón Marina, al mando del capitán de navío D. Juan Fanning, batallón que no solo en ese campo sino en cualquiera del mundo, habría causado la admiración y el entusiasmo más grande por su intrepidez, y por la bizarría con que hizo retroceder, constante y casi matemáticamente, a una división del enemigo, hasta quedar literalmente aniquilado, pues de un cuerpo de más de 500 plazas con 30 oficiales, quedaron en el campo 400 soldados y 24 oficiales, incluso su coronel.

Diego Ferré Sosa

Nuestro biografiado nació el 13 de noviembre de 1844, en la provincia de Reque. Sus padres fueron el comerciante don Eusebio Ferré y la dama lambayecana María Mercedes Sosa, siendo el segundo de doce hijos por el lado paterno. Luego de nacido, y por motivos económicos relacionados al comercio del padre, la familia Ferré-Sosa se instaló en Monsefú, en la calle la Estación. Su educación primaria la realizó en la Escuela Nacional de Lambayeque, mientras que la secundaria la ejerció en Lima, específicamente en el centenario Colegio Nacional Nuestra Señora de Guadalupe.

Al terminó de sus estudios, decidió ingresar a la Armada a la edad de 20 años. Era diez años menor que Miguel Grau, nueve que Elías Aguirre y veintiún que Juan Fanning.

Para 1864, el centro de formación de los aspirantes a convertirse en oficiales de marina era el Colegio Naval Militar, que a la sazón estuvo dirigido por el talentoso capitán de navío Juan José Panizo y Talamantes, de destacada actuación naval a favor de la Confederación Perú-Boliviana de finales de 1839. El Sub-Director era el también capitán de navío José Elcorrobarrutia y la planta docente contaba con intelectuales como el Dr. Ramón Ribeyro quien dictaba el curso de Derecho Marítimo.

Sobre Panizo, podemos decir que fue un hábil artillero y táctico, con dotes para la maniobra. Realizó una extraordinaria carrera en la Armada, participando en combates, liderando la Escuadra y

llegando a ser Comandante General de la Marina. Este bravo y patriota marino - fue de los primeros guardiamarinas en presentarse a la flamante República convocados por San Martín -. Fue asesinado por los tripulantes ebrios de su buque - el *Amazonas* - que se habían sumado a la revolución de Prado. Vegas García nos relata la escena ocurrida en la madrugada: “[...] a medio vestir y con una revólver en cada mano, apareció el bravo Panizo para caer, a su vez, victimado por esas balas asesinas, el 24 de julio de 1865, día de su cumpleaños”. Tan soberbia figura debió influir en el espíritu del joven Ferré.

Gracias a los legajos que se encuentran en el Archivo Histórico de Marina, podemos tener una imagen del material y objetos que constituían el entorno del Colegio durante la permanencia de Ferré en el mismo. En efecto, entre los más de 300 libros de la biblioteca figuraron - según inventario - obras como el *Atlas de la guerra de los Siete Años para la viva de Napoleón* por Jomini, el *Atlas Hidrográfico* por Robiquet, *Astronomía Práctica* por Francoeun, *Curso de Pilotaje* por Lescano, *Diccionario de Marina* por Villauguen, *Filosofía de la Guerra* por el Marqués de Chambray, *Geografía Física y Militar* por Lavalley, *Diccionario de Marina* por Espinosa, *Artillería Naval* por Douglas, *Alumbrado Marítimo General* por la Dirección Hidrográfica, *Biblioteca Marítima Española* por Navarrete, *Derrotero de la Costa del Perú* por García y García; asimismo, contaba con instrumentos de navegación como sextantes de Polter, otro de Backer, de Berry, un quintante de Polter, un octante de Houston, cronómetros Parkinson and Frodsham n° 340. Lo llamativo de la ambientación de la biblioteca es el retrato de Ramón Castilla, militar y modernizador de la Armada, y quien fuera presidente del Perú. Viviría hasta 1867.

El prestigio adquirido bajo la dirección de Panizo se reflejó en la calidad de los examinadores-jurado que participaron en diciembre de 1863, entre quienes se encontraban personajes como Manuel Ferreyros, los contralmirantes Francisco Forcelledo y Domingo Valle Riestra, los generales Baltazar Caravedo, Luis La Puerta y Juan Torrico, el coronel Francisco Bolognesi, los rectores del prestigioso colegio de Guadalupe y de San Carlos, los doctores Juan G. Valdivia y Luis Monsante, respectivamente; así como el Director de Obras Públicas, Mariano Felipe Paz Soldán.

El año durante el cual Diego Ferré cursaba como alumno en el Colegio Naval Militar el Perú se encontraba atravesando tensas relaciones diplomáticas con España. Esto se debió al mal manejo del incidente en la hacienda Talambo en Pacasmayo, así como a la intransigencia de ambas partes en llegar a un arreglo justo y pacífico que terminó con un tibio tratado llamado Vivanco-Pareja.

La situación provocó un golpe de estado liderado por el Prefecto de Arequipa, el coronel Mariano Ignacio Prado, así como la anexión de Bolivia, Chile y Ecuador en la defensa de la causa sudamericana.

Al respecto, y ante tan grave situación internacional, la percepción nacional sobre las condiciones del personal de la Armada – llamados a la defensa naval en caso se llegase a la guerra, como al final se hizo – fueron descritas por el Ministro de Guerra y Marina, y que nos permite conocer el ambiente en el que se formó navalmente nuestro biografiado:

Los generales, jefes y oficiales que lo componen [Cuerpo General], merecen la estimación del Gobierno, porque instruidos en la ciencia de su arma, dan repetidas pruebas de su contracción al servicio y de la rígida disciplina que se observa en las naves que gobiernan. Pundonorosos e inteligentes, trabajan por prepararlas para un combate. Pronto, señores, lograrán su noble empeño, y cuando la hora suene, los veréis ostentar los quilates de denuedo y lavar con su sangre cualquiera mancha que se note en nuestro pabellón.

En efecto, es significativo mencionar que al estallar la guerra, seis alumnos del colegio Naval Militar fugaron el 20 de abril solicitando cumplir diversas funciones en las baterías instaladas para la defensa del Callao. Si bien estos alumnos regresaron a las instalaciones del colegio; el dos de mayo, quince lograron fugar del mismo para asistir tanto a las baterías como a los buques. Del total, fallecieron dos: Abel Galindes y Jesús Ordoñez. Entre los jóvenes héroes figuraron nombres como Bernabé Carrasco y Leoncio Prado. No figuró Diego Ferré debido que en enero de 1866 se embarcó como guardiamarina en la corbeta *América* participando en el combate naval de Abtao, al sur del continente. Al respecto, se aprecia un intenso clima de ansias de ser útil a la causa sudamericana, a la que Ferré no estuvo indiferente.

Es dentro de lo anteriormente citado, que puede decirse que la marina de mediados del siglo XIX estuvo compuesta por miembros de la elite peruana,

no refiriéndose, necesariamente, al privilegio de nacimiento, sino, más bien, al privilegio de acceso a la educación propia de las clases altas y medias, tanto en la capital como en las provincias. Al respecto, el erudito marino e historiador, Fernando Romero Pintado expresó:

La consideración inicial para que se forme un buen cuerpo profesional de oficiales es crear un flujo apropiado de ingreso regular de adolescentes y jóvenes física y moralmente sanos, en número adecuado a las necesidades. Tal sucedió en nuestro caso [...] Una observación previa que aquí debe expresarse es la que se refiere al principal requisito que se exigía a los aspirantes [...] [pues] era condición de ingreso haber aprobado previamente, en colegios, cursos de carácter general que dieran una preparación apropiada para realizar estudios profesionales. En nuestra flamante república, como antes había ocurrido durante el periodo colonial, a la educación formal sólo llegaba una minoría de la élite económica-social, de tal manera que, sin que se hubiera buscado la situación, se caía en una preferencia que resultaba injusta en una república democrática, a tal punto que obligaba en nuestra Marina a realizar una selección de clase social que no existía en algunos poderosos reinos o imperios [...] Esos niveles sociales eran en algunos casos inexistentes o no estaban

delimitados entre nosotros. Mas puede afirmarse que en la Marina no había oficiales cuyos hogares hubieran pertenecido a la clase trabajadora y que, en cambio, a partir de Vivanco y siguiendo con Castilla, Echenique, San Román, Prado, Balta, y Pardo y Lavalle presidentes todos del Perú, cuando no hubo un oficial que fuera su hijo, no faltó un hermano, o un sobrino; y que se dieron los casos de dos y hasta tres miembros de las familias de hombres que pertenecían al pequeño grupo dirigente nacional por su ancestro, su riqueza, su destacada posición intelectual o su importante peso político [...] [ellos, estos marinos] se movían entre parientes relacionados, o amigos de sus familiares que eran miembros del Consejo, Ministros de Estado, representantes diplomáticos, parlamentarios o funcionarios públicos de categoría muy elevada.

Si bien la forma de enseñanza para el joven aspirante a oficial de marina se ceñía a las Ordenanzas españolas de 1802 –adoptadas por la república– a partir de las décadas de 1840-1850 se reforzó la influencia anglosajona debido a las adquisiciones navales a ese imperio, como a las consecuentes estadias de oficiales peruanos en sus puertos y astilleros.

A partir de 1850 y hasta 1867, la formación de los oficiales de marina se realizó de manera casi regular por causa del desorden político de 1854 y 1856. Romero Pintado nos cuenta lo ocurrido:

La primera irregularidad fue una consecuencia de la animosidad pública contra Echenique quien al parecer utilizó personal de la Escuela para defender la estabilidad de su gobierno, a causa de lo cual las turbas la saquearon cuando tomaron Lima después de la batalla de La Palma [...] como resultado de esta difícil situación unos alumnos se marcharon a su casa mientras otros permanecieron en el Instituto hasta el cinco de enero de 1855 [...] Como pasaron varios meses antes que se reabriera , algunos se retiraron definitivamente. Luis Benjamín Cisneros, después distinguido poeta, novelista, financista y diplomático; quien en diciembre de 1854 había concluido el primer ciclo de estudios como guardiamarina recibiendo la calificación de excelente.

La turbulencia del año 1856 se debió tanto al motín que dirigió el general Fermín del Castillo, en Lima, así como a la revolución que Vivanco encabezó, en la cual la Escuadra Nacional estuvo muy comprometida.

Volviendo a Ferré, estuvo embarcado como guardiamarina en la mencionada *América* desde el 14 de enero de 1866 hasta que esta se perdió en Arica debido al maremoto ocurrido el 13 de agosto de 1868. Este buque de 1500 toneladas y de catorce cañones Voruz de 70 libras, máquinas de 500 caballos de fuerza, una hélice y un andar de 13 millas por hora; había sido adquirido junto a su

gemela *Unión* con el objetivo primario de hostilizar el comercio marítimo español en las Antillas y de combatir contra la escuadra española que había tomado las islas Chincha, en Paracas. Combatió en el Abtao contra la escuadra española, siendo Ferré todavía un joven guardiamarina. Este hecho le valió ascender al grado de alférez de fragata el 1 de abril del mismo año. Ambas naves arribaron al Callao el 4 de abril de 1865. Su historia comienza cuando fueron mandadas a construir en 1863-64 por los Confederados del Sur durante la guerra civil norteamericana de 1861-1865. El nombre original de la *América* fue *California* primero, pasando a denominarse *Texas*. Fueron compradas en Francia, siendo su primer comandante el capitán de corbeta Juan Pardo de Zela.

En 1868, la *América* estuvo bajo el mando del capitán de corbeta José Mariano Reyes Saavedra (también nombrado como Mariano Jurado de los Reyes). Esta se encontraba fondeada, junto a otros dieciséis buques de diversas nacionalidades, en el puerto de Arica el fatídico día que se produjo el terremoto y posterior maremoto que se sintió desde Pacasmayo hasta Iquique. Dejemos que el autor del *Derrotero de la costa del Perú* nos relate tan triste como asombroso evento:

Arica, fue el centro ó foco de este raro fenómeno, allí sus efectos destructores fueron formidables y completos. En pocas horas esta industriosa y floreciente ciudad desapareció del todo; á las 5 horas (p.m.) se vieron derribados sus edificios por la fuerza del sacudimiento, y á las 7 horas (p.m.) las ruinas inundadas por el

mar se mezclaron, hacinándose hasta el punto de perderse las trazas de su antigua planta, haciendo las aguas varias irrupciones en pocos minutos con singular fuerza [...] Los buques fondeados en la bahía [sic] de Arica se sintieron arrojados sobre la playa después de arrastrar sus anclas ó romper las amarras, siendo juguetes de las corrientes y revezas que bajo el mas [sic] apacible aspecto consumaban estos fenómenos, notándose solo por momentos en la superficie del mar una agitación semejante á la que produce el agua en ebullición. Algunos buques penetraron hasta quinientas yardas al interior, perdiéndose todos por completo. Se encuentran en este número la corbeta de guerra nacional "América", el vapor de guerra de los Estados Unidos de América "Wateree", el transporte de la misma Nación "Fredonia" el bergantín francés "Donrregalon", la barca británica "Chañaral" [...]

Un artículo poco divulgado en nuestro ambiente, fue el escrito por el contralmirante de la Armada estadounidense Luther Guiteau Billings, publicado en el volumen XXVII número 1 de la revista *The National Geographic* de enero de 1915; que nos permite conocer la impresión de uno de los sobrevivientes del desastroso terremoto y maremoto. En efecto, Billings era un joven oficial de veinticinco años de edad embarcado en el *Wateree*, buque construido por los unionistas durante la guerra civil

estadounidense, al igual que las corbetas *América* y *Unión*. Sin embargo, este relato guarda varias inexactitudes por lo que debe de leerse con cuidado:

El arrollador sonido de la atroz calamidad comenzó cerca de las 4 p.m. [...] viendo hacia la costa, nuestra atención se fijó en la gran nube de polvo que se aproximaba desde el sureste, mientras que un tremendo ruido crecía en intensidad. Ante nuestros sorprendidos ojos las montañas parecían cabecear mientras que el suelo se meció como las olas picadas de un mar movido. Mientras el polvo se asentaba, nos refregábamos los ojos y mirábamos una y otro vez, creyendo que aquello era un truco, pues hasta hacía unos pocos minutos, Arica era una ciudad feliz, próspera, llena de vida y actividad; ahora contemplábamos una gran masa de edificios en ruinas [...] mientras que los gemidos, sollozos y gritos de ayuda se oían en el aire [...] Parecía una pesadilla.

Respecto a la *América*, comandada por Reyes, contando como su segundo comandante a Carlos Ferreyros Senra y entre sus tripulantes al alférez de fragata Diego Ferré; levantó vapor y empezó a navegar mar adentro, cuando el retroceso del mar la dejó a medio flote rompiendo su popa y destruyendo su sala de máquinas. A pesar de la crítica situación, y ante el peligro inminente del maremoto, Reyes decidió volver a la rada para ayudar a la *Fredonia* que se dirigía sin gobierno hacia el Morro. El

comandante Dyer, del pontón *Fredonia*, al percatarse de la intención del buque peruano, entendió que tal maniobra sería mortal para ambos buques, por lo que decidió gritar a la ya cercana corbeta: "América, Ahoy!! You can do nothing for us; our bottom is crashed. Save yourselves. Good Bye". Fallecieron 27 de sus tripulantes, salvándose sólo diez.

Por otro lado, un bote del *Wateree* fue puesto en el mar con el objetivo de rescatar algunas personas que se hallaban a la deriva sobre los escombros flotantes; sin embargo, los remolinos formados por el desorden de las corrientes no le permitió al alférez de fragata Edward David Taussig llegar donde aquellos. Este bote se estrelló con el casco de la *América*, buque al cual sus tripulantes lograron abordar y presenciar la crítica situación que se vivía adentro.

Los cañones habían sido desasegurados con la finalidad de tirarlos al mar, cuando de pronto la corbeta encalló ocasionando que aquellas pesadas armas se movieran violentamente de un lado a otro por la cubierta, produciendo varios heridos y destrozos en la estructura. Esparció sangre y restos de madera sobre la cubierta. El maremoto que terminó por destruir los buques llegó después de las 8:30 p.m.

Como hemos dicho, el segundo comandante de la *América* fue el capitán de corbeta Carlos Ferreyros Senra, quien tuvo que asumir el mando del buque ante la pérdida del comandante Mariano Reyes. Su descripción de los sucesos la envió al Comandante General de la Marina a los tres días del suceso. Este valioso documento transcrito en el valioso libro *Arica 1868. Un tsunami y un terremoto* del historiador

chileno Manuel Fernández Canque, nos permiten conocer la impresión del jefe jerárquico de nuestro biografiado, así como lo terrible del momento:

[...] A las 5 horas 15 minutos del 13 p.m. se sintió un fuerte terremoto y se vio ir desplomando todos los edificios de este puerto. El temblor duró 4 min. Inmediatamente mandé encender las hornillas y como la mar estaba tranquila ordené fuése [sic] una falúa con cuatro hombres y todos los aparatos necesarios para apagar los incendios que se notaban en tierra y un bote por el señor comandante.

Antes que desembarcase nuestra gente que mandé en auxilio de los de tierra y después que el comandante estuvo en su gnig [sic] vino una corriente del sur tan fuerte que ambos botes eran arrastrados por ella. Fondié [sic] la ancla de estribor y se arriaron 60 brazas de este lado y cien de la de babor, con lo cual estábamos fondeados. 5 minutos duró la primera corriente que la hice medir, era de 5 y media millas, y que inundó la población. Vino una segunda en sentido opuesto, es decir del norte, y dejó la bahía casi en seco varando en su fondeadero la barca inglesa Chañarcillo, la América, Rosa Rivera y todas las embarcaciones menores. Ayudados por esta corriente pudieron llegar a bordo nuestros botes y en uno de

ellos el señor comandante [...] Sin embargo del grave peligro que corría nuestra gente se mandó la chalupa a recoger unas mujeres que estaban próximas [...] sus bravos tripulantes [...] han tenido que luchar mil veces con la muerte y gracias a su valor y serenidad pudieron llegar a tierra trayendo a la señora cuya salvación se les había ordenado, y a dos marineros del Fredonia a quienes también pudieron salvar.

La América seguía aguantada sobre sus anclas, y los mismos oficiales ayudados por la marinería se ocupaban en trincar la artillería y alistar los masteleros de juanete y sobre cubierta, para colocarlos.

Durante los cambios de corrientes perdimos todas las embarcaciones que fue imposible usarlas y salvamos al piloto del bergantín Regalón, cuyo buque ya había naufragado, pudimos salvar también a un guardiamarina del Wateree, y varios marineros de ese buque.

A las 7 horas 3 minutos p.m. vino una corriente del Sur con una fuerza de 10 y media millas [...] esta corriente hizo saltar nuestras dos amarras después de haber arriado toda la cadena e instantáneamente nos pusimos sobre la playa [...] La corriente nos llevaba, y no sabíamos

dónde, pues se oscureció de tal modo que absolutamente se veía a 5 metros. Después de estar al garette encallamos en una de las playas de sotavento y uno de los muchos mares que pasaron sobre el buque sacó del puente al señor comandante y al alférez Herrera que estaba a su lado [...] La lista de muertos y heridos, contándose entre los primeros la del irreparable comandante Reyes y la de los excelentes oficiales y buenos compañeros los alféreces Herrera, Ferreyros y Dr. Román.

[...] En momentos tan apremiantes encontramos nuestra misericordia en los jefes y oficiales del Wateree que habiendo salvado sus equipajes nos vistieron, nos dieron alimentos y nos ofrecieron cuanto necesitáramos [...] lo mismo que las de los doctores Dubois y Winslow, el primero del Fredonia y el segundo del Wateree.

Luego de sobrevivir a la tragedia del 13 de agosto en Arica, Ferré fue comisionado en noviembre a Estados Unidos con la finalidad de formar parte de la dotación que traería a los recientemente adquiridos monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*. Como se recordará, luego del combate naval del Callao del 2 de mayo, el Perú trató de perseguir a la flota española y liberar las demás posesiones hispánicas en Centro América y Filipinas. La participación del hijo del presidente Prado en la revolución cubana de 1868 demuestra el interés romántico presente por la liberación de los últimos asentamientos de la corona borbónica.

Se decidió comprar dos monitores de río que puso a la venta la casa Alexander Swift y Co. Estos fueron denominados originalmente *Oneota* y *Catawba*, construidos en 1864. “El contrato de compra fue firmado en Lima en octubre de 1867, por el Director de Marina Mariano Pío Cornejo y los representantes de la casa Alexander Swift, debiendo pagar el Perú un millón de pesos por cada buque y además encargarse de las reparaciones y transporte al Callao de dichos buques [...] Lo cierto es que los remolcadores comprados, fueron buques viejos y casi inútiles y su destino posterior a su llegada al Perú así lo demostró”, sostuvo la historiadora Alicia Castañeda Martos.

El Ministro de Guerra y Marina, coronel Juan Francisco Balta – hermano del presidente – comunicó mediante oficio de fecha 24 de noviembre de 1868, al Comandante General de la Marina, la relación de oficiales que se enviaría a Nueva York para dotar las tripulaciones de los monitores adquiridos. Entre estos marinos figuraron nombres que darían brío y orgullo tanto en esta misión así como en los momentos oscuros de 1879: capitán de fragata Camilo Carrillo, capitán de corbeta Leopoldo Sánchez, tenientes primero efectivos Carlos Ferreyros, teniente primero graduado Elías Aguirre, teniente segundo Ramón Freire, alféreces de fragata efectivos Francisco Balta, Diego Ferré; alférez de fragata graduado Emilio Benavides y los guardiamarinas Eduardo Hidalgo, Ricardo Pareja, Carlos de los Heros, entre otros.

Castañeda Martos sostuvo que la “historia de la Marina de Guerra está llena de acontecimientos, heroicos algunos, novelescos otros, en los cuales el valor y arrojo de nuestros marinos han

desempeñado importante papel. El viaje de los monitores Manco Cápac y Atahualpa destaca entre esos acontecimientos". En efecto, fue la primera vez que embarcaciones diseñadas y construidas para operar en sistemas fluviales navegaron tan larga distancia en alta mar. Al respecto, el 24 de diciembre de 1868, el entonces jefe de la comisión, el capitán de navío Benjamín Mariátegui sostuvo al Ministro de Guerra y Marina que el "Gobierno puede descansar tranquilo, confiado en el patriotismo de todos los jefes y oficiales que componen la presente expedición, quienes cumplirán fielmente con su deber, cualesquiera que sean las penalidades que tengan que arrostrar en tan delicado viaje".

De hecho, las vicisitudes en el proceso de compra de los monitores y de los vapores auxiliares – que servirían para remolcar a los primeros –, las reparaciones, las deserciones de las tripulaciones, las opiniones contradictorias, las dificultades legales-diplomáticas, así como la larga y peligrosa navegación desde New Orleans hasta el Callao – cruzando el estrecho de Magallanes –; representa, entre otros aspectos, la habilidad, compromiso, destreza y valentía de los marinos peruanos, entre los que se encontró el lambayecano Diego Ferré Sosa.

El convoy del viaje zarpó el 12 de enero de 1869 y estuvo compuesto por el monitor *Manco Cápac* – insignia y donde se encontraba nuestro biografiado – que iba remolcado por el *Reyes* – nombre en homenaje al capitán de corbeta Mariano Reyes, último comandante de la *América* –, mientras que el *Atahualpa*, donde en marzo pasó nuestro biografiado, era remolcado por el *Marañón*.

En julio arribaron a Río de Janeiro donde repararon a los maltrechos buques. Asimismo, el capitán de navío Manuel Ferreyros Senra relevó como jefe de la División Naval al capitán de fragata Camilo Carrillo.

Permitamos a la compiladora y editora de los documentos de tan sorprendente travesía nos relate las angustias del valeroso y disciplinado convoy en su paso por el siempre enigmático e impredecible estrecho de Magallanes. Este relato nos permitirá adentrarnos en las tremendas dificultades que sortearon los marinos peruanos con un profesionalismo digno de ser recordado, pues la muerte no estuvo ajena a los compañeros de Ferré en la tripulación del *Atahualpa*, sucesos que seguro ayudaron a la formación y madurez de este hijo de Reque:

El viaje continuó sin mayores incidentes hasta entrar al estrecho de Magallanes el 29 de enero de 1870. Lo angosto de los canales, el mal tiempo y los problemas del remolque retrasaron la marcha. El convoy navegaba durante día y recalaba por las noches en los lugares que ofrecían abrigo, a veces tan pequeños que no permitían la entrada de todos los buques. Tuvieron que separarse, sobre todo porque empezó a escasear el carbón y tuvo que recurrirse a la leña. Esto fue un nuevo motivo de retraso porque debían cortarla en los lugares donde la hallasen y transportarla a bordo, después de un tratamiento. En puerto Innes en

el archipiélago de Chiloé falleció un fogonero del Atahualpa, George Rodon, al caerle encima un árbol de los que se cortaban para leña [...] El 5 de febrero falleció en Punta Arenas el alférez de fragata Ricardo Vargas, de la dotación del "Atahualpa".

Arribaron al Callao el 11 de mayo de 1870, luego de un año, tres meses y 29 días de navegación. La curiosidad por tan extrañas "teteras flotantes" invadió las mentes de los habitantes de Lima y del primer puerto del país. El presidente de la república, José Balta lo visitó quedando sorprendido de que dicho buque haya llegado sano y salvo con su tripulación a pesar de tan difícil viaje. A los pocos días – el 19 de mayo – decretó el ascenso de los jefes, oficiales y guardiamarinas de los monitores y remolcadores que participaron de esta extraordinaria misión.

En efecto, en el escalafón general de la Armada Nacional de fecha 20 de julio de 1870, Ferré figuraba como teniente segundo efectivo desde el 19 de mayo del mismo año. En esta relación de premiados con el grado inmediato superior aparecen nombres que nueve años después darían sus heridas y vidas por el Perú: capitanes de navío Camilo Carrillo, Juan Guillermo More, capitanes de fragata Nicolás del Portal y Carlos Ferreyros, capitán de corbeta Elías Aguirre, teniente segundo Enrique Palacios; alféreces de fragata Carlos de los Heros, Eduardo Hidalgo, Carlos Bondy, Gervasio Santillana, entre otros.

Esta relación de héroes nos permite tener una idea del molde de formación del marino peruano. Las enseñanzas de los más antiguos son vistas y aprendidas por los subordinados quienes tratan

siempre de demostrar – en buena lid – que nos dignos de ser llamados oficiales de la Marina de Guerra del Perú. Las vidas de Aguirre, Ferré y Palacios a bordo del legendario monitor comandado por el valiente Grau, son el mejor ejemplo de lo dicho.

El remolino de emociones que debió embargar a los espíritus de los aun “provincianos” limeños al ver arribar los tan esperados monitores, fue apoteósico. Permitamos que el Decano de la prensa nacional nos traslade a aquellos emotivos momentos, y poder así tener una idea de la alegría y satisfacción que sintió nuestro joven biografiado.

Llegada de los monitores. - *Después de un año, tres meses y veintinueve días de la más penosa y arriesgada navegación emprendida en Nueva Orleans el 12 de enero de 1869, han dado hoy fondo en nuestra bahía, los monitores Manco Cápac y Atahualpa, acompañados de los transportes Chalaco y Pachitea. La división se avistó poco después de la una del día y la noticia de su llegada, transmitida inmediatamente a Lima por telégrafo, circuló en esta ciudad con una prontitud tal, que a los pocos minutos era sabido por todos, siendo esto causa de que a las 2 y media de la tarde, que llegó de Lima el Presidente de la República y con él los señores Ministro de la Guerra, Oficial Mayor de Marina y algunas otras personas, se hallaron la plaza y otros edificios altos, que miran a la bahía, invadidos por la multitud [...] Al anunciar el feliz arribo*

*a nuestras playas de los monitores tan ansiosamente esperados de 16 meses a esta parte, no podemos menos que dar la más cordial bienvenida a los distinguidos oficiales que la tripulan [...] A sus conocimientos, previsión y celo, debe el país una gloria marítima científica, que ha venido a probar a quienes lo conocen poco, que los vencedores de Abtao y el Callao, eran no sólo bravos artilleros, sino también cumplidos oficiales de marina. El viaje de los monitores honrará a cualquier potencia marítima del mundo. ¡Honor y gloria a la Marina Nacional! **El Comercio**, 1870, mayo 11, p. 2*

Luego del fallido intento revolucionario de los hermanos Gutiérrez, en 1872; acontecimiento que puso en relieve los quilates constitucionales de los miembros de la Armada Peruana, la presidencia de la República reposó sobre los hombros de Manuel Pardo y Lavalle, jefe del partido *Civil*.

Fue este año, 1872, duro en el aspecto disciplinario para Ferré. De hecho, el 9 de enero había sido destacado por primera vez al *Huáscar*, donde estuvo poco tiempo debido a que fue comisionado como ayudante de la Gobernación de las islas Guañape y Macabí. El 29 de agosto regresó al monitor, cuando los sucesos revolucionarios ocasionados por los Gutiérrez se habían calmado. Sin embargo, a los cuatro meses de su retorno, el diario *El Comercio* comunicaba las noticias del Callao, en la cual se encontraba la concerniente a algunos sucesos relevantes dentro de la Armada. Al respecto, el texto es claro al anotar que:

De la órden [sic] general de la Armada tomamos lo que sigue: Art. Único.- con fecha 12 del actual el Ministerio del ramo dice lo siguiente á la Comandancia General: En el expediente iniciado por U.S. con su oficio número 765 del 15 de noviembre, ha recaído [sic] hoy en siguiente decreto.

*Habiendo transcurrido con exeso [sic] el plazo concedido por el gobierno para que el teniente 2do don Diego Ferré se presentase á servir en la colocación que se le habia señalado é ignorándose su paradero a pesar de las investigaciones hechas para descubrirlo declárase desertor sujeto á las penas señaladas por las ordenanzas de la armada y en consecuencia borrado para siempre de el [sic] Escalafón **El Comercio**, martes 17 Diciembre de 1872. p. 5.*

Desconocemos las causas que motivaron al futuro héroe de Angamos a tomar tan grave decisión que le significó ser borrado del escalafón de la Armada. Sin embargo, llama la atención que el 22 de febrero de 1873, haya retornado al mismo buque que seguía comandando por el capitán de navío Miguel Grau Seminario.

Este hecho evento dentro de la vida profesional de Diego Ferré muestra – según nuestro criterio – dos características que descollaron en la figura de su jefe: La de no dejarse llevar por primeras impresiones negativas, la de corregir y enmendar

decisiones anteriores cuyas causas que las motivaron desaparecieron, así como el brindar otra oportunidad al que se equivocó y reconoce sus errores.

Se nos viene a la mente el caso de la *Chanchamayo* comandada por Elías Aguirre que junto a la deserción de Ferré, son hitos en la carrera naval de estos dos vecinos de Lambayeque, que, antes de ser juzgados por el comandante del *Huáscar*, se les reconoce su valía profesional y humana. El hecho que Grau los solicitase bajo sus órdenes da fe de lo sostenido, mostrándonos el perfil de estos tres tripulantes del ya legendario monitor.

Durante su gobierno tuvo que enfrentar una serie de intentonas de golpe de estado que lo único que produjeron fue cierto desorden y el desvío de recursos fiscales destinados a combatir estos brotes insurreccionales.

Nicolás de Piérola fue el político revolucionario y “caudillesco” por excelencia durante este periodo. Su infatigable perseverancia y continua exposición de la vida sólo se explica por la firme fe en su causa.

En 1874, desde Francia, organizó junto a varios de sus correligionarios un nuevo intento de tomar el poder. Uno de ellos, Guillermo Bogardus, compró en Glasgow, Escocia, un buque de 310 toneladas y 170 pies de eslora (longitud) y que había sido construido hacía tres años. Este buque bautizado *Talismán*, fue llevado al norte de Chile para que el 11 de octubre del mismo año, Piérola – ya en Sudamérica – junto a 48 conspiradores se embarcasen en Quintero rumbo al Perú. El objetivo fue buscar un puerto en el litoral peruano que contase con un ferrocarril que

permitiera transportar los importantes elementos bélicos necesarios para sostener la rebelión.

Durante esta fecha, los únicos puertos que reunían esta condición eran los de Eten, Pimentel, Pacasmayo y Chimbote, por el norte; Pisco, Mollendo, Pacocha, Arica e Ilo, por el sur.

Pardo, enterado de la situación, dispuso que la Escuadra zarpara con el fin de capturar a los pierolistas. Al mando de la fragata *Independencia* se encontraba el capitán de navío Juan Guillermo More, destinado a patrullar la costa norte.

Como hemos dicho, entre los puertos adecuados para los planes de Piérola, se encontraba Pacasmayo. Fue en este puerto donde los del *Talismán* capturando al capitán de puerto y huyeron al sur luego de ser casi descubiertos por More. El ahora Jefe Supremo decidió enrumbar hacia el sur, hacia el puerto de Pacocha.

Al arribar el 1ro de noviembre, lograron burlar y capturar a las pocas autoridades del lugar y tomar Pacocha luego de unos pocos disparos. Iniciaron el desembarco del cuantioso armamento. A las seis de la mañana del día siguiente, los revolucionarios avistaron al monitor *Huáscar* – al mando del capitán de navío Miguel Grau y con Diego Ferré entre sus oficiales – aproximarse al puerto. Piérola y los suyos emprendieron la huida por tren rumbo a Moquegua, dejando al *Talismán* con varias cajas de pertrechos.

Sobre este hecho, Grau anotó que el 1ro de noviembre: “avisté en el fondeadero de Pacocha un vapor que llamó mi atención, acto continuo dí la mayor fuerza a la máquina y una vez cerca reconocí que era el *Talismán*, ordenando inmediatamente

fuera un oficial con la gente necesaria para apresarlo y tomara posesión del buque remitiéndome a éste al piloto y demás individuos de la tripulación”.

El oficial designado para tan peligrosa comisión fue nuestro biografiado, don Diego Ferré, quien supo actuar con energía, no defraudando la confianza puesta en él por el futuro “Peruano del Milenio”. Trasmontó al *Huáscar* a los tripulantes extranjeros que habían quedado en el *Talismán*, “quienes se mostraron faltosos e insolentes, lo que ocasionó tener que sobrevigilarlos”. A los cinco meses ascendía al grado de teniente primero efectivo de la Armada.

Cabe resaltar que fue el capitán de corbeta Leopoldo Sánchez Calderón quien asumió el mando del vapor. Este oficial era, también de origen lambayecano, y fue el abuelo del abogado, escritor y político Luis Alberto Sánchez.

Siete años más tarde, el desorden, la indiferencia, las envidias, desconfianza, la crisis fiscal y las aspiraciones egoístas de varios sectores de la sociedad, terminó por causar la peor desgracia que la entonces aun inmadura República del Perú experimentó: La Guerra entre Perú y Bolivia contra Chile, la Guerra del *Guano y del Salitre* o la también denominada *Guerra del Pacífico*.

No es objeto de esta publicación el estudiar las circunstancias en que se desarrolló este conflicto internacional, pero sí el resaltar la hombra y patriotismo de estos tres hijos de Lambayeque – entre varios más – que pelearon en ella.

Sabemos que nuestro biografiado residía en la calle Rancho en mar Bravo, y que aparece – en el contexto de la guerra contra Chile – en el Diario

de Bitácora del legendario monitor *Huáscar* desde el 9 de abril de 1879. La primera aparición de su firma, por ende, su primer registro de guardia se dio en la madrugada del martes 24 de junio cuando el monitor se encontraba en el Callao debido a las reparaciones y modificaciones que Grau tenía en mente.

La razón por la cual Ferré no apareció de guardia durante la primera fase – teniendo a la estancia del *Huáscar* en el Callao como el divisor de las dos fases de la campaña naval – de la campaña naval se debe a su función a bordo del buque: la de oficial de órdenes del comandante, algo así como el ayudante en tiempos modernos. Este cargo significaba que él debía de acompañar a Grau en todo momento y a todo lugar, siendo un puesto de confianza y respeto mutuo. No cabe duda de que Grau decidió que Ferré sea su oficial ayudante (o de órdenes), eligiéndolo como tal, y lo mantuvo a su lado hasta aquel glorioso 8 de octubre.

Al parecer, esta primera intervención de Ferré en el diario de Bitácora no se debió a que estuviera de guardia efectiva, su cargo no se lo permitía, sino más bien, se encontraría “dando la mano” en la misma al teniente segundo Fermín Diez Canseco que se encontraba de servicio en la fracción de 0000 a 0400 horas.

De 4 a 8 (am)

Al amanecer se embarcaron los dos botes, uno por la maestranza y otro por los víveres. Regresaron éstos con 10 caldereros, 6 ayudantes de caldereros, 12 carpinteros, 8

maquinistas y un ayudante de máquina. Se recibió también 272 raciones. La gente se ocupó en aclarar dos lanchas de carbón. A las 8 se izó el pabellón, quedó de facción el Teniente 2° don Fermín Diez Canseco.

Ferré (firmado)

Esta breve descripción de lo ocurrido durante la *guardia* de Ferré nos muestra los preparativos y movimientos que se realizaban a bordo del *Huáscar* para reparar las máquinas y demás infraestructura para volver a zarpar rumbo al sur.

De hecho, antes que retornasen al Callao, el monitor *Huáscar* junto a la fragata *Independencia* fueron actores del combate naval de Iquique, donde Grau demostró su creencia que la guerra que peleaba era una lucha fratricida.

Luego de hundir a la esforzada corbeta chilena *Esmeralda* que bloqueaba el puerto de Iquique, Grau ordenó el rescate de los 62 náufragos de esta que se encontraban flotando sobre los restos de la antigua nave comandada por Arturo Prat.

Permitamos que el corresponsal del diario *La Opinión Nacional*, el periodista Julio Octavio Reyes, embarcado en el monitor, nos indique la ubicación y preparativos de los marinos peruanos minutos antes de iniciarse el combate, y que con ciertas variantes serán las mismas cinco meses después:

A la derecha del comandante Miguel Grau estaba el capitán de fragata Melitón Carvajal, secretario de la

División Naval, y a su izquierda el ayudante, teniente primero Diego Ferré [...] En la cámara de oficiales, convertida en quirófano y enfermería durante el combate, esperaban los médicos Santiago Távora y Felipe Rotalde, así como el practicante de último año de medicina José Ignacio Canales, el farmacéutico José Flores, el ayudante del detall Alberto Huertas y los mayordomos, maestros de víveres y mozos de cámara, listos para desempeñarse como camilleros y aun como improvisados enfermeros.

Durante esta segunda fase de navegación vuelve aparecer dos veces más la firma de Ferré. Una fue luego de la valiosa captura del transporte *Rímac* que transportaba al regimiento *Yungay*. En efecto, este acontecimiento ocurrido el 23 de julio significó un gran logro a favor del Perú y un *temblor* político-naval en Chile que estuvo próximo a buscar otro arreglo a la guerra. Nuestro biografiado se encontró de fracción de guardia de 1600 a 1800 horas. La segunda ocasión fue el 26 de julio rumbo a Arica, atinando solo a decir: "sin novedad me relevó el Teniente Gárezon".

El *Huáscar* había demostrado tener gran pericia al detener por casi seis meses la invasión que las entonces fuerzas enemigas buscaban. La valerosa dotación comandada por el Caballero de los Mares obtuvo las gracias de todo el pueblo peruano. De hecho, sobre y dentro de los compartimentos del añejo monitor realizaban su labor hombres oriundos de diferentes partes del país, e incluso del extranjero. Diversas clases sociales se amalgamaban con el

objetivo de defender la soberanía nacional. Todos y cada uno de ellos se ganó el recuerdo y aprecio del resto de la aun frágil nación peruana.

Las cámaras del parlamento proponían premios y ascensos para tan conspicuo grupo de marinos guerreros. De hecho, ante la desordenada y ambivalente política nacional de aquellos amargos años, los del *Huáscar* hicieron relucir y mantener las esperanzas de salir victoriosos de esta guerra no buscada ni esperada por el Perú.

Lamentablemente para aquella generación, todo terminó aquel infausto y glorioso 8 de octubre, fecha que ha pasado a la inmortalidad y de la cual el monseñor José Antonio Roca y Boloña sostuvo en su oración "Fúnebre por el descanso eterno del contralmirante Miguel Grau y sus gloriosos compañeros", pronunciada el 29 de octubre de 1879, a tan solo 21 días del Combate Naval de Angamos:

*En infortunio y la gloria se dieron una
cita misteriosa en las soledades del
mar, sobre el puente de la histórica
nave, que ostentaba, orgullosa,
nuestro immaculado pabellón, tantas
veces resplandeciente en el combate.*

*El infortunio batió sus negras alas,
y, bajo de ellas, irguióse la Muerte,
para segar en flor preciosas vidas,
esperanza risueña de la Patria.
Empero, cuando aquella consumaba
su obra de ruina, apareció la Gloria,
bañando con su purísima luz el teatro
de ese drama con inmarcesibles
coronas, las altas frentes que no*

se doblegaron ante el peligro, y mantuvieron siempre frescos los laureles, con que las ornara la Victoria [...]

[...] Y ahora, que estoy a punto de abandonar el recuerdo, a la gratitud, a la admiración del Perú y a los encomios de la Historia los nombres queridos y venerables del bizarro Capitán y de sus compañeros de martirio y de gloria, séame lícito presentaros el bosquejo de su fisonomía, que aparece circundada por las muy nobles de sus tenientes Aguirre, Ferré, Rodríguez, Palacios y demás víctimas sacrificadas por la honra de la Patria al pie de nuestro amado pabellón.

En efecto, Grau y su tripulación se convirtieron en el escudo flotante contra la agresión chilena de aquellos años. Si el *Huáscar* no era capturado, Chile se vería imposibilitado de continuar con esta larga y tediosa guerra. El hundimiento de la *Esmeralda*, la captura del transporte *Rímac*, así como de otras embarcaciones chilenas; ocasionó que los dirigentes del país del sur enfocasen todo su esfuerzo en capturar al ya heroico e inmortal monitor.

La mañana del 8 de octubre fue la fecha en la cual el Perú perdió a su "nido de valientes" y se perdió el dominio del mar.

A las 0950 horas, una granada disparada por el blindado *Cochrane* explotó en la cabina de mando del comandante Miguel Grau ocasionó que su

cuerpo sea partido en dos cayendo la parte superior a la cubierta, mientras que la inferior se quemaba con las llamas de la explosión.

Los camilleros del *Huáscar* buscaron el cuerpo de su comandante – sin saber su estado – y encontraron uno que fue llevado a popa para que los médicos pudiesen salvarlo. Sin embargo, Rotalde y sus colegas se percataron que el cuerpo no pertenecía a Grau, sino a su ayudante, Diego Ferré, quien yacía moribundo por las heridas de la explosión que destrozó al comandante de la nave. Melitón Carvajal sostuvo al respecto que: “un proyectil chocó en la torre del comandante, la perforó y estallando dentro hizo volar al contralmirante señor Grau [...] y dejó moribundo al teniente 1ro don Diego Ferré que le servía de ayudante”.

Es así como terminó la vida de este heroico y valeroso profesional naval nacido en Reque-Lambayeque. Su vida estuvo signado por hechos que formaron su carácter y le dieron el temple que se requirió en la hora que la nación más lo necesitaba.

Es interesante imaginar las diversas conversaciones relacionadas al terruño, a las amistades comunes, a las anécdotas sociales y amicales que habría tenido con su paisano y superior jerárquico en el *Huáscar*, Elías Aguirre. Si bien este aspecto pertenece al campo de la especulación y no a la historia fáctica, pensamos que la amistad que se produce o continúa en situaciones de tensión extrema, crea sólidos lazos que unen a las personas que lo viven en conjunto.

Finalmente, podemos decir que la trayectoria profesional de Diego Ferré Sosa le permitió estar

preparado y decidido para dotar la tripulación del legendario monitor, para así grabar su nombre en las mentes de las futuras generaciones de peruanos que verán en él no solamente a un hijo natural de Lambayeque, sino a un ejemplo de marino peruano.

Buques de la Armada Peruana con los nombres de los biografiados (tomado del Diccionario Biográfico Marítimo Peruano):

Comandante Aguirre (1912-1914), crucero acorazado, 6502 toneladas, 2 cañones de 194 mm, 6 de 164 mm, 4 de 65 mm, 8 de 47 mm, 8 de 37 mm y 2 tubos lanzatorpedos de 457 mm. (Su compra no de completó)

Aguirre (1951-1974), destructor escolta, 1240 toneladas, e cañones de 3", 6 cañones de 40mm, 10 de 20mm, un lanzador Mk 8, 8 morteros K, 2 mesas lanzacargas de profundidad.

Aguirre (1978-1999), crucero, 9850 toneladas, 4 cañones de 152.4mm, 12 de 57mm, 8 de 40mm.

Aguirre (2005 – en servicio), fragata misilera, 2500 toneladas.

Ferré (1912-1921), sumergible, 290 toneladas, 8 torpedos.

Ferré (1973-2007), destructor misilero, 3820 toneladas, 4 cañones de 4.5" y 4 de 40 mm.

Como nota informativa, los restos mortales de Diego Ferré Sosa descansan merecidamente en la Cripta de los Héroes de la guerra de 1879, resguardados en un nicho donde aparece su grado póstumo de capitán de corbeta.

En este mausoleo descansa para la eternidad junto a sus paisanos Juan Fanning y Elías Aguirre.

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

AUTORES VARIOS

1982 *Héroes y Marineros Notables, Apuntes Biográficos*. Callao. Ministerio de Marina.

BILLINGS, Luther.

1915 "Some Personal Experiences with Earthquakes." *The National Geographic Magazine*. Washington. Volumen XXVII, número 1, pp. 57-71.

BRICEÑO, José Enrique.

2013 *Las hazañas del Huáscar y la Unión*. Piura. Municipalidad Provincial de Piura.

CARVAJAL PAREJA, Melitón.

2004 *Historia Marítima del Perú. La República. 1879 a 1883*. Tomo XI, Volumen 1 y 2. Lima. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

CASTAÑEDA MARTOS, Alicia.

1991 *Viaje de los monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el Atlántico al Pacífico, 1868-1870*. Lima. Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.

CHIRINOS SOTO, Enrique.

1982 *Historia de la República. Perú 1821-1982*. Segunda Edición. Lima. Editorial Minerva.

DEL CAMPO, José Rodolfo.

- 1920 *Campaña Naval. Correspondencia a El Comercio, año 1879.* Lima. Librería e Imprenta Gil.

DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS.

- 2005 *Diario de Bitácora del monitor "Huáscar".* Lima. Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.

FERNANDEZ CANQUE, Manuel.

- 2007 *Arica 1868, un tsunami y un terremoto.* Santiago de Chile: Centro de investigaciones Diego Barros Arana. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

FERRÉ FERRÉ, Manuel Francisco.

- 1996 *Datos biográficos y familiares de Diego Ferré Sosa.* Asociación Nacional PROMARINA del Perú.

FLOREZ NOHESELL, Miguel.

1986. *Historia Marítima del Perú. Serie Monografías. Los Puertos del Perú.* Tomo I. Lima. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

GONZÁLEZ CASTILLO, Abraham Florentino.

- 1997 *Historia de Paita.* Trujillo. Editorial Libertad E.I.R.L.

LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor.

- 1981 *Piérola y la defensa de Lima*. Lima. Editorial Ausonia Talleres Gráficos.
- 1988 *Historia Marítima del Perú. La República. 1876 a 1879*. Tomo X. Lima. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- 1989 *Guerra con Chile, Episodios y Personajes*. Lima. Librería Editorial Minerva.
- 2012 *Miguel Grau. Marino y ciudadano*. Fondo editorial de la Universidad Alas Peruanas.

MELO, Rosendo

- 1913 *Juicios Críticos al Derrotero de la Costa del Perú*. Lima. Taller Tipográfico de El Auxiliar de El Comercio.

MOLINARE, Nicanor

- 1912 *La expedición a Lima, Batallas de Chorrillos y Miraflores*. Santiago de Chile. Imprenta Cervantes.

ORTIZ SOTELO, Jorge.

- 2014 *Guerra del Pacífico, Apuntes sobre la Batalla de Miraflores*. Lima. La Casa del Libro Viejo.

ORTIZ SOTELO, Jorge y CASTAÑEDA MARTOS, Alicia.

2007 *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano.* Lima. Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

ROMERO PINTADO, Fernando.

1984 *Historia Marítima del Perú. La República. 1850 a 1870.* Tomo VIII. Volumen 1 y 2. Lima. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

TORRES ARANCIVIA, Eduardo.

2012 *La voz de nuestra historia. El poder de la oratoria civil y religiosa en el Perú (siglos XVI-XIX).* Lima. Fondo de Publicaciones de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

VEGAS GARCÍA, Manuel I.

2014 *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924.* Lima. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.



Plano topográfico de la ciudad de Lambayeque (Paz Soldán)



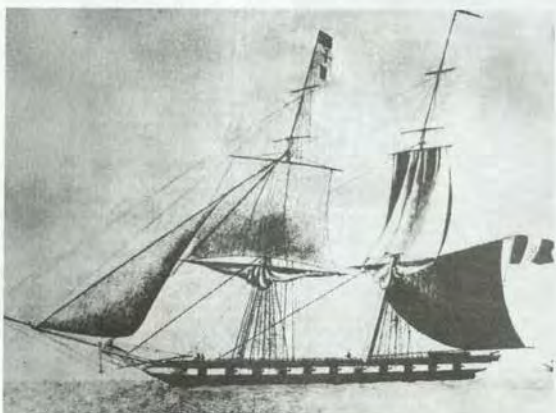
Plaza de Armas y calle real de Chiclayo. *El Perú Ilustrado* (Archivo del IEHMP).



Iglesia de Lambayeque. *El Perú Ilustrado* (Archivo del IEHMP).



Muelle de Pimentel



Bergantín *Gamarra* (Archivo del IEHMP)



Fragata *Amazonas*



Elias Aguirre (Archivo del IEHMP)



Traducción a la obra de R.C. Mayne, realizado por Elias Aguirre (Biblioteca Central de Marina)



Prólogo de Elias Aguirre a la traducción de la obra de R.C. Mayne (Biblioteca Central de Marina)



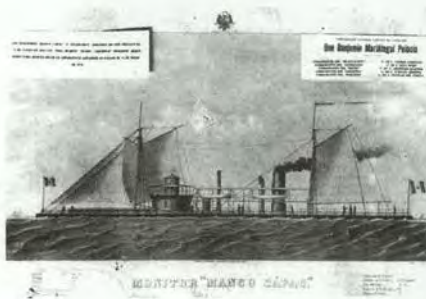
Corbeta *Unión*
(Archivo del IEHMP)



Camilo Carrillo
(Archivo del IEHMP)



Monitor *Atahualpa*
(Archivo del IEHMP)



Monitor *Manco Cápac*
(Archivo Histórico de Marina)



Diego Ferré (Archivo Histórico de Marina)



Folio del expediente de Diego Ferré, Diego (Archivo Histórico de Marina)



Corbeta *América* luego del maremoto de Arica de 1868 (Archivo del IEHMP)



Otra vista de la corbeta *América* luego del maremoto de Arica de 1868 (Archivo del IEHMP)



Aurelio García y García (Archivo del IEHMP)



José Sánchez Lagomarsino
(Archivo Histórico de Marina)



Juan Guillermo More (Archivo del IEHMP)



Monitor *Huáscar* (Archivo del IEHMP)



ASPECTO ORIGINAL DEL "HUÁSCAR", CUANDO EL PERÚ LO ADQUIRió

Monitor *Huáscar* con el velamen desplegado
(Archivo Histórico de Marina)



Combate Naval de Angamos, 8 de octubre 1879
(Óleo de Fernando Saldías)



Traslación de los restos de las Víctimas de la Guerra - Corso Allegre
 preparado por los "Carabinieri" y donde se el cadáver del Col.
 Albo... el... los levante por los Bombasos (altura de metro)

Traslación de los restos de las víctimas de la guerra. 1890 (Archivo Histórico de Marina)



Kinko's

IMPRESORES S.A.C.

☎ (511) - 3366699
www.printing.com.pe
ventaskinkos@gmail.com
Av. Venezuela 2344 - Lima 1