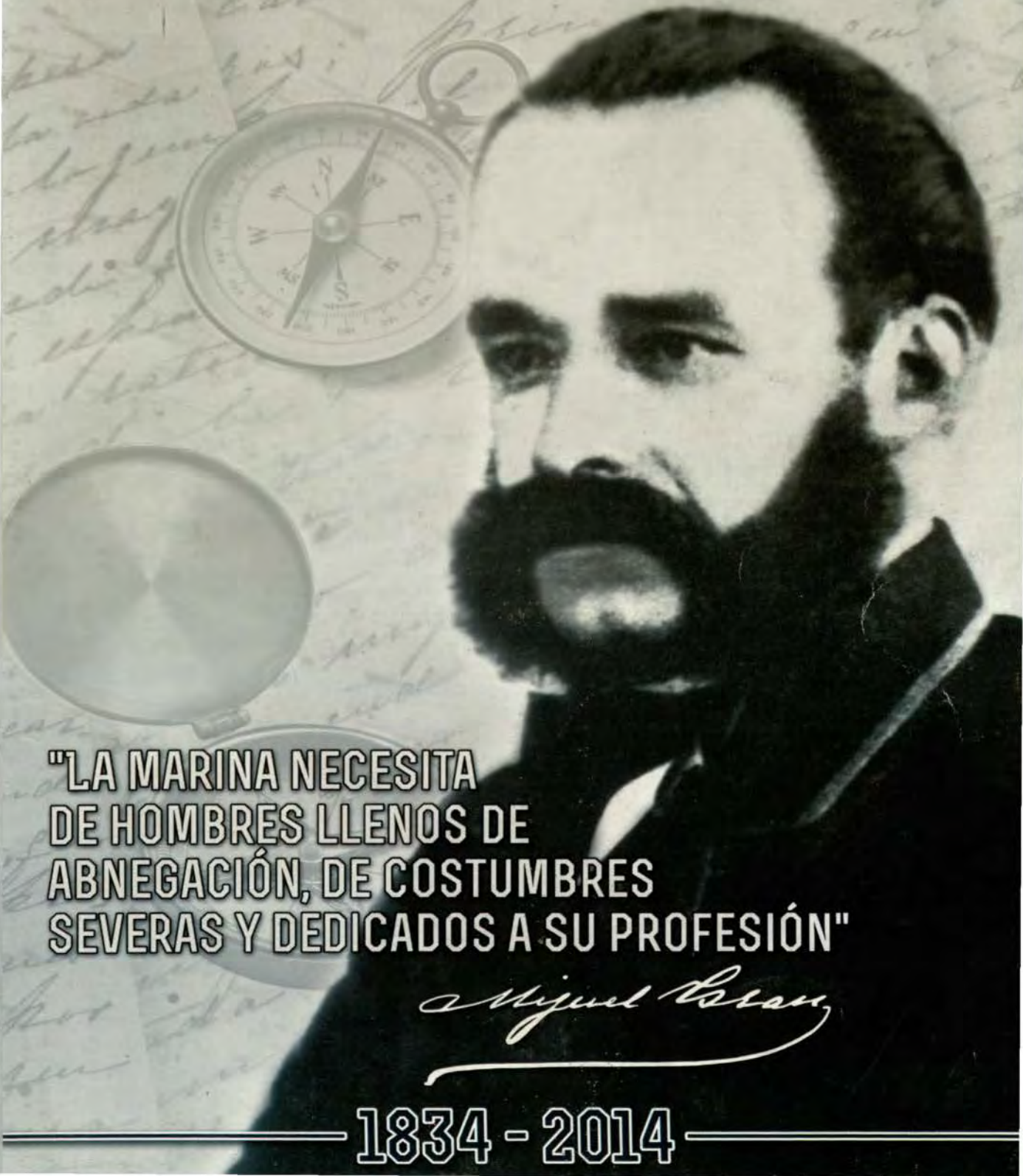
MARINA DE GUERRA DEL PERU

MIGUEL GRAU

EL CABALLERO DE LOS MARES



"LA MARINA NECESITA DE HOMBRES LLENOS DE ABNEGACIÓN, DE COSTUMBRES SEVERAS Y DEDICADOS A SU PROFESIÓN"

Miguel Grau

1834 - 2014

180 Aniversario del nacimiento del Miguel Grau

Para la Marina de Guerra del Perú, esta fecha en que se conmemora el Centésimo Octogésimo aniversario del nacimiento de Miguel Grau, el Gran Almirante del Perú, es motivo que invita a la celebración, pero mayor motivo de reflexión.

Miguel Grau Seminario, nació hace ciento ochenta años en la ciudad de Piura, lejos de la influencia de la capital, de la política y del desarrollo que se impulsaba en nuestra naciente república. Pero el temprano embarque le permitió palpar otras realidades que nutrieron su conocimiento y su experiencia, pero -sobre todo- su alma. Durante su existencia, fue niño, joven, hijo, marino, esposo, padre, político y héroe sin par.

Sus acciones desprendidas nos muestran su profundo patriotismo, enseñándonos el compromiso de ser peruanos íntegros desde la posición en que nos toque intervenir. Ese patriotismo y su humanidad, lo llevaron a marcar una de las acciones más reconocidas a nivel mundial, cuando en un hecho sin precedentes rescató a los náufragos enemigos luego del Combate de Iquique. Él fue un precursor de los derechos humanos y eso le valió el título de "Caballero de los Mares".

Ese es el ejemplo que tradicionalmente se convierte en compromiso y deber en todos los hombres y mujeres que vestimos el uniforme naval, al cual aprendemos a respetar y llevar con honor, como la gran herencia que cultivamos y acrecentamos.

Hoy en día, siguiendo la estela trazada por el Almirante Grau, la Marina de Guerra participa en todos los frentes que permitan consolidar la seguridad del país, contribuyendo con el desarrollo nacional.

El año de 1879, durante la Guerra del Pacífico, brindamos del Perú al Mundo, un hombre que con sus actos se convirtió en un ser eterno. En él, los marinos hemos encontrado inspiración, al reconocer en su admirable conducta a un peruano sin igual.

La Marina de Guerra es consciente de la circunstancia histórica que vive el Perú, y por ello tenemos la convicción que con nuestros actos, con nuestra fe en el Perú, en sus hombres y mujeres, en los de ayer y en los de hoy, nuestro Gran Almirante Grau continuará fortaleciéndonos y guiándonos a destinos superiores.



Ceremonia Central a la memoria de los 180° años del Natalicio del Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario en la cripta de la Escuela Naval del Perú, 27 de Julio de 2014.

Lecciones que nunca olvidó



La amplia experiencia marinera del joven Grau se evidencia en este mapa que traza las rutas de los viajes que realizó entre los 8 y 19 años abordo de doce buques mercantes

El historiador Alberto Tauro del Pino, en su Enciclopedia ilustrada del Perú, apunta sobre los primeros años de nuestro Peruano del Milenio: «...pronto se convertiría en el joven marinero Miguel Grau, quien llegó a surcar mares de Asia, Europa y América en diversos transportes, incluso en buques balleneros». Es que el novato niño marinero fue poco a poco adiestrándose en las rudas tareas del oficio marino, sentando las bases que lo convertirían después en experto navegante.

El historiador paiteño Alejandro Sánchez Aizcorbe narra, en su Historia de Paita, que después del naufragio del Tescua, Miguel Grau regresa a Paita y quiere volver al mar, pero su padre, conmovido por la dramática experiencia vivida por el niño, lo matricula en el Colegio José Nieto. Esto fue solo por unos meses, entre su retorno del primer y accidentado viaje y el comienzo del segundo, ya que su tutor, el inquieto capitán Manuel Herrera, se dedicó a buscar otro buque que pudiera comandar.

A pesar del naufragio en su primer viaje (que narraremos más adelante), Miguel ansiaba volver a su destino: el mar. Encontramos a un ser hecho para la inmensidad de los océanos y dueño de una especial perspicacia. Aunque no completó sus estudios —como se conoce— su autoformación fue integral, incluso dominó el idioma inglés de manera hablada y escrita. Está comprobada la influencia gravitante que tuvo el capitán Herrera, quien fue en realidad el adulto que llevó de la mano al joven marinero hasta convertirlo en experimentado hombre de mar. Como marinero, pese a su corta edad, el niño debía cumplir disciplinadamente, al igual que todos, las faenas de a bordo —esta vez en otra nave, a las órdenes del propio capitán Herrera—, pero se habría dado tiempo, además, para estudiar los cursos de su educación primaria y secundaria.

En marzo de 1844 Herrera ya había conseguido que se le confiara la goleta nacional Florita; en ella se embarcaron rumbo al Callao y Panamá, llevando consigo al decidido marinerito, tal como dará testimonio el mismo Grau, diez años después.

Posteriormente se embarcó en el bergantín nacional Josefina, propiedad de Juan Ugarte, quien entrega el barco al capitán Manuel Herrera para prestar servicio de correo entre Panamá y el Callao, desde noviembre de 1844 hasta agosto de 1846. Es decir, durante casi tres años Miguel Grau había navegado al lado del capitán Herrera, recibiendo de él no solo enseñanzas educativas, sino también sobre la difícil labor marina y de cómo vencer el peligro de los mares.

Diez años pasaron desde que el pequeño marinero Miguel Grau se hiciera a la mar por primera vez. Este proceso de formación y de gran valor para su vida posterior se da entre 1843 y 1853. A los 19 años decide dejar la Marina Mercante y junto a su hermano Enrique Grau piden el respaldo del padre —eran menores de edad— para solicitar su incorporación a la Marina. Así, el 18 de agosto de 1853 el padre firma



Busto del Almirante Grau próximo al Zaguán de la Casa Materna.

la solicitud a la Armada Peruana, la cual es rubricada por cada uno de los hijos en señal de conformidad. Miguel y Enrique son aceptados como guardiamarinas en 1854. Miguel no había cumplido aún los 20 años. Algún tiempo después, en 1857, Enrique Grau murió trágicamente en una misión de servicio en la selva de Chanchamayo, a los 26 años y sin dejar descendientes.

Resulta interesante la revisión de los argumentos que don Juan Manuel Grau exhibe en la solicitud de admisión para sus hijos: «Se han hecho dos buenos marineros, sin haber conseguido ser pilotos [...]. Después de prestar tantos servicios en buques extranjeros, se acogen al pabellón de su país para prestarlo a su patria. Fáltales solo un protector que los ayude a llevar a cabo sus deseos y yo con su aquiescencia los pongo bajo el amparo de su gobierno y los ofrezco a su patria [...]. Para que tan espontáneo ofrecimiento tuviere las garantías que exige la ley a los jóvenes que no han cumplido la edad de su emancipación los acompaño en su petición».

Un documento de especial interés es el listado de viajes que hizo el propio Grau de puño y letra, con la intención de testificar su amplio conocimiento marítimo y ser acogido por la Marina (incluso algunos historiadores mencionan que Grau llevaba un cuaderno de bitácora en el que registraba meticulosamente todas las ocurrencias de sus viajes durante los diez primeros años). Lo cierto es que en el aludido listado detalla nombres de puertos, buques, capitanes, hecho que nos revela a un joven Grau espontáneo, enumerando, con un vocabulario de auténtico hombre de mar, la experiencia vivida.

Por considerarlo un testimonio de gran importancia y con la finalidad de que el lector pueda comprobar el intenso trabajo de estos años de formación del héroe, transcribimos parcialmente el documento, que será suficiente para graficar un rasgo de su perfil:

«Relación de los buques en que ha navegado el que suscribe [Miguel Grau]

1° [Primer viaje] Me embarqué en el puerto de Paita en marzo de 1843 en el bergantín granadino Tescua, su capitán don Manuel F. Herrera y fui a Huanchaco y navegando al puerto de Buenaventura se perdió el buque en la isla de Gorgona. [...]

4° [Cuarto viaje] Tomé plaza en Paita en la fragata norteamericana ballenera Oregón, su capitán Teodoro Wimping. Permanecí en este buque pescando ballenas 22 meses y he tocado en las Marquesas, Sándwich y la Sociedad. Me desembarqué en Paita. [...]

6° [Sexto viaje] Tomé plaza en el Callao en el bergantín nacional Conroy, su capitán don Guillermo Robinet y fui a Hong Kong tocando en Sándwich [un nombre ilegible] y Macao. [...]

8° [Octavo viaje] En California tomé plaza a bordo de la fragata norteamericana Corsair, su capitán Bill Cook, y fui a Shanghái y Hong Kong. [...]

12° [Decimosegundo viaje] En California tomé plaza a bordo de fragata norteamericana Golden Eagle, su capitán Guillermo Rolin y llegué al Callao.

Lima, agosto 10 de 1853.

Miguel Grau».

En un estudio de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, a base del documento de Grau que acabamos de glosar, se establece que el Almirante Miguel Grau Seminario, de 1843 a 1853, navegó en 12 embarcaciones distintas un total de 102.854 millas náuticas.



Frontis de la casa en Piura en la que nació el "Peruano del Milenio" la cual ha sido totalmente restaurada por la Marina de Guerra y hoy se exhibe como Casa Museo.

De grumete a marinero



Una vista del Callao a inicios del siglo XIX, inmortalizada en un grabado de la época. Stevenson W.B. A Historical and Descriptive Narrative of Twenty Years Residence in South America, in Three Volumes. Vol 1 London.

Aunque no hay registro de sus estudios, se presume que cursó los primeros años de la educación primaria entre Piura y Paita. Repasando esos primeros años, recordemos que en marzo de 1843, a la temprana edad de 9 años, seguramente debido a los apremios económicos del padre, Juan Manuel Grau, el niño Miguel y su hermano Enrique son puestos al cuidado de Manuel Francisco Herrera Castellanos, capitán del bergantín velero Tescua.

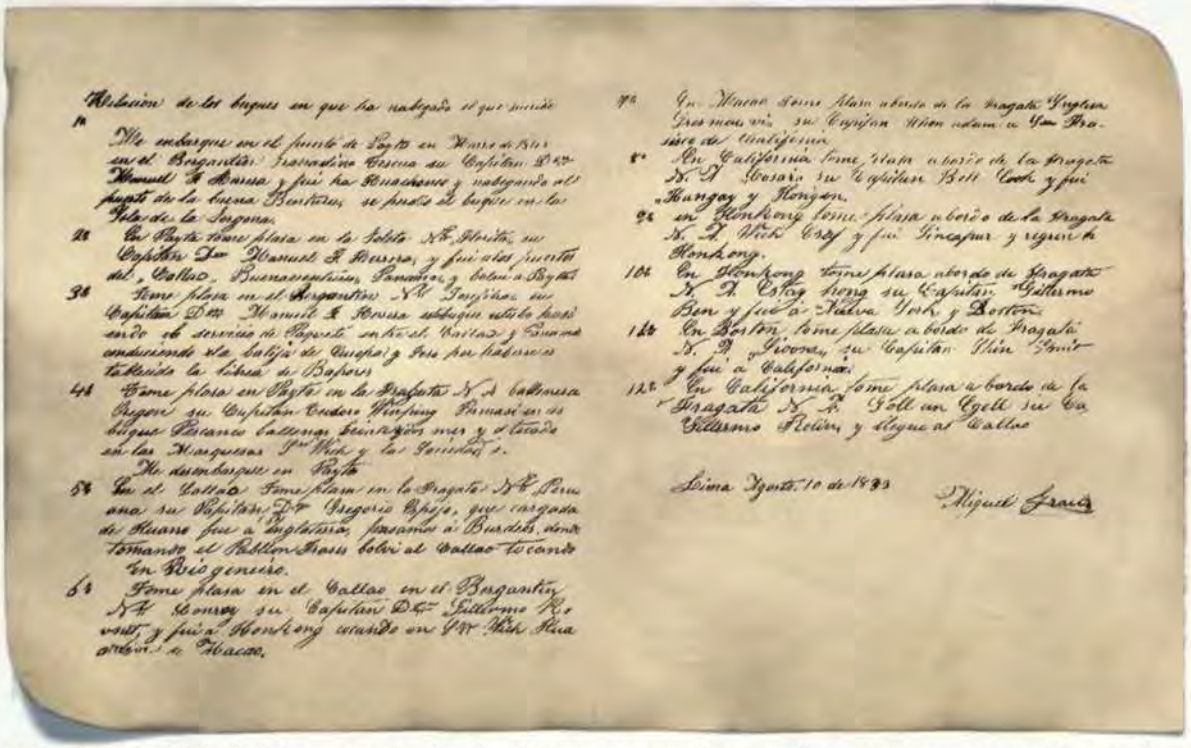
Sostiene Eugenio Ibáñez Incháustegui, en el libro *El maestro naval del Almirante Grau*, que el capitán Herrera era gran amigo de Juan Manuel Grau, ambos habían sido compañeros de armas en el ejército libertador y procedían de Nueva Granada. Juntos habían servido en el ejército de la Gran Colombia, que, al mando de Simón Bolívar, atravesó los Andes para sellar nuestra independencia. Los viejos amigos se habían retirado con el grado de teniente coronel. Mientras Juan Manuel Grau se quedó en el Perú terminada su misión libertadora, su compatriota, Francisco Herrera regresó a Cartagena de Indias, donde compró el velero Tescua y se convirtió en marino mercante. Esta versión sobre quién fue Herrera ha sido divulgada por otros historiadores en diversas biografías del héroe; sin embargo, esta afirmación es puesta en duda, debido a que en los registros de la Armada Peruana de 1838 aparece un Manuel Francisco Herrera Castellanos recibiendo el grado de guardiamarina, declarando ser natural de Paita. Se sabe también que este mismo personaje, al retirarse del servicio, al poco tiempo se dedicó a la marina mercante porque tendría parentesco con el rico armador paiteño Ramón Herrera.



En el Tescua, un velero similar al de la imagen (Nereyda), fue embarcado el pequeño Miguel a los nueve años, para aprender el oficio de la mar. Durante su primer viaje, la embarcación naufragó y los tripulantes se salvaron de milagro.

Este dato debería ser dilucidado en algún momento por los historiadores. ¿Se trata de dos varones con apellidos y nombres iguales? Homonimia «integral», pues hasta en su principal ocupación coinciden ¿O se trata de dos perfiles de un mismo personaje? Algo sucede con este dato, que no encaja dentro de la trama. Con todo, la presencia del Herrera colombiano en el Perú, y en el entorno de los Grau, es un hecho incontrovertible, tiene asidero en muchas fuentes históricas. Pero vale la pena señalar este dilema por la aparición del otro Herrera, para evidenciar que, al hacer una biografía completa de nuestro héroe, tropezamos con escollos.

De lo que se tiene total certeza es que a partir de la compra del Tescua, adquirido por Manuel Herrera, la pequeña nave (no llevaba más de ocho tripulantes a bordo) se dedica a labores de cabotaje, y Herrera se convierte en su capitán. Tampoco está en duda la entrañable amistad que había construido con Juan Manuel Grau. Por lo que los dos amigos, uno, navegante; y el otro, vista de aduana, hacían del puerto de Paita su lugar de encuentro y eran casi familia.



Relación de los buques en que ha navegado el que suscribe

1º Me embarqué en el puerto de Paita en Marzo de 1811 en el Bergantín Trescadino Tescua su Capitán D. Manuel E. Herrera, y fuí ha Guayaquil y navegando del puerto de la Buena Ventura, se perdió el buque en las Islas de la Gorgona.

2º En Paita tomé plaza en la Goleta N. Señora su Capitán Dn Manuel E. Herrera, y fuí a los puertos del Callao, Buenaventura, Panamá, y bolví a Paita

3º Tomé plaza en el Bergantín N. Señora su Capitán D. Manuel E. Herrera hasta que este buque fue declarado de servicio de Paquete entre el Callao y Guayaquil haciendo la Carrera de Guayaquil y Tumbes por haberse retirado la Escuadra de Bapores

4º Tomé plaza en Paita en la Fragata N. S. Guadalupe Bergantín su Capitán Ruben Hopkins Pamasí en los buques Peruanos Callao Guayaquil mar y tierra hasta en las Marquesas Islas Nuka y las Sandwich.

Me desembarqué en Paita

5º En el Callao tomé plaza en la Fragata N. Peruana su Capitán Dn Gregorio Cabeza, que cargada de Guano fue a Inglaterra, pasamos a Burdeos donde tomando el Pabellon Frances bolví al Callao tocando en Rio Janeiro.

6º Tomé plaza en el Callao en el Bergantín N. Conray su Capitán Dn Guillermo Rowett, y fuí a Honkong tocando en Islas Nuka Hiva Otahiti y Macao.

7º En Macao tomé plaza abordo de la Fragata Inglesa Dromedario su Capitán Allen volviendo a Europa pasando el Malajonia.

8º En California tomé plaza a bordo de la Fragata N. P. Cesario su Capitán Bell Cook y fuí a Hungay y Hongkong.

9º En Honkong tomé plaza a bordo de la Fragata N. P. Nuka Hiva y fuí a Singapur y regresé a Honkong.

10º En Honkong tomé plaza abordo de Fragata N. P. Otaj hong su Capitán Guillermo Ben y fuí a Salva York y Boston.

11º En Boston tomé plaza a bordo de Fragata N. P. Giovana su Capitán Thin Smit y fuí a California.

12º En California tomé plaza a bordo de la Fragata N. P. Gell un Ogell su Capitán Guillermo Rolen y llegué al Callao

Lima Agosto 10 de 1833

Miguel Grau

Emociona leer la relación de viajes que escribe, de puño y letra, para testimoniar su amplio conocimiento y ser acogido en la Marina.

José Agustín de la Puente y Candamo destaca respecto a esta etapa: ***«No es sencilla la vida de Juan Manuel Grau con sus hijos en el puerto de Paita, sobre todo por la ausencia de la madre y la falta de un hogar con un ambiente propicio para la formación de los niños». Mantiene el hogar con su sueldo de vista de aduana y aunque «cuenta con el apoyo de gente cercana y amigos, no es fácil para él educar a los hijos y cumplir con las múltiples tareas del trabajo y el hogar. Tal vez esta sea la razón por la que decide el embarque de Miguel y Enrique».***

Esto explicaría el motivo por el cual los hermanos Enrique y Miguel Grau, a una edad en la que cualquier niño se dedica a jugar, fueron embarcados en el Tescua. Allí tuvieron que aprender el oficio de la mar y debieron enfrentarse con una vida dura... ¿Qué habrían sentido los pequeñuelos en su primera noche en altamar? ¿Tal vez fueron despertados por el furioso tronar de las olas en tempestad? Sus anhelos infantiles se integran a un estremecimiento único: la vida en el mar. En su primer viaje, al puerto de Buenaventura, en Colombia, los hermanos Grau se enfrentan traumáticamente a los rigores de la naturaleza. Para empezar a formar su espíritu marinero, el mar los bautizó de una manera desproporcionada para su edad: la embarcación naufragó muy cerca de la isla Gorgona y sus tripulantes fueron salvados, entre ellos Enrique y Miguel Grau.

¿Cuáles fueron las causas del naufragio y cómo se salvaron? No se sabe. Lo real es que en tan poco tiempo de vida les había tocado mirar de cerca a la muerte. Esta impactante experiencia tuvo que dejar una marca indeleble en nuestro personaje. Más tarde la historia nos lo mostrará durante el Combate de Iquique, en la madurez de sus años, cuando aparece el instinto del náufrago y decide salvar y acoger a los sobrevivientes chilenos de la corbeta Esmeralda, generosidad alabada por los chilenos y uno de los motivos por lo que se reconoce a Miguel Grau como El Caballero de los Mares.



El Capitán del Tescua, Manuel Herrera.

Su etapa inicial en la Marina Peruana



Obra artística que representa al primer buque de guerra a vapor en Sudamérica, Vapor "Rímac"

La etapa de guardiamarina es un periodo de formación para llegar a ser oficial en la Armada Peruana. El historiador Fernando Romero Pintado, en su Historia Marítima del Perú. La República 1850-1870, anota al respecto: «Los guardiamarinas se embarcaban llevando como instructores a algunos oficiales que eran seleccionados por el comandante general del Cuerpo de Guardiamarinas; pero los de la dotación del buque debían contribuir a la instrucción». Romero destaca que era usual que los guardiamarinas fuesen embarcados en buques de otras nacionalidades, para que su aprendizaje fuera integral. Como se sabe, toda esta instrucción ya la había tenido Miguel antes de incorporarse como guardiamarina, por lo que el joven solo requería continuar profundizando su experiencia.

Durante la época previa al ingreso de Miguel Grau a la Armada Peruana, el presidente del Perú, don Ramón Castilla, inició un notable plan de adquisiciones navales, cuyo resultado fue que el Perú cuente con una de las escuadras más importantes de Sudamérica. La moderna flota se había instalado ya cuando Miguel se incorpora como guardiamarina. El primer buque de la Marina de Guerra en el que se embarcó fue el Rímac, que cambió de nombre por el de Noel. En él pasó seis meses y dieciocho días, según indica el propio Grau en su hoja de servicios llenada en julio de 1873. En múltiples ocasiones, Miguel Grau expresó públicamente el inmenso orgullo de haber vestido por primera vez el uniforme, aunque era un «viejo lobo de mar» a sus 20 años.

En octubre de 1854, Grau fue trasladado al pailebote Vigilante, un pequeño buque armado, donde permaneció diez meses y veinte días. Este periodo coincidió con la etapa final de la guerra civil en el Perú, en la que el presidente Echenique fue derrocado. El pailebote realizó varias comisiones, como la persecución de la goleta chilena Flecha, la cual había escapado de Pisco con municiones y armamento para los revolucionarios.

Un hecho que los historiadores resaltan es el temple del futuro héroe cuando una tarde, de guardia, se enteró que el aspirante de marina Manuel Bonilla había caído al mar. Grau, a cargo del buque, de inmediato ordenó echar al mar un bote e iniciar la búsqueda del caído. Los hombres del salvamento estuvieron tres horas en el mar, luchando con la espesa niebla. Lamentablemente, el cuerpo de Bonilla nunca fue encontrado. Se había hundido apenas tocó el mar, pues el infortunado aspirante no sabía nadar.



Las islas guaneras de Chincha, fuente de la riqueza fiscal del Perú, permitieron varias modernas adquisiciones navales.

El espíritu democrático del Almirante Miguel Grau

En una época donde los levantamientos, pronunciamientos y atentados por parte de caudillos contra el gobierno de turno era moneda corriente, se hacía sentir una aspiración determinada a buscar la seriedad en la vida política del país. Esta opción se reunió alrededor del partido creado y liderado por Manuel Pardo y Lavalle, quien a través del partido Civil, buscó asentar bases sólidas para la conducción del Perú. Su buen amigo, y luego correligionario, Miguel Grau, supo también defender la institucionalidad de las estructuras del estado. Al respecto, el Doctor José Agustín de la Puente Candamo es claro al decir:

> **"La actitud de Grau frente a los Gutiérrez – se trató de la oposición a una autoridad a todas luces ilegítima – y otras posiciones ya estudiadas muestran a un oficial respetuoso de las normas, de las ordenanzas de la Marina y del orden institucional de la República. Sin embargo, no es un marino neutral frente a asuntos de excepción que llevan a actitudes del mismo orden. Grau es un hombre que se esfuerza por coordinar en su vida y en su espíritu sus deberes como oficial de Marina y sus responsabilidades como ciudadano del Perú. La síntesis no es fácil, pero se puede afirmar que sus acciones de 'rebeldía' apuntan directamente al interés del país o a la dignidad de la institución naval y no están orientadas a la satisfacción de intereses personales [...] La posición de Grau frente a la revolución de los Gutiérrez, quienes se oponen a la transmisión constitucional de la presidencia de le República, es un asunto que muestra la mentalidad del comandante del Huáscar. Bien conocidas son las causas y las circunstancias de la triste revolución de 1872; para nuestro caso es imperioso subrayar cómo la Marina, a través de uno y otro de sus oficiales, se opone a esta actitud de los Gutiérrez, y cómo es Grau uno de los dirigentes de esta 'desobediencia' en defensa de la institucionalidad en la República."**
>
> De la Puente Candamo, José Agustín. Miguel Grau. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2003, pp. 135-136.



Falúas del Monitor "Huáscar" desembarcando en el muelle de guerra al flamante Presidente Constitucional Manuel Pardo y Lavalle. (Héctor F. Varela. Revolución de Lima, Reseña de los Acontecimientos de Julio 1872).

El manifiesto de la Marina de Guerra contra el levantamiento de los hermanos Gutiérrez

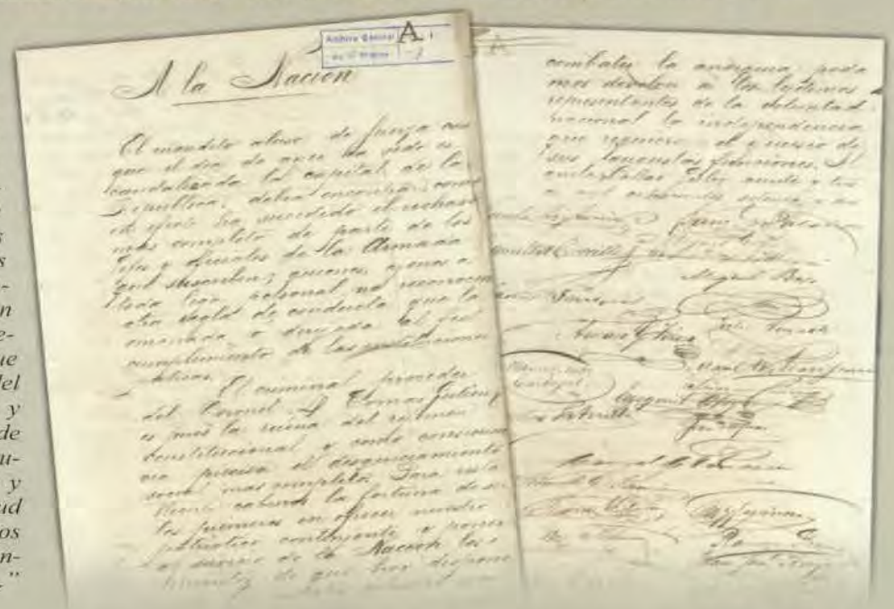
"A la Nación. El inaudito abuso de fuerza con que el día de ayer ha sido escandalizada la capital de la República, debía encontrar, como en efecto ha sucedido, el rechazo más completo de parte de los jefes y oficiales de la Armada que suscriben; quienes, ajenos a toda liga personal, no reconocen otra regla de conducta que la emanada o dirigida al fiel cumplimiento de las instituciones patrias.

El criminal proceder del coronel don Tomás Gutiérrez es pues la ruina del régimen constitucional, y como consecuencia precisa el desquiciamiento social más completo. Para restablecerlo cábenos la fortuna de ser los primeros en ofrecer nuestro patriótico contingente y poner al servicio de la Nación los elementos de que disponemos. En nuestro camino nos asiste la más firme persuasión de encontrar a todos los buenos ciudadanos y que unidos para combatir la anarquía podamos devolver a los legítimos representantes de la voluntad nacional la independencia que requiere el ejercicio de sus augustas funciones. Al ancla, Callao, julio 23 de 1872".

.....En una época donde los levantamientos, pronunciamientos y atentados por parte de caudillos contra el gobierno de turno era moneda corriente, se hacía sentir una aspiración determinada a buscar la seriedad en la vida política del país. Esta opción se reunió alrededor del partido creado y liderado por Manuel Pardo y Lavalle, quien a través del partido Civil, buscó asentar bases sólidas para la conducción del Perú. Su buen amigo, y luego correligionario, Miguel Grau, supo también defender la institucionalidad de las estructuras del estado. Al respecto, el Doctor, José Agustín de la Puente Candamo es claro al decir:

"La actitud de Grau frente a los Gutiérrez – se trató de la oposición a una autoridad a todas luces ilegítima – y otras posiciones ya estudiadas muestran a un oficial respetuoso de las normas, de las ordenanzas de la Marina y del orden institucional de la República. Sin embargo, no es un marino neutral frente a asuntos de excepción que llevan a actitudes del mismo orden. Grau es un hombre que se esfuerza por coordinar en su vida y en su espíritu sus deberes como oficial de Marina y sus responsabilidades como ciudadano del Perú. La síntesis no es fácil, pero se puede afirmar que sus acciones de 'rebeldía' apuntan directamente al interés del país o a la dignidad de la institución naval y no están orientadas a la satisfacción de intereses personales [...] La posición de Grau frente a la revolución de los Gutiérrez, quienes se oponen a la transmisión constitucional de la presidencia de le República, es un asunto que muestra la mentalidad del comandante del Huáscar. Bien conocidas son las causas y las circunstancias de la triste revolución de 1872; para nuestro caso es imperioso subrayar cómo la Marina, a través de uno y otro de sus oficiales, se opone a esta actitud de los Gutiérrez, y cómo es Grau uno de los dirigentes de esta 'desobediencia' en defensa de la institucionalidad en la República."

Fuente: Archivo Histórico de Marina



El histórico comunicado público que firma Grau y 44 oficiales para el restablecimiento del orden constitucional.

Grau en misión especial



El Teniente Primero Miguel Grau fué el primer comandante de la corbeta "Unión" adquirida en Francia.

Era 1863 y se había generado en Perú una situación tensa con España a raíz del incidente en la hacienda Talambo. Resulta que el gobierno peruano otorgó al hacendado Manuel Salcedo una autorización para traer al Perú a mil colonos españoles, para labores agrícolas en su hacienda de Chepén. Ejecutada la inmigración de los campesinos españoles, se presentan altercados entre colonos y patrón al punto de enfrentarse en un tiroteo en el que murieron un español y un peruano. El hecho se trasladó a fueros judiciales. La noticia, confusa y amplificada, invadió España y se habló de asesinatos de españoles en Perú. Coincidencia o no, simultáneamente una escuadra española integrada por varios buques inicia viaje a las costas del Pacífico, para estudios científicos. Pronto esa escuadra, a solicitud de los colonos, se ve involucrada. Los hechos mencionados, sumados al innegable interés de España por retomar presencia militar en las costas del Pacífico, convirtieron la tensión en ambiente propicio para el conflicto armado. En solidaridad con el Perú, interviene Chile, que se niega a vender provisiones a los españoles y declara la guerra a España. De inmediato se unen en la misma declaración Perú, Ecuador y Bolivia. Se configura la Cuádruple Alianza frente a España.



Grabado del peñon de Gibraltar, 1864.

En vista del conflicto con España, el gobierno de Pezet había enviado en 1864 a Europa dos comisiones de oficiales de Marina para hacer adquisiciones navales. Una viajó a Inglaterra, integrada por los comandantes José María Salcedo y Aurelio García y García. El resultado de esta misión fue la compra del monitor Huáscar y la fragata blindada Independencia.

La segunda comisión la formaban los tenientes Miguel Grau y Juan Pardo de Zela, quienes en el puerto de Nantes revisaron las corbetas San Francisco y Shanghái, construidas originalmente para los Estados Confederados del Sur. En esta delicada misión vuelve a resaltar, una vez más, la invalorable calidad personal y profesional del joven Miguel Grau —tenía 30 años— en el protocolo de selección y compra de los buques que requería la Armada Peruana. La historia recoge este hecho en la ponderada opinión de Enrique González Dittoni, autor del libro *El teniente Grau y la corbeta 'Unión'*. El diplomático anota: «Grau tiene el sentido de la mesura y de la posibilidad. Aparte del profundo conocimiento de su profesión y de la riqueza de su propia experiencia en el mar, es un hombre sereno e impávido. Se resiste a los alardes innecesarios, y su natural modestia lo lleva a no destacar en un primer plano su actuación». Era obvio que para cumplir la comisión fueron convenientemente aquilatadas estas cualidades de Miguel Grau.

Al pasar estas naves al servicio del Perú sus nombres les fueron cambiados por los de América y Unión, respectivamente, las cuales —al mando de Pardo de Zela y Grau— irían primero a Plymouth para enrolar las tripulaciones. El 5 de febrero de 1865 enrumban hacia Sudamérica haciendo escalas en Funchal (Madeira), San Vicente (Cabo Verde), Río de Janeiro y Montevideo. El 6 de julio de 1865, habiendo llegado Grau al fondeadero de Valparaíso, se enteró de su ascenso al grado de capitán de corbeta. Finalmente arribó a puertos peruanos. Encontró un nuevo gobierno, el de Mariano Ignacio Prado, y el conflicto bélico inminente con España.



RESOLUCION LEGISLATIVA No. 23680

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
POR CUANTO:
El Congreso ha dado la Resolución Legislativa siguiente:
El Congreso de la República del Perú;
Ha dado la Resolución Legislativa siguiente:

Artículo Primero.- En el Hemiciclo de la Cámara de Diputados, habrá permanentemente una curul con el nombre del Diputado por Paita Miguel Grau Seminario.

Artículo Segundo.- La lista de asistencia con que se inician las sesiones de la Cámara y del Congreso, comenzarán con el nombre de MIGUEL GRAU SEMINARIO, tras cuyo enunciado, la Representación Nacional dirá ¡PRESENTE!

Artículo Tercero.- La presente Resolución Legislativa entrará en vigencia al día siguiente de su publicación.

Comuníquese al Presidente de la República para su promulgación.

Casa del Congreso, en Lima, a los trece días del mes de Octubre de mil novecientos ochentitrés.

RICARDO MONTEAGUDO MONTEAGUDO
Presidente del Senado

DAGOBERTO LAZO BOGDANOVIC
Presidente de la Cámara de Diputados

DOMINGO ANGELES RAMIREZ
Senador Secretario

PEDRO BARDI ZERGA
Diputado Secretario

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

POR TANTO:
Mando se publique y cumpla.
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los catorce días del mes de octubre de mil novecientos ochentitrés.

FERNANDO BELAUNDE TERRY

JORGE DU BOIS GERVASI
Ministro de Marina

Escaño vitalicio en el Congreso de la República.

Político comprometido, Diputado por Paita

La presidencia de José Balta trajo al país cierta estabilidad social y fue época de grandes inversiones públicas, como puertos, caminos y ferrocarriles, lo que endeudó el futuro del Perú con la garantía del guano, hecho que traería, posteriormente, serios problemas económicos. En este contexto, Miguel Grau se mantuvo al mando del Huáscar durante los cuatro años de gobierno del presidente Balta. Fueron años de paz, en los que se creó una afinidad de espíritu de Grau con el Huáscar. El binomio hombre-máquina dedicaba sus esfuerzos a vigilar nuestras costas, levantar planos, reportar movimientos en el mar después de los sismos, capacitar y evaluar a los alumnos de la Escuela Naval y entrenar hombres en la dura tarea del mar.



Cámara de Diputados donde Miguel Grau ejerció su labor parlamentaria.

Grau gozaba de un bien ganado prestigio como experimentado marino y defensor de los intereses del país. Había establecido una estrecha amistad con un gran político, Manuel Pardo y Lavalle, fundador del Partido Civil, lúcido personaje de la época. Pardo estaba convencido de la necesidad que personalidades civiles se hicieran cargo del Poder Ejecutivo.

En mayo de 1872, es elegido presidente Manuel Pardo y Lavalle, quien reemplazaría a José Balta. En las mismas elecciones, también en representación del Partido Civil, es elegido senador por Piura Lizardo Montero, amigo íntimo de Miguel Grau.

Siendo aún presidente del Perú, Pardo se había planteado, en 1876, la necesidad de renovar los poderes del Estado. Así, un grupo de ciudadanos lanza la candidatura presidencial del general Mariano Ignacio Prado, quien había sido ya presidente de 1865 a 1867. Igualmente se presenta la candidatura presidencial del contralmirante Lizardo Montero, por el Partido Civilista; su discurso extremista alarmó al presidente Pardo, quien no le dio su respaldo.

Aunque Prado no estuvo en el país durante las votaciones, pues viajó a Europa, obtuvo la Presidencia de la República por amplia votación. Como la Constitución de 1860, que regía, permitía a los candidatos postular simultáneamente a la presidencia y a una senaduría, el contraalmirante Lizardo Montero se acogió a este derecho y, aun perdiendo la elección para presidente, fue investido como senador por Piura.

En este mismo proceso electoral, ilustres representantes del puerto de Paita solicitaron a Miguel Grau que aceptara representar en el Congreso a la provincia que lo vio crecer, participando en las elecciones por una curul en la Cámara de Diputados. Para ello, indudablemente, contaría con el apoyo del Partido Civil y el respaldo del presidente Pardo.

Nuestro ilustre personaje, con 42 años y la serenidad de la experiencia vivida, se había forjado el respeto y la admiración de destacados políticos e intelectuales de la época, en medio del calor del pueblo paiteño, por lo que fue elegido diputado suplente. A pocos días de instalado el nuevo gobierno, Grau es convocado, en agosto de 1876, para ocupar en propiedad su curul, por lo que deja temporalmente el comando del monitor "Huáscar". Al respecto, es ilustrativa la ponencia de Teodoro Hampe: «Reorganización de la Marina de Guerra del Perú (1876-1879) en torno a las propuestas del diputado Miguel Grau». El historiador dice lo siguiente: «Enrolado como miembro en el Partido Civil, y haciendo uso de las atribuciones que concedía a los oficiales en servicio la Constitución Política en 1860, don Miguel Grau fue propuesto para integrar la Cámara de Diputados en representación de la provincia de Paita, a la cual se hallaba sentimentalmente ligado desde su niñez [...]. En la documentación guardada en el Archivo del Congreso de la República —*continúa el historiador*— constan las circunstancias de la elección parlamentaria de Grau. Reunidos en colegio electoral, un grupo de 38 votantes —los ciudadanos 'notables' de las siete parroquias referidas—, convocado por Baltazar Pallete, firmó dando su respaldo al candidato civilista en noviembre de 1875. Así, a los 42 años se alejaba del comando del Huáscar y se integraba a las labores de la Cámara de Diputados para un periodo de seis años, a partir del 28 de julio de 1876».



El inicio de su labor como diputado debió de ser difícil para Miguel Grau, ya que era una actividad distinta, de la cual no tenía experiencia. Sin embargo, gracias a su disciplina y perspicacia, el futuro héroe se involucra con rapidez en los debates, expresando siempre su preocupación por el bien del país. Así, participa en debates y votaciones sobre situaciones de interés nacional.

El 16 de noviembre de 1878, el país quedó conmocionado con la muerte del ex presidente Manuel Pardo y Lavalle, fundador del Partido Civil y en ese momento presidente del Senado. Pardo fue asesinado a los 44 años, en la puerta principal del Congreso de la República, por el sargento Melchor Montoya, integrante de la guardia del batallón Pichincha, encargada de rendir honores y presentar armas ante la autoridad. Investigaciones señalaron que ni el gobierno de entonces, ni Piérola y sus seguidores (enemigos políticos de Pardo) tuvieron que ver con el asesinato. Como es fácil inferir, Miguel Grau sintió mucho este infausto acontecimiento, pues su adhesión a las ideas de Manuel Pardo no solo correspondía a una afinidad de pensamiento, sino también a una entrañable amistad.

Sin duda, fue una época de anarquía y violencia. Tuvo que ser difícil para Grau comprobar cómo el país se alejaba de la paz, la razón, la concordia y la tolerancia, ideales que él ciertamente supo vivir y se esforzó por inculcar.



Miguel Grau, Diputado por Paita.

Esposo, padre y amigo fiel



En la conmovedora "carta-testamento" que Grau dirige a su esposa Dolores, antes de partir a la guerra, encontramos al amoroso padre y acongojado esposo, por el incierto futuro que espera a su familia.

Miguel Grau contrajo matrimonio, el 12 de abril de 1867, con Dolores Cabero y Núñez, hija de Pedro Cabero y Valdivieso, vocal del Tribunal Mayor de Cuentas, y de Luisa Núñez Navarro. Dolores era 10 años menor. La ceremonia fue en la parroquia del Sagrario, en Lima; y fueron los padrinos el general piurano José Miguel Medina y doña Luisa, madre de la novia. Y los testigos, Aurelio García y García, Manuel Ferreyros y Lizardo Montero.

En la partida figura: él declara tener 33 años y ser natural de Piura, hijo de doña Luisa Seminario y don Manuel Grau; soltero y marino. Ella expresa ser limeña y tener 23 años.

José Agustín de la Puente Candamo dice: *«Sin duda los doce años desde el matrimonio en la iglesia del Sagrario hasta el combate de Angamos integran el tiempo de mayor felicidad de Miguel Grau. Su afecto a su mujer y a sus hijos se revela en las muy bellas cartas del tiempo de las 'correrías' del Huáscar».*



La historia recuerda a Miguel Grau, Lizardo Montero, Aurelio García y García y Manuel Ferreyros como "Los Cuatro Ases de la Marina"
Óleo de Orlando Yantas.



Al cumplir 23 años de edad, Dolores Cabero se casó con Miguel Grau. Juntos construyeron un hogar feliz en el que tuvieron diez hijos.

Monitor Huáscar

Callao Mayo 8 de 1879

Muy querida Esposa

Como la vida es precaria en lo general, y con mayor razón desde que vá uno á esponerla á cada rato, en háras de la patria, en una guerra justa, pero que será sangrienta y prolongada, no quiero salir á campaña sin antes hacerte por medio de esta carta varios encargos, principiando por el primero, que consiste en suplicarte me otorgues tu perdón por si creyeras que yo te hubiera ofendido intencionalmente. El segundo, se contrae á pedirte, atiendas con sumo esmero y tenaz vigilancia á la educación de nuestros hijos idolatrados, para lograr este esencial encargo debo avisarte, o mejor dicho recomendarte que todo lo poco que dejo de fortuna, se emplee en darles toda la instrucción que sea posible; única herencia que siempre he deseado dejarles. Esta es pues mi única y última voluntad, que te ruego encarecidamente observes con religiosidad; si es que la súplica de un muerto puede merecer algún respeto.

Todo lo que poseo de fortuna, adquirida honradamente; está reducida á lo siguiente: Veinte y cinco y pico mil soles en Cédulas del Banco Hipotecario. Treinta y un mil trescientos soles, en cédulas de la deuda interna. Cuatro acciones de á mil soles cada una del Banco Nacional del Perú. Mil soles con sus respectivos intereses en poder de la Casa de Canevaro; al mismo que le soy deudor de dos cientas libras esterlinas, que le pedí para Anita Quezada, cuyo documento firmado por mi, se cumple en Diciembre de este año.

La "Paternal" debe pagarte en Junio de este mismo año, la Inscripción de Maria Luisa, que pedi oportunamente. Se liquidará el presente quinquenio; para lograr lo cual, he llenado ya todos los requisitos que exigen los estatutos.



Siempre se daba tiempo para expresar el amor hacia su familia.

En poder de Felipe Varela, queda el documento por valor de siete mil soles, que le reconoció la testamentería de Dn. Enrique Meiggs á favor de Da. Ana Quezada viuda de Grau, por servicios profesionales prestados por el difunto.

Me lisonjea la idea de que al separarme de este Mundo, tengan mis hijos un pan que comer; pues no dudo que la Nación te otorgue por lo menos mi sueldo integro; si es que muero en combate.

Nada más tengo que pedirte, sinó, que me cuides á mis hijos y les hables siempre de su padre.

Con un abrazo eterno se despide tu infeliz esposo.

Miguel Grau

P.D. Trata siempre de conservar buena armonía con mis hermanas. El Coronel Gómez tiene en su poder el documento de la Sra. Manizares de á mil soles.

"Caballero de los Mares"

En un gesto totalmente inusual en la guerra, dos días después de la muerte de Arturo Prat, Comandante de la Esmeralda, Miguel Grau le escribe una emotiva carta de pésame a la viuda, Carmela Carvajal de Prat. Generoso valor humano, por encima de los usos violentos comunes en toda guerra.



Combate Naval de Iquique, 21 de mayo 1879. Miguel Grau rescató a 64 náufragos de la "Esmeralda". Óleo de Fernando Saldías.

Nada ni nadie regatea el valor de nuestro héroe para encontrar siempre el camino que lo condujera a proteger su humanismo, en una época de desvarío, muerte y destrucción. Toda esa nobleza muy suya se corona gloriosamente con la histórica carta que envía a la señora Carmela Carvajal viuda de Prat, el 2 de junio de 1879. En la conmovedora misiva, Grau le expresa sus condolencias y le remite la espada del esposo junto a sus pertenencias personales, entre ellas su anillo de matrimonio, un par de gemelos y fotos de su esposa y sus hijos.



Dos meses más tarde, en un honroso gesto, la viuda de Prat remite su relevante respuesta a Miguel Grau agradeciendo el gesto y destacando la hidalguía del oficial peruano: "... profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo...".

Un gesto que solamente ratifica de cuerpo entero la figura del Caballero de los Mares.

ALMIRANTE GRAU

Su estela perennizada en el tiempo...





