



¿QUE PASO EN IQUIQUE EL 21 DE MAYO DE 1879?

Distribución Gratuita

¿QUE PASO EN IQUIQUE EL 21 DE MAYO DE 1879?

MARINA DE GUERRA DEL PERU

Lima, 21 de mayo de 1994

Al Monseñor Ricardo Durand Flórez, Arzobispo Obispo del Callao; al Instituto Superior Pedagógico Paulo VI, a los jóvenes y niños del Callao.

¿QUE PASO EN IQUIQUE EL 21 DE MAYO DE 1879?

ANTECEDENTES

El 14 de febrero de 1879 Chile ocupó el litoral boliviano. El 5 de abril del mismo año es la declaratoria de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia. Así se inicia la guerra del guano y el salitre. Como Bolivia no tenía Armada, no tiene nada que oponerle a Chile en el mar. Consecuentemente la guerra naval tendrá lugar entre hombres y buques peruanos y chilenos.

El 5 de abril la escuadra chilena se presenta frente al puerto peruano de Iquique y notifica el bloqueo del mismo por medio de un oficial, es el Capitán de Corbeta Arturo Prat. Mas de cuatro meses duraría el bloqueo de Iquique, "...en que se desgastó la moral de las tripulaciones, casi la disciplina, y en parte el prestigio del eminente jefe de la escuadra. Las naves que dirigía (el Almirante Juan Williams Rebolledo) con todas sus deficiencias tenía un poder ofensivo y defensivo muy superior a las del enemigo,

y por extraña aberración, la escuadra fuerte se inmovilizó delante de aquella plaza...", son conceptos de Gonzalo Bulnes, historiador chileno en su obra "Guerra del Pacífico".

Del Callao salió con rumbo al sur el 2 de abril el "Chalaco" con una división del ejército al mando del general La Cotera y cañones arribando a Arica el 5 de abril, conocido ya el bloqueo de Iquique, el comandante de este buque era don Manuel Villavisencio quien de Arica zarpó con su nave a Mollendo y volvió al Callao.

El 10 de abril el "Talismán" con su comandante don Leopoldo Sánchez zarpó también del Callao al sur conduciendo a su bordo al almirante Lizardo Montero nombrado jefe de la plaza de Arica; asimismo transportó víveres y armamento. El 13 del mismo mes arribó el "Talismán" a Arica, reemprendió navegación al norte y después de tocar en Mollendo arribó al Callao.

El 7 de abril zarparon del Callao la "Unión" y la "Pilcomayo", estos buques y la corbeta chilena "Magallanes" se enfren-

tarán cinco días después el 12 de mayo en lo que se ha denominado el Combate de Chipana. Cabe a la "Pilcomayo" el honor de haber roto los fuegos con los primeros cañonazos de la Guerra del Pacífico, lo que hizo a 3,500 metros de su enemigo al que provocó un acertado disparo que hizo blanco en la popa del buque. El comandante Latorre debió soportar la caza a que se vio sometido por los buques peruanos alimentando sus calderas con todo que podía "entretanto "La Magallanes" se encontraba alimentando sus calderas con las sustancias mas combustibles (Bulnes)", finalmente salvó su buque y fondeó en Iquique, en el trayecto había roto y echado al mar la lancha para aligerarlo así como importante documentación que llevaba desde Antofagasta a este puerto.

Hasta entonces el grueso de la escuadra conformada fundamentalmente por los blindados: monitor "Huáscar" y fragata "Independencia" no había salido del Callao. Cabe acotar, como dato importante, que existía por entonces el concepto equivocado que los monitores "Manco Cápac" y

"Atahualpa", ambos acorazados y con su desplazamiento de 1,084 toneladas cada uno podían considerarse para la guerra en el mar, esto era un error, pues estos buques monitores-fluviales no tenían capacidad para navegar en alta mar, como lo veremos más adelante.

El 15 de mayo de 1879 el Capitán de Navío Miguel Grau encargado del mando de dos divisiones navales recibe una carta de instrucciones que consta de once párrafos. Este importante documento que incluimos como anexo al presente trabajo le fue entregado por encargo del Presidente de la República don Mariano Ignacio Prado, lo firma don Domingo del Solar. Allí se ordena al comandante Grau "Zarpará Ud. del Callao en convoy, en la noche de hoy, con la escuadra de su mando y se dirigirá al Puerto de Arica". Antes, se lee un preámbulo: "Habiendo sido Ud. encargado del mando de las dos divisiones navales compuesta de los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa" y de los blindados "Huáscar" e "Independencia", paso a comunicarle de orden de S. E. el Presidente las siguientes

instrucciones: (que vienen a continuación)".

Las flamantes dos divisiones no eran realmente tales, pues una de ellas estaba compuesta de los antes mencionados monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa", los cuales no pudieron hacerse a la mar, siendo posteriormente destinados como guardabases en el Callao el "Atahualpa" y en Arica el "Manco Cápac".

Se observa que en la carta de instrucciones la orden es salir el 15 en la noche. Las naves en convoy, se hicieron a la mar el 16 de mayo en la noche; antes hubo, a lo que parece, una frustrada salida que debió anularse, justamente, por la falta de condiciones marineras y el mal estado de las calderas de los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa". Con el "Huáscar" y la "Independencia" zarparon los transportes "Chalaco", "Limeña" y "Oroya" a bordo de este último viajó el Presidente Prado para dirigir la guerra con base en Arica. Allí se dirigieron los buques, previamente fondearon el 19 en Mollendo para luego pasar a Arica.

RUMBO A ARICA

En la noche, pues del 16 de mayo zarpó Grau del Callao como comandante de la división con rumbo a Arica, lo acompañaba al mando de la fragata "Independencia" el comandante Guillermo More. Navegaron los buques 593 millas del Callao a Arica. Desde allí se encontraban a 110 millas de Iquique. Siendo así que la velocidad del "Huáscar" era de diez a once nudos, cabe entonces afirmar que saliendo de Arica en las primeras horas de la noche y tras recalar en Pisagua según lo expresa el comandante Grau en su parte oficial del 23 de mayo pasó a Iquique donde sorprendió temprano a tres buques que cumplían la función de bloquear el puerto, estos eran la corbeta. "Esmeralda", la cañonera "Covadonga" y el transporte "Lamar". Dispuestas así las cosas y estando el "Huáscar" adelantado con respecto a la "Independencia", trabó combate con los dos buques chilenos que tenía al frente: "La Esmeralda" y la "Covadonga" pues, el transporte "Lamar" salió de la bahía con bandera norteamericana, encontrábase a cargo de la primera el

Capitán de Corbeta Arturo Prat Chacón y como comandante de la segunda el Teniente Primero Carlos Condell de la Haza.

Coincidentemente, el mismo día 16 de mayo en que zarpó la escuadra peruana del Callao, la escuadra chilena al mando del Almirante Juan Williams Rebolledo levantaba el bloqueo de Iquique y ponía rumbo al Callao. Las naves peruanas navegan cerca de tierra (según lo indicado en el segundo párrafo de la carta de instrucciones que tiene Grau) las naves chilenas a su vez lo hacían más al oeste. Se cruzaron aproximadamente a las 3 de la madrugada del 1ro. de mayo, a la altura de Atico a una distancia de posiblemente 40 millas náuticas sin avistarse entre sí ambas escuadras.

EN IQUIQUE

El hecho es que el combate de Iquique se inicia así: el transporte chileno "Lamar" iza bandera norteamericana y fuga de la rada de Iquique. La "Esmeralda" cerca a tierra y presentando la proa al "Huáscar" se dispone al combate. La "Covadonga" impedida inicialmente de salir es ofendida por la arti-

llería del "Huáscar", tanto como lo es la "Esmeralda". Media hora después, según consta en el parte oficial del comandante Grau lo alcanza la fragata "Independencia", "30 minutos después se unió y rompió sus fuegos la Independencia..." en tales circunstancias la "Covadonga" imitando al "Lamar" trata de huir hacia el sur y empieza a conseguirlo, está averiada por impactos de cañón del "Huáscar" y uno de los proyectiles del monitor le ha atravesado el casco.

El comandante de la división (de la única división conformada por los dos buques peruanos presentes en la bahía de Iquique) dispone que la "Independencia" se haga cargo de la "Covadonga"; Grau sabe que la cañonera chilena está averiada y que desplaza 400 toneladas frente a las 2 mil del blindado que comanda More quien a su vez es uno de los mejores oficiales de la Marina Peruana.

Pero la posición hábilmente dispuesta por Prat para su buque con la población detrás y la nave muy pegada a la costa hace

difícil la tarea de un comandante que por primera vez prueba a sus artilleros en combate; así pues Grau, decide la riesgosa maniobra de espolonear a la "Esmeralda".

Y lo hace.

En la rada de Iquique ahora los protagonistas son dos.

Tres golpes sucesivos de espolón y el uso de sus cañones darán la victoria al "Huáscar" a las 12:10 p.m. del 21 de mayo de 1879.

En el primer espolonazo la "Esmeralda" hace una guiñada para evadir el golpe que recibe por la aleta de babor (es decir en el lado izquierdo del buque hacia la popa) además en dirección muy oblicua, el espolón más bien resbala y quedan abordados ambos buques hasta que el "Huáscar" empieza a moverse hacia atrás para después asestar un segundo golpe. Dice Grau "el espolón resbaló su efecto fue de poca consideración y quedaron abordados ambos buques, hasta que el "Huáscar" empezó su movimiento para atrás".

En el segundo espolonazo la "Esmeralda" presenta su proa y nuevamente distrae el efecto del choque, sobre la amura de estribor (lado derecho hacia proa).

Abre por segunda vez el "Huáscar" y si el primer golpe le dio una velocidad de 8 millas por hora aproximadamente antes de parar, esta vez Grau pide más presión a las calderas y embiste a 10 millas por hora y golpea netamente al tiempo que hacen fuego los cañones.

La "Esmeralda" desaparece de la superficie.

Dice Grau en su parte oficial del 23 de mayo: "...el comandante de ese buque nos abordó a la vez que uno de sus oficiales y algunos de sus tripulantes, por el castillo, y en la defensa de este abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo. Inmediatamente mandé todas las embarcaciones del buque a salvar a los náufragos y logré que fuesen recogidos 62, los únicos que habían sobrevivido a tan obstinada resistencia".

EL TENIENTE VELARDE

"No puedo prescindir de llamar la atención de V. E. hacia la sensible pérdida del teniente segundo graduado don Jorge Velarde, para significar el notable comportamiento y arrojo con que este oficial conservó su puesto en la cubierta, al pie del pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad".

El teniente segundo Jorge Velarde es el primer oficial héroe naval peruano muerto en la campaña naval. Resulta difícil precisar en qué momento muere Velarde, parece ser que ello ocurrió durante el segundo espolonazo del "Huáscar" al enfrentar con otros marineros el grupo del teniente Serrano que con diez hombres llegó a la cubierta del "Huáscar".

Lo que es inobjetable es la fama de que venía precedido el bravo Velarde. Había concluido sus estudios en el vapor "Marañón" donde funcionaba la Escuela Naval. Hacía poco más de cuatro años que había recibido su título de Guardiamarina y

en abril de 1875 embarcó en la fragata "Independencia". Estando en este buque se le concedió una licencia para hacer un viaje en la fragata inglesa "Horacle" lo que le significó importante experiencia. Era Velarde un joven animoso, de quien se conserva una fotografía luciendo el uniforme naval, su mirada aquí es serena, muy serena. Grau explica su muerte heroica en el combate de Iquique, sin precisar el momento con estas palabras "Notable comportamiento", "arrojo" y destaca el hecho que "Este oficial conservó su puesto en la cubierta, al pie del pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad".

Gonzalo Bulnes el citado historiador chileno dice que Velarde se encontraba en cubierta cuando se dieron las circunstancias del segundo espolonazo, que "recibió un balazo y murió ese mismo día". En otro punto de su obra Bulnes afirma que Prat cayó al pie de la torre de mando, "y cayó al pie de ella herido por un tirador invisible". Pudo ser Velarde a quien como hemos anotado, Grau refiere, conservando su puesto en la cubierta al pie del pabellón. Pudo ser

Velarde antes de caer muerto al pie del pabellón.

Otro héroe naval peruano acompañará ese día a la gloria a Velarde.

No será un hombre del "Huáscar", será un oficial de la fragata "Independencia".

EL AZAR EN LA HISTORIA

El azar es importante interventor en la vida de los hombres. Algunos le llaman destino, para otros es el sino de las cosas, las circunstancias, en fin es el azar y está allí independientemente de como se le quiera llamar.

¿Qué hubiera ocurrido ese día si el Comandante de la "Esmeralda" hubiera sido Condell y el de la "Covadonga" Arturo Prat? Eran dos hombres muy distintos, de temperamentos opuestos y a quienes unía el hecho de pertenecer a la misma promoción, también con Uribe (a la postre segundo Comandante de la "Esmeralda"). El hecho es que hasta el 11 de mayo el comandan-

te de la "Esmeralda" es Condell y el Comandante de la "Covadonga" es Prat; ese día se produce una rotación en el comando de algunos buques, "Thomson ha sido colocado en el "Abtao", yo en la "Esmeralda" y Condell aquí" dice Arturo Prat en una carta familiar a su señora Carmela, el 11 de mayo de 1879, misiva que él envía desde Iquique, durante el bloqueo. En la parte final de esta misma carta Arturo Prat escribe: "Que mi Blanquita y mi Arturo (sus hijos) seguirán bien y que mi cara y digna compañera se habrá convencido de que no hay porque afligirse, pues a lo que se ve ni los peruanos han de venir aquí, ni nosotros allá; donde están encerrados". Es decir ese mismo día permutan puestos Condell y Prat; y Arturo Prat expresa un concepto que era generalizado entre los Oficiales de la Escuadra: no iba a pasar nada por esos días, allí.

Cinco días después el Comandante de la "Esmeralda", Arturo Prat recibirá del Almirante Juan Williams Rebolledo una nota para el gobierno. El mismo día Prat y Condell solitarios representantes del blo-

queo chileno en Iquique espectarán el zarpe de su Escuadra con rumbo al norte, van al Callao. El mismo 16 de mayo la Escuadra Peruana pone rumbo al sur, ya lo anotamos se cruzarán en el camino. ¿Qué hizo que esto ocurriera el mismo día 16 de mayo cuando ya la guerra tenía transcurrido cuarentidós días?

Pero no es todo.

En cinco días más tendrá lugar el Combate de Iquique, morirá Prat y casi toda su tripulación, se hundirá la "Esmeralda". Huirá Condell de la escena con la "Covadonga" y será premiado por ¿el destino?

Cobrará injusta fama, la fatalidad del bien afamado More comandando la "Independencia" quien perderá un excelente buque.

¿Qué ocurrió, pues, al sur de Iquique entre la fragata "Independencia" y la cañonera "Covadonga"?

La "Covadonga", transcurrida casi una hora después de combate —imitando al transporte "Lamar"— logra salir de Iquique y pone proa al sur emprendiendo la retirada, está averiada por un tiro de cañón del "Huáscar" que la ha atravesado de parte a parte.

No cabe la menor duda, no debe haberla, que Grau da por descontado el fin de la "Covadonga". Amagada por la "Independencia" debió haber sido hundida por ésta a tiros de cañón o capturada.

EL COMANDANTE MORE

Juan Guillermo More, como Grau veterano de Abtao —aunque por entonces en la fragata "Apurímac"— es un oficial de sólida formación profesional.

Eran mucho buque y mucho comandante la "Independencia" y More, para la "Covadonga" y Condell.

Juan Guillermo More Ruiz, hijo de escocés y de ayacuchana, recibió instrucción primaria y secundaria en Londres, sentó plaza de aspirante en la Marina Británica, huérfano desde muy joven debió manejarse fuera de su país y su familia. Sufrió pobreza en el extranjero. Justamente en Londres el Capitán de Navío Don José María Salcedo le propuso al bisoño marino embarcarse en el "Apurímac", a su bordo volvió al Perú.

Alférez de Fragata a los 19 años, sirve en diversas Unidades. Conformará como Segundo Comandante del bergatín "Guise" la escuadra que hizo la campaña marítima contra Ecuador de 1859 a 1860 a órdenes del Almirante Ignacio Mariátegui Tellería, participó en importantes trabajos hidrográficos, fue marino sublevado contra el tratado Vivanco-Pareja el 27 de enero de 1865 suscrito a bordo de la Fragata española "Villa de Madrid". Sufrió prisión por esto.

Fue Segundo Comandante de la corbeta "América" —es el mismo buque, gemelo de la "Unión" que perdió el Perú en el terremo-

to y maremoto de Arica ocurrido el 13 de agosto de 1868—, recordemos que la "América" que tanta falta hizo frente a Chile fue una de las veteranas en Abtao y el mismo More también aunque embarcado en la fragata "Apurímac" —insignia aquel 7 de febrero de 1866 de la entonces escuadra aliada peruano chilena— More allí en la "Apurímac" era Teniente Primero. Con la "Unión", participó la "América" y también la chilena "Covadonga". No hay que olvidar al mencionar la "América" a su heroico comandante Mariano Jurado de los Reyes muerto justamente cuando trataba de salvar su buque de aquel desastre de 1868.

More actor y testigo, de una importante etapa de la Marina fue Comandante del transporte "Chalaco" a mediados de 1866 y después Comandante de la Corbeta "Unión". En 1868 integró la dotación que trajo de New Orleans los monitores "Atahualpa" y "Manco Cápac". Fue Capitán de Puerto del Callao en 1872 y el 10 de enero de 1874 Comandante de la Fragata "Independencia". El 16 de mayo de 1877 More es Comandante General de la Divi-

sión Naval de Operaciones y como tal rindió al insurrecto Nicolás de Piérola, después del Combate de Pacocha realizado el 29 de mayo del tal año entre el "Huáscar" y las naves inglesas "Sha" y "Amethyst". Fue Comandante del "Huáscar" en el memorable combate de Pacocha, otro grande de la marina el Capitán de Fragata Luis Germán Astete, más tarde héroe en Huamachuco.

Jacinto López historiador venezolano (al que el Perú debe mayor honor) dice que "Condell no es digno de este drama, en el que desentona como un plebeyo entre aristócratas. Esto es lo que dice el contraste entre su conducta y la de Grau y Prat. La "Esmeralda", confrontada por un adversario más fuerte, resiste heroicamente, su comandante muere sobre la cubierta del buque enemigo, su guarnición mantiene la resistencia hasta que el buque desaparece en las aguas partido por el espolón del "Huáscar". La "Covadonga" huye entre tanto a todo vapor, dejando sola a la "Esmeralda". En realidad huía de la oportunidad del heroísmo y de la gloria. Si la "Covadonga" hubiera sucumbido como era

su destino inevitable, habría sucumbido huyendo. Aceptando el duelo en Iquique, como era su deber, habría sucumbido combatiendo".

"...Pero Condell no era hombre para la epopeya... Grau piensa en los náufragos de la "Esmeralda" antes que en la captura de la "Covadonga" y los recoge en su bote y los acoge a bordo y no se retira de la bahía en busca de la "Independencia" y la "Covadonga" hasta que no ha visto a bordo al último de los vencidos. Condell bombardea a los náufragos de la "Independencia" y sus fuegos persiguen a los que se arrojan al agua. Grau honra la memoria de Prat, haciendo justicia a su valor en una noble carta a su viuda, en la cual dice que fue "víctima de su arrojo", y con la cual le remite los objetos personales que se encontraron en el cadáver del héroe. Condell calumnia a More acusándolo de cobardía".

PUNTA GRUESA

Lo que ocurrió en Punta Gruesa:

La "Covadonga" conducida por Condell navega al sur y lo hace pegada a la playa con lo cual la situación es bien manejada por el Comandante. La "Independencia" inicia el fuego de cañón y, dice el Comandante Manuel Vegas García en su "Historia de la Marina de Guerra del Perú: "El fracaso de los artilleros fue completo, ninguna bala daba en el blanco y el cañón de caza de 150 (de la "Independencia") se desmontó, — sigue el Comandante Vegas— "lo que sucedió después es mejor que lo narre el desgraciado More: 'Habían trancurrido hasta entonces más de tres horas de combate y viendo lo incierto de lo tiros de nuestros cañones, por falta de ejercicio, pues toda la tripulación era nueva y el efecto que producían las ametralladoras y nutrido fuego de fusilería, que el enemigo hacía sobre la dotación de la fragata, que se encontraba sobre cubierta en una gran parte, por haberse estrechado tanto la distancia; acometí con el espolón por dos veces cuando las circunstancias me lo permitían; pero encontrando poco fondo, tuve que retroceder, lo que dio tiempo al enemigo para ganar el sur" continúa narrando el Comandante More que

maniobró tratando de salir hacia mar cuando vio que la "Covadonga" se pegaba más a tierra', "para rebasarla y atacar así con ventaja por el otro lado", lo que él no pudo realizar con la rapidez del caso, por haber sido en ese momento heridos tres timoneles por el fuego nutrido del enemigo. Afirma que entonces mandó dar atrás con toda la fuerza de la máquina y que el fondo era de nueve brazas de agua. Continúa More 'en ese instante y cuando tocaba con el ariete a la "Covadonga", se sintió un gran choque y quedó detenida la fragata. El golpe había sido sobre una roca que no está marcada en la carta, pues se encuentra al norte del último bajo que aparece en ella".

Fatalidad e imprudencia confluyeron contra la "Independencia" aquel 21 de mayo en Punta Gruesa. Un buque de 2 mil toneladas, más poderoso que el "Huáscar" se había perdido en infructuosa caza de otro de pocos cientos de toneladas, casco de madera y ningún valor militar.

En las juntas realizadas en Palacio de Gobierno antes del zarpe de los buques

peruanos a la guerra el Almirante Grau se había referido justamente al hecho de la falta de entrenamiento a bordo de todos los buques, ninguno era excepción y si es cierto que el "Huáscar" era el buque mejor preparado ello tenía mucho que ver con el hecho de que Grau era su Comandante durante muchos años consecutivos lo que le permitió una ventaja relativa respecto a otros comandantes y dotaciones.

La fragata "Independencia" desde mediados de 1878, es decir el año anterior a la guerra había ingresado a dique, en el astillero se cambió sus calderas y se renovó la cubierta, el buque fue adquirido en 1864 para el conflicto con España (al igual que el "Huáscar") y no es aventurado expresar que la fragata se fue a la guerra sin un mínimo entrenamiento y tal vez sin haber disparado su tripulación un solo proyectil de ejercicio.

Como lo citáramos antes, la fragata "Independencia" tiene también un joven héroe entregado a la nación aquel 21 de mayo, es el Alférez de Fragata Guillermo García y

García, hermano de Aurelio García y García, oficial éste último, que tan asociado figura en nuestra historia naval con la corbeta "Unión" y a quien, tal vez correspondió comandar la fragata "Independencia" en la guerra, puesto que él en 1864 supervigiló la construcción del buque en los astilleros londinenses de Samuda Hnos. y la trajo al Pacífico fondeando el 11 de junio de 1866 junto con el "Huáscar" en Valparaíso, para después proseguir viaje al norte y arribar al puerto de Arica.

DOS ESTAMPAS DEL 21 DE MAYO

Hay entonces dos estampas de la guerra naval sucediéndose casi simultáneamente en Iquique, la una protagonizada por el "Huáscar" y la "Esmeralda" con el acento de maravilloso humanismo dado por Miguel Grau cuando asiste al enemigo ya vencido, recogiéndolo en los botes del monitor porque había "que salvar a los náufragos que ya no eran enemigos" según lo escribe en el Diario de Campaña, Pedro Gárezon.

"Salvar a los náufragos que ya no eran enemigos" tal el espíritu de la orden que imparte el Comandante Grau. Por si ello fuera poco no va a conservar la espada de Arturo Prat, la remitirá a su viuda, la señora Carmela Carvajal junto con prendas personales y una carta que revela al mundo la magnificencia de Grau.

La otra estampa cerca de la rada de Iquique es una escena también bélica más librada al azar, al infortunio, a la imprudencia.

La protagonizan otros hombres y otros buques, también allí hay atisbos de auténtico heroísmo, de gloria. Pero en Punta Gruesa el eclipse de unos hechos es salvado por el resplandor de otros. Tal vez, fundamentalmente una frase de Guillermo More sea al fin de cuentas la redención para todos los actores y todos los hechos de esa mañana en Punta Gruesa (el testigo es el Comandante Manuel Villavisencio), al embarcar en el "Chalaco" para dirigirse a Arica y al inevitable juicio que debe abrirle la Marina por la pérdida del buque, expresa More: "he per-

dido el buque que la Nación me confió, asumo la responsabilidad y pagaré con mi vida el desastre".

More en aquel aciago día del "Chalaco", mismo varón, que antes del 7 de junio de 1880 en Arica se erigirá en uno de los contestatarios mas altos frente al inminente ataque del General Baquedano contra la guarnición de Arica. More es el mismo que suscribe con el valiente Bolognesi la frase de bronce: "Tengo deberes sagrados que cumplir". El 7 de junio el Capitán de Navío Guillermo More ex Comandante de la fragata "Independencia" morirá heroicamente, premeditadamente, de cara al enemigo junto con su tripulación que lo siguió hasta Arica de corazón, de uniforme y de destino.

EL PARTE OFICIAL DE CONDELL

El parte oficial del Comandante Carlos Condell suscrito en Antofagasta el 27 de mayo de 1879 expresa el avistamiento de los dos humos del "Huáscar" y la "Independencia" a las 06.30 minutos de la mañana del 21 de mayo "Cuando encontrándonos

de guardia fuera del puerto, avistamos al norte (...) los que poco después reconocimos ser de los blindados". Hasta aquí y en algunos otros párrafos, Condell dice la verdad. Inclusive cuando afirma: "Tres veces se me acercó (la fragata "Independencia") enfilándonos de popa con su espolón para echarnos a pique". Más adelante agrega: "La tercera tentativa parece que era decisiva, y a 250 metros de nuestra popa recibió algunos balazos con cañones de a 70, que lo obligaron a gobernar a tierra y vararse en un bajo que nosotros pasamos rozando. Gobernamos a ponernos por popa donde no podía hacernos fuego. Al pasar por frente le metimos dos balas de cañón de a 70 que ellos nos contestaron con 3 tiros sin tocarnos".

"Saludamos con un ¡hurrá! la arriada del estandarte y pabellón peruano que dicho blindado hacía tremolar en sus topes, viendo reemplazadas estas insignias por la bandera del parlamento. Púsose (sic) al habla con el comandante rendido, quien, de viva voz repitió lo que ya me había indicado el arrió de su pabellón, pidiéndome al

mismo tiempo un bote a su bordo, lo que no puede verificar, no obstante mis deseos, porque el blindado Huáscar que había quedado en el puerto, se nos aproximaba...".

LA RESPUESTA DE MORE

Veamos ahora lo que el Comandante More responde desde Arica el 14 de junio de 1879 a los muchos y graves infundios de Condell.

"Bien se comprende que en los devaneos que produce el entusiasmo irreflexivo, se adultere apasionadamente los hechos en que los hombres vulgares toman parte, con el fin de atraer sobre sí, no la gratísima admiración de la gente sensata, sino los atronadores aplausos de las muchedumbre inconscientes". Tras este eventual preámbulo se queja More que Condell "...recurra a la calumnia y a la difamación para ponderar inútilmente los hechos y negar a la desgraciada casualidad los resultados más o menos favorables que le cupo en suerte obtener a uno de los contendientes".

Continúa More: "Sepa, pues, el Comandante Condell para quien la noble conducta del comandante del Huáscar al hablar de sus desgraciados contendientes de la Esmeralda, no ha sido bastante para ahogar su voz en el momento mismo que lanzaba la difamación contra el leal enemigo que hasta el fin cumplía con su deber, que antes que rendirse arriando el glorioso estandarte de su patria, habría sepultado su espada en el pecho del que olvidando sin duda que el decoro de una nación se mide en circunstancias dadas, por la dignidad y temple de alma de sus hijos, sólo pensó al dar parte oficial en conquistarse una fama cuyo vuelo dejado a las alas de la casualidad ya que no a las de una merecida y verdadera victoria, habría cubierto sencillamente su nombre de un mérito poco común".

"¿Es admisible que a 200 y más metros de distancia, en un mar agitado por sus violentas oscilaciones, el ronco estampido de los cañones y de las ametralladoras y el bullicio de los combatientes naturalmente exitados por la desesperada lucha, se perciban las palabras que de uno u otro buque

pudieran dirigirse? Evidentemente que no, sin embargo usted lo asegura así en su parte...".

"No es menos falso también lo que ud. dice respecto de la aproximación del "Huáscar" al lugar del siniestro, pues este buque se avistó dos horas después ya cuando estaba la tripulación de la fragata en tierra firme".

"Pudiera suceder, sí, que el justo temor que usted abrigase con tan negra perspectiva, unido al pánico que en el "Covadonga" se difundiese a la vista de las averías sufridas o a la duda que sobre la pérdida total de la "Independencia" tuviese usted y los suyos, le hiciesen padecer una ilusión óptica en esos momentos de despavorida fuga".

"Resumiendo pues todo lo expuesto, es falso calumniosamente falso, que ud. se hubiese entendido conmigo en el combate y después del combate: que usted huyó del campo a la aproximación del "Huáscar", el cual, como consta de documentos fehacientes, se avistó dos horas después de haberse

marchado ud. y que ya en una fatal casualidad favoreció su salvación y la de su buque, ha debido ud., ser más mesurado en su parte oficial y respetar el valor y patriotismo de los que siempre generosos aún con los enemigos desleales le habrían hecho a usted justicia si la suerte no les hubiese sido adversa en medio de su indisputable victoria".

"Finalmente, señor Condell, la guerra a que ha sido injustamente provocado mi país y su noble aliada la república de Bolivia, quizá se prolongue por un tiempo indeterminado, en cuyo caso no es dudoso que el desgraciado comandante de la Independencia tenga oportunidad, cualquiera que sea su condición de provocar a usted y a Chile todo de cuanto es capaz el que nunca faltó a sus deberes ni como caballero ni como patriota".

EL GESTO DE GRAU

Desde Pisagua el 2 de junio de 1879 Miguel Grau comandante del monitor "Huáscar" dirigirá a la señora Carmela

Carvajal de Prat la nobilísima carta que hemos mencionado y que el mundo conoce. Breve, escrita tan sólo a doce días de Iquique, califica de digno y valeroso al comandante de la "Esmeralda", pero antes Grau caballero siempre se disculpa ante la dama porque con su líneas va a causarle dolor, el dolor que sutilmente ha de alcanzarla con tan solo el recuerdo. Revela el noble Grau la acción heroica del comandante Prat quien como lo sabemos encaró la situación con valentía y patriotismo.

Deplora el "infausto acontecimiento" y hace de su deber enviarle las prendas de Arturo Prat las que hace enumerar en lista adjunta a la carta.

LA ESPADA DE PRAT

Asombra, debe asombrar a propios y extraños que dentro del envío que hace Grau, figure la espada de Arturo Prat. Es un trofeo de guerra, el más importante trofeo de guerra al que pueda aspirar un combatiente: la espada de su enemigo.

Cuando en la historia de la guerra de Troya, narra Homero, que Aquiles se niega a combatir al lado de los aqueos (griegos) porque está molesto con Agamenón. Aquiles le presta su armadura a Patroclo —joven amigo suyo— quien es derrotado por Héctor. Héctor entonces despoja de su armadura a Patroclo y la toma como trofeo, pues la ha ganado en justa lid.

La señora Carmela Carvajal de Prat recibió la espada de su esposo y las demás pertenencias por medio de Manuela Cavero de Viel, hermana ésta de la esposa de Grau, Dolores. Esta intermediación la anuncia Grau en una carta que suscribe en el mar el 23 de mayo de 1879 —es la misma fecha con que Grau rinde al director de guerra el parte oficial de Iquique— nótese entonces que la decisión del comandante del "Huáscar" de entregar a la viuda del adversario caído, tales pertenencias, es inmediata.

La tomó Grau posiblemente el mismo día 21 ya que la carta de aquel 23 de mayo menciona en su octavo párrafo lo siguiente: "Conservo de Prat su espada con los tiros, y

algunas otras frioleras que remitiré oportunamente para que se las hagas entregar a su pobre viuda, que las estimará como un triste recuerdo de su infortunado esposo".

Antes, justamente en el párrafo precedente de la misma carta el noble Grau expresa a su hermana política, que: "Su muerte me amargó la pequeña victoria que había tenido y pasé un día muy afligido".

La espada de Prat y la carta que Miguel Grau escribió a su viuda permanecieron en poder de la familia durante ciento once años. El domingo 22 de julio de 1990 la sucesión Prat Echaurren entregó a la Armada de Chile la espada y la carta que recibió doña Carmela, y lo hizo a través de Elena Walker Vial y su hija Esmeralda. En la ceremonia de entrega el entonces presidente Patricio Alywin Azócar tuvo esta expresión para el gran Almirante Grau: "...está el testimonio de la hidalguía del Almirante Miguel Grau. Su gesto revela una tradición que viene desde los antiguos griegos, que honraban al adversario. Creo que eso habla muy bien de la humanidad".

ARTURO PRAT

Nacido el 3 de abril de 1848 en la hacienda de San Agustín de Puñuel en Ninhue, es hijo de Agustín Prat Barril y María del Rosario Chacón Barrios, quien es la forjadora del espíritu familiar al quedar inválido su esposo y asumir ella la educación de sus seis hijos. El abuelo materno de Arturo Prat, se dice "acostumbraba izar una bandera en el portal de su negocio en Santiago por cada noticia que fuese feliz para Chile, patriótica costumbre que bautizó la calle Bandera".

En junio de 1858 Prat teniendo 10 años de edad presenta solicitud de ingreso a la Escuela Naval, como él la redacta y es pues un niño, equivoca en el inicio del documento su apellido y pone Prast, luego al final del mismo firma Prats. Con él egresaron a fines del año 1861 Carlos Condell, Luis Uribe, Juan José La Torre y Jorge Montt.

En 1864 tiene lugar un Congreso Americano, al cual asisten en comisión los guardiamarinas Prat, Condell y Uribe.

Don José Paz Soldán es el representante del Perú en tal memorable congreso, Don Manuel Mott lo es de Chile y Don Domingo Faustino Sarmiento de Argentina. Existe una fotografía tomada en Lima donde figuran Prat y Uribe en la parte superior y Condell en la inferior, dice allí: "Guardiamarinas de la 'Esmeralda' Octubre 10 1864 Callao". Sirve en la "Esmeralda" bajo el mando de Juan Williams Rebolledo y durante la guerra con España en que Chile es aliado de Perú y Bolivia participa en la captura de la "Covadonga" el 26 de noviembre de 1865.

En 1868 a bordo de la corbeta "O'Higgins" cumple una nueva comisión en el Perú al repartir los restos del general Bernardo O"Higgins.

Poco después o por entonces enamora con Carmela Carvajal Briones y se casa con ella en abril de 1873, tuvieron tres hijos.

En 1875 Arturo Prat recibió su título de Bachiller en Leyes, su carrera la venía realizando en lo que hoy podríamos considerar

a tiempo compartido desde 1870. En "El Mercurio" del 4 de julio de 1876 figura: "Arturo Prat se hace abogado", recibe su licenciatura el 26 de julio de 1876. Cuando cursaba la carrera de abogado tiene la oportunidad de defender al Teniente Primero Luis Uribe su amigo, ante el Consejo de Guerra que se le hizo con motivo de no haber solicitado autorización para contraer matrimonio, en Londres, asunto que involucró al Contralmirante José Anacleto Goñi, Jefe de la Misión Naval de Chile en Inglaterra; Prat realizó un esmerado trabajo profesional, superó las circunstancias del caso y logró la absolución de Uribe y su reposición como oficial.

Fue profesor de moral y ciencias naturales en la Escuela Nocturna Benjamín Franklin de Valparaiso.

En circunstancias de tensión vecinal entre Chile y Argentina viajó a este país desempeñándose como agente diplomático en Buenos Aires y Montevideo. Volvió en 1879 para tomar el mando de la "Covadonga" y después el 11 de mayo del mismo año el de la "Esmeralda".

En las cartas familiares de Prat se percibe honda ternura. Así cuando se entera que su esposa se encuentra esperando un hijo le dice: "ha sido hoy a las ocho y media de la noche que he recibido tu carta y mil veces ya he dado gracias al cielo que nos ha premiado haciendo fructífero tu vientre", más adelante en esta misma misiva fechada en Mejillones el 28 de julio de 1873, recomienda: "evita en lo posible subir escalas y cuando lo hagas que sea con calma sin hacer esfuerzos violentos...". La primera hija de Prat llamada Carmela de la Concepción moriría a los 8 meses de nacida y de ello se enteró Prat por medio de Juan la Torre su amigo y compañero de promoción.

En otra carta el 22 de setiembre de 1873, también desde Mejillones dice Prat a su esposa en circunstancias en que su buque esperaba ser relevado por la corbeta "Chacabuco": "Con el corazón anhelante espero de un momento a otro la aparición de esta "Chacabuco" que tanto se hace esperar".

"Fácil es comprender alma mía la vehemencia de estos deseos considerando las circunstancias en que me ví obligado a separarme de tí y las en que te encuentras. Cada día siento, que ese cariño tranquilo, pero inmenso e indeleble que siempre he sentido por mi virtuosa y adorada Carmela va tomando mayores proporciones y toma nuevo incentivo con el estímulo que el tuyo le comunica".

Dejemos aquí a Prat, quien como Condell, Uribe, Thomson y Juan Williams Rebolledo conocieron a los jefes peruanos, Miguel Grau entre ellos, pues bajo la bandera de la alianza, combatieron contra España en Abtao el 7 de febrero de 1866 y antes también por la participáción de algunos de ellos en el Congreso Americano de Lima en 1864.

Prat de quien nuestro gran Almirante Grau se expresa siempre con encomio y altura, así en el parte oficial de Iquique suscrito el 23 de mayo de 1879, en la ya mencionada carta a Manuel Cavero de Viel en idéntica fecha y de manera especial en la

carta a la señora Carmela Carvajal de Prat el 2 de junio de 1879, documento éste que, figura íntegro en el monumento que Arturo Prat tiene en Santiago.

IQUIQUE ES UNA INMENSA LECCION

Iquique es una inmensa, plural lección, protagonizada por cientos de personas conducidas por otras pocas, por sus jefes navales.

A tempranas horas de la mañana, poco después de las seis, aparecen en la rada los buques peuanos, "Huáscar" e "Independencia". Bloqueando el puerto —también peruano— se encuentran las naves chilenas "Esmeralda" y "Covadonga", también está el transporte "Lamar".

Tales circunstancias, a continuación los comandantes han de tomar decisiones que comprometerán directamente la vida de los protagonistas. Porque protagonistas después de la decisión, actores en el transcurso de la batalla, han de ser ya todos los subor-

dinados de Grau, de More, de Prat, de Condell, del comandante del "Lamar".

En Iquique, tomadas ya las decisiones, el objetivo es la victoria y la muerte es parte del precio. Tener la disposición de morir allí en demanda de un resultado positivo tiene mucha relación con la formación del combatiente, entrenado justamente en lo que a menudo se define como "las últimas consecuencias".

Por eso Grau dirá a su tripulación: "Ha llegado la hora de castigar a los enemigos de la patria". Y Prat también ha de arengar a los suyos. Si hacemos la salvedad del transporte chileno "Lamar", posiblemente desartillado; en Iquique tres comandantes deciden combatir y uno decide fugar. Son decisiones.

Iquique es el primer combate importante de la guerra, son pocas horas, practicamente cuatro, en que hombres y buques definieron virtualmente, en el resultado de la batalla el destino de tres naciones.

La trayectoria de Grau y de More comandantes peruanos al mando de los blindados es envidiable, excelente. Las fojas de servicios de Prat y Condell son buenas, pero profesionalmente muy alejada de las de sus rivales.

Se dice, reiteradamente y con validez que todo hombre se prepara la vida entera para solo un minuto. Otro aserto, menos válido tal vez, enuncia que el heroísmo es como llama instantánea que inflama sin requisito de antecedentes. A ambos argumentos podría oponerse que, entonces, se niega por igual la validez del camino transcurrido con intención de perfección durante toda la vida (aunque la perfección sea imposible de alcanzar).

Ante el hecho de emprender la batalla (y en la guerra casí toda circunstancia es cumbre), el hombre opone todo lo que tiene, se enfrenta primero con sus armas morales, con su capacidad de discernir, con su fortaleza espiritual, con su autoestima; después con su bagaje profesional, su entrenamiento, su intuición frente al enemigo, sus

instrumentos bélicos. Es capaz, debe serlo, de renunciar a todo lo que no sea combatir al que tiene delante. A esto la historia de la humanidad rinde sus mejores conceptos y galas, es el quehacer del soldado, del patriota, esencialmente de la milicia. Calderón de la Barca por eso expresa un fundamento luminoso: "La milicia no es mas que una profesión de hombres honrados".

La Marina de Guerra del Perú y la de Chile prenden en Iquique potentes antorchas en homenaje a la heroicidad de sus propios héroes y expresan también respeto, reconocido respeto al adversario.

Hay heroismo y magnanimidad en Iquique, historia, también fatalidad, frustraciones y sombras. Todo ello es parte de la vida, como el azar.

El honor a la patria exige todo.

En Iquique el gesto nobilísimo de Grau de entregar a la señora Carmela Carvajal de Prat el importante trofeo de una espada es tal vez solo comparable a aquella otra de

arriar los botes del "Huáscar" para "salvar a los naúfragos que ya no eran enemigos", como reza la frase del Teniente Primero Pedro Gárezon Thomas en el diario de navegación.

El 21 de mayo de 1879 como después el 8 de octubre la Marina de Guerra del Perú detiene el pensamiento y encuentra en esas fuentes motivo de reflexión ante los hombres que murieron y los hechos que se sucedieron para darnos, como dice don Jorge Basadre "...temprano un sitio de honor en el mundo" y así la libertad, ese don de Dios que debemos conservar para poder realizarnos y que otros ahora y después, se realicen.

Un Perú libre, digno y justo es un legado que exige mucho, por eso hoy también luchar por la paz es el mismo deber de siempre. Por eso acudir a Iquique, Angamos, a las lecciones de la historia, es vital. Da fortaleza espiritual evocar a Grau.

Grau, a quien no es necesario definir en el Perú porque es como un sentimiento que

brota espontáneo en nuestros pechos. Innumerables veces se ha dicho que su nombre y su rostro, que sus actos, su línea de vida, su profesionalismo naval, su calidad humana, su grandeza espiritual, hacen que todos los peruanos —y aquí cabe la palabra todos— guardemos hacia él un respeto cívico que difícilmente entregamos a otros personajes de nuestra historia. Que un niño, escolar en el campo o en la ciudad diga que Grau es la bandera nacional, refleja nada mas que una afirmación plural, que bulle en todo pecho peruano, y mas que ser un error la respuesta de ese niño, es mas bien la consagración patriótica de un héroe del mundo con su nación.

Grau es un símbolo de la patria y ser marino, como Grau es un sentimiento que, grata vanidad, sabe percibir con auténtico orgullo un marino peruano.

Fernando CASARETTO Alvarado
Contralmirante

Carta de instrucciones recibida por el Comandante del Supremo Gobierno el 15 de mayo de 1879 y posteriormente adquirida el 6 de mayo de 1985 en Santiago de Chile por nuestra Agregaduría en ese país.

«Lima, mayo 15 de 1879.- Sr. Capitán de Navío D. Miguel Grau.- Habiendo sido Ud. encargado del mando de las dos divisiones navales compuestas de los monitores «Manco Cápac» y «Atahualpa» y de los blindados «Huáscar» e «Independencia», paso a comunicarle, de orden de SE. el Presidente, las siguientes instrucciones:

1a. Zarpará Ud. del Callao en convoy, en la noche de hoy, con la Escuadra de su mando y se dirigirá al puerto de Arica.

2a. En su marcha procurará Ud. acercarse lo más posible a la costa, a fin de no perder las ventajas que esta aproximación puede ofrecer.

3a. Consultará Ud. en la marcha el mayor andar, conservando siempre la mejor disposición para ponerse en combate, si llegare el caso.

4a. Si no ocurriese novedad alguna hasta llegar a Islay, se demorará allí el tiempo suficiente para recibir noticias o hacer los arreglos y reparaciones que fuesen necesarios, dando aviso por el cable al gobierno de su llegada y salida de ese puerto.

5a. Si por desgracia ocurriese durante el viaje en alguno de los monitores alguna avería de tal manera grave que imposibilitase o comprometiese el éxito de la expedición, dispondrá Ud. el regreso de ambos monitores al Callao, aunque la avería fuese de uno solo; desde luego con sus respectivos remolcadores.

6a. En el caso a que se refiere el artículo anterior, pasará el resto de la Escuadra hasta Arica para proteger el desembarque del cargamento del «Oroya» si a juicio de Ud., fuese posible hacerlo sin peligro.

7a. Tanto durante la marcha como en Islay y Arica podrán ser modificadas estas instrucciones según las circunstancias, por mandato expreso de S.E. el Presidente supremo director de la guerra, a cuyas órdenes queda sujeta la Escuadra.

8a. Si al llegar a Islay no se le hubiese reunido el Supremo Director de la guerra o no recibiese allí por el cable, órdenes suyas o del gobierno, seguirá siempre su marcha hasta Arica con toda la Escuadra.

9a. Si conforme lo previsto en el artículo 5, regresasen al Callao los monitores, seguirá Ud. su marcha con la «Independencia» y el «Huáscar» hasta Pacocha, y después de tomar allí todo el carbón que necesiten ambos buques, seguirá su viaje sobre las costas de Chile y de Bolivia, con el fin de apresar o destruir los buques o cargamentos chilenos que encontraren y de hostilizar de todos modos al enemigo en mar o en tierra, calculando el gasto del carbón, de modo que no pueda faltarle para su regreso al Callao.

10a. Si llegase Ud. con toda la Escuadra a Arica, sin que se hubiese reunido a ella el Supremo Director de la guerra, dispondrá el más rápido desembarque de todo el cargamento que conducen el «Chalaco» y el «Limeña», incluso el carbón, y dejando allí a los dos monitores y ordenando el regreso al Callao de los transportes, pasará con la «Independencia» y el «Huáscar» a las costas de Bolivia y Chile, a operar las hostilidades de que habla el art. anterior, debiendo en este caso, regresar solamente a Arica de donde volverá a emprender las mismas hostilidades después de proveerse del carbón necesario.

11a. Deberá Ud. tomar las precauciones más exquisitas contra torpedos, tanto en nuestros propios puertos como en las enemigas al entrar o permanecer en ellos.

En los casos no previstos en estas instrucciones, procederá Ud. como mejor convenga al éxito de su comisión, confiando el supremo gobierno en su reconocida experiencia y discreción.- Dios guarde a Ud. Domingo del Solar.- (Fdo.).

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA
PERU
RAMO DE GUERRA

Lima, Mayo 15 de 1879

Sor. Capitan de Navio
D. Miguel Grau

Habiendo sido Ud. encargado del mando de las dos divisiones navales, compuestas de los monitores "Manco Capac" y "Atahualpa" y de los blindados Huascar é Independencia, paso á comunicarle, de orden de S.E. el Presidente, las siguientes instrucciones

1ª Zarpará Ud. del Callao en convoy, en la noche de hoy, con la llegada de su mando y se dirigirá al puerto de Arica.

2ª En su marcha procurará Ud. acercarse lo mas posible á la costa, á fin de no perder las ventajas que esta aproximacion puede ofrecer.

3ª Consultará Ud. en la marcha el mayor andar, conservando siempre la mejor disposicion para ponerse en combate, si llegare el caso

4ª Si no ocurriese novedad alguna hasta llegar á Arica, se demorará allí el tiempo suficiente

para recibir noticias ó hacer los arreglos y reparaciones que fuesen necesarios, dando aviso por el cable al Gobierno de su llegada y salida de ese puerto.

5ª Si por desgracia ocurriese durante el viaje, en alguno de los monitores, alguna averia de tal manera grave que imposibilitase ó comprometiese el éxito de la expedicion, dispondrá V.S. el regreso de ambos monitores al Callao, aunque la averia fuese de uno solo; desde luego con sus respectivos remolcadores.

6ª En el caso á que se refiere el articulo anterior, pasará el resto de la Escuadra hasta Arica, para proteger el desembarque del cargamento del "Oroya", si á juicio de V.S. fuese posible hacerlo sin peligro.

7ª Tanto durante la marcha como en Yslay y Arica, podran ser modificadas estas instrucciones, segun las circunstancias, por mandato expreso de S.E. el Presidente, Supremo Director de la guerra, á cuyas órdenes queda sujeta la Escuadra.

8ª Si al llegar á Yslay, no se le hubiese reunido el Supremo Director de la guerra ó no recibie-

de allí por el cable órdenes sucesivas ó del Gobierno, seguirá siempre su marcha hasta Arica con toda la Escuadra.

9ª Si conforme con lo prevenido en el artículo 5º regresasen del Callao los Monitores, seguirá UD su marcha con la Independencia y el Huascar hasta Pacocha, y después de tomar allí todo el carbon que necesiten ambos buques, seguirá su viaje sobre las costas de Chile y de Bolivia con el fin de apresar ó destruir los buques ó cargamentos chilenos que encontrare, y de hostilizar de todos modos al enemigo en mar ó en tierra, calculando el gasto del carbon de modo que no pueda faltarle para su regreso al Callao.

10ª Si llegase UD con toda la Escuadra á Arica sin que se hubiese reunido á ella el Supremo Director de la guerra, dispondrá el mas rápido desembarque de todo el cargamento que conduce en el Chalaco y el Limeña, incluso el carbon, y dejando allí á los dos Monitores y ordenando el regreso al Callao de los trasportes, pasará con la Independencia y el Huascar á las costas de Bolivia y Chile á operar las hostilidades

des de que habla el art.º anterior, debiendo en este caso regresar solamente á Africa, de donde volverá á emprender las mismas hostilidades despues de proveerse del carbon necesario.

11ª Deberá V.S. tomar las precauciones mas esquisitas contra torpedos, tanto en nuestros propios puertos como en los enemigos al entrar ó permanecer en ellos.

En los casos no previstos en estas instrucciones, procederá V.S. como mejor convenga al éxito ~~de su comision, confiando el Sup~~ premo Gobierno en su reconocida experiencia y discrecion.

Dios gue. á V.S.

Domgo. Del Solar

CERTIFICO, que la presente copia fotostática se encuentra conforme con su original que he tenido a la vista.

Stgo. - 1 ABR. 1983

MARTIN FUENTES HURTADO
NOTARIO PUBLICO

AGRADECIMIENTO

A los autores de las obras consultadas: Comandante Manuel I. Vegas G., Guillermo Ugarte Chamorro, Theodorus B. M. Mason, Jorge Basadre, vicealmirante Rafael Durán Rey, Jacinto López, Jorge Inostrosa, Juan Peralta Peralta, vicealmirante Juan Carlos Toledo de la Maza, Gonzalo Bulnes, Julio J. Elías, contralmirante Juan Williams Rebolledo (Memorias, 1879), Periódico "El Monitor" de la Marina de Guerra del Perú, diario "El Mercurio" de Valparaíso Chile domingo 22 de julio de 1990.

Mecanografiaron los textos las señoritas Liliana Torres Aguilar, Milagros Castro Fuentes y OM1 Sad. Luis Gómez Figueredo.

Cuidado de edición: Carlos Zuñiga Segura

Impresión: Amistad Editores e Impresores


PERU
NAVAL