UN MARINO ITALIANO EN LA GUERRA DE 1879

DIARIO PERSONAL
DEL MAQUINISTA ITALIANO
PEDRO LUIS STORACE
Noviembre 1878 - Setiembre 1880
(Embarcado a bordo de la Corbeta de guerra peruana "Unión")



PROLOGO Y NOTAS
DEL CAPITAN DE NAVIO (r)
JULIO J. ELIAS

0611
1 y2

Traducido del italiano del
Cuaderno original por el Dr.
TOMAS CATANZARO

4100
g. 2

SE RUEGA DEVOLVER AL
TERMINO DE SU CONSULTA

LAS ETAPAS FINALES
DE LA
Gallarda Corbeta "UNION"

(DIARIO DE UN MARINO ITALIANO EN LA GUERRA DE 1879)

14015-0

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 985.0611/582
Nro. Inv.: 4100 g. 2
Fecha: 14015-0

Prólogo y Notas por el Capitán de Navío (r) JULIO J. ELIAS.

Traducción del DIARIO del Heroico marino italiano PEDRO LUIS STORACE, por el Dr. TOMAS CATANZARO.

- 1971 -

BIBLIOTECA
DIMAR



Al Lector

Deberes de gratitud me obligan a escribir estas líneas, que me permiten significar también, las coincidencias felices que motivaron la publicación de esta obra.

Primero, la patriótica actitud de los familiares del Ingeniero Storace al entregar el Diario de bordo, en que éste consignara la gesta gloriosa de la Corbeta "Unión" en la campaña de 1879, al Centro de Estudios Histórico Militares, logrando con ello no quedara relegado al olvido tan valioso documento histórico.

Luego, la decisión del presidente del Centro, General Felipe De la Barra, quien resolvió se procediera a su traducción y gestionar su posible publicación.

La realización de tal cometido encomendada a la secretaría del C.E.H.M. tuvo un feliz éxito y los originales de la traducción fueron entregados al señor Capitán de Navío don Julio J. Elías M., eminente historiador naval, para su revisión e identificación.

Este ilustre marino, no sólo cumplió con la atención que siempre lo distingue, sino que complementó el Diario de Storace con numerosas notas y acotaciones pletóricas de conocimiento y de pasión marinera, haciendo que el Diario de Storace, tan importante por los datos de confirmación cronológica de viajes y acciones de guerra, se presente como un estudio orgánico y exhaustivo de la campaña naval de nuestra gloriosa corbeta en la infausta contienda del año 79.

Para el egregio Capitán de Navío don Julio J. Elías (nuestro querido don J. J.), reconocido como uno de los más acuciosos y disciplinados investigadores y escritores de la historia de la marina de guerra del Perú, vaya nuestro reconocimiento más fervoroso y sincero por este su nuevo aporte patriótico que enriquece de una nueva luz de heroicidad nuestra historia naval con este modesto y silencioso profesional italiano que se sacrificó como muchos compatriotas suyos por una causa que por justa la consideraron propia.

Por último, nuestra gratitud la hacemos extensiva a los dignos señores don Juan B. Bacigalupo Rivarola y Guillermo Angulo Indacochea, propietarios de la Tipografía "Venus", que generosamente colaboraron en la impresión de esta obra.

Tomás Catanzaro
Secretario del C.E.H.M.P.

NOTA.—La presente edición no tiene fines de lucro. El producto de su venta está destinado al sostenimiento de las bibliotecas del Museo Naval del Perú, institución guardadora del original del Diario de Storace, y del Centro de Estudios Históricos Militares, que ha gestionado y realizado su traducción y publicación.

PROLOGO

I

Questa catena di solidarietá del presente col passato e coll'avvenire forma la forza di tradizione e di resistenza del popoli per il trionfo della loro indistructtibile idea nazionale.

Si en el fondo estimamos los peruanos la existencia de un deber por parte de los extranjeros, en asociársenos y parecer hijos de nuestro país, verificando el encargo de procurar su grandeza y vitalidad; también es evidente lo sincero de nuestro agradecimiento, cuando comprobamos el cumplimiento de dicha obligación moral. En este aspecto, estamos conformes en asegurar que la Colonia italiana lleva a cabo una pronta y efectiva incorporación a nuestras realidades y, por consiguiente, a nuestras esperanzas de un futuro mejor. Avida de paz, de comprensión, de trabajo, dueña de innegables méritos por su inteligencia y honestidad, la colectividad italiana en el Perú ha palpitado siempre con un ritmo generoso y mucho le adeudamos en todo orden de cosas.

Su matiz socio-económico, igual al de todo grupo humano de cualquier nacionalidad, juega en una gama amplia, pese a nivelar su alma en el plano de las comunes virtudes. En tal escala, por lo popular, se ha reparado siempre en ese trabajador casi ignorado, tranquilo, sobrio, laborioso y moral que ocupó la mayoría de las esquinas (*cantonate*) de las calles, donde abrió sus pulperías; constituyó el ***piccolo commercio***, algo que fue típico y con tradición, punto de cita de los criollos del barrio, amparo de las necesidades económicas de las

amas de casa y orgullo de los vecinos si el establecimiento era próspero. Mas la pulpería, *la botteghe in cui si vende di tutto*, no era una tienda estática, sino en plena función de proyectarse, fuese para ensanchar o para crear sucursales, o para ir a otro negocio de más postín. Ahora bien, corriéndonos en esa gradación hacia las figuras singulares, encontraremos a quienes ocuparon posiciones privilegiadas desde las cuales impulsaron por la vía del progreso a nuestro país. Imposible traer al recuerdo a todos esos personajes y sólo citaremos algunos de los venerables nombres. En el gran comercio, a Mombello, Canevaro, Denegri y Delaude; en la industria, a Piaggio, Gio Batta Isola, Dall'Orso y Boggio; en la agricultura, a Larco, Valle, Martinelli y Petricconi; en las ciencias físicas, a Raimondi, Eboli, Biffi Gentili y Regnoli; en la medicina, a Caffari, Natteri, Azzali, Copello y Solari; en las misiones y viajes, al Padre Cimini, Padre Castrucci di Vernazza, Garrou y Medici; en las letras, a Caivano, Sequi, Padre Bovo di Revello y Perolari; en la ingeniería, a Sada, Bottero, Leonardi y Graziani; en la música, a Bolognesi, Dolce da Venezia, Rebagliati y Francia; en la pintura, a Barbieri, Ballarino, Follis y Brambilla; etc.

Los Gobiernos de Cerdeña y de los Estados Pontificios nombraron de primer Cónsul a Luigi Baratta en 1842; este genovés alzó escudo y bandera sobre la fachada de una antigua casa de la calle de Baquíjano. Fue, entonces, cuando se constituyó la representación real y efectiva de una Italia, la cual sólo podía considerarse una simple expresión geográfica, sin personalidad política propia. Mas dicha expresión, poseía una gran fuerza anímica que derivaba directamente de sus fuentes de origen, donde culminó el pensamiento, la literatura y el arte latinos; encontrando los italianos residentes en el Perú un cimiento favorable, empezaron con brío una etapa de prosperidad, la cual aún presenciamos hogaño. Sin embargo, la apacible colectividad itálica constituía ya una colonia que había sabido conquistar entre nosotros una estima muy bien ganada, desde mucho tiempo atrás. No es del caso hacer su historia detallada, ni referirnos a cada uno de los valores individuales cuya aparición se remonta a la época de la Conquista y hasta al Descubrimiento continental con el genovés Colón. En el siglo XVI figura el Piloto Mayor de la Mar del Sud, el genovés Giovanni Battista Pastene, compañero de Pizarro en la Conquista; otro marino, el Capitán Vicenzo Pasquale Giustiniani, y el impresor Antonio Ricardo. En el siglo XVII, están el Padre Anello Oliva y el Militar Teodoro Giulio Rospigliosi. En el siglo XVIII encontramos al virrey Prín-

cipe de Santa-Buono, el Médico Federico Bottoni, el Músico Giuseppe Rossi y el Navegante Alessandro Malaspina, quien comandó la expedición de la *Descubierta* y *Atrevida* en los mares de las dos Américas y de Filipinas. En las primeras luchas por la libertad, recordamos a Enrico Pallardelli. En los últimos días coloniales se citan los nombres de Francesco Valega, Antonio Dagnino, Giuseppe Montani, Giovanni Cárpena, etc. Durante la Independencia el Dr. Félix Devoti, y para terminar este acápite, figura el Doctor Giuseppe Caffari di Barge, nativo de Finerolo, quien tomó parte en los movimientos revolucionarios de 1820; extrañado del Perú, regresó con el Ejército de Bolívar y, más tarde, se estableció como médico en el Callao, comprando la casa huerta conocida como *Jardín Schiantarelli*, donde se hospedó el gran Garibaldi en 1853.

Por convenir a nuestro objeto, saltaremos a los amargos días de la Guerra del Salitre. Nadie estuvo preparado en el Perú para ese conflicto, pues embriagados con palabras, desde mucho tiempo atrás, queríamos la paz a toda fuerza; pero al fin de cuentas, el pueblo peruano tuvo el privilegio de saber soportar una desgracia, resistió como mejor pudo, fue a las batallas con dignidad admirable, y por millares dio su vida, sin más utilidad que el honor. Imaginemos la sorpresa de la Colonia Italiana, entonces tan próspera, al encontrarnos de un momento a otro envueltos en las redes de Marte y con todas sus iniciativas y esfuerzos en grave peligro; no fue esto sólo, sino que los golpes contra la colectividad itálica aumentaron enormemente con la invasión de las huestes enemigas. Grandes fueron las pruebas de cariño recibidas de parte de los italianos en tal período trágico: necesitaríamos muchas líneas si quisiéramos detallarlas aquí; es suficiente acordarse de unos cuantos casos. Los hermanos Andrea, Alberto y Raffaelle Larco, mostrando su amor al Perú, invirtieron una gran cantidad de dinero en vestir, armar y sostener un batallón en la provincia de Santiago de Chuco; cuando el *Príncipe Rojo* invadió el Departamento de Trujillo, hizo saltar con dinamita parte de las propiedades de los citados señores. El Dr. Pietro Bertonelli, desde la declaración de la guerra se alistó en la Sanidad Militar, desempeñó el puesto de Jefe de la Ambulancia del Ejército del Sur, prestando utilísimos servicios profesionales. El Cav. Emilio Sequi, estuvo el 1880 en la famosa batería de a 1000 de La Punta, y su valiente desempeño mereció el general elogio. El querido sabio Antonio Raimondi, honra de Italia y del Perú, durante la ocupación enemiga salvó para nosotros algo más allá de todo precio: su notable Museo, producto de 19 años de labor científica. La *Societá*

Italiana di Beneficenza, después de las batallas de Chorrillos y Miraflores, mantuvo el sentido humanitario a la altura de la trágica situación aliviando dolores y miserias, de aquí conquistó el aprecio de todos. Finalizó la guerra y cuando más lo requeríamos, se levanta la voz de Tommaso Caivano, el autor de la ***Storia della Guerra del Pacifico***, cuyo tono elevado no excluye ni la fuerza de la convicción ni lo mordiente de ciertas críticas, sino que por el contrario, le dan relieve y vigor a sus escritos, llenos de patriotismo, de un significado que los peruanos leemos con dolor y amor.

Sigue un desempeño el cual levanta siempre entre nosotros frases de gratitud, reconocimiento y cariño: se trata de los valiosos auxilios y el decidido apoyo que recibimos en la Guerra del Salitre de parte de las Compañías de Bomberos. Así, la ***Compagnia Italiana di Pompieri "Roma"***, que constantemente actuó en su especialidad, en la noche del 15 al 16 de Enero de 1881 fue una importante Cruz Roja y, además, brillante Guardia Urbana capaz de evitar los incendios de Lima, resaltando en dicho proceder Bartolommeo Carbone-Almerina. La ***Compagnia di Pompieri "Italia"*** del Callao y la ***"Garibaldi"*** del mismo puerto, ambas cuando el bloqueo y bombardeo de su ciudad en 1880-1881, prestaron una cooperación meritoria propia de su ramo y, asimismo, de infatigable Guardia Urbana. La ***Compagnia di Pompieri "Garibaldi"*** de Chorrillos, cuyos miembros trataron de evitar el incendio de la hermosa villa ya que no podían hacerlo del saqueo; dieron el memorable tributo de sus doce mártires fusilados por el enemigo común, en la mañana del 14 de Enero de 1881, cuyos nombres jamás olvidaremos: LORENZO ASTRONA — FILIPPO BORGIO — LUCA CHIAPPE — ANGELO DESCALZI — GIOVANNI OGNIO — GIOVAN BATTISTA LEONARDI — PAOLO MARZAN — ENRICO NERINI — GIUSEPPE ARENGO — GIOVANNI POLI — EGIDIO VALENTINI — PAOLO RISSO. En el dintel de la vida desafiaron valientemente una muerte que no merecían, legando con su sangre viril un ejemplo imperecedero, estela que señala el camino del austero cumplimiento del deber y de la abnegación. Estarán por siempre presentes en los anales de la amistad ítalo-peruana. Con ellos figurará también la esforzada y decidida actitud para salvarlos del sacrificio del Cav. Faustino Piaggio.

Llegamos a la materia conveniente, al meollo de este prólogo. Es innegable que cuando existe un ser privilegiado con derecho propio a entrar en el templo de la Gloria, allí

donde arden las antorchas de la inmortalidad, nada importa el olvido de su nombre por dilatado tiempo. En la ocasión a que nos estamos refiriendo, han corrido 91 años de ocaso: ¿parecería con el peso de casi un siglo, ya tarde su incorporación a la Fama? Mas el hombre del cual nos ocupamos, conquistó plenamente con sus servicios a nuestro país y, más que todo, por su muerte en acción de guerra, el derecho a no ser olvidado. Fue un Héroe al mismo nivel que otros ahora celebrados; nació en Italia, rindió su vida por el Perú, vale decir, que interesa a los nacidos en uno y otro país, por supuesto en diferente condición; pero, de todos modos, es un lazo más de una vieja amistad. Se llamó: PEDRO LUIS STORACE MERLINI.

II

Ningún ramo histórico posee menos cultivadores que el de la Marina; a duras penas cuatro o cinco libros bien conocidos prestan sus servicios y, de esta manera, no podemos sentir los impulsos precisos de una tradición naval magnífica como la peruana, pues la ausencia de una bibliografía apropiada nos priva de las amplias perspectivas correspondientes. Dos son las obras consideradas como clásicas: ***Historia de la Marina del Perú***, publicada en 1907 por Rosendo Melo, quien había sido Guardia Marina de nuestra Armada y después dejó el servicio militar por el mercante; y la ***Historia de la Marina de Guerra del Perú***, la cual vio la luz en 1929 y fue escrita por el Capitán de Fragata Manuel Ignacio Vegas García. Estas dos constituyen las obras de estudio y de consulta para quienes se preocupan de una disciplina tan importante y atractiva; anotaremos cómo hoy en día es algo difícil la adquisición de ambos libros. Con mucha razón tanto Melo como Vegas, titularon de período el cual menos se ha detallado y donde abundan las omisiones, el correspondiente al bloqueo del Callao por la Flota chilena entre el 10 de Abril de 1880 y la destrucción de nuestra Escuadra a mediados de Enero de 1881. Sin embargo, nos parece que la etapa más descuidada y con evidentes errores, incumbe a la del Conflicto con el Ecuador (1858-1860); mas dejaremos el asunto de lado. Si un lector investiga en las obras citadas cuánto se relaciona con el ataque de las lanchas peruanas a la isla de San Lorenzo, entonces en poder del enemigo, el 15 de Setiembre de 1880, no hallará nombre de marino alguno y Melo

hasta llega a decir que "las lanchas peruanas regresaron sin ninguna novedad". Precisamente fue en esa acción cuando hizo el sacrificio de su vida Storace; es lógico deducir que si su nombre y su muerte dejan de aparecer en los dos autores clásicos de consulta forzosa, debía nuestro Héroe sufrir la condena inmerecida de la preterición.

Mucha fuerza posee una abstracción, indiferencia u olvido cuya culpa, como en este caso, reposa en el silencio guardado por quienes hasta hoy mismo sirven de guía en los estudios de la Marina. Nos ponemos de ejemplo. Durante doce años hemos estado manejando los archivos del Museo Naval del Perú; sin embargo casi no recordábamos la acción heróica de Storace y a duras penas teníamos presente el que había sido de la dotación de la gloriosa corbeta. Así las cosas, tuvimos a finales del año pasado de 1970 la grata sorpresa posible de imaginarse, al recibir una vieja libreta donde Storace escribió el diario de su vida correspondiente a la época de su embarque en la ***Unión***. El autor del valioso presente, ya éste incorporado al Archivo del Museo Naval, es un personaje con espíritu de Mecenas; gracias a su labor paciente y de constante minuciosidad, ha reunido una notable documentación. Nos referimos a Tomás Catanzaro; cordialidad que todos perciben; juicio justo y amplio, con bastante independencia debido a su intrepidez; estudios literarios e históricos, conocidos por la publicación de numerosas monografías y conferencias, las cuales se distinguen por el cuidado, por la intención y por el buen gusto. Seguiríamos acumulando merecidos elogios para el Caballero Catanzaro, nacido en Chorrillos de clara estirpe itálica, si no temiésemos que ***la sua ingenita modestia ne restasse ferita.***

El preciado obsequio en nombre del C.E.H.M. de nuestro amigo Tomás Catanzaro, trajo la estipulación de que por nuestra parte añadiríamos prólogo y notas al escrito de Storace. Estamos cumpliendo lo condicionado a la medida de nuestras fuerzas y, al llegar a este punto, parécenos que debemos servirnos de la ocasión con objeto de gastar algunas frases respecto a la gallarda nave.

En el loable esfuerzo desplegado por el Gobierno del Presidente Juan Antonio Pezet con el fin de armarnos, frente a la grave cuestión que entonces teníamos con España, fueron mandados construir la blindada ***Independencia*** y el Monitor ***Huáscar***, ambos en Inglaterra; mientras una comisión bajo las órdenes del Capitán de Corbeta Juan Pardo de Zela, actuó en Francia para adquirir dos naves: el proceso de esta com-

pra es bastante curioso y el Archivo de nuestro Museo Naval posee una nutrida correspondencia al respecto, obsequiada por el Contralmirante Raúl Ríos Pardo de Zela. Los barcos a que nos referimos eran el *Shang-Hai*, que después fue denominado *América;* y el *San Francisco*, llamado entre nosotros la *Unión*, los dos ejecutados a cuenta de Mr. Voruz, quien nos lo vendió mostrándose ladino y magnífico comerciante, construidos en Nantes con planos y presupuestos de Mr. Arman de Burdeos, el primero en los Astilleros de los Sres. Dubigeon y el segundo en los de los Sres. Gollet y Babin. En su origen se les había destinado con objeto de efectuar la caza de los barcos comerciales de los Estados del Norte, durante la guerra separatista de los EE.UU. de N.A. Eran aparejados de corbetas mixtas a batería de barbeta, de 1550 toneladas inglesas; en las pruebas dieron hasta 14 nudos con sus cuatro calderas y doce hornillas, funcionando la máquina a 72 revoluciones por minuto y 400 caballos de fuerza; poseían un aspecto de *clippers*, uniendo la ligereza a la solidez. Dice Melo que eran de líneas muy finas y refiriéndose a la *América*, la sindica de más andar que su gemela la *Unión* y como ella rasa, fina, diligente y susceptible de hacer largos viajes sobre velas.

Metidos en el problema de prolongar muy someramente el escrito de un Maquinista como Storace, prestaremos cierta atención a esa disciplina, no pretendiendo hacer estudio serio alguno. Por supuesto, casi a mediados del siglo XIX, cuando se construyeron las máquinas de vapor marinas de la *Unión*, se estaba muy lejos del desarrollo alcanzado a los finales; pero, de todos modos, ellas requerían un personal muy bien preparado en el manejo de los diversos mecanismos. Cuanto cuidado fuera desplegado para conservar en buen estado, sobre todo las calderas de un buque, siempre eran pocos, precisando no sólo manejar todos los aparatos con gran cautela y perfecta interpretación, sino también muy minuciosos en vigilar todas sus partes cuando trabajaban y cuando se apagaban; el primer enemigo era la acidez del agua de alimentación, la formación de la sal; después, entre otras cosas, la frecuencia del hundimiento o de la deformación de los hornos, los tubos que reventaban, las corrosiones, picaduras, abolladuras, quemaduras de las planchas y de los tubos; el calderero debía ser experto en taponar los tubos, sacar y cambiar tubos-estays, colocar parches, etc. La duración de las calderas dependía del trato que se les daba y las averías más frecuentes, del descuido en el manejo o su conservación; aún cuando el espesor de las planchas hubiera disminuido, con un

personal experto, se podía cambiar partes del horno. Hasta aquí los caldereros, a cargo por lo general del Tercer Maquinista; pasamos por alto tantas operaciones, incluyendo la de los paleros, fogoneros, etc. En cuanto a la máquina principal y sus máquinas auxiliares, a cargo del Segundo Maquinista y sus hombres, el manejo de este sistema y conservación, demandaba especiales conocimientos hasta de termodinámica, unidos a una gran habilidad manual; había que calcular los diagramas obtenidos por medio del indicador, hasta las averías y sus reparaciones hacerlas en la mar con los recursos de a bordo, de modo que el buque quedara en condiciones de llegar a puerto. El Maquinista esmerilaba, torneaba, ajustaba articulaciones; hacía la inspección de barras de conexión, tuberías, crucetas, patines y guías; efectuaba el empaquetado, reparaba el condensador, la bomba de aire, la de circulación, la de sentinas, etc., etc.

Situados en la época, sabemos la particular importancia que se dio a la educación de los Oficiales llamados de *Cubierta:* miles de años de dominio de la vela, no permitía sino mirarlos a ellos, sobre quienes recaían todas las consideraciones. No se creía que era ya tiempo de atender con igual esmero a un personal cuyos deberes eran cada día más importantes; se les miraba como simples obreros mecánicos, por la mayoría del Cuerpo General de Marina. Por supuesto, los altos Jefes de la Armada tenían conciencia que el Cuerpo de Ingenieros Mecánicos compartían con el de Cubierta las mayores responsabilidades, desde la oportuna movilización de una nave, ya fuese en tiempo de paz, como en el de guerra. Los progresos realizados en materia de máquinas de todas clases, el sinnúmero de complejos y delicados aparatos mecánicos introducidos en los nuevos buques y el subido costo del material confiado al personal de Maquinistas, obligaba a que como requisito indispensable para pasar de un grado a otro en el escalafón de Ingenieros Maquinistas, un examen teórico-práctico, en conformidad con un Programa elaborado por la Comandancia General de Marina. Debemos declarar con hidalguía que tuvimos la suerte casi siempre de disponer de Ingenieros extranjeros, quienes cumplieron sus deberes como leales y fieles servidores. Hubieron unos pocos Ingenieros nacionales, pero podían contarse con los dedos de las manos y no puede decirse que se hizo mucho por ellos, en un sistema defectuoso que no los trataba a bordo de una manera conveniente. A la cabeza del personal de Máquinas a bordo, estaba el Primer Ingeniero Maquinista, cuyo rango equivalía a Teniente Primero; de él dependían los otros Maquinistas y

demás gente destinada al servicio de la maquinaria de la nave, vale decir, Mecánicos, Fogoneros, Carboneros, Fundidores, Engrasadores, Caldereros, Herreros, etc. Marchando a toda fuerza, con todos los fuegos encendidos y con las máquinas auxiliares en acción, el número de gente de Máquinas debía bastar para hacer el servicio a tres guardias a lo menos; en las circunstancias normales de la navegación, el servicio debía hacerse de tres a cuatro guardias, y por último, durante el combate tenían que desempeñar sin tropiezo alguno los múltiples servicios a que debía concurrir el personal Maquinista.

Por el buque a vapor, el cual adelantó al ferrocarril durante algún tiempo, alcanzó Inglaterra una plena supremacía en el mundo, cuando adaptó la máquina ***compound*** en 1860 a la navegación ultramarina. Como el carbón y el hierro se convirtieron en bases del desarrollo industrial, Inglaterra abundando excepcionalmente en ambos productos próximos al agua, vale decir, en favorable situación de tráfico: se hizo la reina de la maquinaria. Estaba apoyada la fama inglesa, en lo especializado de su personal. Ya no se dudó en el planeta entero, que los Maquinistas de la Gran Bretaña, en especial los escoceses, no tenían rival en su profesión y sólo se pensó en ellos a fin de ocuparlos. Los hombres de los idiomas más diversos, de uno a otro confín, se vieron en la obligación de valerse de la terminología mecánica inglesa, la misma que inundó el lenguaje universal, y los textos de esa profesión, impresos en Inglaterra, se impusieron para el estudio y la consulta. Bastaría reparar en el caso de nuestro país, donde encontramos constantemente Maquinistas británicos desde que arribó a nuestras costas el primer buque a vapor; pese a que a partir de la época del Mariscal Castilla tratamos de preparar profesionales peruanos, sin embargo aún en pleno siglo XX a la venida de los flamantes cruceros ***Grau*** y ***Bolognesi***, la mayoría de los Maquinistas eran ingleses. Regresemos al caso de las dos corbetas. La ***América*** al mando del Capitán de Corbeta Juan Pardo de Zela y la ***Unión***, comandada por el más grande de nuestros marinos, el entonces Capitán de Corbeta Miguel Grau, acuden a Inglaterra con el objeto de tripular sus naves, lo cual se ajusta a dificultades increíbles, al punto de tener que contentarse con cuanto se pudo conseguir por la precipitación. Hubo que meter a bordo Maquinistas ingleses; pero lógicamente, no todos los que seguían esa profesión eran idóneos por el hecho de nacer en esas islas: el viaje con destino al Perú de las dos naves, es un ejemplo de lo dicho. Vamos a reproducir una parte del oficio del Comandante Juan Pardo de Zela elevado a la Superioridad Na-

val: "Eran los Maquinistas ingleses y casi todos tomados sin más recomendación ni antecedentes que el informe tal vez apasionado de personas interesadas en procurarles colocación. Las consecuencias han sido, por consiguiente, bien tristes, así a la llegada a Río de Janeiro hubo la necesidad de serias reparaciones en una caldera de la *Unión* y en el condensador de la *América*. Estos Maquinistas hallaron, como era de esperarse, que las máquinas de estos buques por ser francesas, no eran buenas; ponían mil defectos a todo, y a cada paso surgían dificultades sin fin. La falta de conocimientos de estos hombres puso varias veces en riesgo el éxito del viaje; la quemadura de la caldera de la *Unión* por dos veces, fue efecto de la ignorancia de sus Maquinistas, y por igual causa se rompió el condensador de la *América*".

El 5 de Mayo de 1865 (Melo y Vegas se equivocan ofreciendo la data 4 de Abril del mismo año) entró la *América* al Callao, mientras la *Unión*, por diversos motivos, atrasó bastante su arribo al Perú. Pasaremos por alto los desempeños de las dos naves que, entre otros, asisten al combate de Abtao y termina perdiéndose la *América* por efecto del terremoto de Arica del 13 de Agosto de 1868. La corbeta *Unión* fue enviada a Inglaterra en 1871, a cargo del entonces Capitán de Fragata Nicolás F. Portal y de Segundo el Capitán de Corbeta Elías Aguirre. Dice Melo: "Salió la *Unión* del Callao el 4 de Setiembre de 1871 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 objetivo que la llevaba a Londres era de 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 estadía en Punta Arenas y Bahía. La obra se realizó en el Astillero de Greenwhite, en el que permaneció un año, tal vez más tiempo que el preciso para hacer 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 cambio de artillería, con el cual se hubiera duplicado el valor táctico de la corbeta, pues la que tenía sólo mejoró por la adquisición de un cañón Wolwick (la marca era Withworth), adquirido con economías de la despensa de Jefes y Oficiales. Ese cañón se popularizó en la Escuadra con el nombre de *Malcriado* (hoy día se encuentra exhibiéndose en el Museo Naval del Perú) 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 sólo eficaz para malograr a los artilleros que la servían".

Fondeó la *Unión* en el Callao a mediados de Julio de 1873, siendo sus Jefes los mismos señalados en el párrafo anterior para el viaje a Inglaterra y, como Primer Maquinista, el inglés James Wallace. El 6 de Mayo de 1877, se produjo la rebelión pierolista del Monitor *Huáscar*, correspondiéndole a la corbeta formar parte de la llamada Escuadra de Operaciones, que al mando del Capitán de Navío Juan G. More debía actuar contra el buque sublevado. En esos días continuaba de Comandante de la *Unión* Portal, ya ascendido a Capitán de Navío; de Segundo Comandante se desempeñaba el Capitán de Corbeta Eduardo Raygada y de Primer Maquinista James Wallace. El 11 de Agosto del citado año 1877, el Supremo Gobierno designó a Portal de Prefecto de Tarapacá, relevándolo accidentalmente en el buque Eduardo Raygada ya con la clase de Capitán de Fragata graduado; a su vez, fue reemplazado en Febrero de 1878 por el Capitán de Fragata Juan B. Cobián, volviendo Raygada por pocos días a ser Segundo, hasta que se designa en su lugar, en el mes de Marzo, al Capitán de Corbeta Juan Salaverry. Cuando Storace obtiene el nombramiento el 31 de Octubre de 1878 y se presenta de Tercer Maquinista el día 4 de Noviembre a la corbeta, encuentra en dicha nave desempeñando los puestos antes expresados a Cobián, Salaverry y Wallace.

III

Ningún dato hemos podido hacer surgir hasta hoy, tocante al lugar y fecha de nacimiento de Storace en Italia, de cuándo arribó con los suyos a nuestro país u otros detalles relacionados con sus familiares. Por supuesto a un héroe ni le aumenta ni le disminuye el que se descubra una larga lista de antepasados; el héroe es antes que todo hijo de sus obras. Más nos parece la necesidad de completar al hombre porque hay en la investigación familiar, mucho interés psicológico. Nuestra investigación ha sido muy breve y posiblemente en el futuro podamos encontrar nuevas fuentes. Conocemos a duras penas el nombre de su padre, Juan Storace; de su madre, Juana Merlini; de su hermana, Luisa; desconociendo si tuvo otros hermanos varones. Nos parece que el

grupo familiar tenía de instalado en Lima en 1877, alrededor de unos dos años. No hay duda que eran gente de condición modesta.

Dedicándonos a Pedro Luis, cuando en 1875 o 76 arribó al Perú, debió ser todavía un mozo, respecto del cual fluye esta pregunta: ¿dónde aprendió la profesión de Maquinista? ¿En Italia o en nuestro Pacífico como practicante a bordo de los buques ingleses? Es un misterio, lo mismo tocante al tiempo que ejerció sus labores como tal en las costas peruanas. Ateniéndonos a lo escrito en su *Diario*, resulta a bordo del vapor *Giraffa (sic)*, en cuya dotación zarpa del Callao el 20 de Setiembre de 1877 y regresa al mismo puerto el 2 de Noviembre del citado año, en comisión a Guanillos, tocando en Pisco, Mollendo, Ilo, Arica, Iquique, Pabellón de Pica y Punta de Lobos. Para poseer permiso con objeto de desempeñar el cargo de Tercer Maquinista, fue necesario gestionarlo ante la Capitanía de Puerto, vale decir, que debió tener otros embarques y cierto conocimiento del idioma español o inglés, lo cual significaba por lo menos seis meses o un año de navegar en nuestras aguas o en otro país sudamericano. El vapor mencionado por Storace fue el *Jirafa*, cuyo nombre lo apuntó en italiano; había sido Capitán de ese barco, el heroico marino Guillermo García y García, hermano de los otros ilustres Oficiales navales del mismo apellido, considerado aquél de fecundas iniciativas comerciales y de una actividad extraordinaria; nombrado Jefe del movimiento marítimo de Guanillos y, poco después, Gobernador y Administrador Fiscal de las guaneras de Lobos de Afuera, requirió el servicio de naves para esos menesteres y entre ellas su buque el *Jirafa*. Al mencionar a Guillermo García y García, recordemos que también como Storace, rindió su vida en la Guerra del Salitre; fue en el combate del 21 de Mayo de 1879, a la edad de 32 años, cuando un proyectil destrozó el asta de la bandera de la *Independencia*, se lanzó para afianzarla de nuevo, cayendo entonces mortalmente herido por el fuego de la *Covadonga*, entre los pliegues del emblema patrio. Quedó honrado con un sudario digno de él.

Refiere Storace haber laborado desde el 13 de Noviembre de 1877 hasta finalizar Octubre de 1878, en la Factoría Mecánica del Ferrocarril de Lima a Chancay, curso de casi un año cuando recibió buena paga y estuvo bastante satisfecho; empero, dice: "dejé dicho empleo por cambio del Ingeniero". Muchas cosas pueden significar estas líneas en nuestro medio; suficiente nos es entender que sabía su profesión de Mecánico. Lo demuestra ampliamente casi a continuación, al ren-

dir exámenes en la Capitanía del Callao, saliendo aprobado y recibiendo oficialmente el título de Tercer Maquinista, no para embarcarse en buques mercantes, sino para formar parte de la dotación de la gloriosa corbeta *Unión*, donde se constituye el 4 de Noviembre de 1878. Entonces apunta en su *Diario:* "Y contratado por el lapso de dos años a partir de la fecha, susceptible durante este tiempo de ser licenciado en caso de mala conducta o inhábil para desempeñar dicho cargo, o susceptible al ascenso a Segundo Maquinista en caso de progreso apreciable u ocasión propicia". Firma la nota con su nombre completo: Pedro Luis Storace M. Sólo un joven es propicio a este detalle; además, son característicos de esa edad esos rasgos de pasión rodeados de inquietud por el porvenir, hay la esperanza que enciende la voluntad cuando el horizonte se dilata ante los ojos. ¿Ocasión propicia? ¡Vaya si la hubo! ¡Y tanta!, que alcanzó la palma del sacrificio.

Si examinamos cuidadosamente la ahora vieja y maltratada libreta, donde hace unos 93 años estampó sus notas Storace, una asociación de ideas salta de inmediato: el estudiante de Ingeniería mecánica quería tener a la mano diversos ejemplos relativos a problemas de su profesión que podían presentársele en sus labores; está clarísima tal iniciación para emplear las hojas de su libreta, destinándolas a medios de consulta, más una asesoría lo más práctica posible y, en consecuencia, referida a los datos de la maquinaria del propio buque donde servía, tomando de su barco pormenores diversos, digamos el área del émbolo, el número de revoluciones, la presión total, la fuerza nominal, la potencia de la máquina, la relación entre el consumo de carbón y la velocidad del barco, ángulo de calaje, vacío del condensador, etc. Las notas están escritas en inglés, puesto que trabaja y cambia ideas con Maquinistas que son hijos de ese país y, además, emplea para su instrucción a cursos en dicho idioma. Por casualidad, hemos descubierto hasta el texto que le sirviera a Storace de base: se trata del *Handbook of the Steam-Engine*, por John Bourne, edición de Londres de 1865. Una o dos páginas de la libreta dedicó Storace a sus ejercicios de gramática inglesa, copiándolos del famoso tratado de la época de T. Robertson, publicado en Nueva York el año 1852. Entonces, primitivamente, fue una libreta destinada a contener cosas de orden general que creyó Storace útiles, donde además de lo dicho escribió en cuatro o cinco caras, las cantidades recibidas como sueldo, mes a mes, una tabla con la situación de los puertos peruanos, etc. Llenas quedaron unas diez o doce hojas en total.

Casi de inmediato todo varía; el dueño de la libreta abandona sus primeras intenciones y página tras página permanece dedicado a escribir los acaecimientos de interés general y así nace este *Diario* que comentamos. En el presente exordio sería imposible un estudio amplio, con una valoración crítico-histórica del *Diario* de Storace. Alguien podría pensar refiriéndose a él, sin conocimiento de causa, que obedece a cuanto ha sido siempre una exigencia mental del hombre ante los hechos importantes, el fijarlos de algún modo para difundirlos o para conservar el recuerdo de ellos o por simple conciencia estimativa; por supuesto, en última esencia algo habrá de ello aplicando una profunda investigación psíquica que vaya más allá de cuanto nos es dado de un modo general. El asunto de Storace es otro, obedece a distinto requerimiento: es el efecto de la fuerza de la costumbre. Obra allí la exigencia disciplinada por cuanto está metido en el cerebro de todos los Marinos, quienes anotan los sucesos de cada día en el Libro de guardias de Cubierta o de Máquinas, o en el Diario de bitácora, siguiendo el mismo concepto. Desde el día cuando un Oficial desempeña su oficio a bordo y tiene la responsabilidad de dejar apuntado y firmado el resultado de su servicio, con objeto de que lo lea la Superioridad, escribirá en el menor número de líneas el resumen de cuanto ha sucedido, atendiendo eso sí a las horas precisas de los acaecimientos y en exposición sin crítica alguna, sólo descriptiva. No se enjuicia, sino se anota. A la Superioridad no le interesa la opinión del Oficial, salvo observaciones profesionales, sino cuanto sintéticamente aconteció y a qué hora. Nada de imaginación, tampoco se requiere un lenguaje florido, salvo las palabras precisas a fin de que los acontecimientos queden sujetos: viento 3, mar 2, nubes tales y cuales, etc. Es lo que ha efectuado Storace: un Diario típico de a bordo. En sus líneas no existen dudas o movimientos espirituales, ni aún la frecuente intimidad cotidiana deja sus reflejos; se establecen los temas que preocupan a los Oficiales en el barco como colectividad. Diríase que en sus manos la pluma está empujada por la rutina. Empero no es tiempo perdido el dedicado a estos menesteres: todos hemos tenido nuestro *Diario* de guardias que más tarde nos ha servido de guía; porque está allí el alma del buque, su imagen y su mundo. Al parecer, mientras está en negativo, no contempla paisaje interno alguno, sino es una sucesión de cuadros fijos; mas, una vez reveladas las fotos, parecen cual si ellas fueran el real breviario de la existencia a bordo.

Le corresponde a Storace estar a bordo de la *Unión*, cuando la gallarda corbeta vive sus más bellas páginas. El llamado primer viaje al sur del 1º de Enero de 1879 hasta el 13 de Marzo, visitando la región hoy perdida desde la quebrada del Loa hasta Arica, fue el prólogo de la Guerra del Salitre. En esta parte el escritor es más jugoso en detalles que en el resto de sus apuntes. El segundo viaje al sur, del 8 de Abril al 17 del mismo mes, navegando en convoy con la cañonera *Pilcomayo*, ofrece el combate de Chipana. El tercer viaje al sur, del 12 de Julio al 20 de Setiembre, corresponde a diversas aventuras de la *Unión* al lado del glorioso Monitor a órdenes de nuestro glorioso Almirante Grau, entre ellas la captura del transporte chileno *Rimac* conduciendo al Regimiento "Carabineros de Yungay" y la notable excursión de la corbeta al Estrecho de Magallanes. El cuarto viaje al sur, del 27 de Setiembre al 12 de Octubre, presenta el más grande drama de nuestra historia naval: el combate de Angamos. El quinto viaje al sur, del 8 de Noviembre al 21 del mismo mes, se hizo en convoy con el *Chalaco* llevando tropas a Arica; de regreso, fue la tremenda pérdida de la *Pilcomayo*. El sexto viaje al sur, del 17 de Diciembre al 22 del mismo mes, fue para conducir armas y municiones a Mollendo. El séptimo viaje al sur, del 12 de Marzo de 1880 al 19 de igual mes y año, es cuando cumple la *Unión* una de las hazañas más gloriosas de la Marina peruana; a plena luz del día rompió dos veces el bloqueo de Arica. A continuación, le corresponde a la gallarda nave sufrir el bloqueo del Callao por la Escuadra chilena. En total, el desempeño de la *Unión* equivale, empleando la frase de Alberto Ulloa al ocuparse de Piérola, a "una época de la Historia del Perú": fue un buque y una época. Tuvo grandes Comandantes, extraordinarios Oficiales y durante los días bélicos, cada cuenta del rosario significó algo con sabor a epopeya, mientras cada etapa estuvo sembrada de angustia y de zozobra. De aquí, lo grande de nuestro respeto y de nuestra gratitud a quienes defendieron el honor nacional a bordo de la gallarda corbeta. Tócale a Storace el estar presente en el desarrollo de esa época histórica y es una de los pocos que casi la cubre en toda su extensión.

Las innumerables vicisitudes que hemos pasado como Nación, múltiples sucesos con sus causas y efectos, combinados entre sí, produjeron la resultante de hoy. No nos es posible prescindir de la Historia, del conocimiento del ayer, de esas raíces ya inmediatas o más lejanas, que en realidad fueron el producto de las pasiones y la voluntad de los muertos, en

cuanto a ellos pudo convenir o interesar, fuese dirigiendo o fuese arrastrados. Por supuesto, mientras tanto nosotros estamos viendo qué cosa nos conviene a nuestros propios sentimientos y a nuestro propio interés, sin a menudo considerar el encadenamiento que nos une a los muertos. Pero, además, hay el ejemplo. El conocimiento del pasado nos brinda la comparación tan importante para orientarnos y, por tal motivo, requerimos la verdad de los acaecimientos y no la fantasía, con objeto de ofrecer el nacimiento de elementos constructivos. En realidad, cuando saquemos del olvido a los llamados héroes, no querramos fabricar consagraciones heroicas por el sólo placer de adornar nuestra historia, sino busquemos la demostración de ciertos actos con sello de importancia y vitalidad para la suerte de nuestro país en un momento dado, actos los cuales ejercen su benéfico influjo como un ejemplo constante. Este es el caso de Storace. Ha sido un héroe descuidado que ahora rompe los velos del olvido e ingresa en el número de ellos, en un terreno donde no es posible establecer diferencias de ninguna clase. Respecto a su *Diario*, fue indispensable completarlo con diversas notas, unas al pie de página y otras introducidas en el propio texto; aquéllas pretendimos que fuesen rectificatorias y éstas aclaratorias. De primera intención podrá juzgarse excesivo el material que hemos sumado a la obra de Storace; pero, si bien principiamos calculando suficientes unas cuantas correcciones y aclaraciones, a medida del mayor interés de los hechos, usamos explicaciones más amplias, empleando una documentación poco conocida para la generalidad de los lectores. Hemos aprovechado la ocasión, la cual se nos presentaba para divulgar no pocos documentos inéditos, sin olvidar que las obras de Melo y de Vegas están agotadas y su consulta es cada vez más difícil para el público.

En el epílogo del presente trabajo se reproducen algunas notas relacionadas con la muerte heroica de Storace, demostrando el grado de grandeza de alma, hasta el que se elevó y que puso en acción. Casi un mes más tarde de su sacrificio, figura en el Archivo del Museo Naval el siguiente documento:

"Callao, 14 de Octubre de 1880.— Excmo. Sor. Presidente de la República.— Excmo. Sor.:.— Tengo el honor de elevar a manos de V.E. la solicitud presentada por Dn. Juan Storace, padre del Tercer Maquinista de la Corbeta *Unión* Dn. Pedro L. Storace, quien falleció en el combate de la noche del 16 del mes pr. pdo. y que pide se le mande abonar el sueldo a que tenía derecho por el mes de Agosto y los días corridos

hasta su fallecimiento, para cuyo efecto acompaña un certificado suscrito por varios comerciantes de nacionalidad italiana, en que acredita haber sido el difunto su hijo legítimo.— Según aparece del informe emitido por el Comisario de Marina, a dicho Tercer Maquinista se le adeudan doce libras esterlinas, sesenta y cuatro peniques por su haber del mes de Agosto y los días corridos del de Setiembre, y si V.E. lo tiene a bien, puede ordenar se abone al recurrente dicha cantidad, siempre que se acepte como suficiente comprobante el certificado que acompaña. Salvo el mejor parecer de V.E.— Excmo. Señor.— (Fdo.) José M. García". (Un sello de la Comandancia General de Marina).

Tres meses corridos de la desaparición de Storace, figura en el Archivo Naval el siguiente documento:

"Callao, 16 de Diciembre de 1880.— Excmo. Sor. Presidente de la República.— Excmo. Sor.:.— Con lo informado por la Mayoría de Ordenes del Departamento, me es honroso devolver a manos de V.E. el expediente seguido por Doña Juana Merlini de Storace, pidiendo el montepío que le corresponde como madre del finado Tercer Maquinista de la Corbeta *Unión* Dn. Pedro L. Storace, fallecido en la noche del 16 de Setiembre último, a bordo de la lancha *Urcos* en una acción de armas.— Por ese informe verá V.E. que la gracia que se pide se halla prevista en el Arto. 6º de la Ley de 17 de Diciembre de 1849, pues aunque la recurrente no es viuda, ha comprobado ser indigente, como puede apreciarlo V.E. en los antecedentes agregados a fojas 2 3, 4 y 5. Una vez que este requisito ha sido llenado con las formalidades de estilo, es de justo parecer esta Comandancia General, porque se atienda a la recurrente en su pedido, pues para ello debe tenerse en cuenta que Storace se había hecho acreedor a grandes consideraciones por su irreprochable conducta, aparte de que su desastroso y deplorable fin tuvo lugar cuando estaba desempeñando una comisión delicada y honrosa y que, durante el transcurso de la actual guerra, se han hecho concesiones análogas a la que ahora se pide.— Sin embargo, V.E. en su elevado criterio se dignará resolver como estime más acertado.— Excmo. Sor.— (Fdo.) José M. García". (Un sello de la Comandancia General de Marina).

Así damos término al prólogo.

J. J. ELIAS

Callao, 22 Febrero 1971

DIARIO PERSONAL DEL MAQUINISTA ITALIANO

Pedro Luis Storace

Noviembre 1878 - Setiembre 1880

(EMBARCADO A BORDO DE LA CORBETA DE GUERRA PERUANA "UNION")

ANOTACIONES (1)

1. ***Desembarco y Embarque.***

Desembarcado del ***Giraffa*** el 4 de Noviembre de 1877, después de haber hecho el viaje de comisión del Callao a Guanillo, tocando en los puertos siguientes: Pisco, Mollendo, Ilo, Arica, Iquique, Pabellón de Pica y Punta de Lobos. Esta navegación comprendió desde el segundo día que me embarqué hasta el penúltimo día que estuve a bordo, esto es: partimos del Callao el 20 de Setiembre y retornamos el 2 de Noviembre. El 13 del mismo mes fui a trabajar en la Factoría Mecánica del Ferrocarril de Lima a Chancay. Trabajamos hasta finalizar Octubre de 1878 con buena paga y a satisfacción.

Dejé dicho empleo por cambio del Ingeniero.

República del Perú, Callao 4.11.78.

Embarcado en calidad de Tercer Maquinista, a bordo de la Corbeta Peruana UNION, con previo examen en la Capitanía de este puerto y aprobado por el Supremo Gobierno de esta República; y contratado por el lapso de dos años a partir de la fecha, susceptible durante este tiempo de ser licenciado en caso de mala conducta o inhábil para desempeñar dicho cargo, o susceptible al ascenso a Segundo Maquinista en caso de progreso apreciable u ocasión propicia.— (Fdo.) Pedro Luis Storace.— Callao, 4 Noviembre de 1878.— República Peruana.

---

(1) En el Cuaderno original donde el Maquinista Storace hizo los apuntes de su ***Diario***, figuran en las primeras páginas varias ***anotaciones***, como si primitivamente no hubiera pensado escribir en dicho Cuaderno sus impresiones, sino colocar en él ciertos datos que consideraba útiles; por ejemplo: ejercicios de inglés, solución de problemas relacionados con las máquinas a vapor y hasta se lee una descripción de sus prendas de vestir. Entre tales ***anotaciones***, se reproducen en esta parte las que importan con respecto al ***Diario***. La mayoría de los Maquinistas de la época, aprendieron el manejo de la maquinaria marítima siguiendo la terminología inglesa y, por ese motivo Storace, emplea frecuentemente términos de dicho idioma que mezcla con el suyo al desarrollar la relación de los sucesos. *J. J.*

2. *Obras para sacar de la Factoría Naval de Bellavista.*

Callao, 4 de Diciembre de 1878.

Corbeta de guerra UNION

No. 4	Tapas de bronce para cañones de 90 libras, según medida.
2	Candeleros de fierro para la primera chalupa.
2	Candeleros de fierro para la primera chulapa.
2	Tapas de bronce para cañones de 9 libras.
2	Enjaretados de bronce para cubierta, según modelo.
2	Tapas de bronce para bomba incendio.
1	Bomba que se ha mandado para componerla.
272	Tornillos de fierro de 3/8 para lumbrera (*port*), según modelo.
4	Válvulas para condensador.
4	Suspensores de fierro batido con sus respectivos 16 pernos para asegurar el ancla.
65	Tornillos de bronce con tuerca de 1 3/4" por 3/8 para el cubichete de la Máquina.
1	Válvula pequeña de bronce para la bomba de mano, según modelo.
2	Urinales de fierro para la tripulación.— Ordenado pero sin pedido todavía.
320	Tornillos.
50	Tornillos.
1	Pieza de bronce según modelo (adjunta dibujo) para cubierta.

3. *Dimensiones diversas de la maquinaria de la Corbeta UNION.*

Diámetro de la bomba de aire .... 16 1/4 pugadas.

Carrera .... 3 pies 1 1/4 pulgada (37 1/4 Plgs.)

Diámetro de los cilindros (máquina)	55 plgs.
No. de calderas	4 a 4 hornos cada una.
Presión media que levanta sus pistones con el indicador de diagramas, andando con dos calderas	10 libras en el viaje del Callao a Iquique en el mes de Enero de 1879.
Vacío	25 pulgadas.
Revoluciones por minuto ..	65
Presión en las calderas	15 libras (2)
Expansión	3 décimos.
Diámetro de la válvula de seguridad	5 1/2 pulgadas.

Las cuatro calderas contienen 85 toneladas de agua, esto es, 21 1/4 cada una.

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

(2) La presión normal en las calderas había sido de 25 libras, pero el lastimoso estado en que estaban la redujo a 15 libras y por ello la Unión no alcanzaba un andar superior al de 11 nudos. Los tubos viejos de las calderas reventaban a cada momento. El 15 de Marzo de 1879, el Capitán de Fragata Juan B. Cobián, por entonces al mando de la corbeta, presentó a la superioridad un detallado informe señalando todos estos defectos. *J. J.*

PRIMER VIAJE AL SUR

1. *Itinerario* (3)

Callao, 2 de Enero de 1879.

Alistando los hornos	6h. 15m.	P.M.
Encendido de los hornos	8h.	P.M.
Embancados los fuegos	9h. 15m.	P.M.
Levantando presión	12h. 15m.	A.P.
Se reportó	5h. 15m.	A.M.

Llegada a Mollendo el Lunes 6 de Enero a las 9h. 50m. A.M.
Partida de Mollendo el Miércoles 8 de Enero a las 12h. 30m. P.M.
Llegada a Arica el Jueves 9 a las 9h. 30m. A.M.
Permanecemos en Arica hasta el Sábado 11.

Arica, Sábado 11:

Alistando los hornos	4h. 30m.	P.M.
Vapor a presión	6h.	P.M.
Se parte	6h. 30m.	P.M.

Salida de Arica el Sábado por la noche a las 6h. 30m.
Llegada a Iquique el Domingo 12 a las 10h. 55m. A.M.
De Arica a Iquique demora en la navegación 16 horas.

Iquique, Miércoles 15 de Enero de 1879:

Alistando los hornos	4h. 15m.	P.M.
Vapor a presión	5h. 15m.	P.M.
Se parte	6h. 30m.	P.M.

Se pasa el Río Loa a las 5 A.M., arribando a la Punta de Cobija (Bolivia) a las 7 A.M. y se regresa en el mismo instante, pasando nuevamente frente al Río Loa a las 9h. 30m. A.M.
Se entra a Guanillo a las 11 A.M.
Se parte de Guanillo a las 12 M. el 16. Llegada a Pabellón de Pica a las 2h. 30m. P.M.

---

(3) En lo alto del Cuaderno donde efectuó sus apuntes y ocupando unas cuatro o cinco líneas, el Maquinista Storace señala el itinerario que navega la UNION, formando un cuerpo separado del resto de la página, en la cual se dedica a poner sus impresiones. Por este motivo se divide el Primer viaje en *itinerario* (redactado en el original en inglés) y el *diario personal* (escrito en italiano). *J. J.*

Se parte de Pabellón de Pica a las 3h. P.M.
Llegada a Iquique a las 7h. 30m. P.M. del 16.

Iquique, Miércoles 22 de Enero:

Alistando los hornos	5h. A.M.
Vapor a presión	6h. 30m. A.M.
Se parte	10h. A.M.

Entrada a Mejillones del Perú a 12h. 50m. P.M.
Salida para Pisagua a 1h. 45m. P.M.
Cerca de Pisagua, atención a la máquina a 3h. 20m. P.M.
Parada a 3h. 35m. P.M. Duración del viaje: 4 horas 30m.
Número de revoluciones por la máquina: 13,100.
De Iquique a Pisagua: 40 millas.

Pisagua, Sábado 25 de Enero:

Alistando los hornos de una caldera, pues la otra estaba trabajando para condensar agua	6h. A.M.
Vapor a presión	7h. A.M.
Se deja el puerto	9h. 10m. A.M.

Se llega a la Caleta de Camarones y regreso a Pisagua.

Pisagua, Miércoles 5 de Febrero de 1879.

Alistando los hornos	3h. 30m. A.M.
Vapor a presión	5h. A.M.
Se deja el puerto	6h. 30m. A.M.

Llegada a Camarones a 9h. 50m. A.M. En Camarones gira el buque para navegar hacia Iquique.
Llegada a Iquique a las 4h. P.M.

(Aquí terminan los apuntes del ***Itinerario)***

2. ***Diario Personal.***

CALLAO, Enero 1º de 1879

Desde el día de mi embarque (que fue el 4 de Noviembre del 78) hasta la fecha, no llevé a cabo sino pequeños trabajos y unos pocos al torno. El primero de Enero llegó la orden del Ministerio de partir, de hecho el segundo día, que era Jueves, en la tarde se prenden los hornos (de las calderas) y a las 8 P.M. se pone en movimiento la máquina "ade-

lante despacio" *(ahead slow)* y una media hora después a "toda fuerza" *(full speed)*. Pasada otra media hora o unos cuarenta minutos, repentinamente sentimos una fuerte sacudida. ¿Qué pasó? ¿Qué fue? Tales las preguntas que nos hicimos unos a otros, abajo en la sala de máquinas. El Primer Maquinista, que aún no había abandonado la máquina, subió hasta el puente de mando y regresó con la desagradable noticia de que habíamos varado *(appicco)*, encontrándonos de hecho sobre un banco de arena, el cual era formado por el grande movimiento de las aguas que en estos puertos encubren. Se intentó todos los medios posibles con objeto de hacer flotar la nave, pero en vano; ya se abandonaba la acción esperando la mañana, cuando en este lapso una cantidad de lanchas y de chalupas desprendidas de los otros buques de guerra, con oficiales y comandantes, vinieron a averiguar lo acaecido, comprobando la nulidad de los esfuerzos para despegar y lo poco que habíamos caminado, pues aún estábamos en la rada, esto es, entre la isla de San Lorenzo y La Punta del Callao, lo cual facilitó la llegada a bordo del Contralmirante.

Como ya lo dije, estábase por abandonar los esfuerzos que se intentaban esperando el día, cuando repentinamente sentimos que el barco se adrezaba después de haber estado algo escorado y no tardó en flotar según el oleaje. Era la media noche y no pasó mucho para que todo estuviera normal. Ciertamente se dejaba sentir la pleamar, se disiparon los funestos pensamientos y se consoló el Comandante al no haberse sufrido graves consecuencias. Alejado ya del peligro, estuvo esperándose nuevas órdenes del Ministerio, el cual fue notificado de cuanto había sucedido. Llega después de algunas horas la nueva orden, que fue como todos lo deseábamos, la de partir. Se activan los fuegos, a continuación se levanta la presión y no tarda en ponerse nuevamente en movimiento la máquina, dejando finalmente el Callao a las 5h. 15m. A.M. del día siguiente, esto es, el Viernes tercer día del primer mes del año.

MOLLENDO, Lunes 6 de Enero de 1879.

Abandonamos el Callao y después de tres días y cuatro horas, vale decir 76 horas de navegación, llegamos al anotado puerto ubicado hacia el sur del Callao. Permanecimos unos pocos días y en ese lapso fueron realizados aquellos pequeños trabajos propios de una maquinaria la cual después de moverse algunos días requiere por hacer muchas cosas. Se instalaron tres tirantes entre los hornos y uno entre uno de los

hornos y la pared de la caldera de proa del lado de babor. A los dos días de estadía se sale hacia Arica a horas 2 y 30 P.M. del Miércoles 8 de Enero.

ARICA, Jueves 9 de Enero de 1879.

Llegamos a este puerto el día de la fecha, o sea al siguiente día de abandonar Mollendo, en la mañana a las 9h. 30m., habiendo navegado 8 horas y 30 minutos. Nos quedaremos hasta el Sábado 11 de Enero de la misma semana, en cuya fecha volveremos a navegar a las 6h. 30m. P.M. con rumbo a Iquique, a donde se llegará un día después, esto es, el Domingo 12 a horas 10.15 de la mañana.

IQUIQUE, Miércoles 15 de Enero de 1879.

Se recibe la orden de partir rumbo al sur, según creo por algo relacionado con las guaneras (4). Quedó terminada la instalación de algunos estays o tirantes entre los hornos de las calderas, los cuales fue preciso cambiar. Después de cargar los hornos de tres calderas, dos del lado de babor y la de estribor de proa, se rellenaron las calderas de agua y quedamos en espera.

A las 3h. 3/4 se enciende los fuegos y a las 6h. 30m. se parte costeando siempre; llegamos hasta la punta de Cobija (Bolivia), donde se gira de bordo a las 7h. 30m. del 16

---

(4) En esta costa, entonces peruana, existían valiosos intereses: al sur de la caleta Camarones figuraban extensos calichales; la bahía de Guaina-Pisagua estaba declarada puerto mayor y después de Iquique era por donde se efectuaban los más fuertes embarques de salitre; Punta Pichalo tenía depósitos de guano en explotación; la caleta de Junín explotaba una apreciable cantidad de salitre, lo mismo que la caleta de Mejillones del Norte o del Perú; la Caleta Buena contaba de oficinas salitreras; Iquique era el primer puerto mayor de la costa peruana, centro principal de depósito del salitre; la Caleta Molle, exportaba salitre; la Caleta de la Salina o Ligate, embarcaba sal común de muy buena calidad; la caleta de Chucumata ofrecía yacimientos de guano explotados desde tiempo inmemorial; la bahía de Patillos explotaba apreciable cantidad de salitre y en ella existía depósitos de guano; la caleta Chanabaya presentaba covaderas donde se extraía guano, lo mismo en la caleta Pabellón de Pica con gran cantidad del fertilizante; las caletas de Pescadores y Lobos efectuaban embarques de guano, explotando las covaderas de la Punta Lobos, la cual ocupaba una extensión de más de dos kilómetros cuadrados con muy buena calidad; tanto de caleta y punta Huanillo como de Chipana, se explotaban covaderas importantes. Lo anterior significaba una muestra de las riquezas de la región, pues existían otras. *J. J.*

del corriente, retornando hacia Iquique nuevamente. A las 9h. 30m. A.M. navegamos de regreso a la cuadra de la desembocadura del río Loa, límite del Perú y Bolivia. A las 11h. tocamos en Huanillo, de cuyo lugar se vuelve a partir a las 12 M. del mismo día. A las 2h. 30m. P.M. llegamos a Pabellón de Pica, quedándonos sólo media hora, zarpando enseguida para Iquique, donde arribamos a las 7h. 30m. P.M. del mismo día, esto es, al día siguiente de la partida de dicho lugar, con 25 horas de viaje. (Iquique, 17 de Enero de 1879).

IQUIQUE, Miércoles 22 de Enero de 1879.

Por orden superior se encienden los fuegos de dos calderas, las de proa babor y estribor, en la mañana a horas 5. Dejamos este puerto rumbo a Pisagua a horas 10 A.M. Pisagua está situado al norte de Iquique y a la distancia de 40 millas; los barcos sólo van allí con objeto de cargar salitre.

PISAGUA, Miércoles 22 de Enero de 1879.

Dejamos Iquique por este puerto, quedándonos en Mejillones por una hora, esto es, desde las 12h. 50m. P.M. hasta las 1h. 3/4 P.M. A continuación partimos y llegamos costeando a las 3h. 35m. P.M. del mismo día, lo cual da cinco horas y media de viaje incluída la estadía.

PISAGUA, Sábado 25 de Enero de 1879.

Desde la llegada a este puerto, en la fecha, se mantiene siempre una caldera encendida con objeto de suministrar vapor al condensador de agua dulce, para uso de a bordo. Viene la orden de prender los fuegos en otra caldera y prepararse a partir, a una comisión hasta el pequeño puerto de Camarones, al cual saliendo de Pisagua a las 9h. 10m. A.M. se llegó a las 12 M. Volvimos a partir, después de una hora con rumbo a Pisagua, donde se arribó en la tarde, prosiguiendo con el trabajo de condensar agua, consumiendo el carbón en los hornos a las 8 horas P.M., cuando se cargó la caldera.

PISAGUA, Febrero

A partir del arribo a este puerto hasta la fecha del día Miércoles 5 de Febrero, estuvimos siempre trabajando en las calderas: cambiando estays y poniendo diez piezas en el segundo horno de la caldera popa babor y una en el primer horno de la de popa estribor. Ayer vino la orden de partir para Iquique, pasando primero hacia el norte hasta Camarones.

PISAGUA, Miércoles 5 de Febrero de 1879

Se encienden los fuegos a dos calderas (estribor popa y babor proa), a las 3h. 30m. A.M.; se levanta vapor a las 5 horas A.M. y se parte a las 6h. 30m. Arribamos a Camarones a las 9h. 50m. A.M. y se giró de bordo para Iquique, donde se llegó a las 4h. P.M. (Iquique, 5 de Febrero de 1879).

IQUIQUE, Domingo 2 de Marzo de 1879.

Desde la llegada a este punto hasta la fecha no hay ninguna orden de marcha, por ello efectuamos las pequeñas reparaciones necesarias; respecto a mí, trabajando en el torno con una barra de bronce, me saltó una astilla al ojo izquierdo, en consecuencia tuve que estar una semana completa con el ojo vendado. Quedé herido el Viernes 14 de Febrero y el 24 salté derecho a tierra para restablecerme y gozar dos días de carnavales, los cuales pasé discretamente alegres acompañado de amigos que pidieron permiso a Ghersi Gaetano, amigo mío.

IQUIQUE, Martes 4 de Marzo de 1879

Después de casi un mes de estadía en este puerto y previa orden, salimos en la fecha anotada a las 3h. 30m. P.M. con rumbo al Callao. Como no se trataba de una situación de apuro, iniciamos el viaje a la vela (5). El puerto de la ciudad de Iquique se encuentra a 20°12'30" de latitud sur y a 70°11' de longitud oeste.

Navegación al Callao

Miércoles 5 de Marzo a doce meridiano, por medio del sextante se verificó que estábamos a 19°20' latitud sur y 72° longitud oeste del meridiano de Greenwich.

(5) El 4 de marzo, cuando la ***Unión*** navegaba rumbo al Callao a la vela y sin apuros, los sucesos para el Perú se ponían trágicos. Así, el 20 de enero apareció en Antofagasta (Bolivia) el blindado ***Blanco Encalada;*** el 1º de febrero creyó Bolivia terminar su conflicto internacional declarando rescindido el contrato de la Compañía Salitrera, dejando a ésta el derecho de recurrir al Poder Judicial para que resolviera la cuestión; el 8 de febrero se produjo el ultimátum chileno; el 14 de febrero de hecho ocupó Chile Antofagasta a título de reivindicación, desembarcando después tropas en otros puntos con objeto de extender la ocupación a toda la costa boliviana, fundándose en que antes de 1866 toda ella le pertenecía. Tales acontecimientos sucedieron a unas cuantas millas de donde se encontraba la ***Unión***, la guerra estaba a un paso y sin embargo dicho buque regresa al Callao a la vela. *J. J.*

Jueves 6 de Marzo a doce meridiano, se encontró que estábamos a 18°50′ de latitud sur y a 72°30′ de longitud oeste.

Viernes 7 de Marzo a doce meridiano, estábamos latitud 18°7′S. y longitud 74°W.

Sábado 8 de Marzo a doce meridiano, estábamos latitud 17°S. y longitud 75°.

Jueves 13 de Marzo. En las cercanías del Callao al faltar el viento para maniobrar directamente sobre el puerto, fue necesario encender dos calderas (popa estribor y popa babor) a las 3h. 30m. A.M.; se levanta vapor a las 4h. 45m y se pone en movimiento la máquina a las 5 horas, haciendo 40 revoluciones por minuto. Se llega a la rada del Callao a las 8h. A.M., esto es, después de tres horas de navegar a vapor. Fondo en las cercanías de la Dársena a fin de estar listos a entrar mañana.

ESTADIA EN EL CALLAO

Viernes 14 de Marzo. Se ingresa en la Dársena.

Sábado 15. Arreglamos de inmediato la válvula de toma de mar.

Domingo 16. Terminamos de reparar la citada válvula. El mismo día recorrimos las dos grandes válvulas de invección, se pulieron y armaron nuevamente, quedando así en buen estado.

Lunes 17. Principiamos el ajuste de la válvula de seguridad del destilador: lo mandamos a la Factoría Nacional de Bellavista para levantarlo media pulgada, metiendo una arandela en la parte superior.

Martes 18. Ajustamos la válvula de descarga al mar del condensador.

Miércoles 19 y Jueves 20. Terminamos dicha válvula y la llave de descarga del destilador.

Viernes 21. Trabajando en la bomba de sentina.

Sábado 22. Trabajando en la bomba de sentina.

Domingo 23.

Lunes 24. Rascando la sal de la caldera de popa babor.

Martes 25. Rascando la sal de la caldera de popa babor.

Miércoles 26. Rascando la sal de la caldera de popa babor.

Jueves 27. Limpieza de la sal de la caldera de popa estribor.

Viernes 28. Limpieza de la sal de la caldera de popa estribor y fui a Bellavista de servicio.

Sábado 29. Idem. a los dos días anteriores.

Domingo 30. Fui a Bellavista por 8 libras de hilaza.

Lunes 31. Fui a la Factoría de Bellavista por los recibos.

Mes de Abril

Martes 1º de Abril de 1879. Salí de a bordo después de haber cumplido las órdenes de ayer.

Miércoles 2. Poniendo una pieza en la caldera de popa babor, en el segundo horno.

Jueves 3. Idem, idem.

Viernes 4. Reparando la llave de purga de los cilindros.

Sábado 5. Reparando la llave de purga de los cilindros.

Domingo 6. Terminé con el horno. Me retraté.

Lunes 7. Verificando y puliendo el eje de cola del árbol propulsor.

Martes 8. Terminado dicho trabajo, llega de improviso la orden de partir. Consecuentemente se trabaja en la noche efectuando los preparativos.

SEGUNDO VIAJE AL SUR

Estado de Guerra

Declarada la guerra por Chile a Bolivia y después al Perú. El objeto de este viaje nadie lo sabe a bordo, sino el Comandante; sin embargo, se sospecha que sea con el objeto de atacar algún buque chileno que haga de transporte entre ese punto y Antofagasta, pues ya la Escuadra chilena se encuentra frente a Iquique, bloqueándolo (6).

(6) Chile declaró la guerra al Perú el 5 de abril y ese mismo día la Escuadra chilena iniciaba el bloqueo de Iquique. En cuanto a la *Unión*, ésta nave al salir del Callao no sólo había cambiado de Comandante, pues dejó dicho puesto el Capitán de Fragata Juan B. Cobián al Capitán de Navío Nicolás Portal, sino que también el citado buque pasó a componer una División Naval junto con la cañonera *Pilcomayo*, mandada por el Capitán de Fragata Antonio de la Guerra. La División estaba al mando del Capitán de Navío Aurelio García y García, quien izó su respectiva insignia a bordo de la *Unión*, donde se embarcó junto con su Estado Mayor, cuyo Mayor de Ordenes fue el Capitán de Corbeta Elías Aguirre. Las dos naves dejaron el puerto navegando en convoy, siguiendo la cañonera en formación con la corbeta por el costado de estribor de ésta. *J. J.*

CALLAO, Lunes 7 de Abril de 1879

Se recibe la orden de preparar la máquina pronto. Se encienden los fuegos a las 11 horas P.M. Se levanta presión a 12h. 15m. A.M., quedando la máquina a pleno vapor a las 3 de la mañana.

Martes 8 de Abril de 1879

En puestos de maniobra a 3 horas A.M.— En franquía a las 3h. 30m. A.M.

Sábado 12 de Abril de 1879

Habíamos dejado el Callao el 8 del corriente a las 3h. 30m. A.M. Navegando siempre al sur, arribamos a Huanillo el día 12 a las 2h. 20m. A.M., lugar donde nos quedamos unos pocos minutos, volviendo a partir con rumbo al sur. A las 9 de la mañana se avistó a dos pequeñas barcas de pescadores, a las cuales nos acercamos con objeto de comprobar si eran lo que parecían o exploradores chilenos; quedó establecido el tratarse de pescadores y traficantes de mercaderías que partían de Huanillo a puntos vecinos, siendo casi todos ellos italianos.

Dejamos a estas barcas para continuar al sur, cuando transcurrieron unos diez minutos se avistó lo que calculo era el objeto de nuestro viaje. Vimos un barco a vela y vapor el cual navegaba de vuelta contraria a nosotros, esto es, con rumbo al norte (sin duda a Iquique, donde se encontraba fondeada lo más poderoso de la flota enemiga). Forzamos la máquina para dirigirnos más al oeste del rumbo que llevávamos, porque estábamos muy cerca de tierra, de modo que si seguíamos así el buque avistado nos alcanzaría sobre el mismo paralelo, pero algo distante. El barco que se aproximaba a nuestro camino era chileno, se trataba de la corbeta *Abtao* (7) que navegaba velozmente hacia el norte y mantenía con nosotros igual distancia. La cañonera *Pilcomayo* que nos acompañaba, no pudo hacer lo mismo que nosotros a causa de su poca velocidad y consecuentemente se quedó muy atrás. El Comandante hizo forzar la máquina para cortar el paso

(7) Storace comete un error, porque no se trataba de la corbeta chilena *Abtao* sino de la *Magallanes*, de menor porte. La acción que tuvo lugar ha recibido el nombre de combate de Chipana. Los vigías de la *Unión* anunciaron ver al WSW el humo de un vapor y la División emprendió la caza; por su parte la *Magallanes* sólo estuvo atenta a huir forzando su andar, primero viró hacia el oeste y, más tarde, enmendó su rumbo al norte, procurando mantenerse fuera del alcance del fuego peruano. *J. J.*

al buque enemigo y así meterlo entre dos fuegos, los de la *Pilcomayo* y nosotros, pero fue en vano tal empeño porque el enemigo se dirigió hacia Iquique. Ahora, sin poder realizar otra maniobra, se comenzó a dispararle, a lo cual pronto respondió; después de cambiar algunos disparos, se dijo que uno de los nuestros hizo blanco. Aunque la *Pilcomayo* le disparó algunos cañonazos, fue en vano pues era mucha la distancia que los separaba. Vimos pasar sobre nosotros no pocas balas enemigas, mas gracias al cielo, desfilaron por encima sin que un solo cabo fuera tocado por ellas. Una granada cayó a poca distancia de nosotros y con el contraluz se presentó a la vista cual una columna de vivos colores. Después de hora y media de combate el barco enemigo se dirigía a toda marcha hacia Iquique, presentando la popa sin tirar más, no siendo explicable el motivo de su fuga. Nuestro Comandante no se aventura a seguirlo por temor de dejar sola a la *Pilcomayo* y que la sorprendiera algún otro barco enemigo de mayor poder y velocidad, pues siguiendo siempre a la corbeta fugitiva, la cual estaba acercándose a Iquique, bien podíamos ser sorprendidos por otros buques enemigos fondeados allí. En vista de esto dejamos a la fugitiva y girando la proa al sudoeste, fuimos a reunirnos a la *Pilcomayo.*

El combate principió a las 11 horas y minutos A.M. y terminó cerca de la 1h. 30m. P.M., durante ese tiempo habiendo disparado 120 cañonazos. Finalizado el combate y ya fuera de la vista el enemigo, se vira al noroeste, marchando a toda fuerza.

Domingo 13 de Abril de 1879

Continuando la marcha a toda fuerza y estando ya bastante distante de tierra, paramos cerca de una hora para efectuar algunas reparaciones necesarias en la maquinaria y también para esperar a nuestra acompañante, la cual llegó cuando estábamos detenidos ya media hora, desaguando las grandes inundaciones de las hornillas. Esto acaeció sobre la tarde; terminadas las reparaciones, se pone marcha a toda fuerza dirigiéndonos más al norte para entrar sorpresivamente en la mañana siguiente al puerto de Arica, donde se temió que estuviera algún barco de guerra chileno. La *Pilcomayo* siguió de largo, creo que para Ilo, puerto peruano al norte de Arica, a 60 millas.

ARICA, Lunes 14 de Abril de 1879

Llegamos a este puerto a las 8h. 30m. A.M., donde encontramos fondeado al vapor de transporte *Chalaco,* cargado ahora de soldados que debieron desembarcar en Iquique,

a donde no se pudo ir a causa de la flota chilena, la cual estaba bloqueando dicho puerto, para impedir el ingreso de armas y municiones. Apenas fondeamos, cuando vino el Capitán de puerto de Arica Sr. ..... (el nombre en blanco), manifestando su contento al ver nuestra nave con su tripulación enteramente libre de muertos y sin heridos. Nos comunica el telegrama recibido ayer de Iquique por el que supimos maravillados y satisfechos de que la corbeta chilena ***Magallanes***, con la que habíamos combatido, había llegado penosamente a Iquique. (El texto que sigue ha sido tachado; contiene una exposición de daños sufridos en la ***Magallanes*** y parece que con una averiguación posterior descubrió el autor que su información no era exacta).

Nos quedamos todo el día con la presión de vapor suficiente para partir, lo cual se llevó a cabo en la tarde a las 7h. 30m. P.M.

ILO, Martes 15 de Abril de 1879

Arribamos a este puerto a las 7h. 30m. A.M., encontrando a la ***Pilcomayo*** que nos esperaba aguantada sobre la máquina, por cuyo motivo, sin detenernos, proseguimos en convoy con ella rumbo al norte hacia el Callao.

CALLAO, Jueves 17 de Abril de 1879

Llegamos a este puerto a las 3h. 30m. P.M., vale decir a casi nueve días después de la partida para Iquique, en cuyo viaje tuvo lugar el combate anteriormente enunciado. Recibimos la nueva de que los chilenos para vengarse de la pérdida (?) de la corbeta ***Magallanes***, están bombardeando diversos lugares costeros donde no existe defensa alguna, salvo unos pocos habitantes dedicados al comercio.

ESTADIA EN EL CALLAO

Viernes 18 de Abril. — Levanté las tapas de fierro del fondo de los cilindros, las inspeccioné, las hice engrasar y puse las tapas de nuevo.

Sábado 19. — Trabajé todo el día hasta las siete P.M. levantando la puerta de los hornos y sus respectivos apoyos y altares de los ceniceros (puente y parrilla), para dejar libres los hornos a los caldereros de la Compañía Pacific Steam Navigation Co., quienes tienen la contrata para cambiar a todos los 16 hornos los respectivos costados y las planchas curvas de la parte del fondo del horno, debajo del altar o puentecillo; prometiendo terminar todo de 12 a 14 días (de

palabra). Principian a intentarlo a las 12m. diez caldereros, quienes trabajan hasta las 5h. P.M.

Domingo 20. — Salté a tierra en la mañana a las 5 A.M. con objeto de visitar a los míos en casa; cuando llegué a Lima encontré que estaba listo el retrato que me hicieron el 6 del corriente, esto es, el día anterior a nuestra partida para el combate con la *Magallanes*. Regresé a bordo a las 9 de la noche.

Lunes 21. — Desarmamos la válvula y el respectivo tronco de tubo de retención y admisión del agua de alimentación de la caldera.

Martes 22. — Cambiamos algunos prisioneros del frente de la caldera para sostener la puerta de fuego y el cenicero.

Escribí a mi amigo Ghersi Gaetano a la fábrica, mandándole mi retrato.

Miércoles 23. — Trabajando en las calderas.

Jueves 24. — Trabajando en las calderas.

Viernes 25. — Trabajando en las calderas.

Sábado 26. — Trabajando en las calderas y haciéndole rascar la sal y las incrustaciones.

Domingo 27. — Feriado.

Lunes 28. — Empaquetando los prensa-estopas de los cilindros.

Martes 29. — Idem.

Miércoles 30. — Idem.

Mes de Mayo

Jueves 1º — Nuevamente en las calderas.

Viernes 2. — Nuevamente en las calderas.

Sábado 3. — Nuevamente en las calderas.

Domingo 4. — Feriado. Quedé a bordo con el Practicante Savaletta.

Lunes 5. — Puse al Practicante a asegurar algunos tirantes de la caldera de babor proa.

Martes 6. — Inspeccionando los tirantes con él.

Miércoles 7. — Inspeccionando los tirantes con él.

Jueves 8. — Inspeccionando los tirantes con él.

Jueves 22. — Desde el día 8 se prosiguió trabajando en las calderas. Los días 20, 21 y 22 vino carbón a bordo. Los caldereros siguieron en el trabajo de los hornos.

Viernes 23 de Mayo de 1879. — A las 5 de la mañana se presentaron como sombras las siluetas de diversos barcos a vapor, los cuales fueron aproximándose al puerto; media hora más tarde quedó identificado que la Escuadra era chilena. Componíase de seis unidades, suponiéndose que se trataba de los dos acorazados: ***Lord Cochrane*** y ***Blanco Encalada***, de las corbetas ***Magallanes***, ***O'Higgins*** y ***Chacabuco***, y de un transporte, los cuales se detuvieron a unas diez o doce millas lejos del puerto, permaneciendo así hasta las 3 P.M., cuando volvieron a dirigir sus proas al sur perdiéndose de vista. ***La Pilcomayo*** los siguió hasta una cierta distancia, regresando cuando quedó segura de que navegaban al Suroeste. En el puerto no había más que los dos monitores ***Manco Cápac*** y ***Atahualpa***, y la ***Pilcomayo***, en cuanto a la ***Unión***, tenía sus calderas con los hornos medio armados y medio desarmados, todavía sin terminar. El monitor ***Huáscar*** y el acorazado ***Independencia*** encontrábanse en el sur a lo mejor en Iquique, con los tres transportes; ***Chalaco***, ***Oroya*** y ***Limeña***, todos los cuales partieron de aquí el 19 del corriente, cargados de municiones y armas para Iquique. A la vista de la Escuadra chilena el Director de la Factoría de la P.S.N.C. vino a bordo haciendo regresar a la Fábrica a todos sus operarios, junto con las herramientas, fraguas, etc. (8).

Sábado 24. — La Flota chilena se encontraba en el paralelo de puerto de Tambo de Mora, en retorno al sur. Cierta-

---

(8) Respecto a la salida de la Escuadra peruana, diremos que el 15 de mayo de 1879 dejaron el Callao en la noche la ***Independencia***, el ***Huáscar***, los monitores ***Manco Cápac*** y ***Atahualpa***, con los transportes ***Oroya***, en el cual embarcó el Presidente de la República General Prado, ***Chalaco*** y ***Limeña;*** a la altura del cabezo de San Lorenzo principiaron a gotear las calderas de los monitores, disminuyendo el andar a un punto que obligó el regreso de nuestra Escuadra al Callao, a fin de dejarlos. El 16 de mayo zarparon nuevamente al sur. En cuanto el arribo de la Escuadra chilena, diremos que el Almirante de ese país, Juan Williams Rebolledo, había imaginado un plan fantástico con miras a destruir la Escuadra peruana, la cual suponía reparándose en el Callao, y sin orden de su Ministerio llevó a cabo su famosa expedición, cruzándose con las naves peruanas durante el viaje. Según las informaciones ofrecidas en la época por el diario chileno ***El Mercurio***, el 21 de mayo a las 11.30 de la noche la Escuadra enemiga, hizo alto a unas 8 millas del cabezo de San Lorenzo; el 22 a las 4 de la mañana apreciaron las luces de un vapor, el cual se dirigió al Callao por el norte, entrando a reventa máquinas a la bahía, haciendo señales con sus faroles de destellos. Inmediatamente se notó una gran alarma en la población; en todos los fuertes principiaron a hacer idénticas señales, apreciándose que algunos buques se ponían en movimiento. Después se adelantaron la ***O'Higgins*** y el ***Cochrane*** hasta situarse casi dentro de la bahía. "Nuestros buques continúan en observación hasta las 8 de la mañana en la boca del puerto. A esa hora ya convencidos de la no existencia de los buques que buscábamos, se principiaron los aprestos de marcha". *J. J.*

mente no encontrando a la *Independencia* ni al *Huáscar*, se arrepintieron rápido del inútil viaje efectuado y del fallido proyecto que habían mal ideado. Después del almuerzo llega el siguiente telegrama de Arica: "El Huáscar echó a pique a la corbeta chilena *Esmeralda*. *La Independencia* sigue al transporte chileno *La Mar*, el *Huáscar* sigue a la goleta chilena *Covadonga* - caza segura". (Se trata del combate de Iquique y de su secuela el de Punta Gruesa, el 21 de Mayo de 1879). Otro telegrama en la tarde dice: "*Covadonga* y *La Mar* nuestros". En la mañana llegó el transporte *Limeña* del sur.

Domingo 25. — Llegó el *Oroya* del sur.

Lunes 26. — Se conoce el siguiente telegrama: "La fragata *Independencia* persiguiendo a la *Covadonga* enemiga, se varó en forma de no poderse salvar". La *Covadonga* averiada por una bala de cañón de 250 de la *Independencia*, siguió su fuga no sin antes disparar con rifle y ametralladora contra los náufragos de ésta. El *Huáscar*, viendo después el accidente y ante lo imposible de salvar a la *Independencia*, mandó botes para socorrer a los tripulantes y a renglón seguido le pusieron fuego.

Martes 27. — Llegan doce caldereros de la Factoría Cock y Cía.

Miércoles 28. — Llegan otros seis caldereros de la Factoría de la P.S.N.C.

Jueves 29. — Se conoce el siguiente telegrama de Mollendo: "La Flota chilena se encuentra todavía a la altura de Mollendo. Parece que le faltara carbón".

Viernes 30. — El *Huáscar* tomó presa en Tocopilla una barca de nombre *Emilia de Cevasconi* cargada de mineral —*dirame*— y la mandó al Callao. (Fue el 28 cuando apresó la *Emilia*).

Sábado 31. — El *Huáscar* combatiendo en Antofagasta. (El 26 de Mayo combatió el *Huáscar* contra las baterías de Antofagasta y la *Covadonga;* el 27 volvió sobre el mismo lugar, donde cortó el cable).

Mes de Junio y principios de Julio

(NOTA. Durante el mes de junio y los diez primeros días de julio de 1879, nada anotó Storace en su *Diario;* en dicho lapso, tuvo lugar una serie de hechos, de los cuales recordamos los más interesantes, principiando por los enlazados con la guerra. El 2 de junio el *Talismán* regresó de Panamá, conduciendo doscientos proyectiles para la artillería Armstrong del *Huáscar* y para las Baterías del Callao, además armas menores y municiones para el Ejército boliviano, a cargo del Coronel Aramayo. Este mismo día el *Limeña* entra al Callao procedente del sur. El 3 de junio a las 5 y 50 de la mañana, el *Huáscar* navegando al sur de Pisagua, entre

Huanillo y Punta Lobos, avistó dos buques enemigos, a los cuales tomó por la *Magallanes* y la *O'Higgins*, dirigiéndose en su demanda con tiempo brumosa; pero como a cinco millas de distancia reconoció al *Cochrane* y la *Magallanes* que también ponían sus proas sobre él, obligándolo a fugar hasta las 12 y 50 del día, cuando el *Cochrane* ya había entrado algo y le hizo dos disparos cortos; prosigue la caza y al encontrarse a 3,500 metros cambian tiros; entablada la noche con luna clara, continúa la caza, hasta las 11 y 50 P.M. en que el *Cochrane* vuelve a hacer fuego; a 12 y 30 A.M. va aumentando la distancia entre el *Cochrane* y el *Huáscar*, de modo que a la altura de Sama, aquel abandona la persecución continuando el *Huáscar* su navegación: durante este suceso, cae al mar y se ahoga Cucalón. El 7 entra al Callao el *Huáscar*, después de 28 días de combates, correrías útiles, apresamiento de buques, etc. El 18 sale el *Talismán* del Callao para Panamá (segundo viaje). El 19 deja el Callao el *Oroya* para Arica, llevando torpedos, proyectiles y artificios para las Baterías, víveres, zapatos, etc. El 21 se remolca el dique flotante del Callao a sotavento del puerto y bajo el cruce de los fuegos de las Baterías. Al *Huáscar* que se está carenando, se le quita el palo trinquete y el trípode que lo aseguraba. El 23 el *Cochrane* y la *Magallanes* llegan a Pisagua, después de hacer 33 disparos contra los lanchones de descarga, echan a pique dos de ellos y se retiran. El 27 arriba el *Chalaco* de Panamá con armas y pertrechos. El 29 sale la *Pilcomayo* hacia Arica, llevando al Coronel boliviano Aramayo con 2,300 rifles y 300,000 tiros a bala. El 6 de Julio de 1879 sale el *Huáscar* del Callao para Arica con escala en Mollendo, llegando al primero de los nombrados el día 8, sin haber concluido sus reparaciones en el Callao. El 9 de julio el *Huáscar* salio de Arica a la una de la tarde, para hostilizar los buques chilenos que bloqueaban Iquique, tocó en Pisagua para buscar información; el 10 de julio en la noche, en Iquique, distinguió un vapor por la proa que trataba de huir al cual se le aproximó el *Huáscar* al punto de ordenarle a la voz de rendición y que siguiera sus aguas: era el *Matías Cousiño* y como no obedeciera le hizo fuego a lo cual se rindió; en esos momentos se avistó otro buque y, momentos después dos más, reconociéndose con la claridad de la mañana al *Cochrane* y la *Magallanes*, que procedieron a dar caza al monitor, el cual emprendió la retirada perseguido cinco horas, llegando a Arica. El 9 sale el *Limeña* para Pimentel. El 10 entra al Callao el *Talismán* de Panamá, trayendo vestuario para tropa, rifles de varios sistemas y munición de diferentes tipos.

Respecto de la *Unión*, examinando el Libro copiador de notas de dicha nave, el cual está en el Archivo histórico del Museo Naval del Perú, se pone de manifiesto la intensa preocupación de su Comandante, por la entrega de pedidos necesarios a fin de llevar a cabo la reparación de la corbeta, regularizar su tripulación, dejar en las mejores condiciones la artillería, etc. El 3 de junio de 1879 hay un oficio donde se lee que los artículos conceptuados indispensables por el Constructor naval para forrar las calderas, son de urgente envío, pues "este trabajo debe emprenderse a la vez que se remachan las planchas de las hornillas (hornos)". El 5 de junio el Comandante pide tarros de metralla de los cañones Armstrong, adoptables a la artillería de la *Unión*, los cuales existen en los almacenes del Arsenal. El 9 de junio eleva el Capitán de Navío Portal un oficio del siguiente tenor: "En el curso de las dos últimas semanas, por mi orden, se ha dirigido personalmente al Ministro de Guerra y Marina por cuatro veces el Jefe del Detall del buque de mi mando, con el objeto de acelerar la tramitación de los pedidos formulados para el servicio del buque; todo su conato sólo ha dado por resultado: que se informe que dichos pedidos están recesados en la Oficina de la Sub-Dirección de Marina.— Como las circunstancias actuales requieren la mayor actividad en los trabajos que se verifican a bordo y los pedidos a que hago

referencia se ligan interinamente con ellos y el alistamiento del buque, tengo el honor de decirlo a US. para que llegue a conocimiento Superior y caso de no ser atendido oportunamente queda salva mi responsabilidad por las demoras". Los días siguientes se suceden los pedidos de toda especie. El 4 de julio de 1879 dice el Comandante: "Habiéndose empleado en la carena de la Máquina, la mayor parte de los artículos del cargo de ese Departamento y siendo indispensables reemplazarlos y que existan a bordo los artículos necesarios para quince días de navegación, elevo a US. el presente pedido recomendándole su tramitación respectiva". El 7 de julio se eleva un pedido por medicamentos. El 12 de julio manifiesta el Capitán de Navío Portal: "Destinado este buque a cruzar largo tiempo en el mar, y siendo la naturaleza de su comisión, tal, que pudiera perjudicar gravemente al servicio por la enfermedad o muerte de alguno de los Maquinistas de esta dotación; me dirijo a US. con el objeto de que se sirva recabar la orden para llevar un Maquinista más de los que existen a bordo, proponiendo con este objeto al S. D. Joantham Pim, que solicita la plaza de 3º y que es garantizado por el 1º de este buque Mr. James Wallace"). *J. J.*

CALLAO, Viernes 11 de Julio de 1879

Habiendo terminado con la reparación de las calderas se hace la prueba levantando vapor. Se encienden los fuegos en la mañana y se sale del puerto a la una de la tarde con rumbo a Ancón, donde arribamos a las 2 y 30 de la tarde; esto es, hora y media de viaje en cuyo tiempo la presión varió de 15 a 12 libras, con una velocidad de 65 a 70 revoluciones por minuto. Regresamos de Ancón a las 4 de la tarde, efectuando durante la navegación ejercicios de cañón, deteniendo la máquina dos o tres veces por algunos minutos; entramos a puerto a las 6 de la tarde del mismo día.

TERCER VIAJE AL SUR

CALLAO, Sábado 12 de Julio de 1879

Como salió bien la prueba, dieron las órdenes de prepararlo todo con objeto de partir a la noche siguiente, en la cual se encienden los fuegos a las 11h. 30m. P.M. Salimos a las 3h. 15m. A.M. del día 13.

Domingo 13 de Julio de 1879

Día poco feliz, pues se pasó triste y melancólico a causa del siguiente suceso: relevé mi guardia a las 3h. 45m. A.M. poco después de haber dejado el Callao; como esa noche casi todos los fogoneros se habían emborrachado y también mi en-

grasador Macoklen, hombre de edad y débil, mientras aceitaba la cabeza de la biela (caballo), fue atrapado por ésta en el estómago y arrojado contra el cilindro donde la biela lo prensó, dejándolo muerto al instante. En la tarde a las 4.30 se paró la máquina con objeto de ajustar el prensa-estopa; en la misma hora se presentó un incendio entre la caldera y la cubierta que, después de las operaciones del caso se consigue apagarlo. A las 9 de la noche se paró en la bahía de la Independencia (?) entre la isla de San Gaia (?), llevando a enterrar el cadáver en la isla. Trabajando al mismo tiempo con el fin de levantar la madera de la cubierta y el fieltro, en la parte donde se había producido el fuego (9).

Lunes 14. — Terminados los trabajos ya expresados, se activaron los fuegos y se prosiguió el viaje a las 5h. A.M.

Martes 15. — Se entró a Mollendo a las 6 de la tarde y se vuelve a partir a las 6.15 de la tarde, navegando despacio y muy cerca de la costa.

Miércoles 16. — Llegamos a Arica. Se encuentra fondeado al *Huáscar;* no hay ninguna novedad, salvo que se cree que la *Pilcomayo* esté al sur.

Jueves 17. — Se deja Arica en convoy con el *Huáscar* a las 4 de la mañana con rumbo al sur.

Viernes 18. — A las 8 de la mañana se avistó un barco de vela a la altura de Huanillo, se le sigue a tres cuartos de velocidad y se le alcanza a las 10 de la mañana. El *Huáscar* destacó una lancha con un Oficial a bordo para reconocerlo, comprobándose que el velero era inglés; lo dejamos y continuamos nuestra navegación rumbo al sur hacia Antofagasta. A las 2 de la tarde avistamos un buque a vapor navegando de sur a norte muy cercano a tierra, mientras nosotros estábamos bastante alejados y casi paralelos; pusimos la proa sobre el buque y se le sigue a toda velocidad, el cual navegando al norte fue a refugiarse al puerto de Mejillones de Bolivia, a donde con una velocidad de 13 millas por hora lo alcanzamos en dicho punto a las 4 de la tarde; izamos la bandera nacional con un tiro en blanco, a esto responde izando la bandera

---

(9) Según el parte del Comandante de la *Unión*, fue el muerto el fogonero James Mac Longhling, "a consecuencia de haber caído entre las cigüeñas de la máquina". Respecto al lugar de la parada del buque y sitio donde se enterró el cadáver, el primero fue la bahía de Paracas que es corriente confundir con la de la Independencia, y el segundo trátase de la isla de Sangayán escrita generalmente San Gallán. José Rodolfo del Campo en su obra *Campaña Naval*, dice que el cadáver se enterró en Paracas y no en la isla. *J. J.*

francesa. El *Huáscar*, que había estado por estribor de nosotros, nos alcanza después de unos quince minutos; como era la nave capitana, mandó reconocer el buque perseguido y se convence que era francés y de guerra. Desengañados y casi coléricos por el trabajo gastado en vano, consumiendo tiempo y carbón, proseguimos con la máquina fuera de la vista de Mejillones a las 8 de la noche y se navega hacia el sur (10).

Sábado 19 de Julio de 1879. — Un poco más al sur de la altura de Antofagasta, se divisó en la mañana cuatro barcos de vela. El *Huáscar* fue a reconocer a tres, mientras nosotros inspeccionábamos el otro, el cual se verificó que era chileno usando bandera argentina. ("Era la fragata *Adelaida Rojas*, con bandera nicaragüense, de propiedad de un señor Rojas, chileno, que venía de Coronel para Antofagasta con un cargamento de 1,700 toneladas de carbón. Como sus papeles fueron ilegítimos y tanto el buque como el cargamento de propiedad chilena, se le tomó como presa y se le mandó al Callao, al mando del Teniente 2º Ramón Sánchez Carrión, llevando de Pilotín al Aspirante Escobar". *Campaña Naval*, por José Rodolfo del Campo). Estaba cargado de carbón chileno, venía de Coronel para Antofagasta; reconocida como buena presa, la mandaron al Callao bajo la dirección del Teniente Carrión, con un Aspirante y un alumno mecánico con objeto que manejara el caballo a vapor (bomba) y bombeara el agua de las sentinas; se dejó el Capitán como segundo y, en cambio, la tripulación quedó apresada a bordo y se cambió por otros tantos marineros nuestros. El *Huáscar*, en su reconocimiento de los otros tres buques, encontró dos neutrales y un chileno, al cual despachó de inmediato al Callao. Terminaron estas operaciones a las 12 M. y acompañados siempre con el *Huáscar* seguimos al sur a media fuerza; por la tarde el *Huáscar* aceleró la máquina, ordenando a la *Unión* seguirlo al mismo andar y a la mañana siguiente estando cerca de Caldera se nos ordenó seguir a Chañaral, a 45 millas al sur de dicho puerto.

---

(10) Fue inexplicable la actitud de este buque, que resultó ser la cañonera francesa *Hugon*. Dice el Comandante Manuel I. Vegas G. en su obra *Historia de la Marina de Guerra del Perú:* "se entretuvo en despistar a nuestros buques llevándolos a Mejillones y fracasando así el plan que llevaba Grau, porque de ese puerto se avisó por telégrafo a Antofagasta. Suponiendo esto Grau, resolvió continuar a las costas de Chile". La única explicación que dio el Comandante francés fue que le pareció como si el *Huáscar* persiguiera a otro buque. *J. J.*

Domingo 20. — Al despuntar el día reconocimos un ***brick***, el cual se encontró que era chileno, cargado de mineral; a este como los anteriores apresados se le cambió de equipaje y fue mandado al Callao. Arribamos a Caldera a las 3 de la tarde, en momentos que llegaba el vapor correo de la P.S.N.C. que venía del Callao para Valparaíso, se consiguió embarcar en él a la marinería chilena que habíamos tomado prisionera en los dos barcos, quedándono sólo con los de nacionalidad extranjera. Avistamos al ***Huáscar*** a las 5, cuando nos retirábamos, viéndolo hacer señales de regresar. Seguimos navegando a media fuerza rumbo al sur, durante toda la noche a una velocidad de cinco nudos.

Lunes 21. — Se dio fondo en Carrizal a las 8 de la mañana, mientras el ***Huáscar*** pasaba a revisar las embarcaciones al puerto de Huasco; a continuación, hicimos fuego a toda las embarcaciones que estaban allí, pero sin dañar a la población en su mayor parte extranjera. Zarpamos a las 1h. 40m. P.M., navegando hacia el sur con objeto de encontrar al ***Huáscar***, al cual vimos poco después. Regresamos con él al norte hasta la vecindad de Carrizal, el ***Huáscar*** entró a la boya y nosotros lo esperamos afuera hasta las 6 de la tarde cuando otra vez en convoy navegamos al norte.

Martes 22 de Julio de 1879. — Navegando siempre al norte, paramos en Chañaral a las 9.30 de la mañana, donde se apresa otra nave, esto es, el ***Huáscar*** capturó a un clipper chileno que estaba allí a pocas horas de llegar, le cambió el equipaje, lo remolcó hasta fuera de vista de tierra dejándolo allí. ("Capturaron a la barca ***Adriana Lucía*** cargada de cobre que fue remitida al Callao a cargo de un Oficial, dos Guardiamarinas y ocho marineros del ***Huáscar***". Vegas, ***Historia de la Marina de Guerra del Perú)***. El monitor regresa a reunirse con nosotros en un pequeño pueblo denominado Pan de Azúcar, donde demoramos algunas horas destruyendo las lanchas que allí se encontraban, entre las cuales una estaba cargada de muebles viejos. Llegamos a dicho punto a las 12 M. y se vuelve a partir a las 3 de la tarde. Siguiendo nuestro viaje con rumbo al norte, a las 5 de la tarde, cuando estábamos a unas 80 millas al sur de Antofagasta, avistamos dos barcos de vela, uno cerca de tierra, o sea sobre nuestro rumbo, y otro al oeste tan lejos que apenas se distinguía; el ***Huáscar*** acudió a aquél que estaba vecino a tierra y nosotros pusimos proa directo hacia el otro, marchando a una velocidad entre 11 y 12 nudos: lo alcanzamos a las 7h. P.M. y mandamos un Oficial a bordo, cerciorándose que se trataba de una nave de nacionalidad alemana. Proseguimos nuestra navegación a media fuerza y, después, despacio.

Miércoles 23 de Julio de 1879. — Al despuntar el día nos encontramos a distancia del ***Huáscar***, vale decir que apenas lo distinguíamos, cuando al mismo tiempo apreciamos un humo entre el ***Huáscar*** y nosotros, pero a plena visión por delante nuestro. Principiamos a darle caza, marchando a toda velocidad; después de una hora, quedó demostrado que huía dirigiéndose fuera de tierra, esto es, al noroeste, porque al parecer creyó que el humo del ***Huáscar***, el cual estaría a unas 30 millas de él, fuera algún barco chileno, de modo que si lo perseguíamos y nos acercábamos, en cambio, nos alejábamos de tierra. La distancia que nos separaba a los tres fue acortándose hasta identificar que se trataba de un transporte chileno, cuando no bien reconoció al ***Huáscar*** huyó de los dos. Fuimos quedando a punto de tiro de cañón, entonces el Comandante resuelve forzar el andar de la máquina que venía dando 13 nudos y se consigue elevarlo a 13 y medio, acercándonos más; el ***Huáscar***, aún fuera de tiro, le disparó un cañonazo por la proa para intimidarlo. Desde el despuntar del día cuando se puso la máquina a toda fuerza, se consigue recién a las 10 de la mañana ponernos a tiro de fusil; con nuestro cañón pequeño instalado en la proa, se le hace fuego y pronto recibe cuatro tiros en la popa, que pese a su pequeño calibre, le hacen daño (11). A las 10.30 A.M. se rinde el transporte, nos alcanza el ***Huáscar***, el cual se le pone por la otra banda. Se arriaron los botes salvavidas con gente armada y Oficiales, en igual forma que lo hiciera el ***Huáscar***. Se trasla-

---

(11) El transporte chileno en cuestión era el ***Rimac***, de la Compañía Sudamericana de Vapores, al servicio del Gobierno chileno, que había salido de Valparaíso con rumbo a Antofagasta, conduciendo al Regimiento "Carabineros de Yungay" de 240 soldados, 13 Oficiales, al mando del Comandante Manuel Bulnes y del Mayor Wenceslao Bulnes. La nave era de buen andar, de 2,000 toneladas, armada con 5 cañones, de los cuales 4 de a 32 que habían pertenecido a la antigua artillería de la ***Esmeralda***, y el quinto de señales; actuaba de Capitán del vapor Pedro Lactrick con tres Pilotos, cuatro Maquinistas y un Contador; el Capitán de Fragata chileno Ignacio Luis Gana hacía de Capitán de bandera. Conducía la nave en sus bodegas y cubiertas 215 caballos, 2 mulas, 800 toneladas de carbón, 30 cajones con rifles, 200 cajones con munición, gran número de bultos con equipaje y vestuario, etc. Durante la caza la ***Unión*** disparó en momento oportuno con los cuatro primeros cañones de la batería de babor; mas el ***Rimac*** cuando cambió de rumbo se puso casi en la dirección de la proa de la ***Unión***, de modo que ésta no pudo hacer fuego con los cañones de la batería, entonces colocaron el pequeño cañón de a 9, conocido como el ***malcriado***, en el castillo de proa, y fue con dicha pieza que efectuó los disparos el Mayor de Ordenes Capitán de Fragata Gregorio Pérez, los cuales dieron en blanco. *J. J.*

da toda la tripulación del *Rímac* (se refiere Storace al Capitán de bandera Ignacio Luis Gana, a los Oficiales mercantes, al Contador Justo P. Guzmán del *Rímac*, al ex Contador del *Cochrane* Javier Angulo que iba destinado a la Comisaría de Antofagasta y a 56 individuos entre marineros y gente de Máquina. J. J.). A todos ellos se recibió respetuosamente, pasando el Comandante y Oficiales a la primera Cámara, mientras los fogoneros y marineros lo hicieron a la segunda. Estaban a bordo del *Rímac* 250 caballos para la caballería, un cañón de a 300, unos 200 soldados de caballería, municiones, pólvora y dinero; los soldados fueron encerrados en la bodega, vigilados por los nuestros. Dos Oficiales de la *Unión* y dos del *Huáscar*, con suficientes tripulantes, tomaron posesión del vapor, así como dos Maquinistas de cada uno con fogoneros, fueron a maniobrar la máquina. De aquí se trasladó el Segundo Maquinista Mr. Alfred Ravis y el nuevo Tercer Maquinista Mr. Pims (Joantham Pims), de modo que a bordo quedamos el Primer Maquinista (James Wallace) y yo, el Tercer Maquinista, y el Ayudante de Máquinas (Manuel A. Olave). Como el Primero no hacía guardias y tenía dolores a las piernas, se retiró a su camarote; entonces dividimos las guardias entre dos, de a seis horas cada uno. A las 3h. 40m. P.M. recibimos la orden de poner en marcha la máquina y navegamos con rumbo al norte.

(NOTA: Con objeto de aclarar la hazaña que acababa de realizarse, ofrecemos las siguientes líneas de la obra *Historia de la Marina del Perú* por Rosendo Melo. "El *Huáscar* destacó un bote a cargo del Comandante M. Melitón Carvajal, para que éste se hiciera cargo de la presa. Al llegar a su costado estaban en la escala el Capitán de bandera y de Corbeta Ignacio L. Gana, los Jefes del Escuadrón *Carabineros de Yungay* Manuel y Wenceslao Bulnes y 13 Oficiales que pretendían embarcarse en el bote para ir al parlamento. El Comandante Carvajal les ordenó volver a cubierta, y subió tras ellos, ocupándose desde luego de restablecer la moralidad de la tropa, que había tenido ocasión de invadir la despensa y apropiarse el licor. Mientras se ocupaba este Jefe en tales detalles, un Oficial de la *Unión* desconectaba pieza vital de la máquina y se pasaba un calabrote de remolque de la presa a la corbeta, cumpliendo órdenes del Comodoro García y García. Al informarse de lo que ocurría, el Comandante Carvajal hizo largar el remolque, impidió extraer la pieza de máquina e hizo saber al Jefe de la División —Grau— las órdenes opuestas que se intentaba hacer cumplir; confirmándose entonces el nombramiento de Carvajal como conductor de la presa, llevando como Oficiales a los Tenientes Fermín Diez Canseco, Carlos de los Heros; Aspirantes Bruno E. Bueno, Elías Bonemaison, Capitán de la guarnición M. Bustamante, Sargento F. Retes y quince soldados del *Huáscar;* y de la *Unión*, Tenientes Juan M. Ontaneda, J. Bohorques y algunos hombres de mar. Se hizo bajar a la bodega a los 245 soldados, los que al aproximarse nuestros buques habían arrojado sus armas al mar, se señaló la Cámara a los Jefes, Oficiales, pasajeros y Contador del *Cochrane* que estaban a bordo, y el *Rímac* continuó su viaje a Arica, con su propia máquina, a órdenes del Comandante Carvajal".).

Jueves 24. — Continuamos sin nada de particular, efectuando seis horas de guardia yo y el Cuarto Maquinista; el Primero, un poco enfermo, no descendió a la máquina. En la tarde se paró con objeto de recibir órdenes del ***Huáscar*** a las 7h. P.M. Después se sigue toda la noche despacio.

Viernes 25. — Entrada al puerto de Arica a las 10h. 30m. A.M. Trabajo hasta las 8 de la noche poniendo una vuelta de empaquetadura en la parte alta de los émbolos del cilindro y de las válvulas de purga; se inspecciona y ajusta la válvula de distribución. El Cuarto Maquinista empaqueta los cuatro ***glands*** de expansión.

(NOTA: Respecto de la entrada del ***Huáscar*** y la ***Unión*** en Arica esa mañana del 25 de julio de 1879, ha sido relatada por José Rodolfo del Campo, corresponsalde ***El Comercio*** de Lima, en la campaña naval, del modo siguiente: "Una hora después (alrededor de las nueve de la mañana), disipada lentamente la espesa bruma y el humo denso que cubre los buques anunciados, la multitud que invadía el muelle y la playa prorrumpe en alegres exclamaciones; todas las miradas fijas al sur, reconocen al ***Huáscar***, a la ***Unión*** y un vapor con bandera peruana, que se supone sea una presa. El cuarto buque es el blindado francés ***Victorieuse***. El contento general que produjo la presencia de nuestro glorioso monitor, puede medirse sólo por la vivísima inquietud con que era esperado. Al fondear nuestros buques, la gente práctica reconoce en el nuevo huésped al vapor ***Rimac***. No hay duda, ¡es una presa que han hecho nuestras naves! El júbilo a partir de este momento, es inmenso en la población. Ya se ve una bandera chilena izada debajo del pabellón de nuestra simpática corbeta, dándonos a conocer que ha hecho la presa. ¡Un hurra por el Comandante García y García! El bravo marino baja a tierra a dar cuenta de la manera brillante como ha llevado a cabo su arriesgada empresa; toda la población le sigue alborozada; las bandas de música vienen en seguida, las campanas anuncian el regocijo general y la alegría llega al delirio".

"La gente se arremolina en la playa, ansiosa de ver a los ***Carabineros de Yungay***. ¡Qué silencio, cuánta circunspección, más diré, nobleza, en nuestro pueblo! Ni una palabra inconveniente, ni una manifestación hostil, nada que pueda ser humillante para los que acaban de sufrir tan duro revés; al contrario, hay personas que se acercan a los grupos invocando la tradicional hidalguía del Perú y como para representar el espíritu elevado y digno del país y del Ejército, se presenta allí la Cruz Roja, que viene a llenar su misión de caridad en demanda de cuatro heridos chilenos. El corneta de órdenes toca marcha redoblada; la tropa rompe el paso. Entre las filas peruanas vienen los soldados chilenos a cuatro en fondo, con sus equipajes al hombro. El desfile se hace en el mayor silencio; sólo se escucha el marchar acompasado de custodios y prisioneros; éstos parecen indiferentes a la suerte que les ha tocado; miran distraídamente a la multitud y siguen con la vista casi inclinada a tierra. Vienen bien vestidos y mejor calzados; los sables y carabinas habían sido arrojados al mar, durante la caza de la ***Unión***. Los Jefes y Oficiales vienen acompañados por nuestros húsares. El Almirante Montero, el Comandante Cabada y otros Jefes están al lado de los señores Bulnes. Los demás Oficiales siguen de dos en fondo; saludan cortésmente a las personas que ven en el muelle; sin encogimiento ni afectación. Todos tienen un aspecto distinguido y de la más tranquila resignación, y puede afirmarse que estiman nuestra

actitud, respetando la desgracia que los agobia. Están alojados en el Cuartel de la Escolta".).

Sábado 26. — Me levanté del lecho para recibir la guardia a las 2 de la mañana, estando los fuegos encendidos y condensando agua. A las 7 de la mañana principiamos a desmontar la tapa de la bomba de aire, ajustando la empaquetadura de la válvula con un sexto (un 1/6) de giro de los dados, esto fue en la bomba de proa; la de popa fue abierta por el Cuarto Maquinista, quien al levantar la tapa rompió un prisionero (que estaba ya resentido), hallando el perno dañado a la altura del dado, cuyo pedazo lo encontró en el condensador. Desmontamos la puerta del condensador del lado de los cilindros, donde cambia el roto por uno nuevo, entonces ajusta la empaquetadura con 2/6 de giro a todos los seis lados. El Cuarto Maquinista trabaja poniendo un nuevo prisionero en vez del roto. El caballo a vapor (bomba), continúa condensando agua, bombeando de la sentina y refrescando el agua de la caldera. La gente de máquina ayudando al Maquinista a estibar el carbón llegado ayer y hoy a bordo, en la carbonera de proa.

Domingo 27. — Se aminora los fuegos de las dos calderas de popa con objeto de reparar algunos tubos en la cámara de fuego número 2 y 9. En la tarde viene el Segundo y el otro Tercer Maquinista de a bordo del *Rímac.*

Lunes 28. — Se extingue nuevamente la caldera de popa babor y aquella de proa estribor, donde se reparan algunos tubos en la cámara de fuego No. 7 y se pone una pequeña pieza en la cámara de fuego No. 9. Se ajusta un poco la cabeza de la biela a la manivela. Se prosigue estibando el carbón. En la tarde llega a bordo el Segundo Maquinista del *Rímac* (Mr. Robert With; asimismo, se dio de alta de la tripulación del *Rímac* al Cabo de luces James Cooper y al Artillero de preferencia Harry Helley; transbordaron al *Huáscar* el Capitán de Corbeta Elías Aguirre, el Tercer Maquinista Richard Trenemann y el Primer carpintero Diego Trinidad. J.J.). No siendo chileno dicho Segundo Maquinista sino extranjero, se acordó emplearlo por hacer falta en la Marina peruana y embarcarlo aquí en la *Unión* como Segundo, pero sin hacer guardia.

Martes 29, ARICA. — Como en los días anteriores desde que arribamos a este puerto; zarpamos a las 3 de la mañana, navegando fuera del lugar en faena de ronda y cerca de las 8h. A.M. se fondea nuevamente en el mismo tenedero. Después del mediodía, pasamos la guardia condensando agua.

Miércoles 30. — Igual a los días anteriores se regresó de la ronda a las 8h. 45m. A.M. Obtuve permiso a las 2 de la tarde para bajar a tierra, dirigiéndome directamente hacia el llamado Morro, el cual decidí visitar y sorprendido contemplé la Batería de cañones, habiendo contado diez de ellos y dos de montaña; eran Parrots uno de a 250 y cuatro de a 100, dos de a 60 también Parrots y los otros de a 70 Voruz. En aquel momento hacían ejercicios de puntería en presencia del Comandante General de la División en Arica señor Montero (Contralmirante Lizardo Montero), del señor Aurelio García y García, Comandante General de la *Unión* y de la Segunda División Naval y del señor Moore (Capitán de Navío Juan Guillermo More) Comandante de la, que fuera *Independencia*, el cual estaba en el Morro como prisionero (enjuiciado). Descendí del Morro a la ciudad y encontré pronto a Gallino, cuñado de Gerónima Ignacia, quien me hace buena y cariñosa acogida, recomendándome el no olvidar su casa, cada vez que tenga la ocasión de estar en tierra en este puerto.

VIAJE AL ESTRECHO DE MAGALLANES

(NOTA: Por la correspondencia enemiga capturada a bordo del *Rímac*, se supo la espera en Chile de dos importantes cargamentos de artículos de guerra, los cuales debían cruzar el Estrecho de Magallanes; en vista de lo cual, quedó decidido despachar la *Unión* con objeto de tomarlos. Zarpó la corbeta con el Comandante General de la División, Capitán de Navío Aurelio García y García, el Mayor de Ordenes de la misma, Capitán de Fragata Gregorio Pérez y el miembro de ella Teniente 2° Felipe La Torre Bueno; de dotación fue, como Comandante del buque el Capitán de Navío Nicolás F. Portal, de Segundo Comandante el Capitán de Corbeta Juan Salaverry, más seis Oficiales del Cuerpo General de Marina; además, dos Guardias Marinas, cuatro Aspirantes de Marina y cuatro Oficiales militares como Jefes de la Guarnición militar; asimismo, estaba embarcado un Contador, un Cirujano, dos Practicantes de Medicina, seis Maquinistas y un Ayudante de máquinas. La Plana Menor la conformaban: 22 Oficiales de mar, 9 artilleros de preferencia, 8 artilleros ordinarios, 30 Marineros, 39 Grumetes, 4 Cabos de fogoneros, 16 Fogoneros, 15 Carboneros, 24 plazas del Batallón "Callao" y 64 plazas de la Columna "Constitución". A manera de ilustración para el lector, reproducimos los primeros párrafos del informe que elevó el Capitán de Navío Portal del notable viaje: "El 31 de Julio a las 2h. 30m. AM. zarpamos del puerto de Arica, ocultándose las luces de reglamento y observando la mayor vigilancia se hizo rumbo conveniente para separarnos de la costa. Durante ese día se cerraron las portas después de descargar y aceitar la artillería y se arregló el buque a son de mar. En los días transcurridos hasta el 5 de agosto último, se navegó en el Segundo cuadrante, siendo los vientos del mismo, variables y generalmente flojos; la marcha del buque no bajó de 8 millas ni excedió de 9 millas por hora, funcionando la máquina a cuatro calderas con 13 libras de presión, haciendo la hélice un término medio de 55 revoluciones por minuto. El tiempo que hasta entonces ha-

bía sido bonancible se descompuso: el viento refrescó hasta hacerse duro y la mar, que era de través, se hizo gruesa; la máquina se auxiliaba dando las cuchillas-velas según las circunstancias; al amanecer roló el viento al Tercero y Cuarto cuadrante, y entonces, se orientaron el trinquete y velacho, únicas velas redondas de que dispone el buque. El 9, siendo el viento favorable a nuestra derrota,se mandó parar la máquina y poner los fuegos atrás, pero al amanecer del día siguiente quedamos en calma y hubo de continuar navegando a vapor; en la noche, que era muy oscura, fue avistado un vapor por nuestro costado de babor navegando con rumbo al norte".).

Jueves 31 de Julio de 1879. — A las 2h. 50m. de la madrugada se zarpó de Arica y se salió del puerto bien lejos de tierra; se navega en dirección al sur.

Viernes 1° de Agosto de 1879. — Navegando con rumbo al sur. La velocidad de la máquina prosigue la misma desde que salimos de Arica, vale decir, a 44 revoluciones por minuto (en media). Consumiendo en toneladas españolas de 2,000 libras, dos y media de carbón.

Sábado 2. — Seguimos navegando con rumbo sur a una velocidad de 40 revoluciones por minuto. Mar agitada, viento contrario, hace frío. A la hora de la meridiana se calculó 24° de latitud sur.

Domingo 3. — A la hora de la meridiana, 26° latitud sur.

Lunes 4. — Continúa el viaje con rumbo al sur, con la misma velocidad. A las 12 M. estábamos a la altura de Huasco a 28° 45' de latitud sur y a 72° de Longitud oeste (12).

Martes 5. — Habiendo viento del SSE, se puso las tres velas de cuchillo y quedó la proa directa al SSO. A las 12 M. se verificó por altura meridiana que estábamos a 29° de latitud sur. Mar agitada. Temperatura a 10° Reaumur y el termómetro Fahrenheit marcando 57°, los cuales equivalen a 13.8° Centígrados.

Miércoles 6. — Viento fuerte y en la misma dirección; velocidad 6 1/2 millas por hora; el frío aumenta. A las 12 M. estábamos entre el paralelo de Valparaíso a 32°50' de latitud sur. Se mantiene el viento y se acentúa el frío, el termómetro centígrado marca 10.5°.

---

(12) Dice José Rodolfo del Campo en su obra *Campaña Naval*, ocupándose de este día: "Por la tarde del Lunes 4, distinguimos la costa de Chile como a 40 ó 50 millas". Nos parece exagerada la distancia, pero el dato lo ponemos en evidencia. No lo considera en su parte el Comandante de la *Unión* ni Storace en su *Diario*. J. J.

Jueves 7. — A 34° de latitud sur; velocidad de 6 a 7 millas por hora; viento fuerte del SE.; temperatura: 11° C.; tiempo claro con sol.

Viernes 8. — Un bello día con tiempo claro, temperatura 54° F., viento del este. Habiendo vaciado ayer la caldera de babor popa, hoy se le limpia un poco la sal del horno y se repara una parte lateral del horno N° 9, poniendo una pieza sellando en el punto donde acusaba pérdida. Se rellenó nuevamente a las 7 de la noche y se enciende a las 11 h. P.M.

Sábado 9. — A las 2 de la madrugada puse la caldera recién encendida en comunicación con las otras al tener la presión debida; por su parte, la caldera de proa estribor se vació a las 2h. 35m. A.M. En la noche el viento cambió al oeste, de modo que desarrollamos 9 millas por hora, en media. Temperatura 54° F. A las 12 M. se para la máquina continuando la navegación a la vela, con una velocidad de 7 a 8 millas horarias. Se verificó por el cálculo que a esta hora estábamos a 40° de latitud sur y 77° de longitud oeste.

Domingo 10 de Agosto de 1879. — El viento ha estado calmado en la mañana, pues soplaba sólo ligeramente del oeste. Nuevamente se pone en marcha la máquina a las 11h. 30m. A.M. A las 3 y 30 de la tarde principia a funcionar la caldera de proa babor con el agua del condensador, la cual se vació ayer por la tarde con objeto de limpiar un poco los hornos y la sal del fondo.

Lunes 11. — Mar gruesa, lluvia, temperatura 50° F., viento oeste. Se paró la máquina a las 9.30 de la mañana y se puso nuevamente en movimiento a las 12 M.

Martes 12. — Mar agitadísimo, continúa lloviendo, temperatura 48° F., viento oeste. Velocidad de 10 a 11 millas por hora.

Miércoles 13. — Frío, temperatura 4° R., mar agitado, viento del SO. En la mañana, a eso de las 8, se divisó tierra. A las 12 M. se pone la máquina a toda fuerza. A las 4 P.M. estábamos en la boca del Estrecho de Magallanes, vecinos al Cabo Pilar. A las 5 P.M. se vuelve a poner despacio a la máquina en una posición sotaventados al viento, pasando allí la noche.

(NOTA: El parte de viaje del Comandante de la *Unión*, Capitán de Navío Portal, dice: "En la mañana del 13 refrescó el viento del Norte con mar gruesa y tiempo nublado y lluvioso, anunciando el barómetro temporal del Sur; al mediodía el viento era frescachón a rachas y se tomaron dos rizos al velacho y uno al trinquete; más tarde roló el viento al SW.

y se convirtió en temporal; el aparejo de cruz fue entonces aferrado por escasear el viento y no poder gobernar al rumbo; en la noche amainó el viento. La costa norte del Estrecho de Magallanes fue avistada y más tarde los islotes Evangelistas de la entrada. El día 13 a las 4h. 30m. P.M. se embocó el Estrecho y no siendo conveniente tomar fondeadero por la oscuridad de la noche, nos aguantamos voltejeando entre el Cabo Parker y la punta San Félix".).

Jueves 14. — A las 5h. 45m. A.M. se pone nuevamente la máquina en movimiento, prosiguiendo la navegación en el Estrecho, el cual se hacía cada vez más angosto, presentando un panorama delicioso con sus riberas y sus parajes solitarios y con sus bosquecillos verdeantes al nivel del mar y un cuarto del resto de la altura recubiertos de nieve. A las 3 de la tarde (ya oscureciendo) fondeamos muy cercanos a tierra, en una deliciosa caleta.

Viernes 15. — Al despuntar el día, mientras era levada el ancla, vimos salir de entre los fantásticos árboles medio cubiertos de nieve, ciertas figuras humanas semidesnudas, que rápido se embarcaron en dos canoas que habían tenido cobijadas entre los árboles en la baja marea y pocos instantes después, los teníamos al costado de la nave. Eran indios, los cuales vivían aprovechando las ocasiones nada menos que para pedir limosna. Se les obsequió algunas libras de galleta del rancho, arrojándoles también tabaco, unos cuantos pantalones viejos, camisas, fósforos, etc. Después de media hora proseguimos el viaje. A las 2 de la tarde se nos presentó por la proa otra canoa con indios, los que nos sorprendieron, pues ostentaban a popa de su embarcación una bandera chilena. Paramos la máquina y pronto quedó la canoa al costado; todos sus ocupantes estaban semidesnudos, excepto uno de ellos, que usaba pantalón y saco. Había una jovencita de unos catorce a quince años enteramente desnuda, de facciones finas, manos y pies muy chicos, de modo que si no hubiera sido por su color bronce como los otros, habría pasado por una europea. Nos hacemos dar de los indios la bandera chilena que traían y en cambio le damos otra roja y amarilla *(rossa e gialla)*. Estos indios estaban armados de arcos y flechas y provistos de ricas pieles que entrecambiamos con viejos vestidos, tabaco y galletas. A las 3h. 30m. P.M. fondeamos en un delicioso tenedero seguro nombrado .....

(NOTA: Parece deducirse que la bandera obsequiada a los salvajes éstos de la Tierra del Fuego, fue roja y gualda, es decir, española. En la relación de José Rodolfo del Campo se lee: "Se paró la máquina y una vez a nuestro costado, se le quitó la bandera chilena, dándosele otra peruana en cambio y se le socorrió con víveres y ropa". En su relación, deja Storace en blanco el nombre del lugar donde fondearon ese día. Sabemos por los partes de la *Unión* que fue el puerto de San Nicolás. Al respecto

se expresa del Campo: "La bahía de San Nicolás es bastante abrigada y proporciona un buen fondeadero, por su entrada y fáciles salidas y por la profundidad de sus aguas. En esta bahía pasamos la noche, que fue fría y lluviosa".).

Sábado 16. — Durante la noche pasamos toda ella poniendo algunos suplementos nuevos en el pistón del cilindro de popa; se abrió el condensador para inspeccionarlo; igualmente se puso una laina de 3/16 entre el cojinete de bronce y la manivela del cilindro de proa, a fin de aumentar un poco el espacio que había entre el pistón y la cara del cilindro.— A las 7 de la mañana zarpamos para continuar nuestro viaje. A las 11h. A.M. se avistó por la proa un vapor, a las 12 M. estamos cercanos a él; se reconoce su nacionalidad prusiana; paramos la máquina y se le intima que haga lo mismo. Al principio nosotros habíamos mostrado la bandera norteamericana, pero apenas distinguimos que el vapor alzaba la prusiana, arriamos la anterior e izamos la peruana; mientras tanto un Oficial nuestro pasó a bordo del vapor a reconocerlo y a pedirle noticias de cierto buque, el cual debía llegar de Inglaterra cargado con armas para el Gobierno chileno, el mismo que saliera de Liverpool el 26 de junio. Regresó el Oficial sin noticia alguna.

A la una de la tarde avistamos Punta Arenas; fondeamos en dicho puerto, perteneciente a Chile, con bandera francesa al tope, a la 1h. 30m. P.M. En las aguas no había más que dos o tres pontones con mercadería, algunos pailebotes y un viejo barco grande, el cual se mandó reconocer encontrándose que tenía a bordo 200 toneladas de carbón chileno pertenecientes al Gobierno de este país, lo mismo que el barco. Aproximadamente una hora después izamos la bandera peruana, se ordena capturar los pontones y que se trasborde el carbón a nuestra nave, cosa que se principia a efectuar sin obstáculo alguno.

(NOTA: Con objeto de completar los asuntos anteriores ofrecidos por Storace, tomaremos de la obra de José Rodolfo del Campo lo relacionado con el vapor alemán: "A las 11 a.m., encontrándonos ya frente a la bahía Fresh Water, se puso proa a Punta Arenas. Habíamos navegado pocas millas, cuando se divisó un vapor por la proa. Nos pusimos en demanda de él y ya a corta distancia, izó el pabellón alemán. Comprendimos entonces que era uno de los vapores de la Compañía Kosmos; pero a pesar de ello, elComandante General mandó a su Ayudante, Teniente La Torre Bueno, para que reconociera dicho vapor; a su regreso, dijo era el *Sakkarah*, vapor alemán que había salido de Hamburgo el 10 de julio próximo pasado. En toda su travesía no había encontrado ningún buque.— El *Sakkarah* saludó al pabellón peruano, cuyo saludo fue inmediatamente contestado. Al pasar el *Sakkarah* por nuestra popa, recibimos una grata sorpresa. Los pasajeros agrupados en la toldilla, prorrumpieron en estruendosos y entusiastas vivas al Perú, agitando al aire las señoras sus pa-

fuelos y haciendo los hombres la misma demostración, con los sombreros". En cuanto a la entrada a Punta Arenas, dice del Campo: "La Punta de la Colonia (Punta Arenas o la Colonia de Magallanes, como quiera llamársele) no está, como se creía, fortificada. Los pocos cañones de a 32, de ánima lisa, con que estaba artillada en *illo tempore*, se encuentran abandonados e inservibles en la plaza pública. Una guarnición de 45 hombres, es toda la fuerza de la Colonia. A la vista de la *Unión*, los pocos habitantes de la Colonia huyeron despavoridos a los cerros, según nos dijeron los extranjeros del lugar, temerosos sin duda, de que los buques peruanos pudieran atacar pueblos indefensos. Una hora después de haber fondeado, vinieron de tierra en un bote, algunos extranjeros, a suplicar al Comandante General que no hiciera daño a la población, que estaba sumamente alarmada con nuestra presencia. El Comandante General les manifestó que los buques peruanos no disparaban sus cañones sobre puertos indefensos, siempre que contra ellos no se ejercieran actos de hostilidad, en cuyo caso, se vería precisado a hacer uso de la fuerza, en represalia. En esta confianza y sumamente complacidos, se retiraron los parlamentarios, proporcionándonos antes, cuantos datos se les pidió. Supimos por ellos que, a fines de Julio, había llegado a ese puerto el transporte chileno *Loa*, mandado por Condell, a esperar la llegada del vapor con armas, que aguardaba el Gobierno chileno; que dos días después llegó el vapor inglés *Glenelg*, completamente cargado de armas y pertrechos de guerra y que al día siguiente, partió convoyado por el *Loa*. Este transporte, llevó también los cañones de grueso calibre (150) que se había mandado de Chile para fortificar la boca del puerto, cuando temieron que viniera la Escuadra argentina. Por el mismo conducto conseguimos comprar, bien caro por cierto, algunos víveres frescos.— Dentro del puerto se hallaba fondeado el pailebot *Luisita*, de propiedad neutral, pocas embarcaciones menores y un pontón del Gobierno de Chile. De éste tomamos 104 toneladas de carbón que nos sirvieron para la salida del Estrecho, pues nuestras carboneras ya se encontraban exhaustas. Fondeados a corta distancia del puerto, pasamos en él, toda la noche, guardando las debidas precauciones".).

Domingo 17. — Se prosigue cargando carbón. En la tarde fue posible comprar dos bueyes y vegetales a base del convenio de no hacer fuego sobre la población, pues de lo contrario se oponían a dejar el embarque de dichos víveres.

Lunes 18. — A las 12 M. zarpamos de Punta Arenas para regresar a Arica. A las 3 de la tarde fondeamos en el desembarcadero de San Nicolás.

Martes 19. — A las 7 de la mañana zarpamos. Fondeamos a las 3 de la tarde en una ensenada llamada Puerto Estrecho. Trabajamos toda la noche cambiando algunas tuercas en el pistón del cilindro de proa y empaquetando toda la cámara con estopa.

Miércoles 20. — Zarpamos del punto anterior al despuntar el día y a las 3 de la tarde salimos del Estrecho.

Jueves 21. — Seguimos viajando a una velocidad de 8 millas por hora, con rumbo al NO., mar calmo, viento ligero del Este y temperatura 8° C.

Viernes 22. — Sigue el viaje sin novedad alguna; rumbo NNO.

Domingo 24 de Agosto de 1879. — También hoy se continuó navegando con la máquina a media velocidad, pero al apreciar que el carbón va faltando, se resuelve parar la máquina a pesar del viento contrario el cual sopla todo el tiempo con fuerza. Quedó parada la máquina a las 12h. 20 m. P.M., en longitud 76°41'40" Oeste y latitud 38°09'52" Sur.

Domingo 31 de Agosto de 1879. — Del pasado al presente domingo transcurre sin novedad; hay durante todo el tiempo calma o viento contrario, de modo que avanzamos muy poco, sólo dos grados geográficos. A las 12 M. estamos a 36°6' de latitud sur y 76°40' de longitud Oeste. Esta mañana al despuntar el día se avistó hacia el oeste un barco navegando con rumbo al sur. Como progresamos acercándonos al Ecuador, el frío se hace sentir menos y ya el termómetro marca 58° F.

Lunes 1° de Setiembre de 1879. — El viento parece que quiere cambiar favorablemente.

Miércoles 3. — A las 12 M. estábamos a 34°23' de latitud sur y 76°40' de longitud oeste. Tiempo hermoso, pero el viento calmado del SO.

Jueves 4. — A las 12 M. a 33°34' de latitud sur y 76°48' de longitud oeste. Se ponen a la vista dos barcos de vela.

Viernes 5. — A las 12 M. estábamos a 32°44' de latitud sur y 76°48' de longitud oeste. Principió a soplar viento del sur, el cual nos permitió avanzar de 6 hasta 7 millas horarias.

(NOTA: El parte elevado por el Capitán de Navío Portal respecto a este período dice lo siguiente: "Atendido a la poca cantidad de carbón que existía a bordo, el 25 (agosto) se mandó apagar las hornillas a la altura de la isla Mocha y orientándose el aparejo convenientemente navegamos de bolina; al día siguiente refrescó el viento de proa y fue necesario capear para no perder camino; y sea de este modo o en calmas, permanecimos hasta el 5 del presente (Setiembre), en que sopló fresco del SE". En la obra de José Rodolfo del Campo se lee lo que sigue: "Durante la travesía del Estrecho, no nos cansábamos de admirar aquel panorama incesantemente variado. Como el tiempo era hermoso, se largó el aparejo y navegamos a máquina y a la vela. Continuamos así hasta el 25, que hubo necesidad de parar la máquina y navegar sólo a la vela, porque ya no teníamos carbón. Desde este día, comenzó lo pesado de la navegación. Fuertes temporales del norte, mar borrascoso, vientos de proa y lluvias constantes, eran los elementos que teníamos que luchar. La corbeta avanzaba muy poco en el día, para perder al siguiente, lo que había logrado hacer la víspera. Parecía que todo se había conjurado para hacer más morosa nuestra llegada a algún puerto peruano. Cinco días de fuertes temporales, seguidos de pasmosas calmas, nos tuvieron detenidos, capeando los primeros y sufriendo con resignación las segundas, entre los grados

35 y 36 Lat. Esperábamos el buen tiempo y éste llegó precedido de un chubasco, acompañado de rayos y relámpagos el viernes 5 del actual (Setiembre). Desde ese día, la navegación ha sido menos monótona, aunque a veces calmaba el viento".).

Martes 9 de Setiembre de 1879. — A las 12 M. estamos a 24°26' de latitud sur y 76° de longitud oeste. A las 10h. de la mañana, se avistó un barco velero navegando hacia el sur; a las 3 de la tarde nos encontramos a tiro de cañón y se le intima para que se detenga, mandando al Oficial La Torre Bueno para reconocerlo. A las 5 P.M. regresó dicho Oficial con la noticia que la nave era inglesa, cargada de salitre para ese país. Nos dio noticias de la guerra.

(NOTA: La *Unión* efectuó un disparo con pólvora y ostentó su pabellón; el barco izó la bandera inglesa y se puso en facha. Resultó, al ser reconocido, que era la fragata inglesa *Lupata*, que había salido de Antofagasta el sábado 6 de setiembre con destino a Liverpool. Con los periódicos obsequiados por el Capitán de dicho buque se obtuvieron diversas noticias de la guerra, entre otras: el cambio de Ministerio en Chile por la captura del *Rímac* y el combate del *Huáscar* en Antofagasta del 28 de Agosto). *J. J.*

Jueves 11. — A las 12 M. se verificó por cálculo astronómico que estábamos a 22°08' de latitud sur y a 75° de longitud oeste.

Sábado 13 de Setiembre de 1879. — Habiendo calmado completamente el viento y encontrándonos aún a unas cien millas lejos de Arica, procedemos a encender los fuegos poniendo en movimiento a la máquina a la 1h. 15m. P.M.

Domingo 14. — Llegamos a Arica a las 10 A.M., después de mes y medio de la partida.

Jueves 18 de Setiembre de 1879. — A las 4 A.M. zarpamos del puerto de Arica con rumbo al norte.

Sábado 20 de Setiembre de 1879. — Después de 56 horas de navegación, llegamos al Callao a las 12 M.

ESTADIA EN EL CALLAO

Del Domingo 21 al Martes 23 de Setiembre de 1879. — Limpieza interna y externa a las dos calderas de popa; reparación del destilador.

Del Miércoles 24 al Viernes 26 de Setiembre de 1879. — Limpieza interna y externa a las dos calderas de proa.

(NOTA: Sólo lo anterior fue anotado por Storace en su *Diario*, durante el lapso que esta vez correspondió a la estadía en el Callao de la gloriosa corbeta *Unión*. Con el objeto de integrar la exposición del Maquinista italiano, agregamos los datos que siguen. Cuando entró al Callao la corbeta, hizo los saludos de ordenanza a la insignia de los buques de guerra almirantes francés e inglés, los cuales se encontraban de estación en el Pacífico; oficiales de dichos buques y del acorazado alemán *Hanza*, cumplieron con la visita de estilo a bordo de la *Unión*. De inmediato, el Capitán de Navío Portal, reclamó el regresó a su dotación de los oficiales y marinería que se encontraban fuera de ella, tripulando las presas fragata *Adelaida de Rojas* y bergantín *Saucy Jack*. Preocupación especial significó para el Comandante de la *Unión*, el carecer de espoletas apropiadas para las bombas Voruz de a 70 libras, pues aunque le remitieron un competente número de ellas de tubo de zinc y percutor de madera, eran tan defectuosas que hacían estallar las bombas a muy corta distancia, sin llegar por supuesto a donde se suponía el barco enemigo, exponiendo de este modo al cañón que las disparaba y con el grave peligro de que bien podía verificarse la explosión antes de salir el proyectil del ánima. Decía Portal: "Diferentes ensayos se han hecho para evitar este defecto, sin conseguir resultado satisfactorio, pues la mayor distancia a que la generalidad de los proyectiles ha hecho explosión ha sido aproximadamente la de cien yardas, y esta circunstancia me permite decir que no es probable sacar partido alguno de las referidas espoletas, y por tanto, es como si no existieran a bordo". A continuación expresa los ensayos efectuados para adaptar las espoletas de a cien libras, sistema Parrot, lo cual mejoró en algo la situación y con tal motivo solicitaba le proporcionaran de los Almacenes del Arsenal el mayor número de espoletas Parrot. El oficio a que nos estamos refiriendo seguía con las siguientes frases: "Ahora bien, el buque de mi mando tiene 14 cañones: 2 Armstrong y 12 Voruz de 70 lbs.; para el servicio de las bombas de los primeros, tengo a bordo 180 espoletas y sólo 200 para los 12 restantes, y como según reglamento deben existir a bordo municiones en número competente para hacer 100 tiros por pieza, resulta que el buque de mi mando sólo tiene cuatro cañones suficientemente dotados con 380 tiros a bomba, número bien escaso en las presentes circunstancias. Por lo que respecta a los estopines: los que hay a bordo son de mala calidad, pues no dan fuego en el momento debido, lo que produce retardos y pérdida de la oportunidad de hacer el disparo y, por consiguiente, pérdida de tiempo en rectificación de la puntería.— Los graves defectos que llevo mencionados en los estopines y espoletas, han sido presenciados por el Señor Comandante General de Marina y por el Mayor de Ordenes del Departamento, el día 11 de Julio que durante la prueba de máquina, se hicieron disparos a la altura de Ancón; debiendo además hacer presente a US. que las bombas Voruz existentes a bordo, son las mismas que trajo este buque de Europa en 1865, cuya mayor parte por haber estado a la intemperie, están picadas y por la oxidación descalibradas.— Para terminar, Señor Mayor de Ordenes —el oficio está dirigido al Capitán de Fragata Gregorio Pérez, Mayor de Ordenes del Comandante General Capitán de Navío Aurelio García y García— el país espera mucho del buque de mi mando en el curso de la presente guerra, éste no solamente es inferior a los del enemigo en el calibre y calidad de su artillería, sino que también carece de los elementos bélicos que debiera tener en abundancia para las piezas que monta, y no podrá hacer gran cosa contra una nave contraria el día que se ofrezca, desde que, por carencia de espoletas, no podrá usar bombas sino balas huecas y el efecto de éstas no es ni la mitad que el de aquéllas. Y como no cuento sino con 380 espoletas de no completa confianza, e ignoro si hay esperanzas de conseguirlas más tarde, desde que no sé si han sido encargadas: en cumplimiento de mi deber como peruano y Jefe

de Marina, en tiempo oportuno lo he puesto en conocimiento de US. y hoy declinando toda responsabilidad para el futuro, mientras el buque de mi mando no sea debidamente provisto de los elementos bélicos y en las actuales circunstancias, tengo el derecho de exigir en número y calidad competentes, para dejar bien puestos la gloria y el honor del país en cualquiera circunstancia". Casi ignoradas durante noventa años, han permanecido las anteriores frases de Portal, verdadero estallido en contra del descuido de entonces.

En otros oficios del Comandante de la *Unión*, reitera este Jefe el pronto despacho por la Superioridad, de los pedidos urgentes que tenía efectuados el buque. Con fecha 22 de setiembre, encontramos una queja respecto a la calidad del carbón con interesantes comentarios; el parte dice lo siguiente: "A mi llegada a este puerto se me comunicó la orden de recibir carbón para completar el consumo de viaje y era de suponer que, existiendo ese artículo de buena calidad en depósito de propiedad del Gobierno, sería de aquél del que se me proporcionara. He visto, sin embargo con sentimiento que, a pesar de mis reiteradas protestas rechazando algunas lanchas de ese mal combustible, se ha insistido en que las reciba; pero debo reiterar que las condiciones en que queda el buque de mi mando, no pueden ser las mismas que si dispusiera de buen combustible. Los malos carbones a que hago referencia, que primeramente pueden desarrollar combustión espontánea en las carboneras, si es cierto que levantan vapor, la cantidad de gases que producen en su ignición, caldean la chimenea hasta ponerla al rojo, obligando ésto a disminuir la presión y, por consiguiente, la marcha del buque, pudiendo esta circunstancia dejarnos a merced de un enemigo superior o inutilizados para una caza.— A la llegada de la corbeta a Arica aconteció lo mismo, es decir, se mezcló carbón de cuatro clases y se tomó así por la premura del tiempo para recibirlo y el resultado, en el viaje, ha sido excesivo consumo y la obligación de disminuir la presión para evitar el accidente ante lo dicho de la chimenea. Hago pues constar esta circunstancia hoy, para salvar mi responsabilidad ante el Supremo Gobierno y, más tarde, ante la Nación entera.— Sírvase US., Señor Mayor de Ordenes, poner este oficio en conocimiento del Señor Comandante General de la División para que se llene el objeto requerido".

Le fue reservado a la gloriosa corbeta desempeñar casi de inmediato una nueva comisión; tenía por objeto convoyar al *Rímac*, pues dicho transporte se dedicó a conducir con destino al sur la División Bustamante, que comprendía los Batallones Ayacucho Nº 3, Columna Pasco y el Tercero Provisional de Línea, además de un cargamento de pertrechos y elementos de guerra. Salió la *Unión* con la insignia del Comandante General de la Segunda División, Capitán de Navío Aurelo García y García, quien se embarcó con su Mayor de Ordenes, Capitán de Fragata Gregorio Pérez y de Ayudante el Teniente Segundo Felipe La Torre Bueno. El Comandante de la nave era el Capitán de Navío Nicolás F. Portal, el Segundo Comandante el Capitán de Corbeta Juan Salaverry, Tercer Comandante el Capitán de Corbeta graduado Emilio M. Benavides; además, seis Oficiales de cubierta, cuatro Oficiales de tierra a cargo de la Guarnición militar, dos Guardias Marinas y seis Aspirantes de Marina. Llevaba de dotación un Contador, un Cirujano de Segunda y dos Practicantes. De Maquinistas estaban los siguientes: Primer Maquinista James Wallace, Segundo Maquinista Robert Withe, Tercer Maquinista Pedro L. Storace, Tercer Maquinista Joantham Pim, Tercer Maquinista Emilio Balladares, Ayudante Manuel A. Olave y Ayudante Guillermo Zavaleta. Tenía la dotación 21 Oficiales de Mar, 10 Artilleros de Preferencia, 8 Artilleros Ordinarios, 35 Marineros, 41 Grumetes, 3 Cabos de Fogoneros, 16 Fogoneros, 16 Carboneros, 24 plazas del Batallón Callao y 63 plazas de la Columna Constitución. *J. J.*

CUARTO VIAJE DEL CALLAO AL SUR

Sábado 27 de Setiembre de 1879. — Cuarto viaje del Callao al sur, acompañando al transporte *Rimac* cargado de armas y soldados con destino a Arica. Estando con vapor las dos calderas de popa, encendimos a la medianoche del 26 al 27 las dos de proa, activando los fuegos para obtener pleno vapor a las 4 de la madrugada. A las 5h. 40 m. A.M. zarpamos del puerto.

Domingo 28. — A las 7 de la noche recibimos la orden de poner la máquina a media fuerza, esto es, 42 revoluciones.

Lunes 29. — A las 6 de la mañana se vuelve a poner la máquina a toda fuerza, o sea 56 revoluciones. A las 8h. 20m. A.M., ingresamos al puerto de Islay y a las 8h. 40m. A.M. volvimos a partir. Tocamos en Mollendo a las 9h. 45m. A.M., prosiguiendo la navegación a las 11h. 40m. A.M. Entramos a Ilo a las 4h. 50m. P.M. y partimos de dicho puerto a las 5h. 15m. P.M. con destino para Arica (13).

Martes 30. — Fondeamos en Arica a las 2h. 15m. A.M. Zarpamos para Iquique a las 6h. 15m. A.M. El *Huáscar* con el *Rimac* habían partido antes, a las 6 de la mañana. Entramos a Iquique a las 8h. 25m. A.M., donde encontramos al *Huáscar* y al *Rimac* que habían fondeado unos minutos antes.

Miércoles 1° de Octubre de 1879. — Zarpamos de Iquique a las 4h. 30m. A.M. en unión del *Huáscar*, escoltando al *Rimac* por dos horas con rumbo hacia Arica; en ese momento giramos continuando solos, poniendo proa al sur, y dejando al transporte en su viaje al norte; éste en la noche había descargado todo cuanto tenía para el Ejército.

Jueves 2 y Viernes 3 de Octubre. — Navegamos siempre hacia el sur a media velocidad y sin novedad alguna.

---

(13) La *Unión* navegando en convoy con el *Rimac*, en una comisión tan importante y peligrosa, desplegó las mayores precauciones. En el puerto de Islay no se fondeó, sino aguantados sobre la máquina, recibieron la visita del Capitán de Puerto, quien comunicó al Comandante General García y García, las órdenes recibidas por telégrafo desde Arica y no bien se retiró, continuaron la derrota. En Mollendo se amarraron a las boyas y el Capitán de Puerto se entrevistó con el Comandante General con nuevas órdenes superiores. A la salida de Mollendo reconocieron un vapor alemán en viaje al Callao. En Ilo (Pacocha), también se aguantaron sobre la máquina y el Capitán de Puerto efectuó la visita de ordenanza. Abandonaron Ilo y después de las 10 de la noche se encontraron con el *Huáscar* y el *Chalaco*, que los escoltó. *J. J.*

..*Sábado 4.* — A mediodía, divisado que fue un vapor navegando en las cercanías de tierra, pusimos la máquina a toda fuerza persiguiéndolo hasta alcanzarlo en las cercanías del pequeño puerto de Sarco (Chile) y al reconocerlo resultó ser el *Casma* de la P.S.N.C., al cual se dejó continuar su navegación al norte. Ya en Sarco, tomamos posesión de una goleta cargada de mineral, la misma despachada para el Callao al mando del Oficial Teniente 1º Larrea. Dejamos Sarco a las 2h. 50m. P.M., continuando nuestra derrota al sur. A la medianoche vimos las luces de la ciudad de Coquimbo.

(NOTA: Storace confunde el nombre del vapor inglés, pues fue el *Chala*. Respecto a este día, se puede leer en el parte del Capitán de Fragata graduado Manuel Melitón Carbajal, firmado en San Bernardo el 16 de octubre de 1879, lo siguiente: "El 4 del presente a las 9 A.M. avistamos un vapor que navegaba para el norte, próximo a la costa; fuimos a su reconocimiento y resultó ser el *Chala* de la Compañía inglesa. Terminado el reconocimiento hicimos rumbo a Sarco y llegamos a las 10 y 30 A.M. En dicha caleta se encontraba fondeado el bergantín goleta *Coquimbo* con pabellón inglés; pero registrados sus papeles, se vino en conocimiento que anteriormente al estado actual de guerra, éste enarbolaba la bandera chilena, y había obtenido del Cónsul británico en Coquimbo, con fecha posterior a la declaratoria de guerra, el certificado provisional de registro para enarbolar el pabellón inglés. Por estos motivos y continuando el buque en ejercicio del mismo tráfico que había tenido antes del cambio de pabellón, fue remitido al Callao, a cargo del Teniente 1º graduado don Arnaldo Larrea, con dos Aspirantes y siete individuos de tripulación, a fin de que en ese puerto se le someta al juicio de presa respectivo. El Capitán del buque y los individuos, fueron trasladados al *Huáscar* por vía precaución. A las 3 y 30 P.M. dejando el bergantín a la vela con rumbo a su destino, continuamos para el sur". Rodolfo del Campo en su obra *Campaña Naval*, al ocuparse de estos sucesos se equivoca de fecha y pone la del Viernes 3, y en cuanto a la hora de avistarse el *Chala*, dice con error que fue a las 3 y 30 de la mañana, en lo demás es interesante consultarlo. Dice así: "Sin ninguna novedad, navegamos los primeros días hasta el Viernes 3, en que a las 3 y media de la mañana, distinguimos un vapor que navegaba pegado a la costa. El *Huáscar* nos ordenó por señales, reconocerlo. En consecuencia, se aumentó el andar de la corbeta y estando ya a una distancia conveniente, se afianzó el pabellón peruano con un cañonazo en blanco. El vapor avistado se aproximó a nosotros. Ostentaba en el pico de mesana la bandera inglesa y al tope de sus palos trinquete y mayor, el distintivo de la Compañía inglesa de vapores. A pesar de ello, se mandó a su bordo la visita de guerra y de regreso ésta, dijo ser el vapor *Chala*, en viaje de Valparaíso a Antofagasta. Su Capitán SE NEGO ROTUNDAMENTE a contestar las preguntas que se le hicieron. El *Huáscar*, que había llegado al costado del *Chala*, mandó también su bote de visita. Tampoco pudo conseguir nada. Tuvimos que dejar, pues, que continuara su viaje y nuestro convoy siguió su derrota, siempre al sur. Poco antes de las 11 de la mañana, llegamos al puerto de Sarco, donde se encontraban fondeados dos buques de vela. A la vez el *Huáscar* y la *Unión* destacaron embarcaciones para reconocerlos, resultando ser uno, el bergantín-goleta con bandera inglesa, *Coquimbo*, cargado de harina y otros artículos, y el otro, la goletita *Emilia*, con bandera norteamericana, sin carga. Como los papeles del *Coquimbo* no estuvieran en regla, y usara sin derecho la bandera inglesa, se le remitió al Callao para que fuera juzgado por el Tribunal de

presas. El Teniente 1º Arnaldo Larrea y el Aspirante Arturo de la Haza, fueron los comisionados para llevar a su destino la mencionada presa que ya había sido sacada de su fondeadero, remolcada por el *Huáscar*. No teniendo nada que hacer en aquel puerto, nos dirigimos al de Coquimbo. El *Huáscar* navegaba más pegado a la costa, para estar listo en el caso de que algún transporte, al avistarnos, quisiera huir".).

Domingo 5. — A la 1h. 30m. A.M. paramos a una milla del puerto de Coquimbo, ingresa a él nuestro *Huáscar* con el bojeto de descubrir cualquier nave enemiga. A las 3h. 35m. A.M. continuamos navegando hacia el sur, despacio, puesto que se nos reunió el *Huáscar* y era lo que esperábamos. Habiendo estado toda la noche en pie de combate, reposamos durante el día en la bahía de Tongoy, a pocas millas al sur de Coquimbo. A las 5h. P.M. dejamos Tongoy, poniendo la proa al norte, regresando así de esta expedición inútil cuanto dañosa para nosotros y la Patria (Perú).

(NOTA: Según el ya citado parte del Capitán de Fragata Carvajal, establece para este día: "El 5 del presente a la 1h. 50m. A.M. estuvimos en el fondeadero del puerto de Coquimbo y permanecimos en él una hora, sin que nuestra presencia fuese descubierta. Se hallaban allí fondeadas la fragata de guerra norte-americana *Pensacola* y la corbeta de S.M.B. *Thethis*. Después de este reconocimiento, salimos del puerto y nos dirigimos al sur haciendo rumbo a Tongoy, donde encontramos y reconocimos al *Cotopaxi* de la Compañía inglesa, que en pocos momentos se dirigió al sur. A las 12h. 30m. P.M. avistamos un vapor que atravesaba por la boca del puerto indicado y salimos en su demanda. A la 1h. 30m. P.M. nos comunicamos con él y resultó ser el vapor *Ilo* de la carrera que se dirigía al norte. Después de este reconocimiento permanecimos aguantados frente al puerto de Coquimbo, con el objeto de hacer algunas reparaciones a la máquina del *Huáscar* y terminada dicha operación a las 5 P.M. navegamos algunas millas hacia el NO. para separarnos de la costa y, en seguida, hicimos rumbo al N.". Tal como lo manifiesta el escritor naval Capitán de Fragata Manuel I. Vegas García, creyeron los del *Huáscar* no haber sido vistos en Coquimbo, donde estaban dos naves de guerra extranjeras; aún si fue tal cosa cierta, en cambio, durante toda la excursión estuvieron al habla con cinco vapores de la Compañía inglesa, ninguno de los cuales dio noticias de los chilenos, pero pudo sumnistrar datos de nuestros buques. En cuanto a la entrada a Coquimbo, sostiene del Campo lo contrario, vale decir que fue notoria y así dice: "Pronto estuvimos dentro del puerto y tan cerca de tierra, que distinguimos claramente los buques que se encontraban fondeados dentro de la bahía. El *Huáscar* por un lado y la *Unión* por el otro, reconocieron aquellos buques, ninguno de los cuales era chileno. La *Pensacola* y un buque de S.M. Británica, se hallaban igualmente fondeados en la bahía. No dejaba de notarse la agitación de los habitantes de Coquimbo, que corrían en distintas direcciones con luces en la mano. Ustedes saben que Coquimbo está bien fortificado y creímos, como era natural suponer, que se nos hiciera fuego, siquiera estimulados por la presencia de dos buques de guerra extranjeros; pero tampoco esta vez se han dejado sentir los cañones enemigos". Según del Campo, el reconocimiento de Coquimbo duró tres horas. Refiriéndose el mismo escritor a la visita de guerra al vapor *Ilo*, en viaje al Callao, asegura: "Tampoco en este vapor se nos quiso suministrar ninguna noticia, ni dársenos pe-

riódicos de Chile". Asimismo, afirma del Campo que ya fuera por falta de carbón a bordo del *Huáscar* o porque se juzgó más útiles los servicios de las dos naves en la costa peruana: "resolvió el Contra Almirante Grau, de acuerdo con el Comandante General García y García, regresar al norte, tocando previamente en determinados puertos".).

Lunes 6. — Seguimos navegando sin novedad.

Martes 7. — Paramos la máquina por dos o tres horas, con objeto de pasar 25 toneladas de carbón al *Huáscar;* luego seguimos con dirección a Antofagasta.

(NOTA: Dice el Capitán de Fragata Carbajal en su parte del 16 de octubre: "A las 9 A.M. del 7 del corriente detuvimos otra vez nuestra marcha para hacer nuevas reparaciones en la máquina del *Huáscar* y tomar 300 sacos de carbón de la *Unión*, pues nos hallábamos escasos de combustible. Concluido el trasbordo a la 1h. 5m. P.M. continuamos nuestra derrota al norte. A las 10 P.M. del mismo día se avistó una luz por la proa, nos aproximamos a ella y teniéndola al costado media hora después, pudimos reconocer que era un vapor de la carrera que se dirigía al sur".).

GLORIOSO COMBATE DE ANGAMOS

(NOTA: No nos corresponde ni hacer un largo exordio ni una detallada narración del glorioso combate de Angamos, porque dicho acto requiriría, primero, en su origen, y después, en su exposición y comentarios, muchas páginas sin corresponder como bien sabemos, a que la *Unión* sólo asistió al comienzo de aquella tremenda lucha. Salvo, pues, a unos contados datos aclaratorios, indispensables a fin de situar en su debida posición histórica el relato de Storace, tan elemental, y por lo mismo, demandando una mejor interpretación. El Guardia Marina retirado Rosendo Melo en su obra *Historia de la Marina del Perú*, ocupándose ampliamente del combate inmortal, puntualiza refiriéndose a una expedición anterior llevada a cabo por el *Huáscar*, lo siguiente: "Esta expedición del monitor, aparte de la saludable influencia que todas ellas causaban en la indecisa lealtad del Presidente de nuestra aliada, Daza, producía el efecto de echar más al sur el efectivo naval de Chile; permitiendo la acumulación en Arica y Tarapacá de tropas y material, que nuestros transportes porteaban con pericia tan completa y tranquila, que llevaba al delirio el furor del enemigo. Las naves peruanas iban y venían en sus comisiones no siempre necesarias, como si nada hubiera que temer del estado de guerra; deslizándose entre las de Chile como si no existieran. ¡Menos mal si esos éxitos no hubieran relegado al olvido la prudencia! .....". En el proceso de la última salida del *Huáscar* ostentando el pabellón peruano, hay dos cuestiones las cuales merecen especial reflexión. La primera está conectada con el propio monitor y su Comandante. Cuando salió el *Huáscar* de Arica el 30 de Setiembre para dicho crucero, padecía de los fondos sucios y la maquinaria requiriendo muchas reparaciones, especialmente de limpieza en los tubos de las calderas; el estado del buque, cuya velocidad bajó dos nudos en su andar, vale decir, esa velocidad, principal arma ante los poderosos blindados enemigos, debía preocupar al Almirante Grau, quien tan perfectamente dominaba a

su nave. No entraremos en la controversia en busca del origen del desastre. Asegura el historiador naval Melo: "Se ha afirmado con buenas referencias que esos buques (*Huáscar* y *Unión*) seguían al sur en busca de aventuras, a petición de Grau, y en serio trabajo histórico se va hasta insinuar que el empeño de Grau se inspiraba en el deseo de justificar su aclamación a la Presidencia de la República, que sus hazañas popularizaban". Por su parte, Tomás Caivano, en su *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*, establece: "Pero el Presidente Prado, con la estúpida confianza de la ignorancia sobre lo que él llamaba *buena suerte del Huáscar*, insistió en la orden dada, a despecho de las prudentes observaciones del Contra Almirante Grau, el cual se separó de él diciendo: *Obedezco porque así me lo impone mi deber, pero sé que llevo el Huáscar al sacrificio*". Rosendo Melo establece: "Los altos fines políticos en que era el General Daza factor importante es indudable que resolvieron al dictarse esta orden, coadyuvante de los planes chilenos". Ahora pasemos a la segunda reflexión, la misma conectada con el campo enemigo. En Chile había llegado al máximo el descontento contra su Armada y el Ministerio, por las hazañas del *Huáscar;* las explosiones de cólera fueron multiplicándose al punto de obligar al Presidente Pinto a reemplazar en el mando de la Escuadra al Almirante Williams Rebolledo por el Capitán de Navío Galvarino Riveros, con otros cambios en los comandos de los buques. Conforme progresaba la admiración por Grau debido a sus inmortales campañas, mayor era la determinación del enemigo por destruirlo. Un Consejo de Guerra reunido en Antofagasta, presidido por el Ministro de Guerra y Marina en campaña, Rafael Sotomayor, estableció la imposibilidad de llevar a cabo la invasión del Perú, mientras el *Huáscar* estuviera operando; de aquí como misión incuestionable de la Escuadra chilena, la de buscar el monitor y terminar con él. Con ese designio se constituyeron dos Divisiones: la primera con el *Blanco Encalada*, la *Magallanes*, la *Covadonga* y el *Matías Cousiño;* y la segunda, con el *Cochrane*, la *O'Higgins*, la *Chacabuco*, la *Amazonas* y el *Loa*. Reunidas las dos Divisiones en Mejillones, fue el Ministro Sotomayor quien ideó un plan sencillísimo a base de los datos recibidos respecto a las dos naves peruanas, telegrafiando el 7 de octubre a La Torre en Mejillones que se había avistado frente a la isla Chañaral al *Huáscar* y la *Unión*, vistos en Coquimbo en la noche del 6: "no se ha vuelto a tener noticia de esos buques, por lo cual se cree que regresan al norte". La información seguía diciendo: "Creo que sería conveniente, y así lo hará Ud., si lo estima oportuno, que los buques a sus órdenes crucen esta noche y parte del día de mañana, al frente y a cincuenta millas al W. de Mejillones. Es probable que si el *Huáscar* y la *Unión* no han tocado en algún otro puerto de nuestra costa, pasen frente a Antofagasta en la noche de hoy ... Esas circunstancias y el crucero frente a Mejillones, paso forzoso de los buques enemigos, serían muy importantes". Leemos en la *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, del Comandante Vegas: "He allí completamente esbozado el sencillo plan de Sotomayor. Ahora quedaba a los marinos los detalles para llevarlos a cabo y sólo los detalles poco complicados por cierto. Basados en que el *Huáscar*, siempre que era perseguido, corría invariablemente al W. por algún tiempo, arrumbando luego al N.; decidieron que los buques más pesados, o sea la primera División, recorrería la costa sur, barajándola a distancia de cinco a seis millas; mientras el *Cochrane*, *O'Higgins* y *Loa* permanecerían cruzando en el paralelo de Punta Angamos, a 20 millas distantes de la tierra más cercana y hacia el W. Si la División encontraba a nuestros buques, no debía emprender inmediatamente la caza, sino rodearlos poco a poco hasta obligarlos a dirigirse hacia el norte". En último mo-

mento recibieron los buques chilenos la noticia de haber entrado el *Huáscar* en Antofagasta; a las 10 de la noche del 7 de octubre salió la primera División al sur en tanto que la segunda zarpaba a las 5 de la mañana siguiente).

Miércoles 8 de Octubre de 1879. — A la 1h. 30m. A.M. paramos frente a la entrada de Antofagasta, mientras el *Huáscar* ingresaba al puerto. A las 3 de la mañana vimos las luces del monitor que retornaba, haciéndonos las señales de encontrarse numerosos enemigos en su persecución y, consecuentemente, pusimos la máquina a toda fuerza para huir hacia Arica. Al despuntar el día, distinguimos a las naves enemigas empeñadas en cazarnos, pero a gran distancia, por lo cual ya no nos apresuramos a navegar con más velocidad, en espera del monitor, el cual estaba unas millas atrás. Por fin, se juntó el *Huáscar* a nosotros, manteniendo una velocidad media a fin de conservarse al costado. A las 7 ú 8 de la mañana se distinguen otros dos penachos de humo, correspondientes a otras tantas naves enemigas que venían del Este, vale decir, de tierra (quizá de Tocopilla), de modo de cortarnos el rumbo. Entre todas, que ya eran seis, sólo tres naves trataban de alcanzarnos, acercándose cada vez más; apreciando ésto el Comandante del *Huáscar* y Comandante General de la División, señor Don Miguel Grau, nos hace señales de aumentar la velocidad de la máquina y seguir la retirada hacia Arica, porque viendo que por su poco andar iba a una pérdida segura ya que frente a tantos buques enemigos lo rodearían, comprendiendo no ser posible su salvación y tanto más cuanto por la dirección NO. aparecieron otras dos naves, sin duda alguna contrarias. Estábamos en una emboscada de enemigos, donde todas las salidas se habían cerrado, menos hacia el norte, en cuya dirección pusimos la proa y seguimos sin ansiedad por nosotros. ¡Pero ay! El *Huáscar*, poco a poco, estaba quedando entre sus adversarios, uno de los cuales era el *Blanco Encalada*, que se le acercaba y ya estaba a tiro de cañón. (Nota: Tal como expresa otro testigo presencial, José Rodolfo del Campo, era muy difícil distinguir a la distancia en que se encontraba la *Unión* si el blindado era el *Cochrane* o el *Blanco Encalada;* en realidad se trataba del primero de los nombrados). El *Huáscar*, por su poca velocidad, iba juntándose más y más al otro acorazado, el *Cochrane* y una corbeta, de modo que no hubo sino el combatir. El valiente Contralmirante Miguel Grau, fue el primero en romper el fuego con dos tiros de los cañones de la torre sobre el *Blanco Encalada* (recuérdese la nota anterior; el *Huáscar* disparó las dos granadas de a 300 sobre el *Cochrane*, sin producirle averías, pese a que una dio en blanco), el cual respondió la andanada y prosiguieron cambiando disparos; mientras tanto, el otro aco-

razado se aproximaba más. Pese a que nosotros continuábamos alejándonos, sin embargo pudimos distinguir todavía cómo el *Huáscar* se lanzaba para espolonear al *Blanco Encalada* (léase *Cochrane)*, el cual gracias a sus dos hélices pudo burlar el espolonazo; aún más, vimos al *Huáscar* girar la proa sobre el otro acorazado, el que ya le hacía fuego por el otro costado. La distancia en aumento y el humo de la pólvora, nos impidieron apreciar la continuación del drama; lo último capaz de distinguirse fue el *Huáscar* combatiendo contra y metido entre los dos poderosos acorazados enemigos, heróicamente, y que los otros cuatro buques a vapor se iban encima del monitor. Al fin, a las dos de la tarde, todo se perdió de vista, excepto los dos buques a vapor que asomaron antes del mediodía del NO. acercándose relativamente a la *Unión*, para quedar a alguna distancia detrás de nuestra popa, persiguiéndonos siempre (14). Nosotros navegamos rumbo al norte a toda fuerza, pero sin forzar la máquina. Uno de los buques enemigos, que era una corbeta, quedó sensiblemente atrás, mientras que el otro, un transporte, principió a tomarnos ventaja y ya a tiro de cañón nos provocó con algunos disparos; mas el Comandante General, Sr. Aurelio García y García, no quiso comprometer nuestro barco aceptando el combate, pese al gran entusiasmo de la tripulación, a la gran distancia que estaba la corbeta enemiga (la *O'Higgins*) y la debilidad del adversario que tan impertinentemente nos perseguía. En esa situación que navegábamos, sobreviene la noche y se pierden de vista los enemigos. Al amanecer del día que sigue, llegamos a Arica.

(NOTA: Quedó antes expresado nuestro deseo de no llevar a cabo la descripción y crítica de Angamos, salvo refiriéndonos muy a la ligera a la pequeña parte de dicho combate relacionado con el desempeño de la *Unión;* débese ello a nuestra creencia de que la importancia de Angamos para los peruanos es tal, que no debe ser materia de una pura descripción sino acompañada ésta de profunda crítica. En consecuencia, un estudio de tal naturaleza habría demandado muchas páginas, alejándonos por completo del *Diario* de Storace. En cuanto a la famosa corbeta, recurramos a la obra del Mayor Alejandro Montani, titulada *Artículos Militares* - Guerra del Pacífico - 1879 a 1883, editada en Lima el año 1907;

(14) La persecución contra la *Unión*, fue iniciada por la *O'Higgins*, otra corbeta y el *Loa* pero hasta cerca de Huanillos sólo siguieron el primero y el último de los buques chilenos nombrados. Dice del Campo: "El *Loa*, que era el que mejor navegaba y que avanzaba un poco, nos disparó con sus colizas de proa de 150, cuatro cañonazos con intervalos de 8 a 10 minutos, pero a tanta distancia, que no llegaban ni a la mitad del espacio intermedio, que no era menos de 7,000 metros". Según el 2º Comandante de la *Unión*, Juan Salaverry, desde ese buque se hicieron disparos al *Loa*, con el famoso cañoncito llamado *El Malcriado*, hoy en el Museo Naval del Perú.

donde se lee lo siguiente: "Mientras los blindados chilenos acosaban al monitor peruano, la corbeta *O'Higgins* se lanzaba en seguimiento de la *Unión*, que cortaba las aguas velozmente, deseando sin duda, no ofrecer mayores y más fáciles triunfos al enemigo. Sin embargo de que la *O'Higgins* era una corbeta superior a la *Unión*, en cuanto a su poder ofensivo, pues se hallaba armada con colisas Armstrong de 115 libras el proyectil, la severidad histórica no nos permite disimular el error que a nuestro juicio se cometió, rehuyendo el combate a que la obligaba la persecución de un enemigo casi semejante. La *O'Higgins* pudo en los primeros momentos de la persecución herir a la *Unión*, a la cual le iba entrando de proa, teniéndola como blanco seguro de sus cañones por el costado de babor. En esta emergencia en que, en la corbeta peruana no se podía conocer lo que se pensaba a bordo de su contraria, ha debido cerrar su caña cayendo sobre babor para describir una curva que le permitiese colocarse en condiciones de herir aunque no fuera a ello provocada, disparando todas sus baterías de ese costado. Cualquiera que hubiese sido la causa por la cual la *O'Higgins* no disparó sus colisas, cuando tuvo a la *Unión* a 3,700 metros por su proa, la nave peruana no debió imitarla en su mutismo. Más tarde, pasadas cuatro horas de persecución, en la cual tomaba ya parte más veloz y activa el transporte *Loa*, cuyos tiros llegaban a 200 metros de la *Unión*, el Segundo Comandante de este buque, hoy Capitán de Navío don Juan Salaverry, pidió permiso para disparar con el cañoncito de 12 libras, llamado *El Malcriado*, y con el cual contestó con dos disparos a los tiros del *Loa*, obligándolo a amainar de su empeño de entrarle demasiado. En el Consejo de Guerra celebrado a las tres de la tarde de aquel día, de tantas emociones, no es exacto que se dispusiera aquella marcha veloz de la corbeta peruana que, como dejamos demostrado, fue perseguida desde las nueve de la mañana. Se dispuso sí, seguir la marcha, pero en horas que hubiera sido temerario volver, no ya sobre un solo enemigo, sino sobre tres, a saber: *O' Higgins*, *Loa* y *Cochrane* al parecer. Esta resolución fue acordada sólo a las tres de la tarde, porque precisamente en aquellos momentos los vigías de la corbeta peruana anunciaban ¡humos a la vista! sobre la costa, lo que hizo pensar lógicamente, que los chilenos habían preparado otra emboscada a sus contrarios. Fue por esta nueva circunstancia que se resolvió en definitiva, seguir adelante y pasar sobre el supuesto enemigo avistado por la proa".

El Mayor Alejandro Montani, antes de reunir sus artículos en un libro, los había publicado desde Noviembre de 1906 a Febrero de 1907 en las columnas de *El Comercio* y la *Opinión Nacional*, motivando importantes cartas suscritas por eminentes personalidades, escritos los cuales incluyó al dar a luz su obra, a modo de testimonios que emitían su veredicto; entre esas cartas estaba la del Capitán de Navío Juan Salaverry, que como sabemos, desempeñó el cargo de Segundo Comandante de la *Unión*. Cuando éste dignísimo Jefe de Marina escribió su carta, Junio de 1907, ya habían muerto los beneméritos Capitanes de Navío Aurelio García y García y Nicolás F. Portal; del último, expresa en uno de los párrafos de su larga comunicación: "En las maniobras marineras de la *Unión*, es mi leal sentir que las glorias corresponden por entero al Comandante Portal, que sobre el puente de comando, y a las voces de *slow* y *faster*, dadas con toda viril claridad, acortaba la marcha de la corbeta hasta ponerla a tiro del enemigo, para hacerla volar después burlando todo cálculo de los contrarios". Con referencia al momento de Angamos, dice Salaverry, citando nosotros únicamente determinados párrafos de su larga carta: "Cuando a las nueve de la mañana (8 de octubre) navegaba la corbeta a 600 metros más o menos por la aleta de babor del *Huáscar*, vio el Comandante García que, el *Huáscar* no podía forzar el paso a la División enemiga del Norte

y que ambos buques íbamos a quedar *aconchados* sobre tierra sin posible paso al Norte, y fue entonces que dando el mayor andar a la *Unión* pasó por el costado de estribor y a *toca penoles* del *Huáscar*, distinguiendo perfectamente las personas del Contralmirante Grau, la de su Segundo Elías Aguirre y Teniente Gárezon, sin que en este momento, casi al habla, ni en ningún otro, RECIBIERAMOS ORDEN DEL ALMIRANTE. Siguiendo de esta suerte nuestro rumbo al Norte, pasando delante de la proa del *Cochrane* a 400 metros de distancia (apreciados por micrómetro), con una velocidad de 13 millas; momentos en los cuales la *O'Higgins* que traía rumbo Este, lo cambió al Nordeste, con el intento de cruzarnos .... Diez minutos después, cruzábamos la proa del *O'Higgins*, a 3,700 metros; esto es, bajo sus fuegos.— Ha detallado Ud., estimado amigo, muy gráficamente la manera cómo a su exacto juicio marino, debió caer la *Unión* sobre su costado de babor, después de cortar la proa del *O'Higgins* a fin de poderse colocar costado a costado con su enemiga .... Yo no me he explicado jamás el por qué la *O'Higgins* no nos ofendió con sus cañones en el momento en que la cortábamos la proa, y disponiendo de colisas de 115. Al respecto, creo recordar que el parte oficial del Comandante Riveros, dice que la corbeta rompió sus fuegos sobre nosotros; pero esto no es cierto, en forma alguna. En la *Unión* todos esperábamos la maniobra de fuego que Ud. indica, pero no siendo hostilizados, seguimos al Norte tratando de zafar del enemigo, y por las razones siguientes: Al salir de Arica el 1º de octubre el Comandante García recibió del Secretario General, doctor Mariano Alvarez, un pliego abierto que contenía las instrucciones a que debíamos sujetar nuestros procedimientos, y con el fin de que leídas fuesen puestas en manos del Almirante Grau. Por el artículo 7º de dichas instrucciones se prohibía terminantemente que nuestros buques trabaran combate con fuerzas enemigas superiores, y ni aún iguales; aceptando la lucha sólo cuando fuese imposible de todo punto evitarla .... Cuanto a los incidentes con el *Loa*, lo relatado por Usted, es en el fondo la verdad. En efecto, a las tres de la tarde eran tres buques los que pretendían darnos caza, y entre ellos el *Loa* con su andar de 15 millas, que nos entraba por la popa hasta 5,000 metros más o menos. En esa hora precisamente nos encontrábamos en la *Unión* en consejo de guerra, cuando se presentó el Oficial de Guardia, Alférez de Fragata don Pedro Roel, dando cuenta que un tiro del *Loa* había alcanzado a 300 metros de la popa. El Comandante García le ordenó que siguiese observando el movimiento del enemigo y el acercamiento de sus tiros. Sucedieron tres o cuatro disparos más del *Loa*, cada uno de ellos más cercano, cuando el mismo Oficial anunció: ¡buques por la amura de estribor! Ante tal emergencia se adoptó la resolución que Usted indica, es decir, la de pasar sobre el enemigo, caso que fuera él, el aparecido, sin cuidarnos más del *Loa*, mientras sus fuegos no nos alcanzaran, pues la creencia de que se trataba de una nueva emboscada del resto de la Escuadra chilena, se hizo general". Prosigue el Capitán de Navío Salaverry refiriendo que, mientras los Jefes Superiores observaban desde el puente de la corbeta, el humo sospechoso avistado por estribor, llevó él a popa el cañoncito de marca Withworth de 9, y no 12 como dice Montani, libras el proyectil y con el famoso *Malcriado* efectuó tres disparos, logrando detener al enemigo.

En el libro de José Rodolfo del Campo, la *Campaña Naval*, se refiere el autor al Consejo de Guerra o Junta de Guerra reunida por el Comandante General García y García bajo su presidencia y ofrece casi los mismos detalles que los narrados por este Jefe en su parte oficial, elevado en Arica con data 9 de octubre de 1879, al Benemérito General Director de la Guerra, por lo cual sólo haremos mención a dicho parte en el asunto que nos interesa y dice así: "Mientras tanto las corbetas y buques ligeros que venían escalonados según su andar, perseguían a la *Unión*, destacán-

dose tres de entre ellos, al parecer la *O'Higgins*, el *Loa* y otro que para forzar su andar largó velas y quedó algo atrasado en esta persecución que nos iba alejando del *Huáscar*, sin embargo nos permitió distinguir más de una hora el vigor y ligereza con que nuestro monitor, estrechado por fuerzas tan superiores, acometía a los enemigos. Los buques que nos perseguían, continuaron haciéndolo durante el día con todo empeño, llegando a disminuir en algunas horas la distancia hasta 5,000 metros(*). La gravedad de los sucesos que tenían lugar, me decidió a convocar una Junta de Guerra, compuesta del Comandante de la corbeta *Unión*, Capitán de Navío Nicolás F. Portal, Segundo y Tercero de ella, Capitanes de Corbeta D. Juan Salaverry y D. M. Emilio Benavides, del Mayor de Ordenes de la División, Capitán de Fragata D. Gregorio Pérez y del Teniente Coronel de la Columna "Constitución", D. Leopoldo Flores Guerra. De su acuerdo unánime resultó que si alguno de los enemigos llegaba a estar a tiro de cañón, presentaríamos el costado para darle combate, aún cuando tal maniobra reuniese, como tenía que suceder, a tres o cuatro de los buques que venían por el Sur; pero que si esto no ocurría, debíamos continuar sin alteración nuestra derrota, que ya había sacado a la corbeta del centro de toda la Escuadra enemiga". Respecto al acta levantada por el Consejo de Guerra, a bordo de la *Unión*, aquel dramático 8 de octubre, publicada muchas veces, dice lo siguiente: "El señor Comandante General de la División hizo presente que en vista de la necesidad en que se había encontrado el *Huáscar* de aceptar el terrible y desigual combate que sostenía en ese momento con los blindados chilenos y de la caza que al mismo tiempo emprendía el resto de su Escuadra sobre la *Unión*, deseaba proceder con el mayor acierto, a fin de salvar su responsabilidad: que los Jefes allí presentes expresaran libre y francamente su opinión respecto de la manera cómo debía procederse, ya fuera en el sentido de que se librara combate con los dos buques que en ese instante eran los que seguían a la corbeta, o bien porque se hiciera todo lo posible por salvar al buque, no comprometiéndolo inútilmente, puesto que sería necesario batirse con todos los buques enemigos, que venían en auxilio de los dos ya citados; y por último, que expresaran si en su concepto, el resultado de este encuentro cualquiera que él fuera, podría influir en manera alguna en la suerte del *Huáscar*, agregando que la discusión era libre, a fin de poder formular, de acuerdo, una conclusión definitiva.— Formuláronse por todos los miembros de la Junta diversas consideraciones y resolvieron en definitiva y por unanimidad de votos: 1º Que en el caso de que se estrecharan las distancias con las naves enemigas, de tal modo que pudieran éstas ofendernos con sus fuegos, se trabara combate cualesquiera que fueran las consecuencias y número de aquéllos.— 2º Que perdido su convoy por los buques enemigos se batiera a éstos en detall; pero que entretanto no ocurriera ninguna de estas emergencias, se continuara la derrota que seguía la corbeta y con la cual se había salido del centro de la Escuadra enemiga, sin que ésta lo pudiera impedir.— Asimismo fueron unánimes en acordar que nada podía influir en la suerte del *Huáscar*, lo que ocurriese con los otros buques de guerra.— Terminado este acto firmaron la presente: *Aurelio García y García — Nicolás F. Portal — Juan Salaverry — Emilio A. Benavides — Gregorio Pérez — Leopoldo Flores Guerra*".

(*) Debemos anotar cómo en el extenso parte del Comandante General de la Segunda División Naval, Capitán de Navío Aurelio García y García, narrando los acontecimientos que tuvieron lugar desde la salida de Arica el 30 de Setiembre, en convoy la *Unión* con el *Huáscar*, hasta el regreso de la corbeta a Arica después de Angamos, no se hace referencia alguna a que el Almirante Grau hubiera ordenado escapar a la *Unión*.

Calificaremos la exposición anterior como bastante conocida, tocante al desempeño de la *Unión* el día 8 de octubre de 1879; pero hay un documento, el cual se guarda original en el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú, atestiguando que un poco antes o al mismo tiempo de convocar García y García la Junta de Guerra de Jefes, cuya acta acabamos de copiar, se reunieron los oficiales subalternos de la corbeta, exceptuando a uno perteneciente al Cuerpo General y a los Maquinistas, quienes levantaron una acta, la misma que fue escrita de puño y letra por el entonces Teniente Segundo Julio Jimenes y cuyo tenor es el siguiente: "En la Mar, a bordo de la Corbeta *Unión*, a las 3h. P.M. del día 8 de Octubre de 1879, reunidos espontáneamente en la Segunda Cámara de la expresada, los Oficiales, Guardias-Marinas y demás tripulantes que suscriben, después de deliberar sobre lo que convenía hacer, al frente del enemigo, para dejar bien puesto, junto con la honra de la República, el honor de la Marina y de nuestro buque en particular; acordaron unánimemente:— *SUPLICAR* con el debido respeto y por el conducto regular, al Señor Comandante General de la Segunda División Naval, que para vengar la casi segura desgracia del Monitor *Huáscar*, con el que se navegaba en convoy, atacado por la mayor parte de la Escuadra chilena, se sirva dar las órdenes convenientes para que se nos conduzca al combate, con la inteligencia y valor que reconocemos en él y en nuestros Jefes, cualquiera que sea la diferencia entre las fuerzas enemigas y las nuestras.— Teniente 2º *Julio Jimenes* — Oficial de Guarnición *Cruz Carranza* — Teniente 2º *Juan M. Ontaneda* — Cirujano *Pedro Yrujo* — Alférez de Fragata *Pedro Guillermo Roel* — Alférez de Fragata *Fortunato Salaverry* — Alférez de Fragata *Federico E. Matos* — Teniente de la Columna "Constitución" *Manuel Pejovés* — Alférez de la Guarnición *Leopoldo Oyague y Soyer* — Guardia Marina *J. R. David Flores* — Guardia Marina *Enrique Gamero* — Practicante de Medicina *Manuel S. Ugarte* — Practicante de Medicina *Samuel H. Zapata* — Aspirante de Marina *Clemente Alcalá* — Aspirante de Marina *Carlos J. Revoredo* — El Contador *Ezequiel Fernandini* — Aspirante de Marina *Tomás Lama* — Aspirante de Marina *Adalberto Narvarte* — Aspirante de Marina *Oliverio L. Saenz*".).

Jueves 9 de Octubre. — Llegamos a Arica. A las 8h. 45m. A.M. después de darnos carbón nos despacharon para Mollendo con cien soldados prisioneros del *Rimac*. De Mollendo salimos para el Callao.

Domingo 12. — A las 6 horas P.M. llegamos al Callao. Recibimos noticias indecisas de que el *Huáscar*, después de seis horas de heroico combate, durante el cual murió primero el valeroso Comandante, el Segundo Comandante Señor Aguirre y los Oficiales que por graduación tomaron e mando, el buque cayó prisionero de los chilenos, con la torre destruida, roto un cañón, perforado de popa a proa, después de hacer serias averías a los dos acorazandos enemigos.

(NOTA: Razón tuvo Storace en escribir, calificando de inciertas, las noticias recibidas por entonces en el Callao con relación a Angamos. El combate propiamente dicho comenzó en el momento en que el *Huáscar* rompió los fuegos, según unos testigos a las 9h. 20 m. de la mañana, y según otros, a las 9h. 40m., y terminó en la circunstancia que cayó en poder del enemigo, cuando "no le fue posible ya continuar su resistencia, inutilizados sus cañones, roto su timón y diezmada su tripulación", al de-

cir de Carbajal, a las 10 h. 55m.; o sea que en promedio fue la lucha de 1h. 20m. Los miembros de la Plana Mayor muertos, fueron Miguel Grau, Elías Aguirre, Diego Ferré, Melitón Rodríguez y Enrique Palacios; de la Plana Menor: 6 Oficiales de Mar, 7 Artilleros y 8 tripulantes más; de unos 206 tripulantes, sólo había 125 disponibles al concluir la acción, y de ellos muchos heridos. El *Huáscar* efectuó de 40 a 45 tiros con sus piezas de a 300, y unos cinco o seis con las de cubierta; se ignora el gasto de munición de ametralladora y de rifle. El *Blanco Encalada* hizo 25 disparos con sus cañones de grueso calibre, vale decir, con sus seis cañones Armstrong de a 250, rayados, de retrocarga, empleando granadas Palliser, de acero enfriado. El *Cochrane* alcanzó a tirar 45 cañonazos con sus piezas de grueso calibre, gemelas del otro blindado, 12 con los de a 20, 16 con el de a 7 y unos mil disparos de rifle. El estrago producido en el *Huáscar* por el fuego enemigo, presentó un espectáculo verdaderamente aterrador; el mismo Comodoro Riveros llega a afirmar: "Por el estado en que ha quedado el buque creo que no podrá servir". No es del caso puntualizar las averías sufridas por el *Huáscar*. Los daños experimentados por el *Cochrane*, el cual sostuvo la mayor parte del combate protegido por su coraza de nueve pulgadas, no fueron de consideración y la mayor avería consistió en un proyectil que dio en el costado de estribor, en el centro de la plancha superior del reducto, removiéndola. El *Blanco Encalada* no sufrió nada). *J. J.*

ESTADIA EN EL CALLAO

Desde el Domingo 12 de Octubre al Sábado 8 de Noviembre de 1879. — Se empleó el tiempo reparando lo necesario, tanto en la máquina como en las calderas.

Viernes 7 de Noviembre. — Vienen a bordo cuatro Maquinistas nuevos, en reemplazo de aquellos que dejaron el barco; fueron los siguientes: Mr. Botsford como Primer Maquinista, Mr. Laury como Segundo Maquinista, Sr. Portal como Cuarto Maquinista y Mr. Peneck también como Cuarto Maquinista.

(NOTA: Esto es lo único apuntado por Storace en su *Diario* durante el tiempo que la Unión permaneció esta vez en el Callao. Consecuentemente y con objeto de presentar al lector un panorama más amplio, nos vemos en la obligación de completar la exposición del Maquinista italiano. Figuran unos ocho oficios en el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú, con la fecha de la llegada al Callao de la *Unión*, es decir, Domingo 12 de Octubre, que despachó el Comandante de esta nave, los cuales quizá fueron preparados con anterioridad, ocupándose de los aspectos más importantes a fin de mantener su buque en la mejor forma operativa. En uno de ellos manifiesta: "El trabajo excesivo que tiene la tripulación del buque de mi mando con el carguío constante de carbón y las faenas consiguientes a las circunstancias en que nos encontramos, no permite se conserve en buen estado, por el tiempo que designa el Reglamento, el vestuario y otros útiles que la Nación les proporciona. Se encuentra pues la tripulación, en estado de desnudez, opuesta a la de decencia e higiene

que debe observarse a bordo. Sírvase US. hacer presente esta circunstancia al Señor Comandante General, elevando al mismo tiempo los dos pedidos adjuntos, para que si lo estime conveniente ordene su tramitación inmediata". En otra comunicación, el Capitán de Navío Portal, reclama nuevos útiles de navegación. Asimismo, hay un oficio elevando el parte formulado por el Primer Ingeniero del buque, referente al estado en que se encontraba la máquina y las calderas, y las reparaciones que demandaban con urgencia. Apuntaremos, asimismo, un pedido por medicamentos a fin de reponer los consumidos. El martes 14 de octubre hay en el citado Archivo Histórico hasta cuatro oficios con diversos pedidos, digamos a la Factoría de Bellavista por artículos que debían fabricarse, como por dos embarcaciones más de seis remos capaces de contener 25 hombres; es muy interesante la queja que hace el Primer Ingeniero de la corbeta respecto al carbón en panes que en esos momentos está recibiendo el buque y se considera como combustible muy deficiente; mientras "en la bahía existe un buen combustible de Cardiff y soy de opinión sea éste el que se tome para el consumo, pudiéndose conseguir ya sea en la Casa Grace, Shule Garland e Higginson". Por su parte, Portal comenta: "A mi vez, Señor Mayor de Ordenes, me permito llamar sobre este punto importantísimo la atención del Señor Comandante General y para no omitir ningún aspecto sobre el particular, diré a US. que la práctica me ha convencido que la Corbeta no puede hacer más de 12 3/4 millas con el mejor combustible, de suerte que el andar de los buques enemigos, que no difieren de esta cantidad, queda muy superior con el carbón que hoy se embarca. Creo, además, que cuando conozcan los Superiores encargados de velar por los intereses de la Nación, que una pequeñísima economía pondrá indudablemente en peligro cualquiera comisión que se me encargue, colocarán todo su conato para proporcionar al buque ese elemento, que en algo contribuirá a salvarlo de las Divisiones organizadas por el enemigo". No satisfecho con lo anterior, el Capitán de Navío Portal, pasó el 16 de octubre otro oficio respecto del carbón, en el cual decía: "Sírvase US. poner en conocimiento del Señor Comandante General de esta División, para que por su digno órgano llegue a conocimiento Superior que a pesar de haber personalmente dicho al Señor Mayor del Departamento que el carbón en panes que se está embarcando en este buque, no puede producir más andar que el de diez millas, quitándole a este buque las ventajas que pudiera conseguir sobre el enemigo por su mayor andar sobre muchos de ellos, y de haber dado también parte que existe en bahía, como también en varias casas de comercio carbón de Gales, se continúa el embarque del expresado carbón en panes con el cual, como se ha dicho conforme a la opinión del Primer Maquinista de este buque D. James Wallace, el cual no puede engendrar vapor sino para dar al buque una velocidad de diez millas por hora.— Aún se puede remediar esta falta, embarcando el carbón que resta para completar la cantidad que contienen las carboneras, del carbón fino de Cardiff que es indispensable y espero que en bien del servicio nacional esa Comandancia General podrá conseguirlo. La cantidad de este combustible que necesitamos es la de 200 toneladas, que servirán para consumirse en los momentos de peligro o en lugares amenazados. Sirviéndonos del carbón en panes que tenemos, cuando nos encontremos lejos del enemigo".

El Capitán de Navío Portal desde el 16 de octubre apreció que los trabajos para la reparación de la máquina y calderas no se practicaban con la celeridad que era de desear; así, el arreglo en los tubos de las calderas se adelantaba muy lentamente, de modo que las labores en general amenazaban prolongarse por más de tres semanas, en vista de lo cual solicitó por escrito la necesidad de la presencia del Superintendente de Máquinas de la Factoría de Bellavista a bordo de la corbeta, con todos los

elementos necesarios y el número de operarios preciso. Otro aspecto preocupando profundamente a Portal, era el de la falta a bordo del número competente de espoletas metálicas para los cañones Voruz, pedido efectuado desde el mes anterior, tal como se dijo en otras líneas. A este respecto, con fecha 17 de octubre, escribe Portal: "Si aún no se hubieran construido o encargado a Europa, las dichas espoletas de bronce, se me proporcionen de las de a 100 Parrot o de las de a 70 Armstrong, que a bordo las haré adaptar a las bombas de esta artillería". Y con la misma fecha, establece respecto de los estopines: "Repetidas veces he hecho presente que los estopines existentes a bordo son de mala calidad, causando estos generalmente la pérdida de las punterías. Antes de emprender el último viaje, el Señor Comandante General remitió 200 a bordo y el resultado que con ellos se ha obtenido ha sido satisfactorio; en tal virtud, solicito se proporcionen mil para el servicio de la Corbeta. Al mismo tiempo me permito indicar, para que así se diga a quien corresponda, se adquiera y deposite el mayor número de estopines de esta calidad, por ser los únicos buenos de todos los que hasta la fecha me han proporcionado". En días sucesivos de octubre, Portal se ocupa, entre otros menesteres, del problema de los Maquinistas: "El fallecimiento del Segundo Maquinista D. Alfred Ravis, la deserción del Cuarto Maquinista D. Frederic Bullack y la separación del Segundo D. Robert Withe, prisionero del *Rímac*, dejan al Departamento de Máquinas en estado tal de deficiencia, que es imposible atenderlo debidamente en las actuales circunstancias. Creo llegado el momento de no omitir gastos para que se llenen esas bajas, y por consiguiente, deben contratarse a cualquier precio cuatro Maquinistas idóneos que reemplacen a los anteriores; pues sería culpable que una falta remediable pusiera en peligro las importantes comisiones que debe desempeñar la Corbeta". En relación con el personal que se pasó del *Rímac*, decía Portal: "Existen a bordo de este buque, desde la captura del Vapor *Rímac*, el Segundo Maquinista D. Robert Withe, Cabo de luces James Cooper y Marinero Harry Helley, que pertenecieron a esa dotación. La permanencia de estos individuos a bordo la creo inconveniente por motivos que no pueden ignorarse, desde que han pertenecido a las filas enemigas; al mismo tiempo, verificándose el cange de prisioneros, pueden ellos entrar en el número. Por ambas razones, solicito sean separados de esta dotación; sin embargo que sus comportamientos han sido los más satisfactorios". En efecto, el 24 de octubre, llegó la orden Superior para entregar a los individuos nombrados por el Comandante de la Unión al Coronel Prefecto del Callao, con objeto de remitirlos en clase de prisioneros a Tarma.

El avance de las reparaciones realizadas en la *Unión*, durante la semana que terminó el Sábado 25 de Octubre, lo muestra el parte elevado por el Capitán de Navío Portal en dicha fecha, estableciendo que en esos siete días se efectuaron unos 95 jornales de maquinistas y caldereros y 30 de carpinteros, en los trabajos de colocar 15 tubos nuevos en las calderas de estribor, componer 489 de los antiguos en las mismas, extraer 5 tubos de las calderas de popa a babor para componerse; en reparar las válvulas del condensador y las alimenticias de la máquina. Faltaba aún reparar los tubos de las calderas de proa a babor, colocar estais en las planchas de los tubos de las calderas de estribor, colocar dos parches en las mismas, arreglar las barras de conexión y los grifos de los graduadores de agua; por su parte, los carpinteros después de desarmar los andamios del pañol de bombas, principiaron a colocar los nuevos, repararon las portas, trabajando dos chilleras para los cañones de proa. Hay una nota patriótica el día 25, cuando la tripulación de la *Unión* reúne la cantidad de 2,603 soles, con objeto de contribuir a la compra de un blindado que llevaría el nombre glorioso del Contralmirante Grau; dicha colec-

ta se envió a Lima al Presidente del Concejo Departamental. El 29 de octubre tuvo lugar a bordo de la *Unión* un acontecimiento desgraciado, pues al efectuarse una salva ordenada a la puesta del sol de 21 tiros, se inflamó la carga de uno de los cañones matando a uno de los sirvientes de la pieza e hiriendo a otros. Respecto a otras novedades de a bordo, señalaremos las siguientes: el Segundo Maquinista Alfred Ravis, que falleció en el Callao el 4 de octubre, había ingresado a la *Unión* como Tercer Maquinista el 6 de noviembre de 1876; el Cuarto Maquinista Frederic Bullach, que desertó del buque el 26 de setiembre, se dio de alta en el buque el 31 de octubre de 1878 y en la misma fecha anterior, desertaron también, el Segundo Guardián James Martín, el Cocinero Manuel Córdoba y diez marineros. El Capitán de Navío Aurelio García y García, Comandante General de la Segunda División Naval, quien a la llegada de la corbeta *Unión* al Callao solicitó su enjuiciamiento con objeto de esclarecer su conducta durante el combate de Angamos, fue desembarcado de Orden Superior el 24 de octubre. El Primer Maquinista James Wallace, salió con licencia el 31 de octubre y lo reemplazó, como se ha dicho, el de igual categoría Benjamín Botsford que fue trasladado del *Chalaco;* asimismo, embarcaron James Laury y Gabriel A. Portal, que habían pertenecido al *Limeña*, y Francis Peneck del *Oroya*. El Tercer Maquinista Emilio Balladares pasó al *Rímac;* fueron licenciados el Primer Contramaestre Pedro Teodoro, el Herrero James Scott, el Bocafragua Harry Witfield y el Farmacéutico Máximo Oliva. Tuvieron lugar otras deserciones, licencias y se desembarcó la Guarnición del Batallón "Callao", embarcándose otra del Batallón "Artillería de Aduana'.

En cuanto a nuevas de interés general, señalaremos que el 22 de octubre salió el *Limeña* del Callao a Paita a traer el torpedo llamado Blume y regresó con él y como hizo escala en Pacasmayo, Salaverry y Huacho, condujo del primer puerto citado 71 caballos y el Batallón "Cajamarca", fuerte de 320 plazas. Se recibe la noticia de la toma de Pisagua por los chilenos, el día 2 de noviembre, después de un combate de 7 horas de duración, cuando unos 10,000 enemigos apoyados por 7 buques de guerra, vencieron a una plaza armada de dos cañones de a 100 y defendida por 1,200 hombres, soportando una lluvia incesante de bombas y el efecto de un incendio en los depósitos de salitre. El 3 de noviembre, llegó a Pozo Almonte el Coronel Belisario Suárez, Jefe de Estado Mayor General, tras del que fueron llegando las demás Divisiones del Ejército. El General en Jefe, Juan Buendía, con los restos de Pisagua, marchó hasta San Roberto. El 6 de noviembre llegó al Callao, procedente de Arica, la *Pilcomayo;* al día siguiente parte para Arica, llevando 645 cajones con armas, 720 mil tiros a bala, 182 bultos con cananas, balas y pólvora y nueve cajones para la Artillería boliviana). *J. J.*

QUINTO VIAJE DEL CALLAO AL SUR

Sábado 8 de Noviembre de 1879. — En la mañana de este día se parte para Arica.

(NOTA: Es lo único que dice Storace. No establece que la corbeta salía mal reparada. Leemos en la *Campaña Naval* por José Rodolfo del Campo, en una correspondencia a *El Comercio* que tiene data Noviembre 14 de 1879, escrita en Arica: "Después de 28 días de estar fondea-

dos en el Callao, hemos vuelto a la actividad de la vida de campaña. Hasta aquí vamos con felicidad, y confío en que en adelante la suerte de las armas nos sea propicia. El viernes (7) de la semana pasada se dio orden a la *Unión* de alistarse para irse a la mar. Expedita la corbeta para desempeñar cualquiera comisión que se le confiara y cuando sólo esperaba la orden de partir, se le comunicó que su comisión se reducía a conducir a este puerto al Batallón Provisional de línea, Nº 2, fuerte de 600 plazas. Como era muy natural, el Comandante Portal en cumplimiento de su deber y a fin de poner a salvo su responsabilidad, observó tal orden, haciendo ver que era materialmente imposible que el buque de su mando pudiera transportar esa gran cantidad de soldados; porque no tenía dónde acomodarlos, ni bodegas suficientes para contener el parque de dicho Batallón, pues las del buque se hallaban repletas con los pertrechos de guerra que se habían embarcado.— Las poderosas razones expuestas por el Comandante Portal, apoyadas por varios Jefes de Marina, hicieron variar de opinión al Señor Ministro de la Guerra y lo decidieron a adoptar otra medida. Resolvió en consecuencia que el Batallón Provisional Nº 2 se embarcara en el *Chalaco*, que convoyado por la *Unión*, fuera traído a este puerto. Dispuesto todo convenientemente y acordado por los Comandantes de la *Unión* y del *Chalaco*, las precauciones que debían guardarse, para el buen éxito de tan peligrosa comisión, abandonamos el fondeadero del Callao a las 12 del día del sábado 8, con rumbo al sur".

La *Unión* salió bajo de mando del Capitán de Navío Nicolás F. Portal, el Segundo Comandante fue el Capitán de Corbeta Juan Salaverry y el Tercero el Capitán de Corbeta graduado Emilio M. Benavides; llevaba 9 Oficiales de Cubierta, 5 Oficiales de la Guarnición militar, 2 Guardias Marinas, 9 Aspirantes de Marina, un Contador, 2 Practicantes de Medicina, pues el Cirujano Dr. Pedro Yrujo quedó enfermo en el Callao, 6 Oficiales Maquinistas, 2 Aspirantes de Máquinas, 17 Oficiales de Mar, 13 Artilleros de Preferencia, 9 Artilleros Ordinarios, 32 Marineros, 39 Grumetes, 4 Cabos de Fogoneros, 14 Fogoneros, 16 Carboneros, 85 hombres de Guarnición militar). *J. J.*

Lunes 10 de Noviembre. — Llegamos a Mollendo a las 4 de la tarde, donde solicitamos orden de parar la máquina para efectuar reparaciones, pues encontramos que no podía moverse a causa de no formar vacío al condensador; después de varios esfuerzos, conseguimos regularizar la situación y estuvimos listos para navegar, lo cual se lleva a cabo a las 7 de la noche con destino a Arica.

Martes 11. — Llegamos a Arica a las 10 de la mañana. Se destapan los condensadores, lo mismo que el registro de inyección, se ajusta la empaquetadura del prensa-estopa de la bomba de aire.

(NOTA: Dice José Rodolfo del Campo en su obra tantas veces citada: "A la mañana siguiente, esto es, el Martes 11, fondeamos en este puerto (Arica) con la satisfacción de haber desempeñado cumplidamente la arries-

gada expedición que se confiara a la *Unión* y al *Chalaco*. A las 10 de la mañana, estaba desembarcado el Batallón del Señor Canevaro y desfilaba en el mayor orden al cuartel, que al efecto se le tenía preparado. Por tren de 3 P.M. marcharon para Tacna tres Compañías del referido Cuerpo, quedando las tres restantes expeditas para partir al día siguiente. Cuando llegamos a este puerto, desfilaba la División boliviana al mando de su Capitán General, Daza, que parece debe juntarse con nuestro Ejército de Iquique y marchar juntos sobre el enemigo. El General Prado acompañó a su aliado y amigo el General Deza, hasta una legua de la ciudad. Las proclamas y demás pormenores de esta marcha, les comunicará a Uds. el otro Corresponsal estacionado en Arica". En cuanto al Capitán de Navío Portal, ésta elevaba un oficio al Contralmirante Lizardo Montero, Comandante General de las Fuerzas y Baterías de Arica, dándole cuenta de la comisión que había desempeñado el buque de su mando, documento que obra en el Archivo Histórico del Museo Naval y en él se lee: "Conforme a instrucciones, el 8 del presente a las. 11h 30m. A.M. zarpé del puerto del Callao, convoyando al vapor *Chalaco* que conducía a su bordo al Batallón Provisional de Lima Nº 2. Separado convenientemente de la costa y observando las precauciones necesarias, hice rumbo sobre el puerto de Mollendo, a donde sin que hubiera ocurrido novedad, fondié ayer a las 4h. 30m. P.M., quedando el *Chalaco* aguantado. Comuniqué por telégrafo con S.E. el Director de la Guerra y habiendo ordenado continuar sobre este puerto, lo verifiqué zarpando a las 6h. P.M., pero teniendo una avería que reparar en la máquina, ordené al *Chalaco* que siguiera adelante a media fuerza para alcanzarlo con oportunidad.— Debo hacer nota a US. que la máquina del buque, después de las reparaciones que le han hecho en el Callao, no ha quedado en perfecto estado, pues al dejar ese puerto hubo necesidad de demorar media hora para hacerle una reparación; por dos veces ha sido necesario aguantarse en la mar con igual objeto; ayer al fondear en Mollendo, no pude ir atrás en el momento preciso que se dio dicha orden y, últimamente, al dejar ese puerto, otra descompostura requirió dos horas de trabajo.— Las guías que tengo el honor de adjuntar, manifestarán a US. los artículos que conduce la Corbeta, con destino a este puerto. Como pasajero, ha venido a bordo el Teniente Segund oD. Ismaél Meza". El 16 de noviembre pasó Portal otro oficio al Contralmirante Montero, dándole parte del grave mal padecido por el Alférez de Fragata Fortunato Salaverry, de la dotación de la Unión, quien estaba afectado por una lesión al corazón que le producía inesperados y repetidos ataques, durante los cuales perdía por completo la razón y aún se ponía en riesgo su existencia. Estaba, pues, incapacitado para prestar a bordo un servicio regular). *J. J.*

Domingo 16 de Noviembre. — Aprovechando la estadía en el puerto, pedí permiso para saltar a tierra, dirigiéndome a la casa del Sr. Gal'lino, a quien entregué una carta para que la expidiera a un hermano suyo, que vive en Génova y esto con una remesa para mi tía Gerónima. La carta contenía mi retrato donde vestía de uniforme. Encontré al Sr. Gal'lino bastante afable, como igualmente a su señora esposa; permanecí en su casa porque fui invitado a cenar, aceptando su invitación. Nuestra conversación trató en todo momento sobre nuestro país natal y nuestros queridos parientes; en ocasiones variaba la charla respecto a la actual guerra del Perú-Bolivia atacados por Chile.

Lunes 17. — Por orden superior se encienden los fuegos a las 8 P.M. Partimos de Arica a las 12 de la noche, en convoy con la *Pilcomayo* y el *Chalaco* (15).

Martes 18. — Siendo nuestra velocidad superior a la de la *Pilcomayo* y la del *Chalaco*, los aventajamos en el camino, manteniéndonos de este modo siempre adelante unas millas. A las 7 de la mañana descubrimos por la proa un humo y quien lo producía se acercó rápidamente puesto que navegaba hacia el sur, mientras nosotros lo efectuábamos al rumbo contrario. A las 8 A.M. distinguimos que era un buque a vapor de guerra y no tardamos en reconocer a uno de los blindados chilenos. Seguro de ello, el Comandante ordena dar a la máquina a toda fuerza, a la par que el enemigo gobernaba su buque para perseguirnos; después de media hora, avistamos a la *Pilcomayo* y al *Chalaco*, haciéndoles de inmediato señales de girar y ellos, comprendiendo el peligro, efectuaron rápidamente la maniobra. Gracias a su mayor velocidad, la *Unión* consigue dirigirse al oeste y luego nuevamente al norte. El enemigo, apreciando la imposibilidad de alcanzarnos, cambia de rumbo para emprender la persecución de las otras naves. A las 2 de la tarde, en pleno desarrollo de nuestra fuga al norte, se nos presenta otro vapor navegando cercano a tierra; creyéndolo chileno, forzamos más nuestra máquina con objeto de ganarle el paso a la costa y si bien parecía perseguirnos, en cambio perdía mucho camino. A las 4 P.M. en que pasamos frente a Mollendo, contemplamos cómo nuestro perseguidor se dirigía a dicho puerto, para luego entrar en él. Entonces la *Unión* hizo girar su proa en dirección del puerto mencionado y al acercarnos al otro buque reconocemos en aquel vapor que parecía perseguirnos a uno de la Compañía inglesa. En consecuencia, fondeamos en Mollendo a las 4h. 30m. P.M.; allí nos enteramos el nombre del blindado ene-

---

(15) Los datos ofrecidos por Storace no son exactos. Los historiadores navales clásicos, Melo y Vegas, sostienen que la *Unión*, la *Pilcomayoy* el *Chalaco*, no salieron de Arica el lunes 17 de noviembre en convoy, sino cada uno de ellos a cumplir su propia comisión; lo mismo se desprende del parte de viaje del Capitán de Navío Portal. En cuanto a la hora de zarpe de la *Unión*, Melo asegura que fue "a cosa de las 10 de la noche" y la de los otros, "una o dos horas más tarde". Portal establece que su salida tuvo lugar a las 10h. 35m. P.M. El *Chalaco*, al mando de Villavicencio, llevaba a Mollendo los prisioneros chilenos que estaban en Arica, para economizar víveres en dicha plaza; la *Pilcomayo*, a órdenes de Ferreyros, debía entregar una comunicación a las autoridades de Mollendo, la cual bien pudo darse al *Chalaco*, evitándose el final que tuvo la cañonera.
J. J.

migo, se trataba del ***Blanco Encalada,*** el mismo que había estado en el puerto durante la mañana; asimismo, supimos el haberse salvado el ***Chalaco,*** pero no había ninguna noticia del otro barco peruano hasta las 5h. P.M., cuando zarpamos para el Callao, navegando a una velocidad media de 10 millas por hora.

Jueves 20 de Noviembre de 1879. — Llegamos al Callao.

(NOTA: El parte de viaje del Capitán de Navío Portal fue el siguiente: "Callao, Noviembre 20 de 1879.— Sr. Capitán de Navío Mayor de Ordenes del Departamento.— S.M.O.— En la noche del 17 del presente, vino a bordo el Señor Contra-Almirante Comandante General de las Fuerzas y Baterías de Arica y me dio orden de salir inmediatamente con dirección a este puerto. Posteriormente y cuando se levaba el ancla, fui llamado a tierra por su S.E. el Señor Director de la Guerra, quien se sirvió reiterarme la orden perentoria que ya había recibido. En cumplimiento de ellas, zarpé de ese puerto (Arica) a las 10h. 35m. P.M., haciendo rumbo franco de Punta de Coles. Se navegó sin novedad hasta las 8h. 50. A.M. del 18, en que encontrándome al Norte de Pacocha, fue avistado un humo por la amura de estribor; en son de combate continué su dirección y reconocido el enemigo, viré al Sur en busca de la ***Pilcomayo*** y el ***Chalaco,*** PUES SABIA QUE AMBOS, COMO LA CORBETA, HABIAN RECIBIDO ORDEN DE VENIR AL CALLAO (*); momentos después fueron reconocidos, el ***Chalaco*** navegando cerca de la costa y la Cañonera más afuera. Con la proa a cortar su rumbo, se le llamó la atención con tres disparos de cañón y estando más cerca de ellos se les avisó por señales, la presencia de un blindado enemigo. Ambos buques inmediatamente emprendieron su retirada, acercándose a la costa y, el buque de mi mando que era perseguido por el enemigo, evolucionaba por el Oeste con poco andar, para distraerlo en su persecución y permitir que nuestros buques ganaran camino al Sur. Esta operación fue conocida por el enemigo y a las 10h. A.M. hizo proa sobre la ***Pilcomayo,*** poco tiempo después notando probablemente que el ***Chalaco*** avanzaba menos, emprendió la caza sobre este último. En ese momento, la distancia del blindado al buque más próximo era más o menos de 5 millas.— La Corbeta continuó su evolución doblando al enemigo, hasta tomar su rumbo primitivo N 70º O. A la altura de Mejía se avistó a las 3h. P.M. un vapor del Sur, con su aparejo de cuchilla al viento, y sugiriéndome esta circunstancia la idea de que fuera otro buque enemigo, me puse en su persecución a toda fuerza de máquina. A las 4h. 40m. P.M. ese buque que era el Vapor inglés ***Valdivia*** entraba al puerto de Mollendo y poco después la Corbeta. Aguantados sobre la máquina, se recibió al Capitán de Puerto, quien me participó que el ***Chalaco*** había salvado de la persecución haciendo rumbo al Norte, no teniendo noticias de la ***Pilcomayo;*** pero atento al andar que desarrolló ese buque desde el principio y a la distancia que lo separaba del blindado es de suponerse, que emprendida la caza sobre ella, no haya podido ponerse a tiro de cañón antes de estar protegida por las Baterías de Arica.— Telegrafié al Señor Director de la Guerra, poniendo en su conocimiento todo lo ocurrido y participándole que conti-

(*) Esto revela que la ***Unión*** no salió de Arica en convoy con la ***Pilcomayo*** y el ***Chalaco,*** pues Portal hasta ignoraba la misión que tenían esas dos naves, esto es, de recalar en Mollendo. Por lo pronto, originalmente, la ***Unión*** zarpó con rumbo al Callao. *J. J.*

nuaba al Callao. De Mollendo, que zarpé a las 5h. P.M., a este puerto, en que he fondeado a 3h. 20m. P.M., no ha ocurrido novedad a bordo.— El Estado General que tengo el honor de adjuntar, dará a US. cabal conocimiento de las circunstancias en que se encuentra en el día de la fecha el buque de mi mando.— Dios guarde a US.— Nicolás F. Portal".

Desgraciadamente no se cumplieron las esperanzas de Portal. La pérdida de la cañonera fue uno de los duros descalabros sufridos por la Marina de Guerra nacional. Al amanecer del día 18 de Noviembre, mientras la *Unión* navegaba cerca de Punta Coles, el *Chalaco* lo hacía cerca de la costa y la *Pilcomayo* más afuera de modo que se avistaban entre sí, mas ninguno de ellos veía a la *Unión*. Cuando ésta reconoció al blindado *Cochrane*, metió timón y puso la proa al sur a toda marcha con el objeto de advertir el peligro a nuestras dos naves, a las que calculaba próximas. Explica al respecto Rosendo Melo en su *Historia de la Marina del Perú:* "El humo de la *Unión* fue lo primero que llamó la atención del blindado chileno. Luego la corbeta, con el propósito ingenuo de salvar a los otros buques, fue en demanda ostensible de ellos, con lo que fijó la atención del enemigo. Acaso hubiera convenido más que Portal hubiese provocado la caza para llevarse al blindado hacia el Norte, aunque La Torre no hubiera mordido el anzuelo, porque suponía a la *Unión* su andar de otro tiempo. Corriendo hacia el convoy para prevenirlo, denunció su presencia al enemigo. La *Pilcomayo* percibió sus disparos; pero sólo después de que se le aproximó mucho pudo descifrar el aviso en que la *Unión* decía con banderas: "buque enemigo a la vista". Poco después, se descifró este otro aviso: "el buque enemigo que se avista es un blindado". Habían navegado hasta entonces más de tres horas uno hacia otro, que al andar corriente de diez millas eran sesenta. El aviso llegaba muy tarde: esas tres horas de camino dejaban a la nave débil a merced de la más fuerte, reduciendo la captura de aquella a cuestión de horas. El *Chalaco* no parecía haberse dado cuenta del peligro y conservaba su rumbo sobre Mollendo, bastante pegado a la costa. La *Unión*, después de prevenir a la *Pilcomayo*, se fue sobre la costa a prevenir al *Chalaco*, que vino a replegarse a la cañonera y aquélla, luego de regresar a 500 metros por la popa de ésta, corrió a la cuadra del blindado, sobre el cual disparaba su Voruz, que apenas ofendían a sus propios sirvientes. Hubo un momento en el que la caza ofrecía una maniobra original: la *Unión* a la cuadra de estribor del blindado lo provocaba con sus inofensivos disparos, a la cuadra de babor el *Chalaco* que hacía camino al SE, en dirección a Pacocha, decidido a vararse si lo seguían, en medio se deslizaba majestuosamente el blindado enemigo, sin entretenerse en embestir a la corbeta, cuya velocidad era proverbial, ni al *Chalaco* que confundieron con el *Oroya*, también de buen camino". La *Pilcomayo* puso rumbo al sur al parecer para asilarse en Arica; pero la mar agitada de proa le redujo el andar, mientras el *Cochrane* sin hacer caso ni del *Chalaco* ni de la *Unión*, continuó inalterable en la caza. Al convencerse el Comandante de la *Pilcomayo* de la imposibilidad de salvarse del buque enemigo, descargó sus propios cañones sobre su bodega, luego prendió fuego y embarcó en los botes a sus tripulantes, quedando en el puente con sus oficiales; el blindado arrió sus embarcaciones, ocupó la *Pilcomayo*, apresó a la tripulación y apagó el incendio). *J. J.*

ESTADIA EN EL CALLAO

Viernes 21 de Noviembre. — Arribó al Callao el ***Chalaco;*** no hay todavía ninguna noticia sobre la ***Pilcomayo.***

Martes 25 de Noviembre. — Se tiene noticia segura de la pérdida de la ***Pilcomayo,*** la cual cayó prisionera, pero casi inutilizada para la actividad, por obra del Comandante y tripulación.

(NOTA: Durante la estadía en el Callao de la ***Unión,*** comprendida entre el 20 de Noviembre y el 17 de Diciembre de 1879, tuvo lugar una serie de sucesos, los cuales señalaremos en su esencia y atendiendo a los más importantes. Como se expresó en líneas anteriores, el enjuiciamiento del Capitán de Navío García y García lo despojó de la Comandancia General de la Segunda División, a la cual pertenecía la corbeta y, consecuentemente, el Comandante de ésta, Capitán de Navío Portal, ya no requirió de otro conducto para dirigirse a la Superioridad, sino del Capitán de Navío Mayor de Ordenes del Departamento. Desde la llegada al Callao, Portal pasó sus oficios mostrando la situación del buque a su mando. Principió por pedir el reemplazo de los víveres consumidos por la dotación de la nave y tener completo dos meses, tal como estaba mandado; el 22 de Noviembre, a mérito de un informe del Primer Maquinista, expuso la necesidad de desarmar las válvulas de corredera, porque se creía que no trabajaban debidamente, para lo cual requería extinguir el fuego de las hornillas por un día; en una de sus comunicaciones dijo: "Al zarpar de este puerto el buque de mi mando al Sur el 8 del presente, recibí orden verbal del Sr. Comandante General de Marina, para no considerar en revista a bordo al Sr. Capitán de Navío D. Aurelio García y García Comandante General de la Segunda División, pues debía pasar sus revistas en el Arsenal, mientras duraba el sumario que sigue el Capitán de Navío D. Francisco Carrasco. A pesar de haberles hecho saber la Resolución Superior, se embarcaron e hicieron el último viaje al Sur, el Capitán de Fragata D. Gregorio Pérez y el Teniente Segundo D. Felipe La Torre Bueno, Mayor de Ordenes el primero y Ayudante el segundo de la referida Comandancia General, y consultando en Arica, el 14 del actual, al Sr. Contra-Almirante Jefe de esa Plaza, respecto al modo como el Jefe y Oficial debían pasar la revista, se me ordenó verbalmente de acuerdo con lo dispuesto por el Supremo Director de la Guerra, que los consultados pasen la revista de Comisario a bordo, hasta su arribo al Callao y así consta en las respectivas listas". Este oficio tiene data 24 de Noviembre. Dos días después, Portal comunicaba que por orden del Contralmirante Comandante General de las Fuerzas y Baterías de Arica, habían sido desembarcados en dicho puerto dos cañones de a 70 Voruz, de los de dotación de la corbeta y pedía dos cañones de a 40 Armstrong a fin de reemplazar a los anteriores. Habiendo recibido Portal la orden de instalar dos cañones de a 32 de ánima lisa en la popa de la ***Unión,*** expuso diversas razones para no efectuarlo, entre ellas, por lo débil de la cubierta de la toldilla que no había cómo reforzarla y porque el espacio donde podían retroceder, impediría el libre movimiento del cuadrilátero del timón, quedando en consecuencia el buque sin gobierno. El 29 de Noviembre oficiaba Portal: "En cumplimento de la orden que US. se sirvió comunicarme con fecha 28, será recibido a bordo del buque de mi mando el torpedo Lay, destinado a su servicio para cualquier emergencia. Séame permitido hacer presente a US. que la buena aplicación de los artificios de guerra requieren conocimiento perfecto de su mecanismo y práctica en su aplicación, y que esas circunstancias son

completamente ignoradas por los tripulantes de esta dotación. Convendría pues, que se enseñara el manejo práctico de dicho torpedo, para tener alguna confianza en el resultado de su aplicación.— Absolviendo la pregunta a que se contrae el resto del citado oficio, diré a US. que sólo un torpedo Lay fue embarcado en este buque con destino a Arica, el mismo que allí fue desembarcado. Tal vez la equivocación con respecto al número, sea confundiendo éstos con los tres del sistema Harvey que actualmente se encuentran a bordo y que fueron traídos por el Comandante Smith. También existen otros dos del sistema Mc. Evoy, traídos por el mismo Jefe, los que sólo son apropiados para lanchas".

Los trabajos requeridos en la máquina de la *Unión* no pudieron hacerse con la amplitud y libertad necesaria, porque en todo momento se juzgó que la corbeta estuviera expedita para cualquier emergencia; además, existía la disposición de llevar a cabo rondas nocturnas en que debía alternar el buque para evitar una sorpresa de la Escuadra enemiga. En cumplimiento de esto último, el día 2 de Diciembre dejó la *Unión* el fondeadero a las nueve de la noche y regresó a las 9h. 30m. A.M. del 3, después de hacer ejercicio de fuego sobre blanco, efectuando un tiro a bomba por pieza. El día 4 zarpó la *Unión* a las nueve de la noche, y después de practicar su servicio de ronda sin novedad, regresó al fondeadero a las 6 de la mañana. El 9 de Diciembre tiene lugar el cambio súbito de comando de la *Unión;* la única explicación que podemos darnos estaría en el proceso seguido al Capitán de Navío García y García, el cual en su desarrollo arrastra también a Portal. Los dos documentos que copiamos a continuación exponen dicho cambio. "Callao, Diciembre 9 de 1879.— Sr. Capitán de Navío Mayor de Ordenes del Departamento.— S.M.O.D.— En cumplimiento de la Orden Suprema que US. se ha servido comunicarme en el día de la fecha, he entregado el mando de esta corbeta al Sr. Capitán de Navío Graduado D. Manuel A. Villavisencio, con todos los requisitos de Reglamento. Sírvase US. decirlo así al Sr. Comandante General de Marina y hacerle presente, al mismo tiempo, que hoy cuenta el buque con una cantidad competente de proyectiles para su defensa, merced a los esfuerzos exclusivos de a bordo, pues trabajando aquí con la mayor actividad, se ha conseguido adoptar espoletas de diversos sistemas a las bombas Voruz, dando éstas en su prueba un resultado satisfactorio.— Dios guarde a US.— Nicolás F. Portal". "Callao, Diciembre 10 de 1879.— Sr. Capitán de Navío Mayor de Ordenes del Departamento.— S.M.O.— Con las formalidades de costumbre y en cumplimiento de la Orden Suprema que US. se ha servido comunicarme, recibí en el día de ayer el mando de esta Corbeta. Los Inventarios y Estados Generales correspondientes, serán remitidos a disposición de US. tan pronto como esta Comandancia revise cuidadosamente el cargo que ellos contienen. Sírvase US., Sr. Mayor, hacer presente al Sr. Comandante General de Marina, que estoy en posesión del nuevo cargo que el Supremo Gobierno se ha servido confiarme.— Dios guarde a US.— Manuel A. Villavisencio". El nuevo Comandante de la *Unión*, con el fin de preparar su nave, presentó a la Superioridad naval los pedidos consiguientes a ello, tanto de material como de personal; por ejemplo: la necesidad de reparar las cabezas de algunos rumbos de la cubierta de proa, que se encontraban en mal estado; solicitó el cambio de algunos Oficiales, como la del Teniente Emilio Charún y el embarco de otros Guardias Marinas. El 13 de Diciembre oficiaba lo siguiente: "Con la autorización que solicité del Señor Comandante General de Marina, se ha hecho ejercicio de Artillería a bala, sobre un blanco colocado a 2.300 metros de distancia. Dicho ejercicio se ha efectuado con bastantes intervalos a fin de que la Oficialidad aleccionara a la gente y corrigiera los inconvenientes que se notaban; puede decirse que, en general, los tiros han sido bas-

tantes certeros y espero que será de mucho provecho la continuación de estos ejercicios en que la gente adquiere la práctica y la confianza necesarias. Se han hecho 18 tiros a bala y 2 a bomba, sin que haya ocurrido accidente alguno".

Durante este período de estadía de la *Unión* en el Callao, podemos anotar los siguientes sucesos: el público tomó conocimiento de los desastres del sur, como los de Germania y San Francisco; se supo que el 26 de Noviembre, la Columna "Huáscar" y Gendarmes encabezadas por el Comisario José Manuel Jiménez, intentaron un movimiento revolucionario en Pacocha, el cual fue sofocado por el vecindario; el Presidente de la República, General Prado, dejó Arica y llegó al Callao el 28 de Noviembre, dejando al Contralmirante Lizardo Montero en el mando del Ejército Aliado; el 27 de Noviembre tuvo lugar la gloriosa batalla de Tarapacá; el 5 de Diciembre entró al Callao, de Pacasmayo y Salaverry, el transporte *Rímac* conduciendo el Batallón "Libres de Cajamarca" y las Columnas 'Hualgayoc' y 'San Miguel'; el 6 de Diciembre, las lanchas torpederas *Alianza* y *República*, compuestas en el Callao, hacen sus pruebas en la bahía, las cuales resultaron satisfactorias; el 7 de Diciembre las naves chilenas *Chacabuco* y *Magallanes*, arriban a Pacocha con el objeto de destruir los lanchones del puerto, llevándose seis; el 11 de dicho mes, las naves enemigas *Chacabuco*, *Magallanes* y *Matías Cousiño* intimaron el bloqueo de Mollendo; el 15 salió del Callao el *Limeña* para Eten y Casma, el que se encontró con el blindado chileno *Blanco Encalada* y transporte *Amazonas*, escapándose a la persecución de ellos.

Esta vez la *Unión* hacía su viaje a órdenes del Capitán de Navío Graduado Manuel A. Villavisencio, siendo el Segundo Comandante el Capitán de Corbeta Graduado Emilio M. Benavides; además llevaba seis Oficiales de Cubierta, sin contar al Alférez de Fragata Fortunato Salaverry, que obtuvo licencia, ni al Alférez de Fragata Pedro G. Roel, trasbordado a otro buque; asimismo formaban la dotación cinco Oficiales del Ejército, mandando la guarnición militar, diez Guardias Marinas, un Contador, un Cirujano de Segunda, dos Practicantes de Medicina; entre los Maquinistas, actuaba de Primero Benjamín Botsford, de Segundo James Laury, de Tercero Pedro L. Storace, de Cuartos Gabriel A. Portal y Francis Peneck, de Ayudantes de Máquinas Guillermo Zabaleta y Manuel A. Olave. La Plana Menor estaba constituida por 20 Oficiales de Mar, 13 Artilleros de Preferencia, 10 Artilleros Ordinarios, 37 Marineros, 35 Grumetes, 4 Cabos de Fogoneros, 15 Fogoneros, 14 Carboneros, 61 Soldados de la Columna 'Constitución' y 26 de la Columna 'América'). *J. J.*

SEXTO VIAJE DEL CALLAO AL SUR

Miércoles 17 de Diciembre de 1879. — Partimos del Callao cargados de armas y municiones, con objeto de desembarcarlas en el puerto más próximo a Arica, porque éste se encuentra bloqueado y, además, el mar y todo lo largo de la costa infestado de buques enemigos (chilenos).

Sábado 20 de Diciembre. — Llegamos a Quilca, 40 millas al norte de Mollendo, donde sabemos que el día anterior pasó la corbeta *O'Higgins* en dirección al norte. Asimismo recibimos la noticia respecto a Mollendo de encontrarse libre de naves enemigas, por lo cual nos dirigimos a este puerto, donde arribamos a 10h. 10m. P.M., iniciando inmediatamente la descarga de los pertrechos de guerra. Concluida dicha operación, vamos nuevamente hacia el Callao.

Domingo 21. — Entramos a Pisco a las seis de la tarde. Al poner en movimiento la máquina, a las 7h. P.M., el Cabo de Fogoneros William Sanford apretando bruscamente la válvula de admisión, rompe los dos pernos que servían para abrirla y cerrarla y con la fricción permanece la válvula cerrada. Se debió desmontar el primer tronco de la tubería de vapor y se abre la válvula sujetándolo de manera que permanezca siempre abierta.

Lunes 22. — Terminamos el trabajo antes mencionado a las 4 de la madrugada, y media hora después partimos para el Callao, donde arribamos a las 6 de la tarde. Encontramos la novedad de la revolución llevada a cabo en Lima por Don Nicolás de Piérola a causa de la partida del Presidente de la República Don Mariano Ignacio Prado.

(NOTA: Debemos aclarar la anterior narración de Storace, para lo cual copiaremos unos párrafos de la correspondencia de José Rodolfo del Campo a *El Comercio* de Lima, publicada también en el tantas veces citado libro *Campaña Naval.* Dicen así: "Ninguna novedad ofreció nuestro viaje hasta las 5 de la tarde del Viernes 19, en que llegamos a la caleta Quilca, hoy puerto mayor. Cuando todos creímos que el Capitán de aquel puerto o las Autoridades del lugar nos esperaban, con las embarcaciones suficientes para desembarcar en el menor tiempo posible la carga que llevábamos, nos sorprendió que no había ni un solo bote, ni alma viviente con quien entenderse. Obligado por esta circunstancia, el Comandante Villavisencio mandó a tierra una embarcación, al mando del Segundo Jefe de la Columna "Constitución", Doctor Leopoldo Florez Guerra, para que se comunicara con las Autoridades y les pidiera las lanchas necesarias para hacer la descarga. Apenas la citada embarcación hubo llegado a la boca del canal que conduce al atracadero o muelle, fue recibida con un tiro de rifle, disparado de una especie de parapeto que había formado sobre la parte alta de la cuesta. Apesar de ello, el bote siguió avanzando y pronto atracó al desembarcadero. En tierra, dijeron al Comandante Florez Guerra que se le había hecho ese disparo, porque se creyó que fuera embarcación de algún buque chileno que hubiera entrado al puerto con pabellón peruano; que no esperaban a la *Unión* porque no se les había comunicado que allí debía desembarcar su carga; y que les había sorprendido la presencia de un buque de guerra, porque la víspera había estado en la bahía la *O'Higgins,* que también estaba pintada de blanco como la *Unión,* a la que se parecía mucho. Sin embargo, el Jefe de la caleta ofreció proporcionar las únicas tres embarcaciones que había. Temiendo el Contralmirante (?) Villavisencio que sería muy tardío y expuesto hacer el desembarque en ese lugar, tanto por la falta de elementos, cuanto por la gran distancia que media entre el fondea-

dero de los buques y el desembarcadero; y porque de un momento a otro, podía llegar la *O'Higgins* que había pasado al norte; telegrafió a Mollendo previniendo al Capitán de aquel puerto, que a las 10 de la noche estaría allí y que tuviera todo preparado; conviniendo en ciertas señales, que indicaran si estaba expedita la entrada a la bahía. Efectivamente, poco después de las 10 de la noche, entrábamos al puerto de Mollendo y ya todo estaba expedito para hacer el desembarco. Este comenzó a efectuarse con el mayor entusiasmo, tanto por la tripulación del buque, como por los lancheros y gente de Mollendo.— Ciertamente, que forma gran contraste la actividad con que trabajan las Autoridades del sur, con la pasmosa inercia, que revela nuestro Gobierno. Tampoco en Mollendo se tenía noticia de que la *Unión* había salido del Callao, con destino al sur, llevando a su bordo gran cantidad de elementos de guerra, que debía desembarcar en cualesquiera de los puertos donde pudiera hacerlo; y es más punible tal conducta por parte del Gobierno, desde que, como es notorio, diariamente está al habla con Mollendo, Arica, etc. A la verdad, que hay hechos que debieran silenciarse en honor al país; pero es necesario que alguno de ellos se conozcan en su debida oportunidad, para que sepa la Nación entera, y también nuestros enemigos, que si mañana la suerte de las armas fuera adversa, no deberá culparse al pueblo peruano, siempre altivo y viril para vencer, sino a los hombres que han dirigido la presente guerra. Apenas se concibe, que haya tanto desconcierto en el Gobierno. ¿Cómo se manda un buque en las actuales circunstancias, en que casi todos nuestros puertos están bloqueados, conduciendo elementos de guerra, y no se previene a todos los lugares adonde puede recalar, que estén preparados para recibirlo? ¿Si la *Unión* llevó instrucciones de dejar en Quilca su cargamento, no pudo ponerse el Gobierno en el muy probable caso de que bloqueado ese puerto, tuviera que tocar en cualquier otro? ¿Por qué no telegrafió avisando a todos los puertos, que la *Unión* había salido del Callao y que debía tocar en determinado día en cualesquiera de ellos? Estoy seguro de que el Gobierno no podría contestar estas preguntas que el país tiene derecho a dirigirle".

Respecto del Comandante de la *Unión*, elevó dos partes de viaje: uno que ha sido publicado y otro reservado; ambos figuran en el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú. El primero dice: "Callao, Diciembre 22 de 1879.— Señor Capitán de Navío, Mayor de Ordenes del Departamento.— S.M.O.D.— Paso al Despacho de US. el parte referente a la comisión que el Supremo Gobierno me confió con fecha 17 del presente, para que se sirva elevarlo al Señor Comandante General de Marina. Conforme a las instrucciones que recibí y de las últimas órdenes que se me trasmitieron, zarpé el expresado día del puerto del Callao, a las 2h. 30m. P.M. y llegué al de Quilca en la tarde del 19. En dicho puerto tuve conocimiento de que el blindado *Blanco Encalada* y un transporte habían comunicado con el Vapor de la carrera, frente a la bahía de Independencia; que la Corbeta *O'Higgins* había cruzado por Quilca, el día anterior, y que la *Chacabuco* se hallaba en Pacocha. Habiéndose dejado a mi discreción el desempeño de la comisión, juzgué conveniente seguir mi viaje a Mollendo; tanto para aprovechar la ventaja de dejar allí el cargamento, cuanto porque creí que una de las Corbetas no sería bastante para estorbarme el paso. A las once horas P.M. de ese día, llegué al indicado puerto, e inmediatamente procedí a la descarga de los 2,267 bultos que conducía, la que se efectuó en toda la noche mediante la actividad de los tripulantes del buque y de la gente de tierra. En la mañana del 20 zarpé de este último puerto, el 21 en la tarde arribé a Pisco, de donde zarpé al amanecer de hoy; y he fondeado en este puerto a las 6h. 30m. P.M.— Durante el viaje no ha ocurrido novedad alguna; la máquina ha funcionado con regularidad, habiéndose hecho un reparo en Pisco.—

Queda así terminada la comisión que tuve la honra de recibir, esperando sea a satisfacción del Supremo Gobierno.— Dios guarde a US.— Manuel A. Villavisencio". El otro parte expone lo siguiente: "RESERVADO.— Callao, Diciembre 22 de 1879.— Señor Capitán de Navío, Mayor de Ordenes del Departamento.— S.M.O.D.— Sírvase US. elevar el presente parte reservado al Señor Comandante General de Marina, para que impuesto de su contenido determine lo conveniente. Uno de los principales motivos que me decidió para no dejar el armamento en Quilca, fue la falta de elementos, tanto para el desembarque de los 2,267 bultos, cuanto por las dificultades de su acarreo hasta Mollendo, pues sólo había dos pequeñas lanchas, y era necesario mandar a Camaná para reunir las mulas necesarias, todo lo cual hubiese retardado de cinco a seis días la conducción de la carga a Mollendo.— Como he hecho presente, la máquina ha funcionado bien durante el viaje, pero al zarpar del puerto de Pisco a las 9h. P.M., se rompió la barra de una de las válvulas conductoras, no pudiendo por consiguiente abrirse para poner en movimiento el buque, así es que fue preciso permanecer allí toda la noche para hacer la reparación más conveniente por el momento; al mismo tiempo se reconoció la otra válvula y resultó en mal estado. Dicha operación terminó al amanecer, que se zarpó con la válvula abierta sin que se pudiera por esta razón parar el buque en el viaje, sino hasta este instante de fondear en que ya puede botarse el vapor. La reparación de estas válvulas, así como la de circulación que también se halla en mal estado, podrá terminarse en tres o cuatro días, trabajándose inmediatamente en la Factoría Naval.— Al mismo tiempo debo hacer presente a US. que conforme se me indicó, telegrafié a las 6h. P.M. que llegué a Pisco al Ministerio del Ramo y a la Comandancia General de Marina, pidiendo órdenes; pero hasta las 4 de la mañana de hoy no recibí contestación ninguna, lo que prueba evidentemente el mal servicio del telégrafo, pues supongo que estarían advertidos que debía arribar al referido puerto.— Dios guarde a US.— Manuel A. Villavisencio".).

ESTADIA EN EL CALLAO

Martes 23 de Diciembre de 1879. — Después de cuatro días revolucionarios de guerra civil, cuando perecieron cerca de 100 soldados y muchos Oficiales, Piérola vence al General La Cotera, posesionándose del mando de la República como Dictador.

(NOTA: Salió el Presidente General Prado del país, el 18 de Diciembre de 1879 en el buque inglés ***Paita*** y, ese mismo día, asumió la Presidencia de la República el anciano General Luis La Puerta, hasta entonces Primer Vice-Presidente. De inmediato tuvieron lugar movimientos populares, sobre todo el día 19, hasta que el Domingo 21 el Coronel Pablo Arguedas, el mismo quien estuviera fuera del servicio por más de 20 años al disolver la Convención Nacional, encontrándose al mando del Batallón "Ica" acantonado en la plaza de la Inquisición de Lima, desobedeció ciertas órdenes del Ministro de Guerra y Marina General Manuel Gonzáles de La Cotera y cuando se pretendió detenerlo, se levantó con sus tropas, proclamando Jefe Supremo a Piérola; los combates principiaron a las cinco de la tarde, uniéndose Piérola a los revoltosos junto con el Batallón Nacional "Guardia Peruana" del cual era Primer Jefe.

Dice Jorge Basadre en su *Historia de la República del Perú:* "En la madrugada del 22, Piérola con los Batallones 'Guardia Peruana', 'Ica', y la policía, a los que se unieron el de "Cajamarca" que mandaba Miguel Iglesias y otros Cuerpos, con gran cantidad de pueblo, llegó al Callao y se apoderó de esa plaza. Lima se adhirió al nuevo orden de cosas, produciéndose entusiastas manifestaciones populares. Piérola *aceptó* el carácter y las facultades de que había sido investido bajo la denominación de *Jefe Supremo de la República* — 23 de Diciembre". Igualmente declaró el Dictador que se adjudicaba el título de Protector de la Raza Indígena, principiando a dar la serie famosa de sus Decretos, a la par que creó siete Secretarías de Estado, tomando la de Guerra y Marina, el Capitán de Navío Manuel Villar. Por su parte, las tropas bolivianas acantonadas en Tacna también dieron la nota frente al enemigo, desconociendo encabezadas por el Coronel Eleodoro Camacho y de acuerdo con otros Jefes, al General Daza el 27 de Diciembre; fue proclamado Comandante General del Ejército Boliviano en el Perú el General Narciso Campero, el mismo que el 14 de Enero de 1880 se le proclamaría por el pueblo de La Paz, Presidente de la República. Y como último suceso de ese mes de Diciembre de 1879, está el canje de prisioneros llevado a cabo el día 30, cuando los buques ya chilenos *Huáscar* y *Pilcomayo* llegan al Callao conduciendo el personal peruano que fueron canjeados por los chilenos presos en Mollendo y Arica.

Respecto del buque, en esta parte final del mes de Diciembre de 1879, figuran diversos oficios del Capitán de Navío Villavisencio con el propósto de alistar su nave. Los hay relacionados con el movimiento de personal de ambas Planas; con el rol de trabajos mecánicos a efectuarse en la Factoría de Bellavista; con reponer el carbón consumido durante el último viaje, el cual alcanzó la cantidad de 226 toneladas, y que el reemplazo fuese carbón de Cardiff; anunciando haber proporcionado al Jefe de la Batería de Mollendo 500 libras de pólvora de cañón y 60 estopines; que eran notorias las fallas de los rifles del sistema llamado "Peruano", por su falta de precisión y mala calidad, solicitando el relevo total de dicho armamento por otro del sistema Peabody o Remington; en fin, que el buque para poder encender los hornos tendría que terminar la reparación llevándose a cabo en las calderas, lo que se prolongaría hasta el próximo 6 de Enero).

Jueves 8 de Enero de 1880. — Encontrándome con permiso, expedí una carta a mi tía que vive en Rivarolo (Italia).

Domingo 11 de Enero. — Se encienden los fuegos a las 7 de la mañana, zarpando a las 12 M. con objeto de efectuar ejercicios en la mar de artillería, fusilería y zafarranchos. Regresamos a puerto a las 7h. P.M.

(NOTA: Sólo ofreceremos para el mes de Enero, los cambios de personal ocurridos en la *Unión* hasta la fecha de la Revista de Comisario correspondiente. Dados de alta fueron los Oficiales Teniente Segundo Pablo A. Duffó, Alférez de Fragata Domingo Valle Riestra y el Teniente de Guardia Nacional Moisés Cornejo; asimismo, los Guardias Marinas César Romero, Enrique Chávez y Edmundo Gago. Respecto de la Plana Menor, se embarcaron canjeados procedentes del cautivo *Huáscar*, el Segundo Condestable Francisco Spieli, el Primer Guardián Francisco Sena y el Segundo Guardián Andrés Riglos; de la cautiva *Pilcomayo* llegaron cinco oficiales de Mar; por otra parte, del citado *Huáscar* se dieron de alta seis Artilleros de Preferencia, nueve Marineros y cuatro Carbo-

neros, mientras de la *Pilcomayo* lo hicieron 27 Marineros. En este mes, salieron de baja de la *Unión* el Alférez de Fragata Federico E. Matos al *Talismán*, el Teniente Coronel de Guardia Nacional Timoteo Smith al Ministerio, el Teniente de Guardia Nacional Emilio Charún a su Cuerpo, el Guardia Marina Emilio Escobar a la *Apurímac*, los Guardias Marinas Clemente Alcala, y Ernesto Flores al *Chalaco*, y el Ayudante de Máquinas Manuel A. Olave a su casa. Asimismo, por diversos motivos dejaron la *Unión* unos 60 tripulantes.

Causan admiración los Oficiales de Mar y tripulantes que después de Angamos, embarcaron en la *Unión* ya cubiertos de la gloria de haber acompañado a Grau en toda su campaña; digamos Spiell, Sena, Riglos, Landa, Bullasopolo, Pryce, Grant, Gómez, Dávila; Velásquez; Sifuentes; Ramírez, Salazar, Balbino, etc. "Nos quedamos sorprendidos de que todos estos hombres, que al lado de Grau habían conquistado la inmortalidad, casi ignoren esa condición de héroes y con toda modestia, sin ascenso alguno, regresen a la lucha y vuelvan a cosechar nuevos laureles en Arica. Son los más dignos, después de los muertos en combate, de que la Marina recuerde su nombre, colocándolo en las naves que se adquieran. Quizá en pocas Armadas del mundo, un grupo de hombres que ya había penetrado en la Historia, repitan sus hazañas a fin de ser doblemente ilustres; y que no obstante tales hechos, se les vaya olvidando. Claro que modestos servidores, pero peones que construyeron la base para que quienes mandaban, pudiesen cumplir sus grandes actos".— *La Lancha Torpedera "Alianza" en la Epopeya de Arica* (17 Marzo - 7 Junio 1880) por el Capitán de Navío (r) Julio J. Elías.— 1962.

Entre las noticias de la guerra, figura la del 3 de Enero de 1880, fecha en que el buque chileno *Magallanes* a las 4 de la tarde se presentó en la caleta de Ite, cañoneando al Batallón "Arequipa" que la guarnecía y trató de desembarcar dos lanchas con tropa, las cuales fueron rechazadas regresando a su unidad; la *Magallanes* prosiguió los bombardeos hasta las 6h. 30m. P.M., cuando se retiró, habiendo efectuado 73 disparos de cañón. El buque antes nombrado, bombardeó asimismo las pequeñas caletas próximas de la Cumba y de Sama. Las naves de guerra chilenas *Blanco Encalada* y *Amazonas*, el 28 de Enero, entraron en la Bahía de la Independencia quemando cuanto servía para el manipuleo del guano, después de siete horas de destrucción inutilizaron muelles, pescantes, carros, barracas para peones, etc.). *J. J.*

Lunes 9 de Febrero. — Como el día anterior, preparando el buque.

Martes 10. — Se recibe la orden de prender los fuegos a las 6h. P.M.; a las 7h. P.M. hay vapor suficiente y se zarpa del puerto a las 8 de la noche con objeto de vigilar la bahía y descubrir la presencia de algún barco enemigo.

Miércoles 11. — Regresamos al puerto a las 5 de la tarde, después de haber hecho ejercicios reales de tiro con la artillería.

(NOTA: Nada más dice Storace para el mes de Febrero de 1880. A bordo de la *Unión* prosiguieron los trabajos en los diversos departamentos de la nave. En la dotación fueron dados de alta el Teniente de Ejército Manuel Ramírez, el Aspirante de Marina Emilio Díaz, el Cuarto Maquinista Henry Lewer, el Primer Contramaestre Juan Antonio Aguilar, dos Marineros y tres Carboneros. Dejaron el buque el Teniente Segundo

Julio Jiménez, el Alférez de Fragata Domingo Valle-Riestra, el Teniente Coronel Leopoldo Flores Guerra, el de igual clase Moisés Cornejo, el Subteniente Leopoldo Oyague, el Guardia Marina Arturo de la Haza, el Cuarto Maquinista Francisco Peneck, el Primer Guardián Espiro Tumbo y 16 miembros de la tripulación. Habiendo desembarcado el 24 de Enero de Orden Superior la Guarnición de la Columna "América" compuesta de 28 plazas, se embarcó otra en la misma fecha, fuerte de 30, perteneciente al Batallón "Jauja Nº 23". El Primer Contramaestre Francisco Jesús, que tantos años sirviera a bordo de la *Unión*, fue asesinado el 23 de Enero por el Grumete del mismo buque, Gregorio Roca, quien pasó a la Cárcel pública, y seguido el juicio correspondiente, se le fusiló el 21 de Febrero de 1880.

De las noticias de la guerra, diremos que el 25 de Febrero desembarca en Pacocha el Ejército chileno a órdenes de Baquedano, conducido en 18 buques tanto militares como de transporte, los que fueron llegando paulatinamente por haber perdido el convoy casi desde su zarpe de Pisagua; no existió resistencia en tierra, por encontrarse abandonado el puerto. El 27 de Febrero, el *Huáscar*, que reemplazó al *Cochrane* en el bloqueo de Arica, junto con la *Magallanes* rompieron los fuegos en la mañana del citado día contra la población y después contra los trenes del ferrocarril que llegaban de Tacna, respondiendo las Baterías peruanas; el *Manco-Cápac* salió de puerto decididamente a pelear con los enemigos, en un combate durante el cual un disparo de esta nave mató al Comandante Manuel Thompson del *Huáscar* con nueve tripulantes de dicho barco. En un estudio llevado a cabo por el que llegó a ser Capitán de Navío Luis B. Arce y Folch, testigo de estos hechos, dice: "Ambos buques, *Huáscar* y *Magallanes*, siguieron alejándose al Oeste, quedando en consecuencia el *Manco-Cápac* dueño del campo regresando en seguida al Puerto y tomando su fondeadero de costumbre, donde a las 5h. P.M., recibió las visitas de felicitación del Benemérito Contra-Almirante don Lizardo Montero, General en Jefe del Primer Ejército del Sur, así como la de los señores Comandantes de los buques de guerra neutrales *Garibaldi* italiano y *Chaseur* francés". He aquí otra cita: "No hay duda posible respecto a que el combate del 27 de Febrero de 1880 constituyó una victoria naval peruana, un verdadero y legal triunfo, configurando una concreta realidad que debe sacudir nuestra conciencia por su gran significado. Un hecho que está a la altura de todas nuestras glorias pasadas, de los sucesos bizarros, de las heróicas tradiciones del mar". — *La Lancha Torpedera "Alianza" en la Epopeya de Arica* (17 Marzo - 7 Junio 1880) por el Capitán de Navío (r) Julio J. Elías.— 1962. Tan fue triunfo, que desesperó a nuestros enemigos y los impulsó a vengar su derrota: el Comodoro Rivero pasó el 29 de Febrero a Arica con el *Blanco Encalada*, el *Cochrane* y una torpedera, y durante cuatro días cañonearon la plaza, tres veces al día).

Miércoles 10 de Marzo de 1880. — Escribo la respuesta a la carta de G. Ghersi de fecha 24 de Diciembre de 1879, la cual recibí el 11 de Febrero de 1880.

CALLAO, Jueves 11 de Marzo. — Recibimos la orden de encender los fuegos con objeto de tener vapor para las dos de la mañana. Procedemos a hacerlo a las 10h. 30m. P.M.

(NOTA: La Comandancia General de Marina ordenó al Capitán de Navío Toribio Raygada, Comandante del transporte *Oroya*, alistar su buque con objeto de zarpar al sur, debiendo llevar acomodada en sus pes-

cantes a la lancha torpedera *Alianza*, además de recibir la carga que se le enviase de inmediato. En la noche del día 11 se constituyó a bordo del *Oroya* el Dictador Piérola y el Subsecretario de Marina Capitán de Fragata Hipólito Sánchez, procediendo el personal de a bordo a izar sin dificultad la *Alianza*, mas fue imposible maniobrar los pescantes a fin de colocar a dicha embarcación segura sobre los respectivos calzos. Por este motivo, Piérola, siendo la medianoche, dispuso el que fuera la corbeta *Unión* la cual condujera para Arica la citada lancha, a cuyo bordo se instaló cabalmente y con toda garantía. Entonces, quedó cancelado el viaje del *Oroya* y, en su lugar, se dispuso la salida del transporte *Talismán*, en el cual embarcó el Coronel Beingolea, con su Estado Mayor, varios Oficiales y 60 Artilleros, destinados al Ejército en formación en los cuarteles de Arequipa, a cargo del Coronel Leiva, cuyo objeto era auxiliar al Ejército de Tacna; asimismo, llevaba en bodegas este buque: dos cajones con medicinas, noventa cajones con 1,800 rifles Remington calibre 43, quinientos setenta y ocho cajones con 500,000 tiros para los rifles, cinco cajones con dos ametralladoras completas, cien cajones con 100,000 tiros para rifle Remington calibre 43, dos cajones con 2 mil tiros para rifle Winchester, seis cañones de montaña con todos sus útiles, doce cajones con proyectiles para dichos cañones, doce cajas para proyectiles de los cañones y varios otros bultos. Por su parte, la *Unión* puso en bodegas lo siguiente: treinta y siete cajones con calzado, treinta y nueve fardos de loneta, un cajón con 190 gruesas de botones, cinco cajones con dos ametralladoras completas y cien cajones con 100,000 tiros para rifle Remington calibre 43. Conocido cuanto llevaba la *Unión*, se puede aquilatar las expresiones del historiador Mariano Felipe Paz Soldán, quien aseguró como la arriesgada expedición de la famosa corbeta no tuvo más objeto "que engañar a la Nación, haciéndola creer que había llevado grandes auxilios al desnudo Ejército de Tacna". A su vez, Rosendo Melo escribe: "El 12 de Marzo de 1880, mientras los soldados de Barboza invadían la provincia de Islay y se recreaban en las salvajes proezas de que hicieron lujo al vencer, salían del Callao el pequeño vapor *Talismán* y la corbeta *Unión*. Salieron de día, la *Unión* primero y el *Talismán* dos horas más tarde. El Dictador hizo a esas naves solemne visita, permitiendo tal aparato suponer que iban a realizar hechos capaces de neutralizar el efecto desmoralizador que la repetición de noticias funestas causaba en la enfrermiza imaginación popular". Con razón se ha dicho que las versiones sobre este viaje difieren mucho. El *Talismán* debía entrar a la caleta Quilca, en la cual tenía que desembarcar cuanto conducía, para que hombres y materiales se trasladaran por tierra a Arequipa. El Comandante Vegas establece: "El 12 de Marzo zarparon ambos buques del Callao y la *Unión*, que debía también tocar en Quilca para informarse y asegurar una buena recalada en Arica, se adelantó al transporte. A su salida, en la noche, vióle las luces el *Talismán* que en esos momentos llegaba y creyendo fuera un buque enemigo viró al norte hasta Pisco, donde desembarcó su carga, retrasando así la llegada a Arequipa de esos refuerzos que hubieron de marchar en una larga caminata por tierra. La orden la dio el General Beingolea".

La corbeta partió para su gran aventura con la siguiente Plana Mayor: Comandante Capitán de Navío Graduado Manuel A. Villavisencio, Segundo Comandante Capitán de Corbeta Arístides S. Aljovín, Tercer Comandante Capitán de Corbeta Graduado Emilio M. Benavides, Teniente Primero Graduado Arnaldo Larrea, Teniente Segundo Pablo A. Duffó, Teniente Segundo Graduado Ramón Sánchez Carrión, Alférez de Fragata Carlos Leonardo Rodríguez Alcorta, Capitán de Ejército Jefe de la Guarnición Militar Manuel Vera, Guardias Marinas: Enrique Gamero, César Romero, Enrique Chávez, Edmundo Gago, José F. Seminario, Héctor

Villarán. Oliverio Sáenz, Tomás Lama y Alfredo Villavisencio; Aspirantes de Marina Emilio Díaz y Maximiliano Reyes, Contador de Primera Clase Ezequiel Fernandini, Cirujanos de Primera Clase Miguel Pedemonte y Joaquín Diez Canseco, Primer Maquinista Benjamín Bostford, Segundo Maquinista James Laurie, Tercer Maquinista Pedro L. Storace, Cuartos Maquinistas Gabriel A. Portal y Henry Lewer, y Ayudante de Máquinas Guillermo Zavaleta. La dotación de Oficiales de Mar estuvo constituida por 21 individuos; en cuanto a Artilleros había 18, y como una curiosidad, a uno de ellos lo llamaban John Brown Primero y a otro John Brown Segundo; el número de Marineros era de 76; los Grumetes eran 45; los Cabos de Fogoneros, sumaban cuatro; los Fogoneros eran 51; los Carboneros 13; en cuanto a la Guarnición, estaba formada por personal del Batallón "Mirave Nº 19", con siete Clases y 21 Soldados. En total, de Capitán a Paje, la dotación era de 248 hombres, cuyo rol constituye un orgullo para la Nación). *J. J.*

SEPTIMO VIAJE DEL CALLAO AL SUR

Viernes 12 de Marzo. — Partimos del Callao a 11h. 30m. A.M. en convoy con el transporte ***Talismán.***

Sábado 13. — Se perdió de vista al transporte durante la travesía.

Domingo 14. — Tocamos en Quilca a las 2h. 40m. P.M.

Lunes 15. — Partimos de Quilca a las 7h. 30m. P.M. con rumbo a la altura de Arica.

(NOTA: Las anteriores someras indicaciones de Storace no permiten apreciar lo sucedido en el transcurso del Viernes 12 al Martes 16 de Marzo de 1880. Eso sí, queda sentado que las dos naves, la ***Unión*** y el ***Talismán***, salieron juntas del Callao y navegaron así varias horas, pese a no establecerlo el Comandante de la corbeta en el parte de viaje elevado el 20 de Marzo, a su llegada al primer puerto de la República, en el cual nada dice de haber salido en convoy con el ***Talismán***, ni de tener orden alguna de servirle de explorador o de relativa protección. El caso es que el día 13 se perdió todo contacto entre los dos buques, porque al parecer el transporte se abrió bastante de la costa y desestimó la compañía de la corbeta. Según Storace, la ***Unión*** entró a Quilca en la tarde del Domingo 14; el parte de viaje del Capitán de Navío Villavisencio manifiesta: "El 15 por la tarde llegué al puerto de Quilca, por convenir así al objeto de mis instrucciones y allí tuve conocimiento de la ocupación de Islay y Mollendo por las fuerzas chilenas". La fecha del 15 la sostiene, también, el historiador naval Rosendo Melo, quien ofrece la mejor narración de lo sucedido en el lapso que nos ocupamos y a continuación la copiamos de su ***Historia de la Marina del Perú:*** "En cuanto a la ***Unión***, después de aguardar las dos o tres horas al transporte, siguió su viaje al sur y el 15 de Marzo arribó a Quilca. Necesitaba orientarse respecto de la situación del enemigo y además tener un punto de partida, no muy lejano, para asegurar la recalada que intentaba. Había fon-

deado a las dos de la tarde y continuó su viaje al sur a cosa de las diez de la noche. De su comunicación con tierra e investigación consiguiente, dedujo el Comandante la certeza de que había buques enemigos en esa costa, teatro a la sazón de las inolvidables hazañas realizadas por las devastadoras huestes de Barboza, habiendo visitado la caleta uno de los barcos de guerra que las llevaron desde Ilo a Islay y Mollendo. Con las debidas precauciones y a media fuerza de su máquina la gallarda corbeta navegaba al sur, avanzando sin preocuparse del peligro dentro del radio en donde evolucionaban en ese momento, como en casa propia, las naves enemigas, cuya acción tenía sin embargo descartada el Comandante Villavisencio. A cosa de dos horas de viaje, hallándose próximamente sobre el paralelo de Islay, se avistó un humo debajo del cual se esfumaba poco después la negra silueta de una nave navegando también al sur. Navegaba como la *Unión*, sin luces, usando las severas precauciones de las naves armadas cuando navegan en tiempo de guerra. Era sin duda un barco enemigo y acompañó a nuestra corbeta hasta cerca del amanecer, no obstante que para sacudirse del incógnito acompañante la corbeta modificó varias veces su rumbo. Era sin duda uno de los barcos enemigos que convoyaban a los transportes conductores de la División Barbosa y confirma tal presunción el hecho de que al avivar su marcha la *Unión* hacia el SW., el duende nocturno se eclipsó, sin duda para no alejarse mucho del convoy de que hacía parte. Una vez quitada de la vista la nave desconocida, volvió nuestra corbeta a moderar su marcha, subordinándola a la distancia por recorrer, abriéndose de la costa en todo el día 16, para volver sobre ella la noche de ese día").

PROEZA DE LA DOBLE RUPTURA DEL BLOQUEO DE ARICA POR LA "UNION" Y RECIO COMBATE

Miércoles 17 de Marzo de 1880. — Después de cuarenta horas de navegación, a las 2h. A.M., avistamos la oscura masa proyectada en la vecindad de la costa de Arica por el lado sur; a las 4h. A.M. detuvimos la marcha en la caleta que forma el Morro por su parte sur; a continuación se manda una embarcación gobernada por un Guardia Marina al puerto, con objeto de dar aviso de nuestra llegada (16). Fueron adoptadas las mayores precauciones a fin de evitar a los buques enemigos. Nos pusimos en movimiento hacia el puerto, donde entra-

(16) La corbeta efectuó la extraordinaria recalada sobre un ligero recodo de la costa llamado la Licera; detuvo su marcha y arrió un bote. Refiere un testigo ocular de los hechos, el entonces Teniente Primero Bernardo Smith del *Manco-Cápac:* "Pocos minutos después de las 5 A.M., nuestra lancha de ronda *Sorata* pasó la voz a una embarcación que venía del lado de la isla y contestaron: —*Unión*, entra—; distinguiéndose el humo de la Corbeta por barlovento de la isla. El bote fue reconocido a cargo del Alférez de Fragata don Carlos L. Rodríguez, quien pasó en el acto a tierra con el Guardia Marina Mulgrew (se trata del Oficial del *Manco-Cápac* don Juan H. Mulgrew). Inmediatamente se dio parte al Comandante y se llamó a la gente a sus puestos de combate".

mos felizmente y se larga el ancla a las cinco de la mañana. Apenas aclara el horizonte, distinguimos las siluetas de las naves bloqueadoras, las cuales como se acercaron al camino de nuestra entrada, nos permitieron el reconocerlas: se trataba del monitor ***Huáscar*** y el transporte ***Matías Cousiño***. El primero de los nombrados, acercándose a nosotros disparaba un cañonazo de vez en cuando, a lo cual respondíamos con parsimonia, continuando con descargar cuanto habíamos llevado y con hacer carbón. Mientras tanto el transporte ***Matías Cousiño*** se alejó, para regresar hacia el medio día acompañado del ***Blanco Encalada*** (se equivoca Storace, pues fue el ***Cochrane)***, acercándose al ***Huáscar*** por el lado sur, principió a descargar su furia sobre la "corredera" ***Unión***. Los dos buques enemigos disparaban sus proyectiles contra la cobeta, sin dirigir ninguno ni al morro, ni al monitor ***Manco-Cápac*** o a las Baterías. Durante lo más reñido del desigual combate, que fue alrededor de las dos de la tarde, una bomba de 300 libras disparada por el ***Huáscar***, penetró a la cubierta por encima de la borda, rompiendo dicha cubierta en parte, destrozando cinco carlingas y todo cuanto encontró a su paso, destruyendo el tubo de extracción de la caldera de proa, etc. Otra bomba que disparó el acorazado ***Blanco Encalada*** (ya hemos dicho, trátase del ***Cochrane)***, penetró en la parte inferior de la chimenea, produciendo como consecuencia de su estallido el dejar grandes agujeros en diversas partes de dicha chimenea, quedando en ciertos sitios a tubo abierto; varios fragmentos de la bomba cayeron con fuerza sobre el carbón, delante de los hornos, pasando uno de ellos a poca distancia de mis orejas. Esas bombas produjeron incendios en dos o tres partes en torno de la caldera, siniestros que fueron rápidamente apagados con ayuda de una bomba pequeña de que disponíamos y la gente de máquina. Finalmente, a las 4 de la tarde, la flota enemiga se detiró fuera de tiro de cañón, reuniéndose quizá por convenirle un acuerdo a fin de encontrar el medio de terminar con nosotros y creyendo haber averiado a la corbeta en una de las calderas, porque veían salir una gran cantidad de humo de la cubierta; esto no se debía a otra cosa sino al estar fugando el vapor por los destrozos experimentados en el tubo de escape. Mas se engañaron. Una vez fuera de tiro del enemigo, principiamos a desembarcar los heridos y muertos durante el combate, los cuales ascendieron a 20 los heridos, algunos graves, y dos muertos; a continuación, forzando vapor, zarpamos para abandonar el puerto que era quizá como salir de la tumba. Sorprendidos los chilenos al vernos escapar, se pusieron de inmediato a perseguirnos, pero ello fue en vano, porque nosotros corríamos a doce y media millas, pese al mal carbón empleado que producía llamas largas, las cuales

saliendo por la caja de humo penetraban por aquellos huecos correspondientes sobre la caldera, originando un considerable incendio, el cual apagamos mediante grandes esfuerzos. Durante el incendio, por obra de la confusión de la gente y porque el agua arrojada al fuego pasaba a la caja de humo, disminuyó la presión y, consiguientemente, la velocidad; mas ésta aumenta rápido después de la extinción del fuego y aún aventajamos la distancia con nuestros enemigos; entre tanto, la noche poco clara vino a protegernos más. Navegamos durante la noche a toda fuerza y siempre con el mismo rumbo SO. A la mañana siguiente el horizonte se presentó despejado; notábamos la alegría en los rostros de cada uno y había razón de ello, pues escapamos de las garras de un poderoso enemigo. Seguimos todo este día navegando al oeste y al día siguiente al norte.

Viernes 19 de Marzo de 1880. — Durante el día se paró la máquina por cuatro horas, haciendo en cambio empleo de las velas; limpiamos completamente los tubos y fuegos de las calderas y se ejecuta algunas operaciones para hacer en la noche en buen orden, preparándonos para entrar en el Callao, donde sospechábamos que nos estaban esperando los enemigos, pero para nuestra admiración entramos felizmente al puerto sin encontrar ninguno y fondeamos a las 11h. 30m. P.M.

(NOTA: Había cumplido la *Unión* una de las hazañas más gloriosas de la Marina peruana. A plena luz del día rompió dos veces el bloqueo, desembarcó su cargamento y se batió; tal proeza ha sido reconocida aún por los historiadores enemigos, como el Coronel Ekdahl, Vicuña Mackenna y Bulnes. Expone el Capitán de Navío Villavisencio en su parte: "Poco antes de llegar a la bahía avisté luces al Norte y Sur; las primeras eran de buques de guerra neutrales y las segundas probablemente del monitor *Huáscar* y de un transporte, pues media hora después de mi fondeo se colocaron frente al puerto". En efecto: estaban en la parte norte de la bahía de Arica los buques de guerra *Thetis* británico, el francés *Hussard*, el yanqui *Shannan* y el alemán *Hansa*. Una vez en la bahía, con la mayor celeridad la *Unión* desembarcó a la lancha torpedera *Alianza*, que embarazaba su cubierta, haciendo el Capitán de Navío Villavisencio la entrega a los oficiales encargados de ella; es decir, que la primera ruptura del bloqueo de Arica por la *Unión*, no sólo fue un admirable acto de audacia y de pericia, sino además disminuida en sus condiciones guerreras por estar su cubierta con el obstáculo de una embarcación, la cual impedía maniobrar con libertad la artillería, constituyó un acto de increíble sacrificio. No dejaremos de anotar el hecho de que a un gran Comandante como Villavisencio, correspondió un notable Segundo Comandante que colaboró en una forma espléndida, simplificando con su valiosa ayuda los momentos tan difíciles de aquella jornada; nos referimos al Capitán de Corbeta Arístides S. Aljovín. El Jefe del Estado Mayor General del Primer Ejército del Sur, Coronel Manuel C. de la Torre, quien se encontraba en el campamento, al saber que la corbeta había fondeado, se constituyó inmediatamente a bordo, acordando las medidas que cooperaran para el desembarco de cuanto conducía el buque y atender a la vez a la provisión de lo que necesitara. El *Manco-Cápac* de-

bía salir a una y media milla afuera, para cubrir con su masa y su artillería a la *Unión*, así lo llevó a cabo colocándose al oeste de la isla, dando atrás y adelante a la máquina para mantenerse en esa posición. Todos los Jefes de Arica ocuparon sus puestos de combate y el Capitán de Puerto, Capitán de Fragata Eduardo Raygada, tuvo la misión de activar la descarga de lo conducido y el embarco de carbón con que se proveía a la corbeta; mientras el Comandante de las Baterías de la Plaza, Capitán de Navío Camilo N. Carrillo, tomó las medidas propias de su cargo.

Escribe Rosendo Melo: "El entusiasmo que produjo este arribo, al divulgarse en la población, no es fácil de describir. A nadie se le ocurría que hubiera para qué averiguar la forma en que este arribo aprovecharía a la finalidad de nuestras operaciones de guerra en el mar. Sólo ocupaba a la generalidad el desbordante entusiasmo producido por la presencia de la corbeta en el puerto. Un buque de madera, sin coraza, mal armado, tan escaso de material en el ataque como en la defensa, que atraviesa entre una Escuadra varias veces superior para entrar a ponerse de blanco; practica, sin duda alguna, un acto heróico, y el heroísmo hace vibrar las fibras más íntimas del alma. Es posible que las manifestaciones de este género se aparten de la finalidad actual de la guerra, del triunfo; pero sonríe a los ideales juveniles y hay edad juvenil para los pueblos como para las unidades que los forman". El Comandante Vegas dice: "Los buques de guerra neutrales habían cumplido con el ceremonial marítimo saludando al Comandante de la corbeta a su llegada a Arica, a pesar de que en esos momentos menudeaban las balas chilenas alrededor del buque, levantando inmensas columnas de agua .... Tanto a la entrada como a la salida de la *Unión*, el entusiasmo de los habitantes de Arica fue inmenso; la gente cubría materialmente la playa para contemplar a la esbelta nave, sin cuidarse del repetido cañoneo de los buques chilenos que se confundía con sus enronquecidas voces, se tocaba el himno nacional y marciales dianas, parecía que la Patria estuviese de gala, celebrando el aniversario de una fecha gloriosa! y las tripulaciones de aquellos barcos de guerra extranjeros, subyugadas por la grandiosidad y audacia de la operación, subieron a las jarcias y despidieron a nuestra heróica nave con aclamaciones estruendosas en las que se mezclaron las palabras de cuatro idiomas".

El Comandante del buque ya chileno *Huáscar*, Carlos A. Condell, pone en su parte: "El 16 del corriente, a las 6h. P.M., después de recibir carbón del *Matías Cousiño* durante todo el día y hacer el trasbordo de los prisioneros chilenos que me condujo al costado el buque de S.M.B. *Turquoise*, me dirigí con el *Matías Cousiño* a cruzar al Sur del Morro, gobernando así poco a poco, hasta las 2h. A.M., que cambié el rumbo al Noroeste dirigiéndome al fondeadero apenas hubo aclarado. Al instante de fondear divisé a la corbeta peruana *Unión* dentro de la bahía de Arica.— Acto continuo me dirigí al *Matías Cousiño* y le ordené verbalmente dirigirse a Ilo para dar cuenta de lo sucedido al señor Almirante, protegiendo la partida de este buque hasta perderlo de vista, dirigiéndome en seguida a la boca del puerto a cruzar de Norte a Sur y hostilizar a la *Unión* con los cañones de a 40." El *Huáscar* rompió sus fuegos haciendo ocho tiros sobre nuestra corbeta y monitor, desde las 8h. 50m. A.M. hasta las 9h. 30m. A.M., siendo contestados por dos tiros del Morro y dos de la *Unión*, retirándose a la última hora señalada. Esto se debió a que a las 9 de la mañana aparecieron el *Cochrane* y el *Amazonas*, el primero que llegaba casualmente de Iquique y el segundo de Pacocha. En su parte expone el Comandante del blindado *Cochrane*, J. J. Latorre, lo siguiente: "Participo a US. que hoy a las 9h. A.M., cuando efectuaba mi entrada al puerto en unión del *Amazonas*, me apercibí que el *Huáscar* se ocupaba en disparar directamente al fondeadero y momentos después reconocimos

surta en él a la corbeta de la Marina peruana ***Unión***. Incontinente hice llamar al Comandante del monitor, por quien supe que el buque enemigo había forzado el bloqueo durante la noche. En consecuencia resolví entrar al puerto, lo que efectuamos a la 1 P.M., haciéndolo el ***Cochrane*** por el Norte y el ***Huáscar*** por el Sur. Abierto los fuegos de parte del enemigo y de la nuestra a la 1h. 5m. P.M., prosiguieron sin interrupción hasta las 2h. 50m. P.M., en que creí conveniente suspenderlos para renovarlos en mejor oportunidad". A su vez dice el Coronel peruano Manuel C. de la Torre: "A las 12 M., se renovó el combate, el cual se hizo general desde ese momento, siendo de notar que dirigiéndose el ***Cochrane*** a atacar de un modo decisivo a la ***Unión*** tuvo que desistir de su empeño, por dos tiros de a 300 que le dirigió la Batería del Norte y por nutrido fuego que se le hacía de todos nuestros Fuertes, marchándose a todo andar a colocarse frente al Morro, de donde también fue rechazado, haciendo apagar el fuego del enemigo a las 2h. 20m. P.M., hora en que se retiró con los demás buques situándose fuera de tiro.— Es muy importante y difícil de apreciar la circunstancia de que a pesar de ser atacada la corbeta por el blindado ***Cochrane*** y el ***Huáscar***, y teniendo los enemigos a más de un blanco fijo, 8 cañones de 300 y otros de menor calibre, que hacían fuego incesante sobre la corbeta que contestaba con rapidez y energía a los fuegos, no haya sufrido más daño que la muerte de un individuo y ocho heridos, por dos proyectiles caídos en la caja de humo y en la parte de proa, manifestando a US., que dos de estos individuos pertenecieron al número de los del Ejército, que verificaban el cargamento para el buque, durante el primitivo ataque del ***Huáscar***, en las frecuentes veces que cruzó por toda la extensión de la bahía sin que los perturbara el estampido del cañón y continuando impasibles en la ocupación que se les había dado". Calculaba el Comandante de la ***Unión*** que se le lanzaron 150 proyectiles, más o menos, entre bombas y balas de diferentes calibres y sistema. Agrega, además: "Las Baterías del Morro y San José, perfectamente servidas, como también el ***Manco-Cápac***, protegían con acierto a esta corbeta, cada vez que el enemigo intentaba acercarse, y mediante tan eficaz y oportuno auxilio, la corbeta no sufrió los daños que era consiguiente en tan desigual combate y puedo asegurar que ambos blindados a pesar de estar en constante movimiento, han recibido algunos proyectiles lanzados por nuestros recomendables artilleros de las Baterías".

En su parte, establece el Comandante chileno del ***Huáscar:*** "A las 12 M., me encontraba a distancia de 2,000 metros del Morro por la parte Sur, lugar designado por US., haciendo uso de toda la artillería y maniobrando convenientemente según las circunstancias, hasta las 3h. 30m. P. M., hora en que fue llamado al buque de la insignia.— Mientras que US. en unión del que suscribe, y el Comandante del ***Amazonas***, combinaban un plan conveniente para impedir que la ***Unión*** se escapara durante la noche, los diversos buques de la División dieron la alarma de que la ***Unión*** emprendía la fuga. En el acto me dirigí a bordo y goberné al Suroeste para encontrarla, continuando de este modo hasta las 12 P.M., hora en que nos encontramos con el ***Amazonas*** y viendo que era inútil continuar la persecución a causa del poco andar comparativamente con el enemigo y ser de noche, resolví regresar a Arica, recibiendo en este lugar orden de seguir mi viaje a Ilo".).

J. J.

ESTADIA EN EL CALLAO

Domingo 21 de Marzo de 1880. — Gran número de personas vienen a bordo con objeto de visitar el barco, el cual milagrosamente ha escapado de las garras del enemigo. La Comisión Oficial se presenta por algunos minutos. También el Presidente de la República, don Nicolás de Piérola, sube a bordo para felicitarnos, pronunciando un excelente discurso apropiado al caso.

Lunes 22 de Marzo. — Llegan a bordo seis Caldereros y otros tantos Ayudantes con objeto de trabajar en le reparación de las averías sufridas por el buque.

Lunes 29 de Marzo. — Se presentan a bordo otros tres Caldereros y tres Mecánicos, para trabajar en la Máquina y las Calderas.

Viernes 9 de Abril. — Quedan licenciados los Caldereros que trabajaron en los hornos de las Calderas, habiendo terminado su labor.

BLOQUEO DEL CALLAO POR LA ESCUADRA CHILENA

(NOTA: La historia de este bloqueo no ha merecido la solicitud debida a una actuación heróica, la cual enaltece a la Armada peruana; en resumen, lamentamos la falta de un estudio amplio y documentado, con la crítica consiguiente. Sin embargo, los sucesos en forma general, pueden encontrarse tanto en la ***Historia de la Marina del Perú***, de Rosendo Melo, como en la ***Historia de la Marina de Guerra del Perú***, de Manuel I. Vegas. Principiaremos por señalar cuál fue la defensa en tierra del Callao. Consistió en dos cañones Armstrong de avancarga de a 300, en la vieja torre de la Merced, reparada después de su voladura parcial; dos cañones Armstrong, también de avancarga y de a 300, en la torre de Junín, y dos iguales a los anteriores en la batería de Pacocha, hacia el extremo norte de la población; en el fortín Santa Rosa, dos Blackeley de a 500; cuatro Vavaseur de a 300 y dos de a 110 en los torreones del fuerte Independencia; tres de calibres distintos en el fortín Ayacucho, y dos Dalgreen de avancarga de a 1000 y ánima lisa en La Punta. A lo anterior se sumaban algunas baterías de a 32 de avancarga, de proyectiles esféricos, de corto alcance y casi inútiles. "A primera vista parece ésta una defensa formidable; pero si se la compara con la modernísima artillería que por esa época montaban la mayor parte de los buques chilenos, resultaban casi inútiles todos esos cañones de avancarga, ánima lisa y proyectil esférico como los Dalgreen de La Punta y todos tenían muy poco alcance. Pero el error más grave que se cometió fue dejar indefensa la isla de San Lorenzo, donde los chilenos establecieron su base de operaciones con toda tranquilidad. Para la defensa móvil de la bahía estaban el monitor ***Atahualpa***, poco menos que inútil por el corto alcance y penetración de sus proyectiles esféricos y su lento andar; la corbeta ***Unión***

y los transportes *Oroya, Talismán, Limeña, Chalaco* y *Rímac*. Había, además, la torpedera *República*, cuyas características ya conocemos, y para las rondas nocturnas se armaron con los elementos disponibles los remolcadores y lanchas *Urcos, Arno, Lima, Capitanía, Independencia* y *Resguardo;* todas de madera con cañoncitos anticuados y muy poco andar. Estas embarcaciones no tenían tripulación propia, sino que se las dotaba para las rondas con gentes de los buques y del Batallón "Marina". Por último, con algún material que en Estados Unidos nos consiguió el famoso y audaz negociante Charles Flint (que aún vive —1922— y acaba de contar en su libro *Fifty years as a Trader*) y con lo que se improvisó en el Callao, se constituyó una Brigada torpedista para intentar el uso de esta incipiente arma y a cuyo cargo estuvo el Capitán de Navío Leopoldo Sánchez y los Alféreces de Fragata Decio Oyague, Carlos Bondy, Gil Cárdenas, el hábil Ingeniero don Manuel J. Cuadros y dos o tres mecánicos yanquis expertos en la preparación de minas y torpedos".— *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, por el Capitán de Fragata Manuel I. Vegas.

En la tarde del 9 de Abril llegó la Escuadra chilena cerca del Callao y, sin dejarse ver, preparó dos lanchas torpederas con objeto de dar una sorpresa, valiéndose de la oscuridad de la noche. Narra así este hecho Rosendo Melo en su *Historia de la Marina del Perú:* "Dos lanchas a vapor habían recorrido efectivamente la costa oriental de San Lorenzo hacia la madrugada del 10 y cambiaron balas con los individuos del destacamento marítimo de vigías situado en esa parte de la Isla. No lograron recoger las informaciones que sin duda buscaban, y se alejaron en dirección al fondo de la bahía del Callao, cuando empezaban a disiparse las sombras de la noche y se insinuaba la aurora. Una de esas lanchas, la *Junequeo*, al mando del Teniente Señoret, fue a rodar por el norte, en tanto que la otra, *Gualcolda*, mandada por Mont, tomó el puerto por el sur embistiendo por equivocación, primero a la corbeta americana *Monandock* y luego a la italiana *Garibaldi*. La *Unión*, fondeada no lejos de la *Garibaldi*, estaba rodeada de una palizada de varengas fijas al fondo a tramos por lingotes y sujetas las cabezas unas a otras, con grampas y cadenas. Señoret consiguió coger un pescador al que obligó a enseñarle en dónde estaba fondeada la *Unión* y aún el sitio de la palizada donde se había dejado espacio abierto para el tráfico de los botes. El Oficial chileno acababa de encontrarlo e iba a penetrar por esa especie de puerta, que daba hacia la aleta de babor del barco asediado, cuando en el fuerte *Manco-Cápac*, se disparó el cañonazo de 5h. A.M. En su natural estado de nerviosidad, los agresores se supusieron descubiertos e hicieron explosionar el torpedo que llevaban listo, antes de aproximarse lo suficiente. El golpe de agua levantado, bañó la cubierta de la corbeta y cuando acudió el Oficial de guardia, Teniente Arnaldo Larrea, que era miope, apenas alcanzó a ver deslizándose sobre la superficie del agua, cubierta todavía de sombra, algo como una ballena grande, que en vertiginosa carrera se deslizó hasta hundirse en la nebulosidad del horizonte. La corbeta se estremeció, comunicándose la alarma a todos los buques vecinos. Villavisencio vino a cubierta vestido a la ligera y empezó a funcionar el cañoncito *Malcriado*, resguardo de la toldilla; pero las lanchas chilenas estaban ya lejos y huían, sin embargo, desaladas, aunque nada se había previsto para perseguirlas. Tres horas después, aparecía parte de la voluminosa Escuadra chilena, o sea el blindado *Blanco Encalada, Huáscar, Pilcomayo, Loa, Angamos, O'Higgins* y *Matías Cousiño* y, como apéndice notado después, las torpederas *Janequeo* y *Gualcolda*, burladas horas antes en el intento de hacer volar con torpedos a la *Unión*". Según Vegas, el Teniente chileno que comandó la *Gualcolda* tenía el apellido Goñi, y fue quien pretendió volar a la *Unión*.

Entre marzo y abril prosiguió de Primer Comandante de la corbeta el Capitán de Navío graduado Manuel A. Villavisencio, de Segundo Comandante el Capitán de Corbeta Arístides S. Aljovín, y de Tercer Comandante el Capitán de Corbeta graduado Emilio M. Benavides. Los siguientes cambios tuvieron lugar en la *Unión:* fueron dados de alta en la Plana Mayor, el Alférez de Fragata Federico E. Matos, que llegó del *Talismán;* el Subteniente de Ejército Manuel Gómez; los Aspirantes de Marina Ricardo Rivera y Maximiliano Reyes, del *Chalaco;* el Cirujano de Segunda Pedro Irujo, del *Talismán;* el Contador César Alvarado, del *Limeña;* los Aspirantes de Medicina Samuel Zapata y José G. Fraguela, y el Practicante de Máquinas Pedro S. Tuesta. A la Plana Menor ingresaron 34 entre Marineros y Grumetes; además, en la Guarnición Militar se hicieron presentes 9 hombres pertenecientes al Batallón "Mirabe 69", en reemplazo de otros de igual clase. En cambio, fueron dados de baja de la Plana Mayor el Contador Ezequiel Fernandini, el Aspirante de Marina Maximiliano Reyes que sólo estuvo 23 días y pasó otra vez al *Chalaco,* y el Cirujano de Primera Juan Diez Canseco al buque citado anteriormente; abandonaron la nave por diversas causas 14 hombres entre Tripulantes y Soldados).

J. J.

Sábado 10 de Abril de 1880. — A las 5 de la mañana un alboroto tremendo a bordo nos obliga a saltar de la cama, donde todavía dormíamos y, semidesnudos, subimos a cubierta casi amedrentados, mientras oíamos frecuentes tiros de ametralladora disparados desde a bordo de nuestro buque. Rápido comprendemos la causa, que se debe a que una lancha torpedera enemiga había intentado hacernos volar, pero gracias al cielo no permitió el asesinato de más de 200 personas, las cuales estábamos en esos momentos embarcados y constituíamos la dotación, haciéndola encallar en la palizada que a propósito habíamos clavado a pocos metros del caso, en especial al lado del peligro. De hecho el torpedo al chocar con los pilotes estalló, provocando la gran bulla que sentimos y alzando una enorme columna de agua. La lancha torpedera emprendió una veloz fuga, pero al parecer recibió cierto número de tiros de fusil y ametralladora. Una vez aclarado el día, descubrimos en el horizonte la silueta de algunas naves enemigas. A las 11 de la mañana, se avistó una lancha a vapor con bandera de parlamento, la cual venía del acorazado chileno dirigiéndose al puerto; inmediatamente partió una embarcación de nuestro buque al encuentro de la parlamentaria (17). Se encontraron las dos lanchas a las 12 M., recibiendo la nuestra un sobre sellado. Después se conoció que en dicho documento manifestaba el Comandante de la Escuadra chilena que efectuaría el

(17) La lancha desprendida de la *Unión,* salió a las órdenes del Tercer Comandante de ese buque, Capitán de Corbeta Benavides. Respecto a la lancha de parlamento chilena, efectuó varios viajes al puerto llevando comunicaciones y se comunicó, también, con las naves de guerra neutrales.

bloqueo del puerto del Callao, dando ocho días de plazo a los comerciantes y barcos mercantes neutrales para abandonar el puerto, no respondiendo después de esa fecha de las averías que en caso de bombardeo pudieran causar.

Domingo 11. — Los chilenos aumentaron en dos barcos más el total que tenían y se contaron hasta seis naves, entre ellas reconocimos al ***Blanco Encalada,*** el ***Huáscar,*** el ***Angamos*** y la ***Pilcomayo.***

(NOTA: En el Libro de Guardias de la Corbeta ***"Unión"***, conservado en el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú, se lee para el día 10 lo siguiente: "La gente se ocupó en mover el buque, primero, de su fondeadero hacia más a la playa y, después en la noche, de ese último punto a detrás de la Dársena, faena que terminó a las diez de la noche. En la primera enmendada nos dio remolque una lancha del Muelle Dársena y en la segunda el vaporcito ***Arno.*** Además de estos trabajos, la gente se ocupó en alistar la Batería de estribor, para el caso de ser sorprendidos por el enemigo; se montó en la amura de estribor un cañón Parrot y otro Armstrong de a 70." En cuanto al día siguiente, se enmendó el buque más al muro). *J. J.*

Lunes 12. — El Sr. Flores Guerra, Presidente del Cuerpo Consular de este puerto, pasó una nota al Contra Almirante de la Flota bloqueadora pidiéndole una prórroga de siete días para la comodidad de los comerciantes a fin de transportar sus intereses a Lima.

Martes 13. — El Contra Almirante Galvarino Riveros responde al Cuerpo Consular, que no puede prorrogar el tiempo que han pedido y que sólo aumentará en dos días el fijado; de modo que el 20 de abril a las 12 M., romperá el fuego sobre la ciudad, los fuertes y baterías, etc. Durante la semana que está corriendo, emigran los habitantes del Callao a Lima transportando sus cosas, todos los buques auxiliares y aún la ***Unión,*** toman la protección de la Dársena donde se esconden los barcos extranjeros. Las dos barcazas a vapor de la Fragata ***Garibaldi*** trabajan de mañana a la tarde, remolcando hacia afuera los barcos y pontones de bandera italiana.

(NOTA: Siguen trabajando a bordo de la ***Unión*** en los Departamentos de Máquina y Cubierta. El 13 queda enmendado el buque más al muro, aguantándose con dos espías y dos coderas; ese mismo día el buque entregó a la lancha ***Arno*** un cañón Paterson con todos sus útiles. El 14 prosiguen los trabajos. El 15 trabajan a bordo 26 Carpinteros, 2 Calderos, 2 Ayudantes de Calderero y 4 Calafates; lleva el personal de a bordo una corredera y una cureña Armstrong a la toldilla. El 16, la gente alista una cabria con objeto de montar el cañón Armstrong. El 17 continúa el personal en las labores de instalar el cañón Armstrong en la toldilla; el Dictador Piérola visita el monitor ***Atahualpa.*** El 18 fondeó una fragata alemana). *J. J.*

Domingo 18 de Abril. — Encendemos los fuegos, dándose algunos giros a la máquina, con objeto de adelantar un poco

en el interior de la Dársena. La máquina y las calderas en buenas condiciones. Está limpia la bahía de vapores mercantes.

Lunes 19. — Los barcos mercantes continúan retirándose de la Dársena. A las 12 M. se activan los fuegos de las dos calderas de proa.

Martes 20. — Este es el día cuando termina el plazo dado por la Flota enemiga a los neutrales, con objeto de que se retirasen del puerto donde corrían un riesgo en el caso de bombardeo. A las 11h. A.M. la Fragata italiana *Garibaldi* y otros navíos de guerra de Naciones neutrales, se retiraron del puerto situándose a unas ocho millas de tierra. Finalmente, a las 12 M. todo el espacio estaba vacío y con impaciencia esperábamos que se rompiera el fuego, sabiendo que sería respondido con entusiasmo, pero en vano; es que los chilenos conocen que el Callao no es Iquique, ni Pisagua, ni Mollendo para bombardearlo impunemente. A las 2h. P.M. la *Pilcomayo* navega de sur a norte y viceversa, pero fuera de tiro; el *Huáscar* efectúa lo mismo a las 5h. P.M.

Miércoles 21. — Los chilenos no dan señales de vida. Yo estuve de guardia en la lancha a vapor de ronda patrullando.

(NOTA: Desde el día 20 quedaba montada una coliza en el castillo de la *Unión; la* cubierta de la nave fue aclarada de la madera de respeto, salvavidas, fierros, etc., lo cual se envió al Arsenal. El 20 todo estaba listo para el combate y desde las 12 M. las dotaciones permanecieron al pie de sus piezas hasta las 8 de la noche, en que se les ordenó tomar sus mantas y dormir al costado de sus cañones. Respecto a la ronda en la cual tomó parte Storace, la lancha a vapor que la hizo se despachó de la *Unión* a cargo de un Oficial, dos Guardias Marinas y doce tripulantes armados; el *Huáscar* se aproximó a dicha embarcación a las 4 de la mañana, según parte elevado por el Alférez de Fragata Federico E. Matos, encargado de ella, quien se vio obligado a efectuar algunos disparos contra el monitor, los que no fueron contestados. *J. J.*

Callao, Jueves 22 de Abril de 1880. — Combate de ese día. — A las 12 M. la Escuadra enemiga se puso en movimiento, desplegando sus naves para la batalla, pero fuera de tiro. A las 2h. P.M. finalmente pareció que querían probar la distancia de tiro de sus cañones. El *Huáscar*, el *Angamos* y la *Pilcomayo* rompieron sus fuegos sobre la población y nuestra flota, compuesta de los transportes, el monitor *Atahualpa* y la corbeta *Unión*, anclados todos en la Dársena. Pronto fueron respondidos por las Baterías y la *Unión*, tras un ¡viva el Perú! y con el mayor entusiasmo, tanto en tierra como a bordo. El combate siguió haciéndose más intenso por ambas partes, manteniéndose por lo general los chilenos fuera del alcance de nuestros cañones, o sea hiriendo a mansalva con su artillería de mayor poder. A las 5h. 30m. P.M. se retiraron los buques enemigos al fondeadero que tenían en los días anterio-

res; los saludamos aún con tres disparos respondiendo el *Huáscar* con uno, navegando hacia la isla, mientras nuestros fuertes fueron los últimos en hacer fuego. Durante el combate la *Unión* hizo cerca de cien tiros, en general con buena puntería, creyéndose que algunos de ellos hirieron a la *Pilcomayo* y al *Huáscar*. De las 8h. a las 12h. P.M. fui de patrulla en la lancha a vapor. Cesa la guardia sin novedad.

(NOTA: Este combate lo narra así Rosendo Melo en su *Historia de la Marina del Perú:* "El 22 a las dos de la tarde el *Huáscar*, la *Pilcomayo* con artillería moderna; y el vapor *Angamos*, en el que se había emplazado un cañón de gran alcance, situados a cinco mil metros, dispararon sobre la plaza casi cuatro horas. Contestaban la *Unión* y el *Atahualpa*, fondeado este último fuera de la dársena, que era el blanco preferido para los disparos enemigos; pues nuestros buques se habían amarrado a los muros de dicha dársena, alteados con sacos de tierra, que les servían de alguna defensa. La *Unión* sufrió la rotura de un viento de cadena y de la driza que afianzaba la bandera. La lancha *Lima*, estando al costado del *Oroya* recibió una bomba enviada por elevación, que la echó a pique; felizmente en tan poca agua, que pudo reponerse a flote en dos o tres días. La bomba mató al Segundo jefe de la dotación del servicio de vigías, que por entusiasmo se había embarcado en la lancha ese día. El *Huáscar* hizo 56 disparos, el *Angamos* 22, la *Pilcomayo* 51, el *Loa* 2: total 131. Su efecto en la rada fue: una bomba bandeó el *Marañón*, causándole ligeras averías, dos tocaron al *Meteoro*, destrozándole la cubierta y la cámara, y otra hundió al *Sauci Jack*, bergantín chileno cargado de metales, que era una de las presas capturadas en el sur. Estos tres buques se hallaban fondeados entre el muro E. de la dársena y malecón de fleteros, hoy Grau. Un momento los disparos de la *Pilcomayo* fueron hasta la pampa del Mar Bravo, y uno de ellos cayó al pie del mástil del Arsenal, destrozando en parte el corredor de la Comandancia General de Marina, y matando dos caballos amarrados a la baranda. Sin duda llamó la atención del enemigo, la gran cantidad de personas aglomeradas sobre el torreón, en cuyo centro estaba embutido un mástil de señales; gente que se evaporó sin sufrir afortunadamnte daño, empleados civiles o desocupados la mayor parte, salvo dos Jefes militares, que tenían el cargo de anotar los accidentes del combate, y el Jefe del servicio de vigías, que desalojado de San Lorenzo fue instalado con su personal en ese torreón. En el mar contestaban el fuego el *Atahualpa* y la *Unión;* en la que un casco de bomba cortó la driza de la bandera y agujereó la chimenea.

"En la madrugada del día siguiente (abril 23), las torpederas chilenas *Janequeo* y *Gualcolda*, intentaron volar al monitor *Atahualpa*, fondeado frente al faro NE. de la dársena. Se realizó el amago a las 4h. 20m. A.M. La *Unión*, que era el buque de guardia, puso en retirada a los torpederos, que al alejarse cayeron sobre nuestra lancha *Urcos*, que regresaba de su ronda. Entre las tres embarcaciones se trabó combate, usando las torpederas torpedos que fallaron y bombas de mano, con las que hirieron al Teniente de Infantería José M. Delgado, al Alférez de Fragata Domingo Valle Riestra y a cuatro tripulantes más de la *Urcos*, en tanto que el cañón de esta lancha acertaba en la coronación de popa de la *Janequeo*, a la vez que dirigía el plomo de su ametralladora contra la *Gualcolda*. Las torpederas emprendieron de nuevo la fuga, que la pesada *Urcos* no podía impedir".). *J. J.*

Viernes 23. — Los chilenos parece que temen nuestros cañones, ya que no se mueven de su antiguo fondeadero.

Sábado 24. — El enemigo igual que ayer.

(NOTA: Todo el personal de la *Unión* se ocupó en preparar sacos de arena, con objeto de formar con ellos una defensa para el buque; esto se prolongó por varios días. Quedó incorporado a la Escuadra enemiga el vapor *Amazonas*, armado con un cañón moderno Armstrong de 152 milímetros, de largo alcance). *J. J.*

Domingo 25 de Abril. — Fuí mandado a bordo del vaporcito *Lima* con el fin de reconocer la máquina y hornos, debiendo quedarme como Primer Maquinista y con un Practicante de Segundo. Dejamos el puerto para hacer las pruebas de la embarcación, con las cuales nos enteramos que su andar era de 8 millas.

Lunes 26 de Abril. — Me constituí a bordo del *Lima*, aprovechando de que la corbeta no se movía en el puerto; hice limpiar la máquina y lavar la pintura.

Martes 27. — Los mismos trabajos en la *Lima*.

(NOTA: A partir de este día, Storace no efectúa ningún apunte hasta el 10 de mayo. Respecto a la *Unión*, su dotación prosiguió con las labores de las sacos de tierra. Al amanecer del día 2 de mayo, la batería de Santa Rosa hizo una salva en conmemoración de esa efemérides e igual cosa repitió al mediodía y a la puesta del sol. El 3 envió la corbeta una lancha de ronda que salió por la noche hasta la madrugada del día siguiente, patrullaje que se llevó a cabo los días siguientes tanto por las tardes como por las noches. Dice el Comandante Vegas en su obra: "En los primeros días de este mes (Mayo), la Brigada torpedista lanzó al agua en el Canal del Boquerón, dos torpedos mecánicos flotantes Mc. Evoy que al ser arrastrados por la corriente hacia el N. podrían estrellarse contra alguno de los buques chilenos. En la mañana fueron descubiertos por el buque enemigo de guardia: uno ya cerca, a 50 metros del *Blanco Encalada*, fue destruido por los disparos de las ametralladoras de este buque y, el otro, reventó al ser varado en San Lorenzo". Se ha dicho que como represalia de este hecho, fue la orden de Riveros del bombardeo chileno al Callao del 10 de mayo. Leemos en el libro de Melo: "Hasta el 5 de Mayo, la Escuadra enemiga se limitó a mantener el bloqueo, pero este día, a la una y cuarto de la tarde, se aproximó el *Huáscar* al fuerte, delante del cual se mantuvo hasta poco más de las tres; haciendo en el intervalo nueve disparos sin consecuencia. Era una reseña de estudio". Por el *Libro de Guardias* de la corbeta, nos enteramos que el mismo día 5, se puso cerca el vapor chileno *Amazonas*, haciéndosele un disparo con el cañón Armstrong de 70 libras, sin resultado. El 7 desde la *Unión*, por la noche, se oyeron disparos en el muro de la Dársena a la altura del faro). *J. J.*

CALLAO, al ancla, Lunes 10 de Mayo de 1880. — La Flota enemiga, después de un largo tiempo de inactividad, se desplaza en línea de batalla y rompe los fuegos contra la ciudad a la 1h. 30m. P.M., los cuales fueron respondidos inmediatamente por nuestras Baterías. El combate continuó ac-

tivamente hasta las 5h. P.M., en ocasión cuando nosotros remolcábamos hacia afuera al monitor *Atahualpa* con el vaporcito *Lima*, actitud que atemorizó a nuestros enemigos, que se retiraron. En este segundo bombardeo se tiene, como en el primero del 22 de Abril, unos cuantos heridos y poco daño a la ciudad, lo mismo que a nuestra Escuadra, la cual se compone de algunos transportes.

(NOTA: Seis buques chilenos atacaron la plaza, a saber: *Blanco Encalada*, *Huáscar*, *Pilcomayo*, *O'Higgins*, *Amazonas* y *Angamos*. El *Blanco Encalada* y la *O'Higgins* se situaron respectivamente a 4,000 m. y 4,500 m. de La Punta, con la intención de destruir la batería de a 1,000 allí instalada, haciendo el primero de los buques nombrados 38 disparos y el segundo 76; pero concluyeron por alejarse mar afuera, cuando se consideraron en peligro de ser tocados por uno de los grandes proyectiles de la batería que atacaban. El *Huáscar*, con sus nuevos cañones de a 300, acortó distancia poniéndose al NW. del Dársena, desde donde hizo 115 disparos, y cerca de este monitor, a unos 5,000 metros de tierra, estuvieron la *Pilcomayo*, el *Amazonas* y el *Angamos*. El *Huáscar* fue tocado tres veces por proyectiles de nuestras baterías; dice el Comandante Vegas: "recibió un proyectil que en la línea de agua le atravesó el blindaje anegándole uno de los compartimentos. Antes de quedar fuera del alcance de las baterías, recibió otros dos balazos, de los que uno le entró por la popa y le cortó los guardianes del timón, destruyendo parte de la cubierta superior. En graves apuros se vio el monitor para salir del empeño". Casi todos nuestros buques fueron tocados. Hubieron algunos daños en tierra y, según uno de nuestros historiadores, fueron muertas 23 personas. Sin embargo, Melo llega a decir: "Fue un largo simulacro, absolutamente inofensivo para las armas del Perú, con lo que no se sabría decir lo que persiguió el Comodoro chileno. La batería de a 300, emplazada en el muro W. de la Dársena, sirvió muy eficazmente para evitar que aproximándose a tierra las naves enemigas, causaran daño a la población o a las mismas baterías. Tan inofensivos resultaban estos bombardeos, que los curiosos los presenciaban como si se tratara de reseñas navales de mero aparato". Necesítase comprender el valor relativo del vocablo "inofensivo", empleado por el historiador naval Melo, al calificar los sucesos anteriores, porque el peso de proyectiles lanzados por la Escuadra chilena no sólo fue capaz de ofender y de hacer daño, sino en realidad efectuó una y otra cosa; entonces, Melo se está refiriendo a la importancia desde un punto de vista naval de tales bombardeos, sin resultados prácticos para la guerra misma, en la cual estábamos empeñados entonces. No olvidemos la odiosidad y el desprecio de que estaban llenos nuestros compatriotas de esa época ante la conducta chilena, explicándonos de este modo las expresiones de Melo. Tales conceptos han restado incentivo al estudio del bloqueo del Callao, cuando en realidad posee interés muy grande, propio de una epopeya, sembrada de hazañas. La *Unión*, regresando a los sucesos de mayo de 1880, sufrió algunos daños; el Oficial de guardia del buque el día 10 expresa en su parte: "En la acción nos han tocado con tres proyectiles: uno penetró por la toldilla destrozando los camarotes de la Primera Cámara y la Sala de Armas, otro atravesó la batayola y el tercero rompió un obenque de la jarcia mayor y dañó el portalón de babor. Al cargar la colisa de proa se inflamó el cartucho hiriendo a los dos cargadores Avelino Mendrel y Manuel Vargas, y al Cabo de cañón Eugenio Hildare. La bomba que perforó la toldilla, hirió con una astilla al pasa-balas de la colisa de popa Mariano Ferrer". Firma el parte el Alférez de Fragata Carlos L. Rodríguez.

Hasta el día 24 de mayo no hace Storace ninguna anotación en su *Diario;* con el fin de completar hasta cierto punto el cuadro histórico, ofreceremos lo más importante en esos catorce días. Desde el 11, un grupo de carpinteros, principia a reparar las averías en la cubierta y camarotes de la *Unión;* al mismo tiempo, parte de su tripulación prosigue con la preparación de sacos de arena y, otros, atendiendo a los daños en la jarcia del palo mayor. El 17, los Oficiales francos del buque y cinco marineros, asistieron al Consejo de Guerra de Oficiales Generales reunido en el local de la Comandancia General de Marina, con objeto de juzgar al Capitán de Navío Aurelio García y García. El 18 está asentado un dato en el *Libro de Guardias* de la corbeta el cual nos llama bastante la atención, porque se relaciona directamente con Storace y éste no lo consigna en su *Diario,* como si los sucesos que luego ocurrieron hubieran sujetado por completo su interés, haciéndole olvidar algo tan ligado a él; establece el apunte: "Enfermos: Se medicinan a bordo tres. El Tercer Maquinista Pedro L. Storace, pasó al Hospital a medicinarse por haber sufrido una quemadura en el servicio". Por supuesto, el mal no pudo ser serio y Storace regresó pronto, uno o dos días, al buque. El mismo 18, el Comandante de la *Unión* Capitán de Navío Villavisencio eleva el siguiente informe: "Autorizado por S. E. el Jefe Supremo para formar una batería en la Dársena de este puerto, cábeme la satisfacción de comunicar a US., para que llegue a conocimiento del Sr. Capitán de Navío Comandante General de Marina y del Sr. Capitán de Navío Secretario del Ramo, que en la fecha han quedado terminados los trabajos de esa fortificación y se halla lista y provista de los elementos necesarios para hacer fuego.— La batería está situada en el muro Oeste de la Dársena, al lado del gasómetro, y se compone de un cañón americano Rodman del calibre de 125 libras y de otro rayado Armstrong de 70 libras, colocados sobre una fuerte plataforma de madera sobre el peso que es bastante consistente y que puede soportar artillería de mucho más poder. Por delante tiene un parapeto de sacos de tierra de 15 pies de espesor y 7 de altura, con dos portas para los cañones, con la abertura necesaria para hacer fuego en las diferentes posiciones en que se sitúen los buques enemigos. Se ha formado además un polvorín provisional en un ángulo de la Dársena y a flor de agua, resguardado por el muro y cubierto con sacos de tierra, donde solamente se pondrá lo necesario para un día de combate. Dichos trabajos se han concluido en cinco días y a ello ha contribuido las facilidades que me han proporcionado los Jefes de Departamento de Marina y, muy especialmente, el entusiasmo y actividad con que han trabajado los Jefes y Oficiales y dotación de este buque hasta dejarlos terminados.— La batería de que doy cuenta, carece como es natural por las circunstancias en que ha sido trabajada, de las perfecciones de una obra de esta naturaleza: y si a pesar de esto S.E. el Jefe Supremo de la Nación la encuentra útil y a su satisfacción, me será muy grato y honroso haber contribuido en la defensa de este puerto. Al mismo tiempo sírvase US. solicitar a mi nombre, el que la expresada batería sea servida por los tripulantes de esta Corbeta y que sea denominada 17 DE MARZO". En los días que siguieron, el personal de la corbeta se ocupó de ensacar tierra y continuar con la defensa de la nueva batería; lo mismo los carpinteros en los distintos trabajos de reparación del buque. El 19 sintieron los vigías un tiroteo a las 11 de la noche, que parecía entre dos lanchas. El 23, entre los tripulantes que salen con licencia final, figuran John Brown Primero y John Brown Segundo).

J. J.

Lunes 24 de Mayo de 1880. — Durante la noche, cuando estaba nuestra lancha a vapor *Independencia* efectuando su

ronda, encontró a dos torpederas enemigas, las cuales le dieron caza y la tomaron a remolque, mientras tenía lugar un vivo fuego por ambas partes, con fusil y ametralladora. El Teniente don José Gálvez, al mando de la *Independencia*, convencido de que toda resistencia era inútil, meditó el arrojar un torpedo que tenía a sus pies, contra la embarcación chilena; pensar y realizar la idea fue una sola cosa. Así fue cómo el valiente Gálvez, ayudado del entusiasta amigo Manuel Ugarte y del Guardia Marina Emilio San Martín, lanzaron dicho torpedo con mecha corta encendida, pero al demorar, hizo Gálvez tres disparos de revólver y al tercer tiro estalló el artefacto de modo desastroso, pues la explosión afectó a la lancha peruana, causando la muerte de los arrojados Manuel Ugarte y San Martín, quedando gravemente herido el memorable héroe José Gálvez, el Maquinista y varios marineros. Las dos lanchas, una después de la otra, se fueron a pique; algunos heridos, entre los cuales estuvo el valiente Gálvez, fueron sacados del agua y apresados por la otra lancha chilena.

(NOTA: El Teniente Segundo José Gálvez, hijo del héroe del 2 de Mayo, pertenecía a la dotación del monitor *Atahualpa* y aquella noche del 24 de mayo le correspondió la ronda en la bahía, teniendo a sus órdenes la vieja lancha *Independencia*, que era inapropiada para enfrentarse a las modernas torpederas chilenas, por lo pesada, sin cubierta, con una chimenea corta, la cual despedía humo y chispas, máquina ruidosa, vale decir todos los medios para delatarse desde lejos: estaba armada de un cañoncito y una ametralladora. Salió Gálvez a su guardia a las 11 de la noche, acompañándolo el Guardia Marina Emilio San Martín, el Practicante de Medicina Manuel Ugarte y 13 tripulantes armados de fusiles; navegó bastante hacia el norte de la bahía y cuando a las 2 de la mañana, hora del relevo, ponía proa para regresar a su buque, notó que una embarcación enemiga le salía al encuentro con el propósito de cruzar su rumbo. Dejemos que siga Melo la narración: "La impetuosidad orgánica de Gálvez no encuadraba con su endeble estructura. Al divisar la lancha que venía, se fue sobre ella y desde que la tuvo a tiro le hizo cuatro disparos con el pequeño cañón de la lancha. Pero como todo era viejo y malo y mal puesto, al cuarto tiro saltaron los cáncamos y se inutilizó el cañón. La torpedera chilena se alejó rápidamente y la *Independencia* volvió en demanda de su buque; pero a los pocos momentos notó Gálvez que la lancha que acababa de alejarse de la suya regresaba, acompañada de otra de mayor porte y dos chimeneas; por lo que comprendiendo que maniobraban a envolverlo, Gálvez hizo funcionar la ametralladora, que también se descompuso, quedando nuestra lancha inerme entre los torpederos enemigos. Por consecuencia, los torpederos, mucho más rápidos hicieron imposible la retirada de la *Independencia*, y al comprender Gálvez que podía ser presa alzó, ayudado por Ugarte, un torpedo o barril conteniendo cien libras de pólvora común, San Martín acercó la lámpara de que se servía el Maquinista, prendió con ella la guía y cuando la *Janequeo* tocó con la proa la popa de la *Independencia*, los dos primeros arrojaron el barril en la cubierta de la nave agresora. Luego Gálvez, temeroso de que el largo de la mecha demorase la explosión, dando lugar a que el enemigo anulara sus efectos, fue a pararse sobre una banca

a proa de la máquina, para dominar la cubierta enemiga, demasiada alta respecto del plano de la *Independencia*, y desde ahí hizo al brulote dos disparos con su revólver; al segundo de ellos se produjo la explosión, que hundió las dos lanchas". Según el relato del historiador Vegas, la *Janequeo* al abordar a la *Independencia*, le colocó su amura por la popa de ésta; asimismo, establece que el torpedo fue lanzado sobre la cubierta enemiga, cerca del cubichete de la máquina y agrega: "Murieron ocho hombres de la *Independencia* y el mismo Gálvez todo quemado, sordo y ciego en esos momentos, hubiera perecido a no ser por la abnegación del marinero Pedro Villanueva. El Teniente Señoret de la *Janequeo* quedó también herido en el brazo y tuvieron además dos fogoneros muertos. Los náufragos fueron salvados por la *Gualcolda*, y llevados a bordo del *Blanco Encalada* y en la tarde del 25 (Mayo) el Almirante chileno envió a Gálvez al Callao". El cuerpo del Guardia Marina San Martín se perdió en el mar; en cambio el cadáver de Ugarte fue encontrado dos días después; Gálvez se recobró pronto y continuó sus servicios en la Marina.

Del 24 al 27 de mayo no hace Storace apuntes en su *Diario*. En la *Unión*, durante estos tres días, una parte de la tripulación se ocupó en ensacar tierra y continuar el parapeto de la batería; los carpinteros de la Maestranza trabajaron en la reparación del buque y embarcaciones menores, lo mismo que los caldereros en las calderas. El 24 a las 6 de la tarde, la *Unión* efectuó un disparo con la colisa de popa a dos lanchas enemigas, las cuales estaban persiguiendo a una nuestra. El 26 a las 4 de la mañana, mandó la *Unión* un Oficial con veinte hombres en una lancha y, además, el vaporcito *Lima* para intentar el salvataje de la lancha chilena *Janequeo*).

J. J.

Jueves 27 de Mayo de 1880. — En las primeras horas del día, las lanchas a vapor peruanas regresaron a sacar la torpedera que se fue a pique la noche del 24; estando en esa faena, fueron perseguidas por el *Huáscar* y el *Angamos*, los cuales al ponerse a tiro de cañón de tierra sufrieron los disparos de nuestras baterías y se vieron obligados a responder. Después de una hora de cañoneo el *Huáscar* se retira a toda máquina hacia la isla, escorado sobre una banda, y seguido por el Angamos; ambos buques al parecer recibieron algunos proyectiles.

(NOTA: En el *Libro de Guardias* de la *Unión*, el Oficial de servicio para el día 27 al 28 Teniente 2º Ramón Sánchez Carrión, anotó lo siguiente: "A las 9h. A.M. el monitor *Huáscar* se puso en movimiento con rumbo Norte, pasando cerca de las baterías gobernó en demanda del dique, a su regreso al Sur como acortase la distancia con tierra, los fuertes del N. le hicieron disparos los cuales contestados por el monitor, después dio lugar a que las baterías de Marina situadas en la Dársena secundaran también los disparos; todo esto principió a las 10h. 30m. A.M. El *Huáscar* se retiró a las 11h. 30m. A.M. El *Angamos* desde el primer momento en que el *Huáscar* trabó combate con nosotros, se incorporó a la línea de fuego, conservando mayor distancia; sus tiros eran con bastante intervalo. A bordo no ocurrió ninguna novedad". Según el parte del Comandante de la *Unión*, la batería "17 de Mayo" con el cañón Armstrong mandado por el Teniente Primero Narciso García y García, hizo 22 tiros de bomba; y con el cañón Rodman mandado por

el Alférez de Fragata Enrique Gamero, 2 tiros a bomba y 6 a bala. La corbeta *Unión* con el cañón Armstrong mandado por el Alférez de Fragata Carlos L. Rodríguez, 10 tiros a bomba. Agrega el Capitán de Navío Villavisencio: "A fin de observar el servicio y efecto de la nueva batería, me constituí en ella desde un principio y he tenido la satisfacción de ver el buen resultado de su estreno, pues una de las bombas del Armstrong cayó y reventó sobre el *Huáscar*, causando indudablemente algunas averías; también dos tiros de la Corbeta deben haber herido al mismo buque y, en general, los tiros que se hicieron en ambos puestos sobre los enemigos fueron bien dirigidos y demuestran el perfeccionamiento de nuestros artilleros".

El *Diario* de Storace se detiene en el día 27 de mayo y ya no lo abre hasta los días de Junio. Designaremos a continuación lo más importante, principiando por decir que tanto Melo como Vegas cometen el error de indicar para los combates del 28 y el 29 de mayo, un día más, situándolos el 29 y 30. El Teniente Segundo Juan M. Ontaneda, asienta el combate del día 28 de mayo en el *Libro de Guardias* de la *Unión*, en los siguientes términos: "A 6h. A.M. observamos que algunas de nuestras lanchas pequeñas estaban batiéndose, hacia el N., con una chilena; después de media hora de tiroteo, salieron de la Dársena contra la lancha enemiga la *Lima*, *Arno* y *Urcos*, poniéndola en fuga hacia afuera y con rumbo a la *Pilcomayo*, nave que venía en auxilio de su lancha. Al pasar la *Pilcomayo* frente a la bahía y estando a tiro de cañón, se le dirigieron algunos disparos por la batería de la Dársena y uno con la colisa de este buque, de popa, sin ningún resultado. La *Pilcomayo* contestó a estos tiros, entrando después al fuego el *Huáscar* y el *Angamos*, generalizándose de este modo el combate entre estos buques contra la batería de la Dársena y las naves de nuestra Escuadra; las baterías de la plaza hicieron muy pocos disparos por estar los buques enemigos fuera del alcance de sus cañones. Durante el combate se enviaron embarcaciones a socorrer al *Pontón Nº 2* y al *Tumbes*, los cuales se fueron a pique, salvándose sólo sus tripulantes. A bordo no ha ocurrido ninguna novedad; sólo se hizo fuego con la colisa de popa y el cañoncito Withworth que se colocó sobre el parapeto. Durante la mayor parte del combate, estuvo a bordo el Sr. Comandante General de Marina". Dice Melo: "Principiaron a las 6h. 45m. A.M. y mantuvieron su cañoneo hasta las 11h. 30m. A.M. La *Pilcomayo* hizo 57 disparos, el *Huáscar* 23, el *Angamos* 12; sin que de todo este envío de fierro resultara más daño, que el incendio de una casita en la calle de la Libertad Nº 18, que los bomberos apagaron al instante, sin que los arredraran las balas, repetidas en esa dirección". Ya hemos visto que los daños fueron mayores, pues dos naves fueron hundidas. Respecto al día 29, a las 6 de la mañana tuvo lugar un tiroteo entre nuestras lanchas pequeñas a vapor y una torpedera grande enemiga; de inmediato nuestras lanchas *Urcos* y *Arno*, zarparon a proteger a sus connacionales, pero encontraron que les salía al paso la *Pilcomayo* persiguiéndolas y disparándoles dos cañonazos. La batería "Elías Aguirre" contestó los disparos y tuvo lugar una corta lucha).

J. J.

Mes de Junio de 1880

En los primeros días de este mes, nos llegó la ingrata noticia de la ocupación de Tacna por el Ejército chileno, después de una sangrienta batalla que obligó al Ejército peruano-boliviano a retirarse con grandes pérdidas. Esto sucedió el 26

y 27 de Mayo. Arica, defendida por 1700 valerosos peruanos, comandados por el glorioso Coronel Francisco Bolognesi y por More, ex-Comandante de la *Independencia*, resisten el asalto del Ejército enemigo compuesto de 6,000 soldados. Luego de larga y heróica resistencia fueron rodeados durante la noche y la ciudad capturada en la mañana del 7 de Junio, quedando sacrificados dos tercios de esos defensores, entre los cuales estuvieron los victimados Comandantes. El monitor *Manco Cápac*, a continuación de batirse con el *Cochrane* y varias corbetas, fue hundido para no caer en manos de los enemigos. Según el parte oficial del Comandante en Jefe del Ejército chileno, Manuel Baquedano, sufrió entre muertos y heridos, unas 2,000 pérdidas; por su parte, los peruanos alcanzaron a 3,000. Esto sucedió el 26 de Mayo de 1880 en la batalla de Tacna, a lo cual se suma lo de la toma de Arica, que tuvo lugar el 7 de Junio de 1880, cuando aquéllos perdieron cerca de 1,000 hombres y los peruanos a 1,300 contando los que quedaron prisioneros.

(NOTA: Storace lee las noticias publicadas por los periódicos respecto de nuestros dramáticos hechos de la guerra y, con lo que oye decir a su alrededor, asimila a su modo para traducirlo en las líneas puestas en su *Diario;* sin tiempo para la crítica o las rectificaciones que más tarde ofrecen los mismos diarios, los errores que comete tienen que ser numerosos. Cuando los apuntes se han relacionado con la Marina, hemos puesto *notas* aclaratorias; en esta ocasión, no puede ser nuestra intención narrar ni siquiera a la ligera la sangrienta campaña Tacna-Arica de 1880, ni aún para corregir cifras, quedando abandonada la oportunidad que se presta para gastar muchas frases. En cambio estamos obligados a glosar la actitud de Storace, quien poco a poco va poniendo de lado la anotación de sus experiencias diarias, de cuanto le sucede, para dejarse dominar por los grandes sucesos nacionales que le toca conocer; un procedimiento el cual nos hace perder los detalles de la existencia íntima de a bordo en aquellos días, sin ganar nada con respecto al suceder histórico, pues repite lo conocido. Mucho tenemos que lamentar por el cambio. Precisamente, a partir del mes de junio de 1880, es cuando el *Diario* Storace exhibe un desarrollo de fechas, saltando días y más días, o inserta una data para luego regresar a otra de días anteriores. Tales errores los hemos corregido, ateniéndonos a la disposición correcta. Debemos pensar que era imposible durante el dilatado y agotador bloqueo chileno, lleno de fatigas y alarmas, que nuestros Oficiales y tripulantes no sufrieran las influencias de un enorme desgaste nervioso y, en medio de una vida así, la pérdida de todo gusto para anotar sucesos.

Luego de colocar las líneas que hemos copiado de él, Storace deja en blanco su *Diario* hasta el 21 de junio. Es necesario cubrir ese lapso. En el mes de junio obtuvo la efectividad en la clase de Capitán de Navío el Comandante de la *Unión* Manuel Antonio Villavisencio; salieron de baja del buque el Teniente Primero Pablo A. Dufóo trasladado al *Limeña*, el Alférez de Fragata Domingo Valle Riestra al *Chalaco*, el Guardia Marina José F. Seminario desembarcado, el Cirujano de Segundo Pedro Irujo desembarcado el día 25, el Aspirante de Marina Emilio Díaz al *Chalaco*, y los Practicantes de Medicina José G. Fraguela y Samuel Zapata desembarcados. Las altas del Personal Superior fueron: el Alférez

de Fragata Pedro G. Roel el 18 de junio y el Alférez de Fragata Grimaldo Villavisencio del *Limeña*. En el Personal Subalterno fueron numerosos los cambios. A bordo siguieron trabajando los carpinteros en la reparación de los daños causados por los bombardeos; una lancha y el vaporcito *Lima* estuvieron atendiendo al salvataje de la torpedera chilena ya mencionado antes, para lo cual la *Unión* remitía personal; el día 3 fue enviada gente con objeto de sacar los cañones de la *Apurímac*, que se había ido a pique el día anterior: esta labor se prolongó por varios días. El 5, eleva el Comandante de la *Unión* un oficio indicando que los cuerpos altos de la chimenea se encontraban completamente deteriorados por efecto del largo tiempo de servicio y la debilidad general de ese aparato hacía de todo punto indispensable la construcción de uno nuevo. El domingo 6, con motivo del natalicio del rey Humberto de Italia, empavesaron los topes de la *Unión* con banderas nacionales, poniendo en el de preferencia la de dicha nación. El 10, como los días anteriores, se manda gente armada para tripular las embarcaciones *Lima* y *Callao*. El 12, igual como en cada ocasión cuando estaba de servicio la *Unión*, mandó un Oficial con tripulantes armados a la lanchita de observación y en la noche a las rondas de la entrada de la Dársena. En la noche del 13, lanzaron los chilenos un torpedo sobre la Dársena, el cual no dio resultados. El 14, los buques y lanchas enemigas se aproximaron al puerto para inspeccionar los efectos del brulote; la *Pilcomayo* hizo un disparo. El 18 mandó la *Unión* 25 hombres armados a tripular la *Lima*, la cual salió de servicio a las 9 de la noche regresando a las 3 y 30 de la madrugada; volvió a salir una hora después por orden de la Mayoría, estando de vuelta a las 8 de la mañana. El domingo 20 fueron veinte hombres de la *Unión* al torreón Manco-Cápac con objeto de desmontar un cañón).

J. J.

Lunes 21 de Junio de 1880. — Llegó al Callao el vapor *Arquimedes*, de la Armada real italiana; luego de sostener un parlamento con el Almirante de la Flota bloqueadora, fondeó cerca de la *Garibaldi*.

Martes 22 de Junio. — Después de algunos días que estamos en reposo, recibimos orden de prender la máquina del *Lima* para ir a remolcar el transporte *Limeña*, que está a cargo de la ambulancia de la Cruz Roja, sacándolo de la Dársena, a fin de que parta para Arica a tomar heridos; es posible que remolquemos a tierra las embarcaciones con los heridos que ha transportado el vapor chileno *Loa*, los cuales llegan a unos 400.

(NOTA: El *Limeña* salió de la Dársena y fondeó cerca del dique, ayudado por el vaporcito *Lima* en esa maniobra; después partió para Arica. El transporte chileno *Loa* llegó conduciendo los heridos peruanos de los combates librados en Tacna y Arica; cumplida su misión, pasó a incrementar la Flota enemiga que bloqueaba el Callao). *J. J.*

Miércoles 23 y Jueves 24. — Durante la noche fuimos mandados con el *Lima*, para hacer la prueba de remolcar la lancha torpedera chilena, pero resultó que se rompió la cadena con la cual se hacía firme. En la mañana del 24 regre-

samos a nuestro lugar de fondeo y después del mediodía me fue posible ir a mi casa con objeto de felicitar a mi padre por su onomástico y pasar el resto del día 24, alegremente, con toda la familia.

Sábado 26. — Otra noche perdida a la pesca de la lancha torpedera enemiga hundida.

Lunes 28. — Recibimos orden de dar vapor con el *Lima*, a una bomba centrífuga puesta encima de un pontón cargado de carbón, el cual fue hundido por una bala enemiga en el último bombardeo. Después de algunas horas de trabajo con la susodicha bomba, conseguimos poner el pontón a flote.

(NOTA: Nada más considera Storace para el mes de Junio. El Oficial de guardia a bordo de la *Unión*, anota entre otras cosas para el día 29, lo siguiente: "A la una de la tarde entró al puerto un transporte enemigo, enarbolando la bandera de la Cruz Roja en el palo trinquete, y conduciendo heridos, los que fueron desembarcados por nuestras lanchas a vapor, retirándose el transporte tan luego como terminó esta operación" El 30, la Guarnición militar de la *Unión*, que estaba compuesta de tropa del Batallón Tarma Nº 7 fue relevada por la del Batallón Marina).

J. J.

Mes de Julio de 1880

El día 3 de Julio, encontrándose frente al puerto a unas siete millas, el transporte chileno *Loa* apresó una balandra aparentemente sólo cargada de víveres; pero que en realidad no era sino una trampa puesta por los peruanos. La embarcación estaba cargada con dinamita, en conexión eléctrica a los sacos de víveres, estibados éstos en cubierta de modo que levantando uno de aquellos sacos, daba fuego a la dinamita. Todo fue preparado en la noche anterior, dejando a la balandra fondeada a cierta distancia al iniciarse el día. Entonces, aquella mañana, un bote con unos pocos marineros y un Alférez, salió del puerto fingiendo querer capturar la balandra llena de víveres. El *Loa* descubre al bote remolcando a la balandra, que aún no ha sido apreciada por ellos, y pone a su vez la proa hacia el bote, el cual, con intención de llamar más la atención, larga el remolque y fingiendo veloz huída se mete entre los buques neutrales, ganando la costa. Mientras tanto, el *Loa* se acerca a la balandra, que ha sido abandonada como un lazo, aprecia que está cargada de víveres, chanchos, gallinas, etc.; la hace poner abarloada al costado. En lugar de llevarla intacta a la nave almirante, se dejaron ganar por cierto de la gula y principiaron a coger las gallinas, corriendo el riesgo de levantar uno de los sacos, que sería su muerte y la pérdida del buque. En tierra, los contados marinos, quienes conocían la treta, estaban de espectadores del resultado que dudosamente se confiaba. Con la balandra

ya al costado, esperábamos verla remolcar rumbo a la nave almirante, cuando repentinamente distinguimos una altísima columna de humo, agua y pedazos de material dispersos y, en seguida por la distancia, oímos una gran explosión, la cual hizo trepidar la tierra y mientras se siente, desaparece el infortunado transporte. ¡Pobre gente! ¡Cuántas pérdidas! ¡Ah, la guerra! Unos minutos después de la detonación, no se veía más nada. Hacia el lado S. de la bahía se encontraba el resto de la Flota bloqueadora y ¡aún ellos fueron espectadores! En vista de la desgracia sucedida, se movieron en ayuda de los náufragos.

Domingo 4 de Julio de 1880. — Por información de los neutrales conocemos, que de los 250 tripulantes, se salvaron del naufragio del ***Loa*** sólo 25, y parte de éstos heridos. La fragata italiana ***Garibaldi*** libró de la muerte a cuatro de ellos, contándose al Segundo Comandante herido y un Mecánico. (Más tarde sabemos por los periódicos chilenos, que del naufragio del ***Loa*** salvaron 63 personas).

(NOTA: No hace Storace otra anotación que corresponda al mes de julio. Cuando tocamos el hundimiento del ***Loa***, este nos lleva a recordar los peligrosos trabajos para fabricar los entonces conocidos con el nombre de torpedos, en realidad minas, en los cuales se distinguió el patriota Ingeniero Manuel Cuadros; su primer ensayo con uno de estos artefactos fue en Ancón, habiendo estallado antes de tiempo, matando al Alférez de Fragata Gil Cárdenas y ocho marineros. Leemos en la obra de Vegas: "El segundo torpedo brulote o mina que preparó Cuadros fue confiado al Alférez de Fragata Carlos Bondy y fue colocado en el fondo de una balandra que viniendo del N. simularía querer romper el bloqueo. Sacó Bondy esta embarcación ya preparada y bien cargada de víveres atrayentes y de varias clases, saliendo del Callao en la noche y acompañado de dos marineros paiteños. Poco rato después, y ya cerca de la línea de buques de guerra neutrales, divisó a un torpedero enemigo; pero felizmente éste no lo vio. Regresó al amanecer y estuvo hasta cerca de las 6 de la tarde del día 3 de julio haciendo toda clase de maniobras y fingiendo que escapaba, hasta que logró llamar la atención del crucero ***Loa*** y de dos torpederos que rondaban como a dos millas de distancia y, cuando estuvo seguro de que el crucero arrumbó a la balandra y se venía a todo andar, se embarcó con su gente en un pequeño bote y dejó al brulote con las velas sueltas". Vegas está hasta cierto punto conforme con Storace, es decir, con un testigo de la época, de que Bondy preparó la comedia a fin de incitar primero la curiosidad y, después, la codicia de los marinos enemigos; en cambio los partes chilenos no se refieren para nada a ese asunto de las maniobras de Bondy; lo mismo sucede con nuestro historiador naval Melo, dando unos y otro por fondeada a la balandra, con las velas sueltas; verdad que éste último establece que los tripulantes de la balandra, "ganaron la orilla en un pequeño bote". Melo termina la relación del acontecimiento en la siguiente forma: "Aunque el Comandante del ***Loa***, Peña, había recibido una orden circular para precaverse, ordenó al Teniente Martínez tomar el bote y traerlo a bordo, lo cual se ejecutó. Una vez el bote al costado del ***Loa*** se principió a embarcar a éste los víveres y fruta de que el bote estaba cargado, de

cuyo detalle tomaba nota el Guardia Marina Huidobro, mientras Jefes y Oficiales comían en sus cámaras. Las 5h. 20m. P.M. serían, cuando al levantarse el último bulto cedió un muelle, causando la explosión de un torpedo oculto bajo la sobrequilla, explosión que produjo el hundimiento casi instantáneo del crucero. El *Loa* tenía en su bodega dos cañones modernos, grandes, de mucho alcance y calibre, destinados al *Blanco Encalada;* cinco a su servicio y abundante cantidad de municiones y víveres de su Escuadra". Pereció el Comandante del *Loa* y 119 tripulantes.

El *Limeña* fondeó en la bahía del Callao a las 4 de la tarde del día 4; una hora más tarde, empleando todas las lanchas disponibles, empezó el desembarco de los heridos, unos 146, evacuados de los campos de batalla de Tacna y Arica, faena la cual se prolongó hasta altas horas de la noche: los periódicos de Lima se ocuparon de este suceso, que presentó escenas muy dramáticas. Conducía nuestro buque en las bodegas, los cadáveres de los heróicos defensores de Arica: Bolognesi, More, Zavala y Raygada. El día 5, el *Limeña* soltó las amarras que lo mantenían sujeto a una boya, y ayudado por el remolque del vaporcito *Lima*, pasó a su habitual fondeadero de la Dársena. Ese mismo día 5, con gente de la *Unión*, fueron tripuladas las lanchas *Tocopilla* y *Capitanía*, las que a cargo de un Oficial salieron a practicar las rondas de prima y nona, no habiendo ocurrido otra novedad sino el oír cuatro detonaciones de cañón a las 10 de la noche. El 6, con honores militares por tropas de mar y tierra y asistencia oficial, fueron bajados del *Limeña* los restos mortales de los gloriosos defensores de Arica: Bolognesi, More y Zavala, llevándolos a la Iglesia Matriz del Callao; oportunamente se condujeron a Lima. El cadáver de Raygada permaneció todavía a bordo. El 9 en la tarde se mandaron de la *Unión* 25 hombres armados a la lancha *Lima*, la cual expedicionó en convoy con todas las lanchas de los buques, regresando a las 7 de la mañana, habiendo dicha flotilla cambiado un tiroteo de cañón con los chilenos; Storace tomó parte en la comisión. A partir de esta última fecha y durante varios días, estuvo la *Unión* mandando tropa armada a la *Lima*, que salía durante las noches a las rondas y Storace estaba a bordo de dicha lancha. El 15 de Julio el Capitán de Navío Villavisencio elevó el siguiente oficio: "Sírvase US. hacer presente al Sr. Comandante General de Marina, que se han presentado varios individuos peruanos, que antes han servido a bordo, para darse de alta en la batería "17 de Marzo" y servir en ella exclusivamente, y considerando la necesidad que hay de ellos, pido autorización para darles de alta en dicha batería, donde se necesitan 24 individuos, de los cuales se tomarán diez en la clase de Artilleros y catorce en la de Marineros". El 16 en la noche fueron hasta la isla de San Lorenzo las lanchas *Urcos* y *Arno* al mando del Teniente Antonio Jimeno esta última, que debía auxiliar a la otra encargada de conducir un torpedo dirigible: "La comisión llegó al lugar de su destino, y hubiera resultado eficaz sin un error del operador, que movió el timón en sentido opuesto al conveniente. La explosión se produjo sin causar daño, pero sí alarma en la Flota enemiga, que destacó al *Princesa Luisa* en persecución de nuestras lanchas hasta que llegaron una al puerto y otra al radio de tiro de la Batería de La Punta. No había torpedistas técnicos". (Melo). El 18 mandó la *Unión* 22 hombres armados al vapor *Limeña*, con objeto de escoltar los restos del Comandante Abel Raygada; también asistieron los oficiales francos.

Un tiempo antes adoptó la Superioridad Naval el proyecto de emplear la *Unión* en acciones de corso; al efecto, se dieron las órdenes del caso a su Comandante, quien requirió la atención a dos puntos esenciales:

la artillería y la maniobra. Con relación a dichas materias pasó el día 24 de Julio dos oficios. El primero se ocupaba de la artillería y decía: "Sírvase US. hacer presente al Sr. Comandante General de Marina, lo que paso a exponer respecto a la artillería del buque.— En Abril del presente año, como estará US. impuesto, se proyectó poner un cañón de grueso calibre, para lo cual se hicieron algunos trabajos preparativos, todo lo cual ha quedado suspendido, así es que el ramo importante de la artillería no está organizado del todo. Atendiendo, pues, a las condiciones del buque y a la artillería de que se puede disponer actualmente, el buque podrá artillarse con diez cañones Voruz de a 70, en lugar de los 14 que tenía primitivamente y con dos Parrot de a 100 en cubierta; con los dos Armstrong que tiene colocados en la toldilla y en el castillo, y con los dos Parrot de a 30 que hay a bordo en la Primera Cámara.— Sírvase US. recomendar el presente oficio, a fin de que impuesta la Autoridad Superior de la necesidad que indico, determine lo que juzgue conveniente y, de este modo, quedará artillado en pocos días definitivamente". Con relación a la maniobra sustentaba el Capitán de Navío Villavisencio: "Habiéndome manifestado verbalmente el Sr. Comandante General de Marina, la necesidad de que la arboladura y velámen del buque estén listos, debo hacer presente que, haciendo más de un año que el buque fue desarbolado por mi antecesor, las perchas, la maniobra firme y de labor se hallan en distintos lugares y esta Comandancia ignora si todo se halla completo y en buen estado. Es probable que se hayan extraviado algunas cosas, pues hasta ahora no se ha podido encontrar el mastelero de sobremesana y la cruceta mayor, y es natural que falten otras piezas, parte de la maniobra y los herrajes necesarios.— A mi juicio, para que el buque pueda alistar su arboladura como para hacerse a la mar y hacer uso de su velámen, será necesario arbolarlo completamente y de este modo apreciar sus necesidades, a fin de que la Factoría y la Maestranza se ocupen de las obras necesarias y el Arsenal provea la maniobra que falte. Después de esta operación, que creo indispensable, el buque podrá desarbolarse quedando todo a bordo dispuesto convenientemente para hacer uso de su arboladura en cualquier lugar cuando fuese necesario.— Espero que el Sr. Comandante General de Marina, que puede apreciar hasta qué punto es difícil completar y alistar una arboladura, en las circunstancias que se halla la de este buque, e impuesto de las instrucciones más o menos importantes que tengo sobre el particular, determinará lo que creyese más conveniente, teniendo en consideración lo que dejo expuesto". Cuanto estaba más a la mano para su aplicación inmediata era lo conectado con la arboladura y, al respecto, puede apreciarse por la lectura del *Libro de Guardias*, el empeño puesto en dicho sentido por la Comandancia y Oficialidad de la *Unión;* trátase por todos los medios, aún desarbolando la barca *Anita*, en dejar la gallarda nave expedita para salir a la mar, contando con los dos recursos de impulsión que en esa época daban vida a un buque mixto: la máquina a vapor y las velas. Significaba mucho la promesa del corso a efectuar por la *Unión*, ante todo libertarse de un bloqueo impuesto por el enemigo, el cual angustiaba deprimiendo los ánimos y, en cambio, con la conquista de la acción brindaba el continuar la tradición audaz de una nave que llevó a cabo extraordinarios y heróicos cometidos. Durante los días finales de Julio, la tripulación arregla y cose velas, lavan los palos y rascan los masteleros, guinda el mastelero de velacho, pone el tangón de estribor, pasa la maniobra del mastelero de velacho, alista el mastelero de sobremesana, echa a bordo la verga mayor y, en fin, fueron bastante claras esas maniobras para los marinos chilenos, quienes no dudan en traducir una actividad tan sintomática como intención de la corbeta en fugar del puerto: el recuerdo de la escapada de Arica está

muy fresco. Entonces, el enemigo redobla su vigilancia y, todavía más, decide a punta de cañón inutilizar la *Unión*. El propio celo en el desempeño de su proyecto, vendió la causa de la corbeta. Y todavía, se sumaba el notable espionaje de que disponían los chilenos, que les hacía conocer hasta los menores detalles de los planes peruanos).

J. J.

Mes de Agosto de 1880

Agosto de 1880. — Yo retorné a bordo de la Corbeta ***Unión***, por motivo de haberse decretado por la Superioridad el independizar la lancha ***Lima*** de nuestro buque, poniéndole una nueva tripulación. Principié a repasar algunos textos a fin de prepararme para el examen de Segundo Maquinista.

(NOTA: Hasta mediados de Agosto no hace Storace otro apunte. Veamos los cambios efectuados en la Plana Mayor de la corbeta durante este mes. Fueron dados de alta: El Teniente Primero graduado Belisario Cruzate, trasladado del *Chalaco;* el Teniente Segundo Gervacio Santillana, del *Oroya;* el Alferez de Fragata Alberto Vargas, del *Rimac*, y el de igual clase Daniel Rivera, del *Oroya;* los Guardias Marinas Eduardo Rojas, del *Oroya*, y Adolfo Santillana, del *Rimac;* el Aspirante de Marina Carlos Mayer, del *Rimac*, y el Practicante de Medicina Luciano E. Naranjo. Salieron de la corbeta: El Teniente Primero Narciso Garcia y García; el Teniente Segundo Ramón Sánchez Carrión, trasladado al *Arno;* el Alférez de Fragata Federico E. Matos, desembarcado; los Guardias Marinas Adalberto Nalvarte y Eduardo Rojas, y el Practicante de Máquinas Guillermo Zavaleta. El día 1º recibió el Comandante de la *Unión* un oficio de la Superioridad, avisándole que el Presidente Piérola había aprobado el proyecto para artillar el buque, a lo cual respondió el Capitán de Navío Villavisencio que esperaba los cañones "para proceder a los trabajos con la actividad que se indica"; además, pedía que el Constructor Naval se constituyera a bordo en el día: "a hacer las obras necesarias en las amuradas y a terminar las plataformas que se principió a hacer anteriormente. Así mismo solicito dos cureñas con sus respectivas correderas de fierro que hay en el Arsenal, las cuales con poco trabajo pueden apropiarse a los cañones de a 100 Parrot y de este modo facilitar su manejo". El mismo día 1º acudió la gente de la corbeta a sus puestos de combate, como consecuencia de un tiroteo de cañón y rifle entre lanchas, ocurrido a las 11h. 30m. de la noche. En los días siguientes, continúan los trabajos en la arboladura: calando el mastelero de gavia, construyendo una cruceta, alistando el mastelero de sobremesana, cosiendo velas, etc. En la tarde del día 10, el *Huáscar* se aproximó para hacer seis disparos contra la ciudad, alejándose después hacia San Lorenzo, en donde había establecido su base la Flota chilena. El 12 hay dos oficios del Capitán de Navío Villavisencio al Mayor de Ordenes del Departamento, los cuales se relacionan con Storace. Dice el primero de ellos: "Conforme dispuso el Sr. Comandante General de Marina, con fecha 6 del presente se han presentado a la Oficina del Superintendente de Máquinas, el Tercer Ingeniero Dn. Pedro L. Storace y el Cabo de Fogoneros Mariano Morales, para ser examinados; pero no ha tenido lugar el examen ese día, ni los siguientes en que fueron citados. Con este motivo, sírvase US. citar nuevamente un día fijo a fin de dejar cumplida la Superior disposición y que los referidos individuos no falten a su trabajo". Refiere el otro oficio: "En cumplimiento del informe que me pide el Sr. Comandante General de Marina con fecha 6 del presente, sobre el compor-

tamiento del Tercer Ingeniero Dn. Pedro L. Storace, debo hacer presente que el referido Ingeniero ha observado una conducta MUY RECOMENDABLE, tanto por su circunspección cuanto por sus aptitudes y comedimientos en todo lo concerniente a su profesión.— Por lo expuesto y *por el patriótico interés con que sirve a la Nación* en las presentes circunstancias, lo considero MUY ACREEDOR a su inmediato ascenso").

Domingo 15, Viernes 20 y Lunes 23 de Agosto. — Dí exámenes para Segundo Maquinista, siendo aprobado por los examinadores y la Comandancia General de Marina.

(NOTA: El día 15 de Agosto estuvieron embarcados en la *Unión* dos cañones Parrot de a 100, con sus cureñas de fierro, quedando montados en sus respectivas correderas y, para el servicio de los mismos, se recibieron 72 bombas y 26 balas sólidas; en cambio, fueron llevados a tierra dos cañones Voruz. Este mismo día 15 a las 12 M., el blindado *Blanco Encalada*, se acercó a la parte S. de la bahía e hizo tres disparos. Los trabajos en la arboladura prosiguieron activamente, entre otros: tesando las jarcias, izando y cruzando las gavias, sobremesana y seca; asimismo, fueron tesadas las burdas y obenquillos de los masteleros de gavia; pasaron la maniobra del trinquete y velacho, fue calado el mastelero de sobremesana, se envergaron las velas de trinquete, velacho y gavia; en fin, al terminar el mes, estaba la corbeta con sus pañoles bien surtidos, rellenadas las carboneras y guindados sus masteleros, vale decir que el enemigo, el cual observaba todo esto, ya no podía dudar del proyecto de escapar de la bahía que abrigaba el buque: consecuentemente, actuó con toda energía. El 17 ingresó al puerto un blindado inglés; se sitúa en el cabezo de la isla de San Lorenzo el acorazado chileno *Cochrane* y un transporte de dicho país. El 19 informaba el Comandante de la *Unión*, el haber recibido las correderas y cureñas que fueran de los cañones Dallgreen, modificadas a fin de alojar los cañones Parrot, exponiendo Villavisencio: "Dicha obra ha sido hecha por el Director de la Factoría de la Victoria, habiéndome puesto de acuerdo para esto con el Comandante General de Marina, en atención a la urgencia del trabajo y a las muchas labores que tiene la Factoría Naval, por lo cual no habiendo sido terminado tan oportunamente, el expresado Director me fue presentado y recomendado por el Constructor Naval, por ser el que está a cargo de todas las obras que se hacen para las baterías, encomendadas por la Secretaría de Fomento.— Habiendo quedado el expresado trabajo a satisfacción y prontamente terminado, lo hago presente para que pueda abonársele su importe, para lo cual se le ha dado el correspondiente certificado". El 22 se lee en el *Libro de Guardias* de la *Unión:* "En la noche se mandó al Alférez de Fragata D. Carlos L. Rodríguez, al Guardia Marina D. Oliveiro Sáenz y a cinco hombres armados a órdenes del Sr. Jefe de las Fuerzas Sutiles. A 9h. 45m. de la noche, pasó por alto un tiro a bala del enemigo y, poco después, fue seguido de otros varios; inmediatamente fueron contestados por los cañones de la Dársena; se tomaron a bordo todas las precauciones del caso y, luego que pasó la alarma, viendo que no continuaba el cañoneo, se mandó a dormir a la gente. En la mañana se efectuó la policía del buque y se trajeron a bordo los masteleros de juanete. A las 7 de la mañana, estando al paso un transporte enemigo frente a la bahía, a tiro largo de cañón, se le hicieron algunos disparos por los fuertes de tierra y baterías de la Dársena".

Para el mismo 22 de Agosto, relata el Comandante Vegas en su *Historia:* "En la noche del 22 volvieron nuestras lanchas a expedicionar sobre el fondeadero de los chilenos en San Lorenzo y dejaron entre dos aguas un brulote preparado por don Enrique Guzmán y Valle y que por medio de un aparato de relojería debería estallar a hora determinada.

Este brulote era formidable e iba en un cajón con 70 barriles de pólvora, colocado bajo una balsa de hierro; pero no tuvo el suficiente peso para hundirse a la profundidad debida. Fue Jefe de la expedición el Alférez de Fragata Benjamín de la Haza. Nuestras lanchas cumplieron su misión fondeándolo en buen sitio; pero fueron sorprendidas al regreso por los chilenos, que les dispararon seis bombas de grueso calibre sin causarles daños, aunque ya el enemigo malició algo. Al día siguiente encontraron el brulote y observándolo a conveniente distancia lo vieron estallar a las 9 de la mañana, hora exacta para la que había sido graduado su aparato de relojería. Este nuevo sistema de torpedos fondeados lo adoptaron nuestros marinos porque los chilenos habían protegido el fondeadero de su Escuadra con palizadas flotantes, formadas con masteleros y otras perchas unidas por medio de cadenas. Para fondearlos tenían que ir nuestras lanchas hasta la isla de San Lorenzo, saliendo así completamente fuera de la escasa protección de los fuertes y corriendo aventuras arriesgadísimas tanto por esto como por su duración debida a la peculiaridad de las maniobras que habían de efectuar. Nada de esto abatió sin embargo, su paciencia y coraje y si la índole de este libro lo permitiera, muchos serían los incidentes silenciosamente dramáticos que podríamos narrar".). *J. J.*

Lunes 30 de Agosto. — El vapor chileno ***Angamos*** con su cañón de gran alcance, efectuó cinco tiros directos contra la corbeta ***Unión,*** los cuales fueron a caer muy cerca de ella. Nos separaba la distancia de seis mil metros.

Martes 31 de Agosto. — Este día la Angamos continuó el bombardeo, habiendo disparado 25 tiros casi todos en dirección a la ***Unión.***

(NOTA: El rápido bombardeo del día 30 de Agosto, a la verdad que no requiere más circunstancias; pero sí el del 31, porque aún los historiadores navales Melo y Vegas lo exponen muy someramente. Al respecto, copiaremos lo anotado en el ***Libro de Guardias*** de la ***Unión*** por el Oficial de servicio en esos momentos, el Teniente Segundo Gervacio Santillana: "Se arrió el velacho, asegurándolo bajo la cofa y caló el mastelero del mismo nombre.— Instantes después de la una de la tarde, el transporte enemigo ***Angamos,*** luego de entrar a la bahía y aguantarse a una distancia variable, alrededor de seis mil metros, rompió sus fuegos concentrándolos casi exclusivamente sobre esta Corbeta, que sin embargo no fue tocada por ningún proyectil. En efecto, si bien las punterías fueron correctas en dirección, quedaron los impactos por defecto o por exceso. A bordo sólo se recibieron los fragmentos de un proyectil, el cual estalló contra el perfil interior del muro, frente a la popa del ***Rimac*** y cuyos efectos a bordo fueron insignificantes. A las 3h. 40m. P.M. suspendió el ***Angamos*** los fuegos, después de haber lanzado 25 proyectiles más o menos. La dotación de la nave fue distribuida para cubrir la batería "17 de Marzo" y a bordo para la colisa de popa y atender a cualquier accidente. La noche transcurrió sin novedad, dotándose una de las embarcaciones de ronda con un Oficial, un Guardia Marina y seis hombres armados"). *J. J.*

Mes de Setiembre de 1880

Miércoles 1º de Setiembre de 1880. — El vapor chileno ***Angamos*** nuevamente bombardeó, dirigiendo sus disparos contra la ***Unión,*** la cual fue alcanzada por dos tiros, uno de un

proyectil-bomba que hizo impacto en la amurada de babor entre la cubierta con la obra muerta; la otra bomba, atravesó la parte inferior de la chimenea, explotó y un casco rompio la caldera de babor de proa, causándole dos perforaciones, una de un pie cuadrado y la otra de seis pulgadas, rompiendo dos carlingas, parte de la cubierta y obra muerta. Por ninguno de los dos proyectiles se tuvo que sufrir desgracias personales, salvo la caldera rota, la cual se encontraba con los fuegos apagados y con 10 libras de presión del vapor. La lancha *Urcos* salió de la Dársena armada con el pequeño cañón de acero Withworth y se dirigió contra el vapor enemigo, haciéndole fuego, a lo cual éste se puso en retirada, y así cesa el bombardeo del día.

(NOTA: Leyendo los partes del Oficial de guardia y del Comandante de la *Unión*, apreciamos algunos detalles que completan la anterior narración de Storace. El transporte enemigo *Angamos* comenzó el bombardeo en cuestión a las 10h. 40m. A.M. y finalizó a poco después de la una de la tarde; se situó entre 6 mil a 6 mil quinientos metros, lanzando unos 20 proyectiles contra la *Unión*, mientras las baterías de la Dársena y de La Punta, efectuaron 15 disparos. De los dos proyectiles que tocaron la corbeta, dice el Capitán de Navío Villavisencio que fue el noveno de los lanzados por el *Angamos* que "perforó la amurada sobre el trancanil (de babor), siendo el daño de muy poca consideración. El último tiro de bomba, penetró por la Caja de humo de la chimenea, donde reventó pasando por la cubierta, y perforó la parte superior de la caldera de babor que estaba encendida; esta parte es la que se ve averiada y en cuanto se enfríe la caldera se hará un reconocimiento minucioso". El bombardeo tuvo una segunda escena, según refiere el parte del Oficial de guardia, quien dice: "A 4h. 30m. P.M. volvió el mismo transporte y continuó haciendo fuego sobre la Corbeta, hasta las 5h. 15m. P.M., cuando habiendo salido decididamente la lancha *Urcos* a 2,500 metros, puso al *Angamos* en fuga vergonzosa. Las lanchas *Lima* y *Arno*, salieron a última hora"). *J. J.*

Jueves 2 de Setiembre. — Se principió la reparación de la caldera y de la chimenea.

(NOTA: Para este día expresa el *Libro de Guardias* de la *Unión:* "La gente estuvo ocupada en levar y terciar el ancla de babor; se preparó toda la maniobra para arriar las mayores y blindajes de las cofas; se continuó el trabajo de tesar y enflechadura de las jarcias. Estuvo a bordo el Jefe Supremo y Protector de la raza indígena. Trabajaron cinco carpinteros, tres caldereros y tres ayudantes"). *J. J.*

Viernes 3. — El *Angamos* repite el bombardeo acompañado de una Corbeta; asimismo el *Blanco Encalada* hace cuatro tiros. Las tres lanchas peruanas *Lima, Arno* y *Urcos*, salieron valientemente a combatir a las naves enemigas y logran alejarlas, consiguiendo que el fuego no cayera sobre tierra. La lancha *Lima* recibió el golpe de una bomba a nivel del agua, por cuyo motivo le fue preciso retornar a puerto, donde desgraciadamente sufre otro impacto de bala del *An-*

gamos, cuyo proyectil le traspasa la cubierta hasta la quilla enviándola a pique; únicamente se sabe de desgracias personales que hay dos muertos y un herido, éste último es el Cuarto Maquinista Sifuentes.

(NOTA: El Oficial de guardia de la *Unión* dice en su informe: "A 11h. de la mañana, el *Angamos*, que se había acercado al alcance de su artillería, principió a hacer sus disparos sobre la Dársena, cayendo algunos proyectiles muy cerca de este buque; poco después salieron a batirlo las lanchas *Urcos*, *Lima* y *Arno*, desde cuyo momento dirigió sus tiros sobre ellas, alejándose a medida que avanzaban nuestras lanchas, éstas sostuvieron el combate contra el buque mencionado y una Corbeta, que se destacó en su auxilio, hasta las 3 de la tarde, hora cuando nuestras lanchas se replegaron sobre la Dársena, volviendo el *Angamos* a acercarse, dirigiéndonos sus proyectiles, los que no nos tocaron. A 4h. 10m. P.M. hizo su último tiro y tomó rumbo al cabezo de la isla". Es indudable que desde la *Unión* apreciaron cuanto se relacionaba con dicho buque y las cercanías, en esos momentos de peligrosa lucha; de aquí el silencio respecto a otros aspectos. En realidad no sólo fue el *Angamos* que efectuó 29 disparos, sino también la *O'Higgins* 33 y el *Blanco Encalada* 4, este último sobre la batería de a mil de La Punta, pero al notar el mayor alcance de estas piezas, por habérseles aumentado la pólvora, como escribe Melo, "se retiró de popa para no perder tiempo en virar o no presentar el costado".

Storace no escribe otra nota hasta el día 13 de Setiembre. El día 4 y los siguientes, prosiguió el personal de la *Unión* trabajando en la arboladura de la corbeta; asimismo, los caldereros con sus respectivos ayudantes, se dedicaron a reparar la caja de humo y la caldera de babor, ambas averiadas; por su parte, con gente del buque, activamente se estuvo ensacando tierra con objeto de aumentar el parapeto. Todas las noches era nombrada gente para tripular las lanchas de ronda).

Lunes 13 de Setiembre de 1880. — Sabemos por telégrafo que fue volada valiéndose de torpedos, la cañonera chilena *Covadonga*, la cual bloqueaba Chancay.

(NOTA: Estas fueron las últimas frases que escribió Storace en su *Diario*, dando así término a los interesantes recuerdos que nos ha dejado. El Oficial de Máquinas que luchó por nuestra causa desde el principio hasta casi terminar la tremenda Guerra del Salitre, quien ofreció heroicamente su vida por el Perú, supo antes de morir, la pérdida por el ene- exhiben en el Museo Naval del Perú. Pasemos a ver cómo fue la pérdida de dicho barco, según lo refiere Melo en su obra: "El 13 (Setiembre) se ofreció un espectáculo curioso. El *Angamos* se aproximó al puerto y en dos horas hizo 19 disparos sobre la población. Las lanchas *Urcos*, *Lima* y *Capitanía* salieron sobre el transporte y lo echaron fuera de la bahía. El héroe de esta batida fue el Teniente Santiago Torrico. Como en todos los asedios, en este día la ribera y lugares dominantes especialmente los techos, estaban repletos de espectadores.— Este mismo día, Setiembre 13, a la vz que el enemigo se entretenía en cañonear el Callao, volaba en Chancay la *Covadonga*. Se había entretenido esta goleta la mayor parte del día en bombardear el desamparado puertecito de Chancay, y antes de dejarlo fueron sus botes a destruir los que había a flote. Entre éstos hubo uno que les llamó la atención por su bonito corte y acicalada apariencia. Tenían los Jefes chilenos órdenes terminantes de no tocar ningún objeto que vieran abandonado en el mar, de destruír antes que tomar; pero el bote era de muy bonito gálibo, bien pintado, tan esmeradamente tenido, que tentaba. Debía caminar mucho. Sería de

alguno de los hacendados de por ahí, que lo cuidaba para paseo. Lo examinaron con detenimiento; no se le veía nada sospechoso. Después de examinarlo varias veces con la mayor atención, convinieron todos en que no ofrecía peligro y lo llevaron al costado de la cañonera, en donde hasta le pasaron honda para registrarle la quilla. Visto que no ofrecía peligro, lo llevaron a un pescante para izarlo. Al tesar los aparejos se produjo cavernosa la explosión, causada por una rabiza de alambre, unida por un extremo al cáncamo en que se engancha el aparejo, y por el opuesto a un fulminante: al tesar el aparejo se haló la rabiza, estalló el fulminante y, en seguida, la dinamita, cuidadosamente disimulada bajo la sobrequilla. La famosa *Covadonga*, la presa de Rebolledo, la ocasión de que se matara Pareja y de que zozobrara la *Independencia*, se fue de costado, hundiéndose en pocos segundos y perecieron 161 de sus tripulantes. Por una de las ironías del hecho, 49 de estos náufragos fueron recogidos del extremo de los mástiles que sobresalían, por las autoridades y vecinos del puerto que poco antes cañoneaban. Los otros 29 escaparon en la única embarcación que quedó utilizable y hubieran zozobrado antes de llegar al Callao sin su buena suerte de que los encontrara la *Pilcomayo*, que desde Ancón, en donde cañoneaba, sintió el estruendo de la explosión y siguió al norte a investigar su significado. El bote torpedo, se había llevado del Callao a Lima y de esta ciudad a Ancón por ferrocarril. El tramo de Ancón a Chancay lo hizo a remo, con el electricista del Campo y el Alférez de Fragata Decio Oyague").

J. J.

EPILOGO

El Miércoles 15 de Setiembre de 1880, en una noche neblinosa, salió una expedición de lanchas peruanas con el objeto de dar un golpe al enemigo en la isla de San Lorenzo; era una operación bastante audaz, con la pretensión de capturar o, en su defecto, destruir una torpedera chilena que se encontraba carenando en el citado lugar. A fin de obedecer las disposiciones recibidas para tripular las lanchas destinadas a esta empresa, la corbeta *Unión* destacó 16 hombres armados a cargo del Teniente Segundo Juan M. Ontaneda, del Guardia Marina Adolfo Santillana y de cuatro maquinistas con el Tercer Ingeniero Pedro L. Storace a la cabeza de éstos últimos. A Storace y sus hombres les correspondió embarcarse en la lancha *Urcos*. Para dar la sorpresa se basaban, en que la Flota chilena hacía abandono del fondeadero de San Lorenzo al oscurecer, con objeto de pasar la noche sobre sus máquinas, de aquí dedujeron que sería escasa la vigilancia alrededor de la torpedera en cuestión: se trataba de la *Gualcolda*, puesta en varadero después de su reflotamiento. Según un artículo periodístico de la época, el mando de toda la expedición, compuesta de unas cinco embarcaciones, lo tuvo el Capitán de Corbeta Juan Salaverry. El Jefe de la Escuadra chilena bloqueando el Callao, Galvarino Riveros, dice en el parte que elevó el 2 de Octubre de 1880: "En la noche del

15 al 16 del mes pasado, a las 2h. A.M., varias lanchas enemigas, con tropas de desembarco, trataron de sorprender nuestra pequeña guarnición en la isla de San Lorenzo; tomaron tierra en la isla como 200 individuos, los que reembarcaron apresuradamente al primer cañonazo del *Princesa Luisa*, que cruzaba en esos parajes, dejando en la playa algunos yataganes y municiones". Las afirmaciones del citado Marino chileno no se ajustan a la realidad, o estuvo mal informado o pretendió magnificar "su hazaña", porque el total de 60 hombres de desembarco que llevaban las embarcaciones peruanas, además de su propia dotación, no pueden sino por obra de magia convertirse en 200 individuos; por las circunstancias que en esos momentos se afrontaban, ninguno de los buques ni las baterías de tierra podían en lo menor disminuir la gente que manejaba la artillería, la cual requería varias dotaciones por cañón para hacer frente a los prolongados bombardeos; por otra parte, dado el número de embarcaciones de transporte y su capacidad, era imposible que condujeran lo dicho por Riveros. Sin embargo, no fue raro que nuestros enemigos dieran informaciones de esta naturaleza, así ocupándose del mismo asunto, *El Mercurio* de Chile en uno de sus números de Octubre de ese año, publicó una crónica de sus corresponsales que decía: "Pero héteme aquí que a las 2h. 30m. A.M. se dejan caer como 300 hombres sobre la guarnición de San Lorenzo en tres lanchas a vapor y cuatro o más de desembarco, y atacan en tierra a los 25 hombres de la guarnición y en el mar al *Princesa Luisa* que rondaba por allí. Por felicidad, yo no sé dónde se metieron los nuestros, que de no, no dejan uno, y el *Princesa Luisa* se mantuvo firme haciendo fuego constante con sus dos cañones de a seis libras y el de a 40 que se le ha montado, lo que les infundió temor y volvieron a embarcarse, emprendiendo la retirada y dejando sólo algunos yataganes, cápsulas Peabody, mechas y botellas de aguardiente a medio vaciar".

Cerca de la una de la madrugada nuestra expedición estuvo en la isla y cuando desembarcaban unos cuantos hombres, fueron descubiertos por la torpedera enemiga *Fresia*, la misma que alertó a su compañera *Princesa Luisa* y ambas con sus poderosos medios de combate, atacaron a nuestras lanchas. El escaso personal peruano desembarcado se batió con la guarnición chilena haciéndola fugar, pero ante el ataque por agua a sus embarcaciones sin defensa, salvo los fusiles de los tripulantes, se embarcaron de inmediato y tomaron rumbo al Callao, mientras las dos lanchas artilladas que protegían a las del convoy, se batían con las chilenas. Establece en su parte el Subteniente chileno Ramón Olave: "Reuní la guardia del muelle y caleta del Norte para poder impedir el desembar-

co, pero ya los enemigos me cortaban ese camino, por encontrarse en línea de batalla en tierra. Entonces *procuré tomar* la *Independencia*, cuyos cañones y algunos pequeños recuerdos más, se *un punto más adecuado* para combatirlos, pero sin dejar de contestar los fuegos enemigos. Después de oír varios disparos de cañón por los buques de ronda de nuestra Escuadra, ordené al Sargento 1° José S. Cháves avanzase con cuatro individuos a reconocer el antiguo puerto. Encontrándolo ya desalojado por el enemigo, *regresé* con toda nuestra pequeña fuerza". No es necesario hacer comentarios. El Comandante de la torpedera chilena *Fresia*, R. Amengual, explica en su parte: "Al enfrentar al Faro principió un nutrido fuego de fusilería y ametralladora por parte del enemigo, siendo contestado por nuestra parte con fuego de rifle y cañón. Como el ataque parecía dirigirse a la Factoría, y a fin de que en nuestros buques se supiese el motivo de la alarma, se encendieron cohetes y luces de bengala". El embate de las dos poderosas lanchas chilenas, consiguiendo con la alarma sembrada en la bahía que no tardaran en ser protegidas por uno de los blindados, todo ello puso en retirada a las dos lanchas que cuidaban a las de transporte, a las cuales trataron de unirse. Ahora bien, como la vieja *Urcos*, a la que por su poco andar y venerable aspecto se le apodaba *Mama Pancha*, quedó rezagada, entonces fue el blanco de la *Fresia*, que pretendió volarla con torpedos, a imitación de la hazaña del heróico Gálvez. Dice Amengual: "La seguí hasta tenerla en posición favorable y poder hacer uso del torpedo de proa. Al tiempo de aplicarlo, tuve que desistir por un momento a fin de librar a la *Fresia* de *varios torpedos de mano* que arrojaba el enemigo en su estela (!!). Una vez claro, logré colocarle el torpedo a la lancha enemiga por la aleta de babor, y al dar fuego faltó éste, y la lancha enemiga, virando por estribor, con su popa me llevó el botalón. Intenté después aplicar uno de los torpedos de costado; pero al acercarme a la lancha enemiga se cortaron los guardines del timón de la *Fresia*, teniendo que hacer avante y atrás para poder acercarme a los buques nuestros. La caña de respeto, por el apuro, perdió la chaveta de sujeción". Esta pérdida de la chaveta no fue sólo de la caña de respeto. Constituyó algo prodigioso el que la *Urcos* se librara de los torpedos enemigos. Mientras tanto, desde las dos lanchas, se hacían un fuego constante. En medio del combate, Storace recibió un balazo en una pierna y casi de inmediato tuvo lugar una de las tantas embestidas de la *Fresia* contra la *Urcos;* el choque encontró al Tercer Ingeniero fuera de equilibrio y lo arrojó al agua, en la que desapareció de inmediato. En el número de *El Nacional* de Lima, correspondiente al 17 de Setiembre de 1880, escribía el periodista M. F. Horta:

"Storace era de origen italiano, pero un buen peruano de corazón. Era tan valiente como inteligente. Hacía poco fue recibido de Segundo Ingeniero, después de un minucioso y severo examen, en el que demostró su competencia y brillantes aptitudes. Desde el principio de la guerra ha hecho toda la campaña a bordo de la *Unión*. En el combate de Arica fue uno de los que más trabajó en la reparación de las averías sufridas por la corbeta junto al Departamento de la Máquina. Su pérdida ha sido sentida en toda la Escuadra, pues era apreciado por sus brillantes dotes. Un compañero que muere en su puesto y en defensa de la Patria siempre arranca una lágrima; ES UN RECUERDO QUE JAMAS SE BORRA".

El Oficial de servicio de la *Unión* del Jueves 16 al Viernes 17 de Setiembre, Teniente Segundo Gervacio Santillana, asentaba en el *Libro de guardias* del buque: "El Tercer Ingeniero D. Pedro Luis Storace no regresó a bordo; aparece de las investigaciones que se han practicado, que fue herido en una pierna y a la primera embestida de la lancha portatorpedos enemiga contra la que él tripulaba, cayó al agua no pudiendo saberse más de Storace, por las circunstancias difíciles en que se libraba el combate con los enemigos". Al mismo tiempo, el Comandante de la corbeta cursó el siguiente oficio: "Callao, 17 de Setiembre de 1880.— Sr. Mayor de Ordenes del Departamento.— S.M.O.— Cómo debe estar impuesto V.S. por el Jefe que salió anoche al mando de las Fuerzas Sutiles, el Tercer Ingeniero D. Pedro L. Storace de esta dotación que fue en la Lancha *Urcos*, no ha regresado, y según estoy impuesto por los Fogoneros que lo acompañaban, cayó al agua después de estar herido, cuando dicha Lancha fue atacada por el Torpedero chileno.— Sírvase V.S. imponer de este acontecimiento desgraciado al Sr. Comandante General de Marina para los fines convenientes.— Dios guarde a V.S.— S.M.O.— Manuel A. Villavisencio".

PATRIAE ERAT AMANTISSIMUS

DOCUMENTO FINAL

Cuando estaba en prensa esta obra, fue hallado en el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú el documento que presentamos a continuación y, el cual, posee el interés de señalar a Génova como la tierra natal de los Storace. Se deduce que si en 1890 la hermana menor de Pedro, el héroe, o sea Luisa, tenía 19 años y el padre de ellos pasaba los 60 años, en el año 1880 aún considerando a Pedro como el mayor de los hijos, no podía superar los 30 años de edad, de modo que debió nacer en Génova entre 1850 y 1855. El documento dice así:

"Sumilla.—Informe Nº 63. — En el expediente sobre montepío de Doña Luisa Storace, representada por su hermano Dn. Domingo Storace, en que solicita éste para su hermana por serlo también de Dn. Pedro Luis Storace que falleció en acción de armas a bordo de la lancha *Urcos*".

"Informe.—Exmo. Señor:
Don Domingo Storace, natural de Italia, se presenta ante V.E. solicitando que en mérito de los documentos que presenta, se sirva V.E. ordenar se expida cédula de montepío a favor de Da. Luisa Storace, hermana de él y de Pedro Luis Storace, fallecido en una función de armas en la guerra con Chile.— De los antecedentes que existen en esta Mayoría y de los que se exhiben en el presente expediente, resulta lo siguiente: Por Resolución del Ministerio de la Guerra y Marina de 25 de Octubre de 1878 fue nombrado Dn. Pedro L. Storace, Tercer Maquinista para el servicio de la Escuadra, previa contrata; la que formulada por la Mayoría de Ordenes por el término de dos años, y elevada al Ministerio por la Comandancia General de Mraina en 31 de Octubre, mereció la aprobación el 4 de Noviembre de 1878, y en consecuencia fué embarcado de dotación en la corbeta de guerra *Unión* el día 11 del mismo.— El 16 de Setiembre de 1880 se le ordenó pasar provisionalmente a prestar sus servicios en la lancha de guerra *Urcos*, que en la noche expedicionó sobre la Isla de San Lorenzo, en donde trabado un combate con las

Fuerzas chilenas fué herido de bala y caído al agua, en ese instante desapareció sin poder salvar su cuerpo. Acredita esta circunstancia el informe de fojas ..... expedido por el Mayor de Ordenes en 26 de Octubre de 1880, haciendo relación al parte que sobre este suceso pasó el 17 de Setiembre del mismo año; por consiguiente queda comprobada la muerte en función de armas, del Tercer Maquinista Dn. Pedro Luis Storace y expedito el derecho de sus deudos al percibo del montepío, en el órden establecido en el Arto. 6° de la Ley de 16 de Enero de 1850 que, en el caso actual, corresponde a la hermana menor Srta. Luisa Storace, por haber fallecido la madre, según certificado de defunción de fojas ....., otorgado por el Cura Vicario de la Parroquia de Santa Rosa de Santa María de esta ciudad.— El certificado de fojas ..... autorizado por el Síndico del Concejo Provincial de Lima, manifiesta que la referida Luisa conserva su estado de soltería y observa buena conducta; corroborada esta circunstancia, y la de no contar con renta alguna de que subsistir, y la de que su padre mayor de 60 años y enfermo es inútil para el trabajo, por los certificados de fojas 7 a fojas 10 a pedimento suyo al Juez de Primera Instancia, quien ordenó la información.— De conformidad con lo que preceptúa el Art. 6° de la Ley de 10 de Mayo de 1879 respecto a la condición de los Maquinistas contratados que fallecieren en acción de guerra, corresponde a Dn. Pedro Luis Storace legar los goces concedidos en el Art. 24° Capítulo 5° del Reglamento de Retiro e Inválidos de 1° de Agosto de 1830, y en el Art. 31° de la Ley de 16 de Enero de 1850.— En esta virtud y a tenor de lo dispuesto en el Art. 5° de la mencionada Ley de 10 de Mayo de 1879 que equipara la clase de Tercer Maquinista a la de Sub-teniente; de los Arts. 6°, 15° y 19° de la Ley de 16 de Enero de 1850 y Resolución Suprema de 12 de Julio de 1855, corresponde a Da. Luisa Storace, hermana de Dn. Pedro Luis Storace, muerto en acción de guerra, como montepío, la pensión mensual de ***treinta y seis***

soles sesenta y seis centavos (S/. 36.66), dos terceras partes del sueldo de Sub-teniente.— Si V.E. es servido puede ordenar se expida la cédula con la pensión señalada, una vez que quede probada la identidad de la interesada, porque llama la atención de esta Mayoría que en la partida de bautismo de esta niña que tuvo lugar en Génova el 21 de Setiembre de 1871, que se halla a fojas 1, consta que se pusieron por nombres: Luisa Seráfica Francisca; que en el recurso de fojas 7 en que ella representa, usa de la letra "A" en el intermedio de nombre y apellido; y en el que se reclama el montepío a fojas 10 del que dice ser su hermano, la nombra Luisa Storace simplemente.— Es cuanto puedo informar a V.E.— Callao, Noviembre 22 de 1890.— Exmo. Sor.— (Fdo.) Amaro G. Tizón".

INDICE

DEVUELVE
NO DE SU CO

	Págs.
Al Lector	3
PROLOGO	5
ANOTACIONES:	
1. Desembarco y Embarque	27
2. Obras para sacar de la Factoría Naval de Bellavista	28
3. Dimensiones diversas de la maquinaria de la Corbeta UNION	28
PRIMER VIAJE AL SUR	
1. Itinerario	30
2. Diario Personal	31
ESTADIA EN EL CALLAO	36
Mes de Abril	37
SEGUNDO VIAJE AL SUR	
Estado de Guerra	37
ESTADIA EN EL CALLAO	40
Mes de Mayo	41
Mes de Junio y principios de Julio	43
TERCER VIAJE AL SUR	45
VIAJE AL ESTRECHO DE MAGALLANES	53
ESTADIA EN EL CALLAO	60
CUARTO VIAJE DEL CALLAO AL SUR	63
GLORIOSO COMBATE DE ANGAMOS	66
ESTADIA EN EL CALLAO	74
QUINTO VIAJE DEL CALLAO AL SUR	77
ESTADIA EN EL CALLAO	83
SEXTO VIAJE DEL CALLAO AL SUR	85
ESTADIA EN EL CALLAO	88
SEPTIMO VIAJE DEL CALLAO AL SUR	93
PROEZA DE LA DOBLE RUPTURA DEL BLOQUEO DE ARICA POR LA UNION Y RECIO COMBATE	94
ESTADIA EN EL CALLAO	99
BLOQUEO DEL CALLAO POR LA ESCUADRA CHILENA	99
Mes de Junio de 1880	110
Mes de Julio de 1880	113
Mes de Agosto de 1880	117
Mes de Setiembre de 1880	119
EPILOGO	122
DOCUMENTO FINAL	126

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas
Clas: 985.061 /C5/1971
No. Inv:
Fecha: 002617
Inst:

FE DE ERRATAS:

	DICE:	DEBE DECIR:
Pág. 7:	Indistructtibile	Indistruttibile
Pág. 9:	di Barge	di Barga
Pág. 9:	Finerole	Pinerolo
Pág. 28:	La primera chalupa	Tolda de salvavida
Pág. 44:	Adoptables	Adaptables

BIBLIOTECA
"GENERALISIMO SAN MARTIN"
Cl. ~~923.5/c~~
Cat. eod eod
No. Ing. 2611
Fecha 4/n 74
985.061
C5
- 2617