

CAPITAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO V



LIMA, PERU

MARINA DE GUERRA DEL PERU



CAPITAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO V

ORDEN REPUBLICANO

BIBLIOTECA CENTRAL

DIRINTEMAR

Clasif.

Nro. Inv.

DIRECCION DE INTERESES MARITIMOS

LIMA, PERU - 1993

985.03359/V18
1833 T.V
08015



MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

CAPTAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

© José Valdizán Gamio

© De esta edición:

Marina de Guerra del Perú. Dirección de Intereses Marítimos

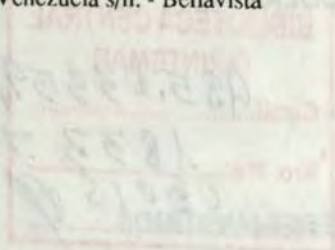
Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta obra, conforme a la ley peruana de derechos del autor.

Sobrecubierta: Esperanza Navarro

Fotografía: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,
Archivo del Autor, Archivo Courret y Archivo Torres

Impreso en el Perú

Talleres gráficos de la Imprenta de la Marina
Av. Venezuela s/n. - Bellavista



LIMA PERÚ - 1932



Introducción

Causas y Orígenes de la Guerra del Pacífico

La guerra ocurrida en 1879 entre Chile, Bolivia y el Perú, comenzó a incubarse desde el año de 1842 varios lustros antes de su declaración oficial. En su comienzo las causas y orígenes fueron de carácter económico; en su final, y amparado Chile por los lauros de la victoria alcanzada, ésta le permitió rehacerse mediante usurpaciones territoriales a manera de gajes obtenidos por el vencedor.

Mas, volvamos a considerar que el quid del tema que se tiene entre manos para presentar este libro al lector: las causas y orígenes que motivaron aquella desigual contienda, que también ha sido llamada la "Guerra del Guano y del Salitre" por el historiador venezolano don Jacinto López, quien la publicó en New York allá por el año de 1930 dotándola de un justo título; rompiendo las normas usuales le dio su verdadera acepción, porque la intención primigenia de Chile fue esa a carta cabal.

La prometedora explotación del guano de las islas peruanas, así como del salitre boliviano y del mismo producto peruano en Tarapacá y aledaños, habían arrojado fuentes de ingresos abundantes y sorpresivos a través de su exportación a Europa, brindando a nuestra patria principalmente, situaciones fiduciarias y económicas casi increíbles y por lo tanto muy dignas de tenerse en cuenta.

Sin embargo, dichas campañas para explotar y aprovechar los recursos naturales de ambos países, si bien favorecían a los dos estados más septentrionales del Pacífico Sur, dejaban al más austral —Chile, en este caso— muy lejos de poder beneficiarse de la misma manera, puesto que no contaba con tales riquezas potenciales.

Recuérdese que Bolivia había nacido como república el 6 de agosto de 1825 merced a la división de la Antigua Audiencia de Charcas (creada por Cédula Real en 1559); y que a ésta última pertenecían tanto la Intendencia de Potosí, cuanto el Partido de Atacama.

Y que al crearla el mariscal don Antonio José de Sucre, bautizándola con el nombre de Bolivia en homenaje al Libertador don Simón Bolívar, comenzó a gobernarla por delegación de éste último hasta que su estimado jefe dispusiera lo conveniente al respecto.

Tratándose de una flamante nación prácticamente mediterránea y por lo tanto carente de salidas al mar para su comercio y progreso en general, la primera inquietud de Sucre fue la de dotarla de un puerto principal además de las facilidades inherentes para salvarla del enclaustramiento al que estaba condenada.

Para ello dispuso que se practicara un reconocimiento inmediato de su territorio más próximo al Océano Pacífico con el fin de recomendar a Bolívar la creación de dicho puerto como lógica apertura comercial para asegurar su futuro. De tal trabajo oceanográfico que tuvo lugar el 28 de diciembre de 1825, surgieron como recomendables tres parajes aledaños a la mar y que reunían casi todas las condiciones buscadas: Atacama, Mejillones y Loa, en forma especial.

Mas casi de inmediato y al iniciarse el año siguiente —el 1º de enero de 1826— el Libertador Bolívar y desde Chuquisaca, decretó y se pronunció sobre Cobija como el puerto buscado. A la par, lo rebautizó con el nombre de “La Mar” para exaltar la memoria de aquel Gran Mariscal vencedor en la batalla de Ayacucho. Al decidirlo, el ilustre venezolano dispuso también el establecimiento de oficinas recaudadoras (de aforo para la recaudación de aduanas) y otras relacionadas con el control y la cobranza de valores e impuestos, sumas que pasarían a engrosar el erario de la república de Bolivia.

“En las cartas náuticas de Fitz Roy, publicadas por el Almirantazgo Británico en enero de 1841, figura Puerto La Mar en el litoral boliviano de Atacama”¹.

Ahora bien, y con el fin de que la narrativa de esta Introducción resulte más coherente y eslabonada para el lector, quien estas líneas escribe se aventura nuevamente a retroceder en el tiempo y resaltar determinado hecho que, posteriormente y cuando convino a los intereses de Chile, afloró nuevamente en la historia y sirvió políticamente a dicho país vecino para respaldar sus intereses tendentes a aprovechar las riquezas guaneras y salitreras de su vecino: Bolivia.

“En la división política y administrativa de Chile, que a partir de 1826 denomina provincias a sus circunscripciones territoriales, la más septentrional corresponde a Coquimbo estableciendo que su límite norte correspondía al despoblado de Atacama”².

En efecto, el historiador chileno Gonzalo Bulnes, en su libro “Guerra del Pacífico, de Antofagasta a Tarapacá”, escribió en 1911: “En el espacio de un año, entre 1842 y 1843, fijó el límite setentrional del país en el paralelo de Mejillones i en el sur el Estrecho de Magallanes fundando una colonia que se denominó entonces Fuerte Búlnes, hoy Punta Arenas”.

“Lo del Estrecho es ajeno a este libro. Solo le incumbe lo que se refiere al dominio setentrional, a Mejillones, por haber sido el punto de arranque de la cuestión de límites entre Chile y Bolivia, la semilla de la cruenta y prolongada lucha que me propongo referir”.

“En 1842 se descubrieron en el Perú grandes depósitos de huano, i aunque entonces no podía preverse la enorme importancia que ese fertilizante llegó a adquirir para la fortuna pública de este país, se sabía ya lo suficiente para apreciarlo como fuente de riqueza fiscal.

El Gobierno de Chile nombró una comisión a explorar las costas del norte del país hasta el paralelo de Mejillones con el objeto de reconocer si existían en ellas depósitos análogos. El informe fue poco favorable. El huano encontrado no era abundante ni de subida ley”.

Sin embargo, —las frases que siguen parecen ser un comentario de sus editores—, Búlnes tomó como pie de ese reconocimiento para enviar un Mensaje al Congreso proponiéndole un proyecto de ley que declaraba los huanos situados al sur del paralelo 23º de latitud meridional propiedad de la República, *por estar dentro de los límites de su territorio*. El mensaje decía así:

“Conciudadanos del Senado i de la Cámara de Diputados. Reconocida en Europa la utilidad de la sustancia denominada huano, que desde tiempo inmemorial se usa como abono para la labranza de tierras en la costa del Perú, juzgué necesario mandar una comisión exploradora a examinar el litoral comprendido entre el puerto de Coquimbo i el morro de Mejillones con el fin de descubrir si en el territorio de la República existían algunas huaneras cuyo beneficio pudiera proporcionar un ramo nuevo de ingreso a la hacienda pública, i aunque el resultado de la expedición no correspondió plenamente a las esperanzas que se habían concebido, sin embargo desde los 29º35” hasta los 23º6’ de latitud sur de halló huano en diez i seis puntos de la costa e islas inmediatas, con mas o menos abundancia, según la naturaleza de las localidades en que existen estos depósitos”.

“Muy distante de presumir, después del reconocimiento practicado, que las huaneras de Chile tengan la importancia atribuída a las del Perú, me inclino a creer será comparativamente corto el beneficio que puedan rendir, *pero no por eso merecería disculpa que se dejare libre su explotación en favor del comercio extranjero, privando al erario nacional de un recurso que sin gravamen del pueblo serviría de fondo subsidiario para atender a tantos objetos de utilidad comun que reclaman una eficaz protección*”.

“Este importante documento lleva las firmas del Presidente don Manuel Bulnes i del Ministro de Hacienda don Manuel Renjifo”³ (A).

LA LEY DE LOS HUANOS.— “Ambas Cámaras aprobaron por unanimidad lo que indicaba este Mensaje, i el proyecto se promulgó como ley en octubre de 1842. Bajo la forma de una medida de hacienda quedaba sancionado, por el Ejecutivo y el Congreso, que el límite norte de la República era la bahía de Mejillones”.

“La ley disponía que los huanos situados al sur de ese paralelo eran propiedad nacional; que caería en comiso todo buque que cargara huano sin permiso del Gobierno de Chile, y que el Presidente podría gravar su exportación con un derecho de aduana”.

Tal mensaje y la ley, que luego se promulgó en Chile, hicieron de inmediato surgir la cuestión de límites con Bolivia. La protesta de este último país no tardó en manifestarse, sosteniendo que su derecho territorial se extendía hasta el paralelo de los 23^o Sur.

“Se ve, pues, claro, por el propio testimonio del Presidente Bulnes, que el interés de la exploración del territorio fué el guano y que la razón determinante de la fijación del límite en el paralelo 23 fué asimismo el guano. Posteriormente se vió que los depósitos de guano donde estaban realmente era en el territorio comprendido entre los paralelos 23 y 24, materia muchos años después de los tratados de límites entre Bolivia y Chile. Los constantes conflictos desde entonces entre los dos gobiernos por razones de jurisdicción, eran provocados por la explotación del guano en este territorio, ya sin la autorización del gobierno de Bolivia, ya sin la autorización del gobierno de Chile”.

“Es obvio que la definición de la frontera en el paralelo 23 era arbitraria. ¿En que se fundaba? En nada, simplemente en el interés del

(A) Las frases subrayadas e impresas en “bastardilla”, aparecen así por indicación del autor de este libro.

Asimismo, en los textos chilenos copiados del original se ha respetado la “Gramática de Bello”, tan usada en Chile.

guano. el litigio de lfmities así iniciado duró treintidos años, sin que el gobierno de Chile quisiera convenir en ningún tiempo del periodo transcurrido de 1842 a 1866, año en que se firmó el primer tratado de lfmities, en el arreglo de la disputa por el sometimiento a arbitraje, o por una transacción en negociaciones directas.

"El Presidente Búlnes y el Congreso chileno de 1842 son así, pues, los originadores de la guerra del guano y del salitre o la guerra del Pacífico".⁴

Mariano Felipe Paz Soldán, historiador peruano contemporáneo de la guerra de 1879, escribió también: "... que el origen de la cuestión de lfmities con Bolivia y por consiguiente el origen de la guerra, es la acción del Presidente Bulnes y del Congreso". En su *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*, escribió (p.46) lo siguiente:

"Chile y Bolivia vivían en perfecta paz y armonía, y ningún desacuerdo vino a turbar su tranquilidad hasta el año de 1842, en que se descubrió la riqueza que encerraba el desierto de Atacama, entre los paralelos 23 y 25; entonces y por primera vez, pretendió Chile tener derecho a parte de ese territorio, y promovió, con tal motivo, una cuestión de lfmities".⁵

En efecto, la codicia chilena se hizo franca para sostener abiertamente que su lfmite norte llegaba hasta el paralelo 23º. Por su lado, Bolivia mantenía el hecho que sus derechos limítrofes alcanzaban, por lo menos, hasta el paralelo 26º sur. La discordia promovida por Chile se basamentaba en la necesidad de apoderarse de Atacama y tierras aledañas, cuyos importantes depósitos de guano y posteriormente descubiertos yacimientos de salitre y minerales, constitufan una riqueza de grandes proyecciones económicas para el futuro chileno. Paralelamente —y en 1843, con el fin de asegurar sus ambiciones—, la República de Chile creó la Provincia de Atacama.

"En 1846 un buque chileno toma posesión de Angamos y establece una explotación industrial con trabajadores llevados expresamente. Al

restituir Bolivia a sus autoridades en Mejillones, invadida por trabajadores chilenos, Chile envía, en 1857 al buque de guerra *Esmeralda* para establecer su autoridad en el puerto, atentado que da lugar a que Bolivia reaccione con la amenaza de guerra pese a su falta de aptitud para sostener por la fuerza la reivindicación de su territorio usurpado".⁶

Esta situación internacional –al ocurrir los sucesos provocados por España a través del almirante Hernández Pinzón y de Salazar y Mazarredo en las islas Chíncha en 1864–, origina un lapso, una tregua chileno-boliviana. Se alfan defensivamente el Perú, Chile, Ecuador y Bolivia, ante el surgimiento de la Guerra con España. Los dos primeros para combatir a la escuadra peninsular con sus naves; los dos últimos, para negar sus puertos, carbón y auxilios, porque carecían de fuerzas navales. Durante este lapso Chile decide cambiar sus tratos políticos con Bolivia, procediendo a firmar con ella el Tratado de Límites del 10 de agosto de 1866.

"Este tratado sobre comunidad y medianería –escribió el vicealmirante Castro de Mendoza–, con significación de derechos de Chile sobre territorio boliviano, en que éste país asume todas las cargas en la organización y administración del territorio mientras Chile se limita a recoger la mitad del producto de las industrias amparadas por Bolivia, fue calificado como la "última expresión del absurdo" por Marcial Martínez, Ministro Plenipotenciario de Chile en los EE. UU. en un folleto publicado en 1873, con el título "Chile y Bolivia. Estado actual de la cuestión de límites"⁷.

De otro lado y al comenzar el mes de diciembre de 1872, el día 5 se firmó en La Paz un protocolo conocido como el Lindsay– del Corral, mediante el cual se acordaban las bases de un acuerdo definitivo en lo referente a la ejecución del tratado del 10 de agosto de 1866. En el fondo era sólo una reafirmación del mencionado e injusto documento, la misma que habiendo sido aprobada por Chile, fue dejada en Bolivia para su aprobación por la Asamblea Ordinaria...

Como todos estos procedimientos prepotentes e injustos herfan el respeto y la dignidad de la nación boliviana, el 8 de noviembre del año 1872 la Asamblea Nacional de Bolivia sancionó una ley especial.

En ella se autorizaba al Poder Ejecutivo a celebrar un "*Tratado de Alianza Defensiva* con el Gobierno del Perú contra toda agresión extraña". El 6 de febrero del año 1873 se concretó esta política "con la firma del Tratado de Alianza Defensiva entre ambos países, aprobado por el Congreso el 22 de abril de 1873 y ratificado por Bolivia el 16 de junio en la Presidencia de Ballivián"⁸.

Debido al pretexto que 7 años más tarde esgrimiría Chile para justificar su acción en 1879, resulta interesante indicar que era el artículo 1º del tratado de 1873: "... las altas partes contratantes se unen y ligan para garantizar mutuamente su independencia, su soberanía y la integridad de sus territorios respectivos contra toda agresión exterior, bien sea de uno u otros Estados Independientes o de fuerza sin bandera que no obedezca a ningún poder reconocido". Tales términos —no hostiles— son similares a los del Congreso Americano celebrado en Lima (octubre 1864 a marzo 1865), en el tratado de alianza que aquí se firmó y en el que participó también Chile.

Un artículo adicional al documento acabado de mencionar estipulaba lo que a continuación se indica: "*El presente Tratado de Alianza Defensiva entre Bolivia y el Perú, se conservará en secreto mientras las dos altas partes contratantes no estimen necesaria su publicación*"⁹ (A).

Sin embargo, en la práctica, fue conocido su texto tanto en las cancillerías del Perú, Bolivia y Argentina, cuanto en sus respectivos parlamentos. También ocurrió lo mismo en Chile cuyo canciller, Adolfo Ibáñez, manifestó al Senado de esa república el 2 de abril de 1879 que conocía su texto desde 1874.

(A) Las frases subrayadas (y que aparecen impresas en letra "bastardilla") se resaltan así por indicación especial del autor y para enfatizar su texto.

Don Marcial Martínez, quien fuera ministro plenipotenciario de la república de Chile en Washington, publicó en Valparaíso durante el año de 1873 un resumen de artículos acerca del "Ferrocarril a Caracoles". En dicha obra no titubeó en criticar a su propio gobierno, llegando inclusive a echar por tierra las informaciones oficiales y comentarios de éste con el fin de justificar sus atropellos a los derechos de Bolivia. Fueron sus palabras:

"Lo que en Bolivia se denomina "Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta"... ¿Tiene existencia jurídica en el país? ¿Es persona jurídica en Bolivia? ¿Puede invocarse su nombre en privado, ante los tribunales o ante el gobierno, como una entidad real y verdadera, capaz de derechos y obligaciones? ¿Puede su nombre aparecer en algún decreto o acto gubernativo?".

"Sostenemos con toda la profunda convicción de una verdad indiscutible ¡que no, y mil veces que no!"

Escasamente más de un lustro transcurrido desde la fecha en que se canjearon las ratificaciones peruanas y bolivianas concernientes al Tratado de Alianza Defensiva de 1873, cuando sobrevino entre Bolivia y Chile -habiendo reforzado ampliamente el último su potencialidad naval-, el llamado históricamente "Pleito de los diez centavos". Tal incidente precipitó en forma inevitable la situación de guerra entre ambos.

Aquello era justamente lo que el Perú había previsto y tratado de evitar mediante un arbitraje políticamente logrado, merced a su sincera mediación bien intencionada entre ambos países.

"Puede decirse -escribió el historiador Jacinto López- que esa disputa era una herencia de Melgarejo. El Secretario General y Ministro del Exterior de aquel régimen, Mariano Donato Muñoz, hallándose en Santiago de Chile en misión relacionada con la cuestión de límites en 1866, otorgó el 18 de septiembre de este año a dos chilenos, Francisco

Puelma Y José Santos Ossa, una concesión para la explotación de salitres y borax en cinco leguas cuadradas y continuas en Atacama; y para trabajos agrícolas en otras cuatro leguas cuadradas en la quebrada de San Mateo, con la obligación de construir en la caleta de Chimba un muelle que sería propiedad del Estado. Esta concesión fue hecha con violación de todas las leyes bolivianas sobre la materia”.

“La Sociedad Exploradora del Desierto de Atacama, nacida de esta concesión por traspaso que de ella hicieron los primitivos concesionarios, obtuvo, esta vez de Melgarejo en Bolivia, el 25 de septiembre de 1868, el privilegio exclusivo por quince años, de la elaboración y explotación del salitre en el desierto de Atacama; y el privilegio, además, de construir un camino carretero de veinticinco a treinta leguas de extensión, con adjudicación de terrenos a ambos lados del camino que construyera, las sustancias orgánicas que en ellos hubiera, como salitres, borax, etc. sin gravamen alguno...”¹¹.

Derribado el gobierno de Melgarejo en 1871, el Congreso de Bolivia declaró que las concesiones hechas a extranjeros quedaban sujetas automáticamente a ser revisadas conforme a las leyes del país y contarían con el plazo de un año para revalidar sus derechos. “Melbourne Clark and Co.”, razón social que había sucedido a la “Sociedad Explotadora del Desierto de Atacama”, ignoró prepotentemente dicho mandato del congreso, contando con la anuencia de otra entidad comercial: “Guillermo Gibbs and Co.”, quienes eran en verdad sus accionistas principales, y en operación ilegal en todo sentido, aquella alianza comercial traspasó sus intereses a una firma que recién comenzó a actuar como dueña y administradora: la pseudo “Compañía (Anónima) de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta”. Al mismo tiempo, y siempre en desacato al gobierno de Bolivia, la citada entidad explotadora solicitó al Gobierno de Chile su intervención para lograr la anuencia oficial boliviana, con el fin de poder terminar el ferrocarril ya proyectado y en sus inicios de construcción a Antofagasta.



VIENTOS DE GUERRA

“En explicable reacción, el gobierno de Bolivia ante la rebeldía de la Compañía—escribió Castro de Mendoza—, emite la resolución del 6 de marzo de 1873 declarando que la misma no tiene ni puede tener derecho para construir un ferrocarril que ha iniciado ni para explotar las salitreras del Estado”.

“Poco después la Compañía, amparándose en “la ley de autorizaciones”, negocia con el Ejecutivo una transacción ad-referendum, en la que se estipula que la Compañía abonará al Estado el 10% de sus utilidades. Al revisar este acuerdo, *la Asamblea se pronuncia el 14 de febrero de 1878, aprobando la transacción “celebrada por el Ejecutivo el 27 de noviembre con el apoderado de la “Compañía Anónima de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta”, a condición de hacer efectivo como mínimo, un impuesto de 10 centavos en quintal de salitres exportados”*.¹² (A).

Ante la promulgación de la ley a que se hace referencia, la Compañía se rebeló y procedió a reclamar ante el gobierno de Chile la crecida exigencia del impuesto boliviano. Para ello alegó que sus personeros e integrantes eran de nacionalidad chilena, y que la residencia que los asistía radicaba en Valparaíso.

A consecuencia de esta queja—que fue prohibida por el gobierno chileno—, este país demandó a Bolivia la suspensión de la medida impositiva tomada, apoyándose en que ella suponía la ruptura de los tratados de límites acordados; esta protesta se hizo en fecha 8 de noviembre de 1878.

Hallándose a la sazón el general Daza al frente del gobierno boliviano, el 18 de diciembre del año acabado de citar dispuso tanto que se cumpliera la ley, cuanto que la “Compañía Anónima de Salitres y

(A) Las líneas subrayadas (e impresas en letra “bastardilla”), son del autor para resaltar la importancia de una negociación, tomada a la postre como un pretexto para la guerra.

Ferrocarril de Antofagasta" reintegrarse los derechos no abonados desde el mes de febrero que se debían.

Así las cosas y ante el pertinaz apoyo que brindó Chile a la tenaz compañía que no dejó de insistir en sus quejas, el 10 de febrero de 1879 el general Daza decretó rescindir la concesión otorgada y que se tomó como motivo del conflicto, para que, haciendo desaparecer la causa, cualquier reclamación cayera en el vacío desde que había pasado a ser un asunto de derecho interno.

"Esta es la empresa sobre la que Chile se apoya para conculcar los derechos de Bolivia. "El incidente de los 10 centavos" es el pretexto para la guerra y no una causa. Las diferencias entre una Sociedad Anónima y el gobierno de Bolivia eran de exclusiva competencia de ese país, en un asunto de derecho privado"¹³.

Ante los primeros síntomas de peligrosa desinteligencia nacidos entre Bolivia y Chile a raíz de aquel incidente que anunciaba casi un rompimiento fatal, el Perú resolvió ofrecer sus buenos oficios o intervención diplomática para evitar que el estado de las cosas se agravara irreversiblemente.

Respecto del cuidado internacional del Perú y Chile para asegurar la importancia de sus fuerzas navales, sobre todo en circunstancias difíciles de roces internacionales que podían eclosionar en un conflicto bélico, que tendría como principal escenario el mar para el caso de ambos países - puesto que Bolivia, no obstante el Tratado de Alianza Perú-Boliviano de 1873, acusaba completa falencia de unidades para la guerra en el mar-, esta república hallábase completamente descartada para defender sus derechos en el posible teatro de operaciones del Pacífico. De otro lado, las precauciones tomadas en tal sentido por nuestra patria y Chile desde la reciente guerra sostenida contra España, acusaban una manifiesta desproporción a todas luces contraria al Perú.

El acucioso historiador peruano, Felix Denegri Luna, resumió la

expresada situación muy acertadamente. Fueron sus palabras:

“El conflicto con España (1864-1866) obligó al Perú a procurarse la marina de guerra más poderosa de Sudamérica. Sin embargo, en una época de rápidas transformaciones técnicas, casi simultáneamente con la atinada selección del *Huáscar* se hicieron adquisiciones desacertadas con los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, tan costosos como inútiles, o simplemente no se hicieron. No se reemplazaron los barcos perdidos (caso de la corbeta *América*), ni se mantuvo de modo eficaz los existentes. Así nos encaminamos hacia 1879”.

“En cambio Chile, cuyo producto nacional bruto era menor que el del Perú, supo prepararse en forma más coherente -sobre todo en la década de 1870- para posibles guerras internacionales, acentuando sus esfuerzos con el incremento de la escuadra. De esta forma la adquisición de los acorazados *Blanco Escalada* y *Cochrane* hizo a sus armadas incomparablemente más poderosas que la nuestra”.

“Otro aspecto tanto o más importante que el anterior es el referente a la situación política y social del Perú y Bolivia, en contraste con la de Chile durante el medio siglo que precedió a la Guerra del Pacífico”.

“Con excepción de algunos mandatos presidenciales ilustrados y constructivos, Bolivia y el Perú se debatieron entre pronunciamientos y motines que se sucedían con infeliz frecuencia. Quedaban así cerradas las puertas a la estabilidad exigida por un sano desarrollo. En Chile, por el contrario, no hubo en ese medio siglo motín triunfante y sólo se sucedieron seis presidentes. La república fortaleció su frente interno y externo. La sombra de Diego Portales en la política y la presencia de Andrés Bello en la estructuración legal y cultural de Chile fueron elementos favorables”.

En lo económico, el Perú tuvo la ventaja del guano y el salitre, que le permitió sumar un producto nacional bruto mucho más alto que el de Chile. Pero el despilfarro, la desorganización, la falta de sentido financiero y los costos de repeler las continuas tentativas de asaltar el poder,

maltrataron nuestra situación económica, al punto de hacemos perder nuestro crédito. En 1879 nuestra situación financiera era mucho más crítica que la de nuestros vecinos del sur "14.

LA OCUPACION CHILENA DEL LITORAL BOLIVIANO · MISION LAVALLE

La ocupación hecha por Chile -del territorio de Antofagasta, manu militari y sin que mediase una declaración de guerra-, constituyó de hecho un tremendo fustazo para Bolivia y motivó la reacción del Perú, por estar ligados estos dos últimos países mediante el tratado secreto de 1873 que los vinculaba dentro de un pacto defensivo mutuo. El 1º de marzo de 1879, Bolivia entró en guerra con Chile, después que este último país había roto sus relaciones diplomáticas con la nación así agraviada.

Apenas se presentaron los síntomas de desinteligencia entre Chile y Bolivia, el Perú ofreció sus buenos oficios para evitar que tal problema internacional no se ahondara sin remedio en contra del país del Altiplano, desde que nuestra patria no tenía realmente problemas limítrofes que la arriesgaran directamente ni se pensaba que los había en dicho caso. Para ello dispuso que viajara a Santiago, en carácter de ministro plenipotenciario y enviado extraordinario, el diplomático don José Antonio de Lavalle el 22 de febrero de 1879, en compañía de su hijo Hernando (oficial del ejército, que actuaría como edecán) y del secretario de la Misión, Javier Melecio Casés.

Cuando aquel grupo arribó a Valparaíso el 4 de febrero ignorando lo ocurrido durante el viaje, ya el dictador boliviano, general Daza, había declarado la guerra a Chile -desde La Paz-, el 1º de marzo.

Respecto a *Mi Misión en Chile en 1879* manuscrita por Lavalle, (Para la Historia), el autor de este libro se permite citar algunas ilustradas frases del presidente del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, contralmirante Federico Salmón de la Jara:

“Inédito durante casi un siglo no obstante su trascendente significado, el texto de Lavalle es fundamental; describe con amplitud y altura los esfuerzos desplegados en la primera línea de las negociaciones, para impedir una funesta contienda, que enfrentó trágicamente a tres pueblos hispanoamericanos. Es un convincente alegato de la parte peruana, en el que se descubre el afán de resolver decorosamente - es decir, sin mengua de los compromisos adquiridos por nuestro país- un grave diferendo internacional...” 15.

No cabe duda que el encargo diplomático que trató de solucionar Lavalle fue difícilísimo. De un lado, la estipulación dual que le imponía el hacer -singularmente- una exposición oficial del tratado de 1873 (secreto), entre Bolivia y el Perú, si aquella nación no la autorizaba, y esto no ocurrió; del otro, la vigencia de aquel documento de carácter defensivo, por no haber sido revocado ni por su patria ni el gobierno boliviano, hasta el momento de sus gestiones diplomáticas.

Mientras tanto, ambos países no ignoraban que el armamentismo naval chileno había crecido muy considerablemente respecto al del Perú, y que el escenario de una posible guerra sería el del mar prioritariamente, desde que Bolivia carecía de marina opositora.

Así las cosas, el 28 de marzo el Ministro de Relaciones Exteriores, Fierro, telegrafió al de Guerra en Antofagasta: “Tenga lista la escuadra”. Lavalle, quien supo de este despacho y previó que el ataque sería sobre Iquique, avisó por telégrafo a su gobierno el posible peligro. Tres días antes -del 25 al 28 del citado mes- se le había ordenado al ministro Godoy en Lima, tanto averiguar sobre el pacto secreto e inquirir si se abrogaría con explicaciones, cuanto alistar su regreso al país en caso de no conseguirlo. Así tuvo que ser..., hasta que, finalmente, Lavalle explicó a Fierro lo concerniente al documento de 1873 y le permitió tomar notas.

“Como una estipulación del tratado imponía su reserva, no era posible darle copia textual y oficial; pero las notas que tomó el ministro chileno y que fueron incluidas en el mensaje del 2 de abril pidiendo al

Senado autorización para declarar la guerra al Perú, muestran que Fierro tuvo un conocimiento exacto y completo del tratado, además de las explicaciones con que Lavalle acompañó su lectura” 16.

LA DECLARACION DE GUERRA QUE BUSCABA CHILE CONTRA BOLIVIA Y EL PERU

Así fue como, inmediatamente después del 28 de marzo de 1879, Godoy, quien actuaba como ministro de Chile en Lima y había recibido la orden de su titular de relaciones exteriores en Santiago para alistar sus pasaportes y viajar de inmediato a su patria, realizó apresuradamente el mandato de Fierro dadas las circunstancias existentes, no demorando tampoco en pasar una nota oficial a la par de sus gestiones personales, declarando que se ausentaría de nuestro país desde que el gobierno del Perú había asumido el carácter de beligerante, por haberse negado a la neutralidad debido a tener un tratado de alianza con Bolivia.

“Esta narración -escribió el historiador venezolano Jacinto López- establece el hecho histórico de que la guerra fue decretada por el gobierno de Chile antes de tener conocimiento oficial de los términos textuales y del espíritu del tratado de alianza entre Bolivia y el Perú; y prueba que la causa de la guerra con el Perú no fue el tratado secreto sino la negativa del Perú a declarar la neutralidad incondicional en el conflicto con Bolivia y la irrevocable determinación del gobierno de Chile a decidir por la guerra la cuestión territorial con Bolivia y lanzarse en un camino de conquistas, aprovechando un momento en que ni Bolivia ni el Perú estaban preparados para la guerra” (A).

El 20 de marzo -y sin tener noticia oficial acerca del tratado secreto- el Poder Ejecutivo pidió autorización al Senado para declarar la guerra al Perú. Se le concedió tras la sesión secreta del 2 de abril. Recién el

(A) Las frases subrayadas (que aparecen impresas en letra “bastardilla”), se han hecho resaltar expresamente por la importancia histórica que revisten.

Presidente de la República hallábase enterado acerca de aquel tratado por Godoy, y sólo desde el día 22 de marzo de 1879, debido a un telegrama urgente de su ex ministro en Lima, quien lo supo por Prado cuando alistaba su regreso a Chile siguiendo órdenes.

Así fue como, el 5 de abril el gobierno chileno declaró formalmente -en decretos idénticos, mas separados- la guerra a Bolivia y al Perú, convirtiéndolos en países enemigos y beligerantes de hecho.

Al día siguiente..." El 6 de abril el presidente del Perú declaró por un decreto que había llegado el *casus foederis* conforme al tratado de 1873 con Bolivia".

Notas a la Introducción

1. CASTRO DE MENDOZA, Mario. *La marina mercante en la república*. Lima, Talls. de Artes Gráficas Martínez, 1980. t. II, p. 4.
2. Idem.
3. BULNES, Manuel. *Guerra del Pacífico, de Antofagasta a Tarapacá*. Valparaíso, Ed. Imp. y Lit. Universo, 1911, pp. 12-14.
4. LOPEZ, Jacinto. *Historia de la guerra del guano y del salitre o guerra del Pacífico entre Bolivia y el Perú*. New York, Ed. Laisne and Rossboro, 1930. p. 19.
5. Idem.
6. CASTRO DE MENDOZA, Mario. Op. cit. t. II, p. 5.
7. *Ibíd.*, p. 6.
8. *Ibíd.*, p. 7.
9. *Ibíd.*, p. 8.
10. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe. *Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Lima, Ed. Milla Batres, 1979. t. III, Apéndice Nro. 5.
11. LOPEZ Jacinto. Op. cit., pp. 77-78.
12. CASTRO DE MENDOZA, Mario. Op. cit., t. II, p. 10.
13. *Ibíd.*, p. 11.
14. DENEGRI LUNA, Félix. Prólogo del libro: LAVALLE, José Antonio de. *Mi misión en Chile en 1879*. Lima, Ed. Ausonia, 1979. pp. xi-xii.
15. SALMON DE LA JARA, Federico. véase "Nota Preliminar" en el libro: LAVALLE, José Antonio. Op. cit., p. v.
16. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 102.

Capítulo I

La Guerra del Pacífico en 1879 *Fuerzas Navales contendientes*

Ocurrida la declaración de guerra hecha oficialmente por Chile contra Bolivia y el Perú el 5 de abril de 1879, resulta necesario presentar al lector un resumen acerca de las fuerzas navales con que contaban los países beligerantes al iniciarse la contienda, desde que ésta -por razones obvias- comenzaría en las aguas del Océano Pacífico

Siendo Bolivia una nación esencialmente mediterránea que jamás había poseído una marina ni barcos para su defensa, el autor tendrá que referirse únicamente a las armadas del Perú y Chile teniendo en cuenta la ya mencionada razón. En consecuencia, y confiándose a las informaciones hechas públicas por ambos estados beligerantes al romperse las hostilidades, los efectivos de ambas eran como se pasa a indicar:

ESCUADRA PERUANA

Buques "Blindados"

Vapor a Torreón Huáscar.—

El comandante de este buque (frecuentemente llamado monitor), era el capitán de navío D. Miguel Grau. Dicho buque desplazaba 1765 toneladas. Sus dimensiones eran: 62 metros de eslora, 10.66 de manga y 6.09 de puntal. Su casco, de hierro y dividido en cuatro compartimientos. La coraza, de 114 mm. en el centro de la nave, disminuía a 50 mm. en popa y proa al abarcar el casco. La máquina poseía 300 caballos de fuerza (H.P.), para un andar de 11 nudos y con 25 libras de presión en sus calderas. Su artillería principal montaba 2 cañones Armstrong de 300 lbs. (rayados y de avancarga), armados en una torres giratoria de hierro, con 125 mm. de espesor y almohadillado de teca de 35 cm. — Su artillería de inferior calibre llamada por ello secundaria, constaba de 2 cañones de 40

libras y 1 de 12 (Armstrong también), así como una ametralladora en la cofa. Su calado medio era de 4.72 metros. El buque había sido construído en 1864.

Fragata b1. *Independencia*.—

Comandante, capitán de navío D. Juan Guillermo More. Desplazamiento 1765 toneladas. Dimensiones: 65.50 metros de eslora, 13.56 de manga y 9.75 de puntal. Casco de hierro. Coraza de 114 mm. en el centro y 50 mm. tanto en proa como en popa. Máquina de 600 caballos de fuerza (H.P.) para un andar de 14 nudos con 20 libras de presión en calderas que eran cuatro. Artillería: la principal era de 2 cañones Armstrong de avancarga de 150 lbs. (rayados y giratorios); la artillería secundaria: de 12 cañones de 70 lbs., de la misma marca y clase anterior. Dicha fragata había sido construída en 1864.

Monitores Fluviales

“El Perú tenía también dos monitores de río, el *Atahualpa* y el *Manco Cápac*, con dos cañones de a 500 cada uno, construídos muchos años atrás en los Estados Unidos, para maniobrar en el Misisipi; pero no pudiendo *andar por el mar sino remolcados* (sic), de modo que sólo con gran trabajo pudieron ser llevados al Callao el año 1869, no podían servir, ni fueron empleados nunca, mas que *anclados* en los puertos, como simples *baterías flotantes*. Es por esta razón que no los hemos incluído entre los buques de la escuadra, a cuyas evoluciones de guerra no se incluyeron jamás. . . “ 1.

La nota indicada arriba en este Capítulo I, es original y textual y pertenece al historiador Tomás Caivano. Dicho autor la puntualizó en su imparcial obra intitulada: *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*, editada en Madrid el año de 1882 durante el mes de octubre.

N. del A.— Quien escribe esta *Historia Naval del Perú* no ha querido

omitir los comentarios veraces del arriba citado historiador italiano, por su obligación de ceñirse a la verdad historiográfica existente, evitando así que se le tilde de parcial en su narración temática. Recapitulando, se hace pues aquí una breve referencia acerca de los referidos buques fluviales que integraron – prácticamente en forma nominal nuestra escuadra en 1879 –, desde que resultaban, por sus obsoletas e inadecuadas características, completamente inaparentes para afrontar una guerra cuyos teatros de operaciones serían esencialmente marítimos en toda su extensión:

Monitor fluvial *Manco Cápac*.–

Comandante, capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino. Desplazamiento 1084 toneladas. Dimensiones: 61 metros de eslora, 13 m. 07 de manga y 4.4 m. de puntal. Casco de hierro. Coraza de 127 mm. de espesor central. Máquina de 300 caballos (H.P.) de potencia, para un andar de 5 nudos, con una presión de 20 libras en calderas. Carbón para 5 días de navegación. En son de combate, sobresalía 25 cm. sobre la línea de flotación. Artillería: 2 cañones Dalgreen de 40 cm. y balas esféricas, montados en torre acorazada, en el centro de la cubierta. *Ninguno de los dos monitores desarrollaba más de 3.5 nudos en 1879*. Ambos fueron construídos en 1864.

Monitor fluvial *Atahualpa*.–

Comandante, capitán de fragata Antonio de la Guerra. Este buque era gemelo del *Manco Cápac*.

Buques de Madera

Corbeta *Unión*.–

Comandante, capitán de navío Nicolás del Portal. Desplazamiento 1600 toneladas. Casco de madera con armazón de hierro. Velocidad: podía alcanzar hasta 12 nudos, con una presión de 25 libras en calderas.

Artillería: 13 cañones Voruz de 70 libras. La mencionada corbeta habíase construído en 1864.

Cañonera Pilcomayo.—

Comandante, capitán de fragata Carlos Ferreyros. Desplazamiento 600 toneladas. Andar: 11 nudos. Artillería: 2 cañones de 70 libras; 4 cañones de 40 libras y 4 cañones de 12 libras. Fue construída en 1872.

Buques Transportes

Chalaco.—

Comandante, capitán de fragata Manuel A. Villavisencio.

Oroya.—

Comandante, capitán de navío Toribio Raigada.

Limeña.—

Capitán de navío graduado Ezequiel Otoya, Comandante.

Talismán.—

Capitán de fragata Leopoldo Sánchez, Comandante.

ESCUADRA CHILENA

Buques "Blindados"

Acorazado Blanco Encalada.—

Comandante, contralmirante Juan Williams Rebolledo. Desplazamiento: 3560 toneladas. Dimensiones: 64 metros de eslora, 14 de manga y 6 metros de puntal. Casco de hierro. Coraza de 228 mm. de

espesor en la línea de agua, 203 mm. en la batería y 152 mm. tanto en proa como en popa. Dos máquinas de 2920 caballos de fuerza, para un andar de 12 nudos. Artillería: 6 cañones de 300 libras Armstrong, de retrocarga y ánima rayada, para disparar proyectiles Palliser de acero endurecido; 8 cañones de 40 libras y 2 ametralladoras Nordenfolt en las cofas. Este buque había sido construído durante el año de 1874.

Acorazado Almirante Cochrane.—

Comandante, capitán de navío Enrique Simpson. Gemelo del *Blanco Encalada*. Construído en la misma fecha que este último, entre 1874 y 1875, existiendo un intervalo breve entre la terminación de ambos buques capitales.

Nota.—

Las baterías principales de estos dos blindados (cañones Armstrong de 300 libras), eran muy superiores a las del *Huáscar*, tanto en número de piezas (6 contra 2), cuanto en celeridad de sus disparos (sistemas de avancarga y retrocarga, respectivamente). Fuera de lo dicho, las tres parejas de los cañones chilenos que montaba cada uno de sus blindados, eran. . ., “de los mejores sistemas modernos, y que hacen fuego sobre. . . una batería abierta a todos los puntos del compás”².

En cambio, los dos cañones de 300 libras del *Huáscar*, fuera de tenerse que cargar por sus brocales (bocas), demoraban mucho más al no poder hacerlo por sus cierres traseros (retrocarga); lo que les permitía hacer fuego casi de inmediato a sus rivales chilenos, significándoles una mucho mayor velocidad al disparar sus cañonazos contra sus opositores peruanos, mientras éstos tenían que ir cargando sus piezas mediante el obsoleto sistema de avancarga.

De otro lado, nuestro *Huáscar* por ser más antiguo y carecer de los adelantos de los buques chilenos, estaba limitado de hacer sus fuegos debido a “sectores muertos” para sus disparos: su mástil trinquete,

castillo de proa y partes de la superestructura sobre cubierta. Sus disparos "no eran abiertos a todos los puntos del compás".

Buques de Madera

Corbeta O' Higgins.—

Comandante, capitán de fragata Jorge Montt. Desplazamiento 1670 toneladas. Dimensiones: 66,40 metros de eslora y 10 metros de manga. Calado: 5.30 metros. Casco de madera reforzado. Máquina con 600 caballos de fuerza (H.P.) para un andar de 11 nudos. Artillería: 3 cañones Armstrong de 115 libras y 4 cañones de la misma procedencia, de 40 libras. Construida en 1866.

Corbeta Chacabuco.—

Comandante, capitán de corbeta, Oscar Viel. Esta nave era gemela de la *O' Higgins*, habiéndose construido igualmente durante el año 1866.

Corbeta Abtao.—

Comandante, capitán de corbeta Manuel Thompson. Desplazamiento: 1370 toneladas. Dimensiones: 69 metros de eslora por 9 metros de manga, con un calado medio de 4.75 metros. Casco de madera, reforzado. Potencia: máquina con 1,000 caballos de fuerza, para un andar de 9 nudos. Artillería: 1 cañón Armstrong de 115 libras y otro de 70 libras, montando también 4 cañones adicionales de 40 libras cada uno. Construida en 1864.

Corbeta Magallanes.—

Comandante, capitán de fragata Juan J. Latorre. Desplazamiento: 800 toneladas. Dimensiones: 58 metros de eslora, 8.50 metros de manga y un calado medio de 4.50 metros. Casco reforzado de madera. Propulsión: dos máquinas de 1230 caballos de fuerza (H.P.) cada una, que le

permitían alcanzar un andar de 11.5 nudos. Su artillería constaba de : 1 cañón de 115 libras, 2 cañones de 70, 2 cañones de 40 libras y 2 menores de 20 libras. Habíase construído en 1874.

Corbeta Esmeralda.—

Comandante, capitán de fragata Arturo Prat. Desplazamiento: 800 toneladas. Andar: 7 nudos. Artillería: 10 cañones de 70 libras y 3 ametralladoras en las cofas. Construída en 1854.

Cañonera Covadonga.—

Comandante, capitán de corbeta Carlos Condell. Desplazamiento: 600 toneladas. Andar: 9 nudos. Artillería: 02 cañones de 70 libras y 3 de 40 libras. Construída en 1862.

Buques Transportes

Rímac.—

Comandante, capitán de corbeta Ignacio Gana.

Amazonas.—

Comandante, capitán de corbeta Joaquín Orella.

Loa.—

Comandante, capitán de corbeta Javier Molinas.

Matías Cousiño.—

Su comandante, capitán R. Castleton

Angamos y Tolten.—

Los cambios de comando ocurridos durante la guerra del setentainueve, no permitieran individualizar con seguridad a los jefes titularmente estables a bordo como tales. Por ello, no aparecen en esta relación en calidad de comandantes del *Angamos* y el *Tolten*.

"Además tenía la Escuadra chilena unos seis vapores de la Compañía Sur-Americana para usarlos como transportes".

"Las adquisiciones de buques hechas en el curso del conflicto se irán conociendo a su tiempo así como los cambios de personal"³.

EL PRIMER PLAN CHILENO EN SU GUERRA NAVAL: FRUSTRACIONES

Habiendo declarado Chile la guerra a Bolivia y el Perú el 5 de abril de 1879, tal decisión de su gobierno resultó extemporánea desde que ya —y a partir del 14 de febrero del indicado año—, sus tropas de desembarco habían ocupado "manu militari" el litoral boliviano de Antofagasta. Los esfuerzos del Perú para evitar este hecho prepotente e injusto, dada su situación de aliado dentro de un pacto defensivo mutuo con Bolivia, resultaron estériles.

Ahora bien, con el fin de iniciar la campaña naval chilena contra sus dos vecinos oponentes de una manera lógica y perfectamente simple en su sesgo internacional, a la vez que eficaz y razonable, fueron varias las opiniones que se habían exteriorizado de antemano para evitar un error que podría convertirse en fracaso. Entre ellas— y por haber sido ministro plenipotenciario de Chile en Lima, hallábase la de don Joaquín Godoy—, quien había recomendado una máxima celeridad en precipitar los acontecimientos, sabedor del mal estado en que se encontraba la escuadra del Perú así como de los esfuerzos que sus marinos ejecutaban para mejorar sus escasas posibilidades combativas.

Para dar comienzo a la campaña naval que se avecinaba, y en la que Chile era inmensamente superior a nuestra patria por el censurable

descuido gubernamental que con su marina de guerra se había tenido, los estrategas sureños habían previsto un plan muy lógico a la par de sumamente sencillo.

“La escuadra chilena— escribió el historiador militar Ekdhal— debía atacar a la peruana sorpresivamente en el Callao, donde sus buques se hallaban allí en desarme casi completo. Si la escuadra chilena no lograba destruirla o capturarla, debía por lo menos bloquearla (en dicho puerto) impidiendo su salida al mar. Si esta operación daba resultado, debía enviarse inmediatamente una división de 4 a 5,000 hombres para adueñarse de la región salitrera del Perú”.

Muchos años después, el distinguidísimo historiador venezolano, Jacinto López, recordando el primer centenario de la muerte del Libertador Simón Bolívar Palacios, publicó el enjundioso trabajo histórico intitulado “Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico”, editada en New York (1930), terminando su hermoso prólogo con las siguientes frases que retratan el verdadero significado que refleja claramente el por qué de aquella contienda:

“La Guerra del Pacífico es el acontecimiento más grande, más grave y más trascendental que ha ocurrido en la América después de la independencia. El Perú perdió su provincia más rica y dos provincias más. Fué una guerra de conquista. La historia de esta guerra no se ha escrito. Yo he hecho un esfuerzo, yo he intentado escribirla, persuadido de que había un gran vacío que llenar, una gran necesidad que satisfacer, un gran servicio que prestar”.

“Prestar un servicio, a la verdad, a la justicia, a la historia, a la América, a los vencidos y a los vencedores, ha sido mi único objeto. Servir es mi pasión. Ha sido la pasión de toda mi vida de escritor. Por servir, para prestar servicios, soy y he sido escritor”⁴.

JACINTO LOPEZ

Nueva York, Diciembre 1930.

Mas, apartándonos de esta digresión acerca de la *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre*, como muy acertadamente la bautizó el historiador venezolano acabado de citar, retrocedamos en el tiempo para examinar las circunstancias que se opusieron al plan original delineado por Chile para iniciar su campaña naval contra el Perú y que, según el historiador militar Ekdhal cuya exposición se apuntó líneas arriba, comenzaba por un ataque sorpresivo y destructor contra el Callao y los buques peruanos, para después, liberada la escuadra chilena de aquél peligro, se enviara una fuerte división militar a la región salitrera del Perú para apoderarse de ella como objetivo principal y sumamente deseado.

Para asegurar el éxito de aquel planeamiento ofensivo largamente estudiado – y teniendo en consideración las posibles oposiciones de índole castrense –, el gobierno chileno nombró a un alto e importante personaje civil, don Rafael Sotomayor, como secretario en campaña tanto del comandante general de la escuadra, cuanto del general en jefe del ejército, revistiéndole de poderes casi omnímodos para que no tuviera tropiezos en el curso de su misión. Tan inusitado nombramiento, ajeno a las usuales reglas de una guerra y a las costumbres militares en general, pese a la sorpresa que entrañó para los mandos del ejército y la marina, finalmente estableció cierta unidad y coordinación para el desarrollo de las operaciones bélicas, no obstante las demoras suscitadas como más adelante se apreciará.

Sin embargo, tal imposición gubernamental mereció la crítica del elemento estrictamente militarizado e inclusive de historiadores serios – como Ekdhal, por ejemplo – quien posteriormente apuntaría, en su libro *Historia Militar de la Guerra del Pacífico*, las frases siguientes dentro de un inocultable laconismo:

“El alto comando del vencedor fue organizado en conformidad con principios que la ciencia militar rechaza perentoriamente”.

Anticipándose nueve días a la declaración de guerra que hiciera oficialmente Chile a Bolivia y al Perú simultáneamente, el 28 de marzo

de 1879 don Rafael Sotomayor salió para Antofagasta con la expresa finalidad de entrevistarse con el contralmirante Juan Williams Rebolledo, presentarle sus credenciales de secretario en campaña, y explicarle personalmente sus especiales atributos conferidos por el gobierno de Chile, en su caso, para coordinar el desenvolvimiento de las operaciones de guerra que habrían de ejecutarse.

“Williams Rebolledo se opuso al proyecto propuesto por el gobierno aduciendo, entre otras, las razones siguientes: que el número de buques de que disponía no era suficiente para garantizar un bloqueo riguroso sobre un puerto bien fortificado – se refería al Callao– y que tenía dos salidas; que la escuadra bloqueadora tendría que estar en actividad constante, con transbordos de pertrechos, víveres, carbón y pequeñas reparaciones en alta mar, sin una base de operaciones y a 800 millas de la más cercana. En cambio, el enemigo tendría todas las ventajas a su favor. Si el bloqueo no resultaba suficientemente efectivo, las consecuencias negativas obligarían a suspenderlo, con los efectos desmoralizantes que ello traería como resultado. Concluye su informe con las siguientes consideraciones: “Como regla generalmente aceptada, jamás debe establecerse un bloqueo con fuerzas iguales y aún superiores, cuando el enemigo se encuentra protegido por las baterías de un puerto bien fortificado como es el Callao”.

“En cambio consideraba más viable bloquear el puerto salitrero de Iquique, bombardear todos los puertos y caletas del Sur, para obligar a la escuadra enemiga a salir a defenderlos y dar la batalla, en la cual tenía todas las probabilidades de triunfo”.

“Ninguna razón fue valedera para obligarlo a atacar el Callao, y Sotomayor, muy a su pesar, tuvo que aceptar el plan de Williams Rebolledo”⁵.

La reputación que, como hombre de mar y profesional de experiencia tenía el contralmirante Juan Williams Rebolledo en Chile, le permitió imponer sus razonamientos ante el enviado del gobierno y proceder conforme los dictados de su razón.

En realidad y sopesando lo irascible de su carácter así como su caprichoso proceder, incentivado por una dolorosa enfermedad que padecía (difteria gangrenosa, según el diagnóstico de su médico, el doctor Sherbakoff), fueron las principales causas de su insólito procedimiento para iniciar la campaña naval contra el Perú, apartándose – motu proprio– de todos los planeamientos gubernamentales cuidadosamente elaborados para llevar a cabo una ofensiva eficaz, a la par que segura, con el fin de economizar tiempo, vidas e ingentes desembolsos económicos que inevitablemente trae consigo una guerra como la que se iba a emprender contra la escuadra y puertos del Perú, ya que Bolivia carecía de efectivos navales. De otro lado, el espionaje diplomático recibido desde nuestra capital había sido constante y no dejaba lugar a dudas acerca de la oportunidad existente, así como de lo perentorio y aconsejable en aquella situación.

“El Ministro Plenipotenciario chileno en Lima, Joaquín Godoy, uno de los mas ardorosos instigadores de la guerra, conocía perfectamente el estado de abandono de nuestra escuadra: por ello instaba y urgía a su gobierno a actuar con la mayor celeridad posible. Había que precipitar los acontecimientos, no dar tiempo para que el Perú preparara su escuadra y acrecentara sus elementos de defensa”⁶.

Mientras tanto, la escuadra peruana –sumamente descuidada por los últimos gobiernos del país–, hacía lo imposible para alistarse en son de guerra merced al tremendo esfuerzo desarrollado por sus jefes, oficiales y tripulantes, quienes careciendo de muchos e indispensables elementos bélicos por tales descuidos (granadas “Palliser”, como ejemplo), alistaban indeseablemente sus decaídos recursos para enfrentarse y luchar, con valentía y pundonor, contra la escuadra contraria muchísimo más fuerte y equipada materialmente que la nuestra.

Así fue como el impulsivo carácter de Williams Rebolledo y la consideración que se le tenía en Chile como antiguo y experimentado hombre de mar, retardó –considerablemente y sin razones plausibles– los bien madurados planes de su gobierno para abreviar, con absoluta

seguridad de alcanzar un éxito preparado con mucha anticipación, el ataque al Callao propuesto personalmente por el secretario en campaña, don Rafael Sotomayor. Aquella actitud del viejo marino constituyó, además de un capricho personal, una frustración inconcebible y nefasta para el gobierno chileno.

Un día antes de firmarse en Chile la declaratoria de guerra contra el Perú y Bolivia, en la madrugada del 4 de abril de 1879 se hizo a la mar Williams Rebolledo con su escuadra con rumbo a Iquique, para iniciar oficialmente el bloqueo del citado e indefenso puerto peruano y dar rienda suelta a los dislates bélicos que tenía pensados ejecutar, tanto cañoneando sus construcciones cercanas a las orillas, cuanto los depósitos de agua potable, caminos costeros y toda especie de embarcaciones de pesca u otras refugiadas en su mar.

La fuerza naval bajo las órdenes del contralmirante Williams Rebolledo, hallábase conformada por media docena de unidades bien artilladas y pertrechadas, pero increíblemente heterogéneas: los dos modernos y poderosos blindados *Blanco Encalada* y *Cochrane*; la *O'Higgins* y la *Chacabuco*, de mediano tonelaje pero con sus pañoles de armamento repletos de proyectiles, y, finalmente, las viejas corbetas *Esmeralda* y *Magallanes*, regularmente artilladas dentro de sus posibilidades, pero también provistas de abundantes pertrechos para sus piezas de artillería.

El historiador sueco, coronel Ekdhal, en su conocida obra acerca de la Guerra del Pacífico, registró su opinión castrense respecto de la fuerza naval que nos ocupa en los términos siguientes:

“Contrariamente a los buenos principios, se agrupan acorazados con corbetas de madera inservibles, buques de mucho andar con buques lentos. Es un conglomerado de buques buscando protección mutua”.

Así se inició el bloqueo chileno de Iquique, contrastando con la forzada inactividad de los buques de guerra peruanos que, como ya se ha

podido apreciar, se alistaban con sobrehumanos esfuerzos de sus valientes dotaciones en espera de poder zarpar en son de guerra, para navegar hacia el sur e iniciar su etapa ofensiva, para amortiguar y oponerse al imprevisto desmán de Williams Rebolledo en Iquique. Dicho ataque contra este puerto indefenso y falto de protección, persistía aún desde los comienzos del mes de abril hasta mediados de mayo y sus tropelfas resultaban incalificables. El fácil éxito que sustentaba tal abuso de sus fuerzas navales contra un puerto indefenso, unido a la ausencia opositora de nuestros buques alistándose en el Callao, tuvo que intranquilizar y hasta desconcertar a la opinión pública chilena que comenzó a motejar, a su propia escuadra como "ociosa", por dedicarse a "bloquear ventanas" y no a la búsqueda de unidades navales contrarias para combatir en el mar con ellas.

Mortificado por tales críticas burlonas -que no sólo se comentaban entre la ciudadanía, sino también circulaban escritas entre el pueblo-, el contralmirante Williams Rebolledo dispuso que se intensificaran los bombardeos; en el intervalo, cayó el gabinete encabezado por don Belisario Prats, siendo reemplazado por el que presidió el ministro del Interior don Antonio Varas.

Respecto de este inusitado cambio político chileno efectuado casi al comenzar la guerra de 1879, el secretario en campaña, Rafael Sotomayor, recibió una carta de Prats, quien con fecha 10 de abril del año acabado de citar decía lo siguiente en uno de sus párrafos:

"Abril 10.- Estamos hoi bajo el peso de una acusación como es el no haber hecho nada a no ser disparates. Ya vé usted que le toca su parte. Según los almirantes de la Cámara de Diputados, ya debería estar destruída la Escuadra peruana i nuestra bandera fija en todos los puertos enemigos. Mañana resolverá la Cámara sobre ese voto de censura. Pobre jente i también pobre país!".

"La votación de la Cámara fué favorable al Ministro, pero apesar de eso presentó su renuncia, la que fué aceptada por el Presidente. Entre

Pinto y Prats existía ya una enemistad profunda, i estos hombres eminentes que ocupan alto lugar en la historia, se distanciaron de tal modo que su encono duró lo que la vida de ámbos"⁷.

EL BLOQUEO DE IQUIQUE

Al iniciarse la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia durante la primera semana del mes de abril, se sabía de antemano que dicha contienda sería marítima en su esencia y se libraría, principalmente, entre nuestra patria y la escuadra del vecino país sureño, desde que ambas naciones poseían -aunque sujetas a una ostensible desproporción- fuerzas navales para combatir en las aguas del Pacífico Sur.

Bolivia, por su ubicación mediterránea y su natural carencia de defensas en la mar, hallábase descartada en aquella contienda.

"La escuadra de Chile -escribió el historiador venezolano Jacinto López- estaba como hemos visto bajo el mando supremo del Contraalmirante Williams Rebolledo. El Gobierno nombró sin embargo un asesor de la escuadra y del ejército (mandado a su vez por un General) en la persona de don Rafael Sotomayor. El Contraalmirante Williams mantuvo empero la dirección personal y suprema de la escuadra y sus operaciones no solo por sobre el asesor sino también por sobre el Gobierno mismo. No sucedió así con el ejército, cuyo verdadero jefe fue siempre Sotomayor (después de la separación de Arteaga) hasta su muerte. Williams pudo así rechazar el plan naval del Gobierno y substituirlo discrecionalmente por el bloqueo de Iquique, lo que salvó al Perú" ⁸.

"Mas, a la vez que se aducía haberse dejado al almirante Williams Rebolledo la más plena libertad de acción, enviábasele sin haberlo él pedido ni insinuado siquiera, un asesor civil del cual se decía que tenía por única misión encadenar a una coyunda de prudencia los bríos naturales del caudillo de nuestras naves" ⁹.

Se ha apuntado, en páginas anteriores, que la declaración formal de guerra que hizo Chile contra Bolivia y el Perú fue hecha oficialmente el día 5 de abril de 1879. Sin embargo, adelantándose a todos los usos civilizados inherentes a toda clase de costumbres internacionales de carácter bélico -y basamentando su proceder en el sonado "pleito de los 10 centavos", que impuso el gobierno boliviano como tributo por quintal de salitre exportado por chilenos-, el país del Mapocho procedió, desde el 14 de febrero de 1879, a desembarcar un crecido número de tropas en las costas de Antofagasta y ocupar militarmente todo el reducido litoral boliviano "manu militari".

Así fue como Chile, y antes de proceder a declarar una guerra contra el Perú y Bolivia (como países aliados mediante un tratado esencialmente defensivo desde 1874), eliminó arderamente y de antemano la débil amenaza terrestre y mediterránea boliviana, para iniciar al cabo de dos meses más tarde su campaña naval contraria a nuestras descuidadas fuerzas de mar, que eran las más temibles, pese a la innegable superioridad que en barcos, artillería superior moderna y pertrechos bélicos, respaldaban a la escuadra chilena.

Hemos puntualizado que la negativa de Williams Rebolledo para llevar a cabo los planes gubernamentales sugeridos por don Rafael Sotomayor como ministro en campaña, salvó al Perú en los cruciales instantes de comenzar la guerra naval. Lo sostenemos, acudiendo retrospectivamente a lo expuesto en Santiago el 28 de marzo de 1879, cuando fue reunido el Consejo de Estado para pronunciarse sobre el mensaje de guerra del presidente Pinto: "... el Ministerio tenía ya un plan que, en caso de realizarse, habría cambiado la fisonomía de la campaña, y resuelto probablemente en cuatro meses lo que tardó en solucionarse cuatro años. Ese plan consistía en que la escuadra marchara rápidamente al Callao, donde se sabía que los buques peruanos se encontraban en plena reparación... las noticias que se tenían y que se confirmaron, eran que los fuertes estaban a medio arreglar, que la *Independencia* tenía sus calderas en tierra, que se hacían importantes reformas al *Huáscar*, que los artilleros de tierra y mar eran nuevos, sin ninguna competencia... Cumplida

esta parte del plan, una división de cuatro o cinco mil hombres se lanzaría sobre Iquique, pues la conquista de Tarapacá era el objetivo de la guerra. El propósito del Gobierno era... que el plan se ejecutara antes de que en Lima se tuviera noticia de la declaración de guerra o simultáneamente con esta" 10.

Sin embargo, debido no solamente a la terca oposición de Williams Rebolledo, sino también al respeto que se le tenía en Chile como antiguo y ducho hombre de mar, se pospuso el plan gubernamental para iniciar la campaña naval y atacar al Callao de primera intención, permitiéndole que comenzara con el bloqueo de Iquique lo que traería, según su criterio, que la escuadra peruana zarpase de su apostadero y navegara hacia el sur para defender dicho puerto, circunstancia que la obligaría a entrar a combatir en mar abierto y contra una fuerza naval muy superior como era la chilena. Influyó probablemente en este cambio de planes, el respeto que se derivaba desde mucho antes sobre el contralmirante y comandante general, basado principalmente a raíz de la captura que consiguió para Chile, en aguas de Papudo, de la pequeña corbeta *Covadonga* -que en 1866 y durante la guerra con España-, fue abordada y tomada sorpresivamente por la *Esmeralda* que mandaba Williams Rebolledo-, pasando a aumentar el escaso número de barcos con que contaban los efectivos navales chilenos.

"Así fue como el ya expresado jefe pudo evadir transitoriamente el viaje que debió efectuar hasta el Callao con su escuadra -que al comenzar la guerra hubiese sido presa muy fácil para la flota enemiga, debido al pésimo estado en que se hallaba la nuestra-, y proceder oficialmente a establecer el bloqueo naval de Iquique una vez que se superaron los obstáculos que se lo impedían.

Ello le dio la oportunidad de ejecutar, "motu proprio", su "guerra bárbara" e innúmeros dislates de los cuales nos ocuparemos en páginas siguientes y con precisos detalles, siguiendo en diferentes y resumidas oportunidades al distinguido historiador venezolano, don Jacinto López, quien fue el creador de dicho título en calidad de vituperio por sus

condenables acciones. Mientras tanto, nuestros buques permanecían aun en el Callao alistándose apresuradamente para zarpar en son de guerra y enfrentarse con los chilenos, a como diera lugar, apenas pudieran hacerlo. Williams Rebolledo carecía de oponentes en el más amplio sentido en aguas de Iquique.

“La inferioridad de la escuadra peruana” -escribió Vicuña Mackenna- “aun considerándola de hacerse desde luego al mar, era tan evidente como una simple demostración matemática” ¹¹.

Mas, con el objeto de ordenar la coherencia de una narrativa histórica que es preciso enmarcar cronológicamente dentro del acontecer bélico durante el año de 1879, el autor se permite la libertad de apartarse del teatro de operaciones escogido por Williams Rebolledo durante su caprichoso bloqueo de Iquique y los desmanes que cometió en parajes aledaños durante su “guerra bárbara” -y sin oposición enemiga alguna, por hallarse nuestras fuerzas navales aun preparándose en el Callao-, para ocuparse de un audaz y utilísimo paso que dio la marina peruana con el fin indispensable de avituallar sus puertos y reforzar, rápida y exitosamente, los lugares estratégicos y débiles de su litoral que más lo requerían: las hazañas de sus eficaces buques transportes y sus dotaciones.

“Que el Perú hubiera podido sacar sus buques al mar y combatir durante cinco meses contra la superior y preparada escuadra chilena e impedir hasta octubre la invasión de su territorio, cuya defensa organizaba entretanto militarmente, es el milagro naval en la guerra del Pacífico” ¹².

AUDACES OPERACIONES DE LOS TRANSPORTES PERUANOS

Cuando la declaratoria de guerra era inminente y los buques de nuestra escuadra aceleraban sus alistamientos bélicos en el Callao, el día 2 de abril y luego de haber embarcado una división del general La Cotera, con dos batallones de infantería, un regimiento de húsares de caballería y una brigada de artillería con cuatro cañones de sitio, zarpó del primer

puerto peruano el transporte *Chalaco* con rumbo a Arica, efectuando una travesía normal y arribando a ella justamente el 5 del ya citado mes (que, justamente, fue la fecha en que Chile nos declaró oficialmente la guerra).

La Cotera no perdió tiempo y desembarcó las fuerzas que tenía ya listas, junto con sus pertrechos y demás elementos, incluyendo ropa y víveres. Dejó en la plaza y para fortificarla debidamente, 2 cañones de 250 libras y los otros 2 de 100 cada uno para las fortificaciones planeadas, fuerzas suficientes "para inspirar respeto al enemigo" como era su intención" ¹³.

Cumplida la labor en Arica, el general La Cotera se reembarcó y prosiguió a Pisagua (a tres horas de Iquique ya bloqueado por Williams Rebolledo con sus fuerzas navales), ejecutando un organizado desembarco de 500 hombres, provistos de pertrechos y víveres. Hecho esto, volvió a Arica en el *Chalaco*, llegando el 8 de abril.

El transporte *Chalaco* hallábase al mando del capitán de fragata don Manuel A. Villavisencio al iniciarse la Guerra del Pacífico en 1879. Grau estimaba mucho a su comandante por sus cualidades como oficial de marina y profesional sin tacha, desde que le había conocido muy de cerca cuando era oficial de detall del *Huáscar*. A su bordo, y entre otras importantísimas tareas, dejó terminado un detallado volumen manuscrito que él intituló *Petipie del vapor a torreón Huáscar* (y que hogaño, como ejemplar histórico y único, se halla y puede consultar en el "Museo Nacional de Historia", como reliquia esencialmente naval), guardada en el distrito de la Magdalena.

Tal manuscrito se ocupa de muchísimos datos, características y medidas, relativas a las formas, estructuras, potencia, jarcias y velamen del *Huáscar*. En su frontis, lleva las firmas autógrafas de Villavisencio y de Grau (A).

(A) Como curiosa referencia histórica, repetida por muchos historiadores, el apellido del autor que damos cuenta no aparece firmado como VILLAVICENCIO, sino rubricado VILLAVISENCIO y en forma notoria.

Mas, prosigamos con la audaz y efectiva tarea del transporte *Chalaco*, buque que sorteando peligros en plena guerra y durante rapidísimos viajes cuyas rutas lo exponían a ser atacado por barcos chilenos sin posibilidades de defenderse -por carecer de armamento-, se aventuraba a conducir tropas y pertrechos con el fin de habilitar y fortalecer nuestro desguarnecido litoral sureño.

El día 8 de abril e inmediatamente después de coronar exitosamente sus viajes iniciales transportando a las fuerzas de La Cotería, zarpó de Arica para dirigirse a Mollendo. En este difícil puerto conocido por las intermitencias de su caprichoso mar, sorteando riesgos y peligros logró embarcar 1,000 hombres de nuestro ejército debidamente pertrechados, retornando con su buque nuevamente hacia Arica con el fin de robustecer sus defensas.

Terminados estos viajes y recaladas de tanta importancia para el Perú, el comandante del *Chalaco*, don Manuel Villavisencio, aprestó su nave para regresar al Callao y recibir instrucciones adicionales relativas a las próximas tareas que le correspondería ejecutar durante el curso de la guerra recién iniciada.

"El transporte peruano -escribió Jacinto López- hizo su viaje de regreso al Callao con la misma tranquilidad y la misma felicidad que sus viajes del Callao a Arica, a Pisagua, a Arica otra vez, a Mollendo y otra vez a Arica, que pronto sería el centro de las operaciones navales del Perú" 14.

El arriba citado historiador venezolano apoyó su anterior comentario acerca de la exitosa campaña del *Chalaco*, refiriéndola a muy serias e inobjectables fuentes peruanas y chilenas: Paz Soldán, Bulnes, "El Comercio" de Lima, Ahumada Moreno en su nutrida *Recopilación documental* (V.I.p. 216-217) Sin embargo, no omite efectuar una severa y plural crítica, originada por Benjamín Vicuña Mackenna, que salpica a algunos relatos de autores sureños poniendo en duda la impecable veracidad de sus narrativas. Fueron sus palabras:

"Como una muestra del espíritu de las historias chilenas, he aquí lo que dice Vicuña Mackenna, o.c.,p. 607: "...La división La Cotera había salido del Callao el 1 de abril: pero al tener noticia en Arica el día 4 de la declaración de guerra", (no fué hecha sino el 5) "desembarcó en ese puerto las fuerzas de que era conductor y puso en cobro" 15.

LAS EFICACES OPERACIONES DEL TALISMAN

Obedeciendo al mando del capitán de fragata don Leopoldo Sánchez Calderón, el transporte *Talismán* demostró igualmente tanto denuedo y osadía durante sus audaces e impecables operaciones navales, que, a la par del *Chalaco*, merecen un acápite especial en la historia de la Guerra del Pacífico.

Su tarea capital fue la de embarcar y conducir rápidamente hacia el sur de nuestro litoral tanto al contralmirante don Lizardo Montero Flores -acabado de nombrársele oficialmente como "Comandante del Primer Ejército del Sur"-, y a todos los integrantes de su estado mayor. Otras indispensables y agotadoras faenas que tuvo que realizar el buque: embarque de cañones, armas menores y pertrechos, así como víveres, uniformes, y prendas de abrigo, etc., demoraron su zarpe del Callao hasta el 10 de abril de 1879. Sin embargo su viaje fue rápido y arribó a Arica el 13, cumpliendo con sus cometidos dentro de la máxima brevedad posible.

Tras de completar tan exitosamente las comisiones que habíasele encomendado, el comandante don Leopoldo Sánchez Calderón zarpó nuevamente con el *Talismán* hasta Mollendo y luego hacia el Callao, realizando dichas travesías sin novedad alguna. Luego, desde nuestro primer puerto, se hizo nuevamente a la mar arrumbando a Panamá -desde donde trajo armas para Bolivia-. Su tornaviaje fue también exitoso. Finalmente logró desembarcarlas en Arica sin tropiezos.

Veamos ahora las frases que el historiador chileno, Gonzalo Bulnes, registró textualmente en su obra acerca de la Guerra del Pacífico, con sindéresis inocultable y honestidad histórica, al relievar -como no ha sido un factor común en la historiografía de su país-, sus impresiones personales respecto de la primera expedición del transporte peruano *Talismán*. Fueron sus palabras:

“El *Talismán* enfrentó el 13 el morro de Sama -léase abril-. Un corresponsal de prensa que iba a bordo de él, escribía desde ese puerto.

“La ansiedad es notable. Se espera que nuestros enemigos, dóciles a los preceptos de la guerra, tengan en estas aguas algún buque que vijile los movimientos de nuestra armada”.

“Aquel día el *Talismán* bajó su carga. Los oficiales saltaron a tierra, i en Arica se embarcaron otros para organizar las fuerzas de Mollendo y Arequipa, lo que efectuaron sin que les ocurriera la menor novedad en el viaje. De Mollendo el *Talismán* regresó al Callao”.

“Como debe suponerse estos hechos levantaban protestas en el país i en la Escuadra. La audacia y resolución de sus trasportes hacían posible que el Perú ejecutase impunemente esas correrías! El Almirante Williams ha explicado la actitud de sus naves en el primer mes de la guerra diciendo que la Escuadra carecía de carbón, *i la justicia histórica me obliga a consignar estos descargos del antiguo jefe de nuestra Armada. Pero no es posible ocultarlo; la murmuración empezaba en la Escuadra i en la Tierra*”. (A). “Se puso en evidencia la urgencia de comprar un buque rápido para perseguir los transportes enemigos... Las jestionnes que hizo el Gobierno para adquirir el *Amazonas*... tardaron meses. En cambio se compró el *Abtao*... i arrendó el *Copiapó*, el *Lamar* i el *Huanai* de la Compañía Sud Americana de Vapores” 16.

(A) Prosiguiendo con el comentario histórico del historiador chileno Bulnes acerca de las audaces operaciones del *Talismán*, es preciso apuntar que el subrayado (Letras en “bastardilla”), se hace por indicación del autor de este libro.

... "Las tropas y cañones se movían en la costa peruana de un punto a otro como si no hubiera enemigos"¹⁷.

LA OBNUBILADA Y ABUSIVA GUERRA DE WILLIAMS REBOLLEDO

Cabe aquí, y respetando la veracidad histórica que se trata de seguir en fuentes chilenas serias (adelantadas aún a la declaración oficial de guerra), los despachos en clave que la precedieron y que relata Bulnes en su obra: *La Guerra del Pacífico*. Rezaban así textualmente...

"Marzo 31.- Escuadra esté lista *para zarpar Callao a la llegada de don Rafael Sotomayor*. Estará allí mañana con poderes e instrucciones. Impida que telégrafo comunique Perú u otra parte la salida de la Escuadra. *Anúnciame partida i día probable en que llegarán al Callao*. Reserva absoluta.- A. FIERRO".

Sotomayor al llegar a Antofagasta encontró esta orden:

"Póngase de acuerdo con Williams. La Escuadra debe estar lista para partir i evitar que por telégrafo o de otro modo se sepa su salida en Perú o Chile. Espere *órdenes partir*.- A. FIERRO". La frase "espere órdenes partir" era para que el Congreso autorizase al Gobierno para declarar la guerra. En efecto, al día siguiente se le dijo:

"Abril 2.- Declaración guerra al Perú. Godoy i Lavalle se retiran mañana. *Procedan como en campaña*".

El telegrama agregaba que Godoy decía que la escuadra peruana estaba en el Callao en la situación ya conocida, i que convenía atacarla por sorpresa procurando hacerlo fuera del radio de acción de las baterías de tierra"¹⁸.

El incansable y acérrimo espionaje que jamás dejó de ejecutar en Lima el ministro plenipotenciario don Joaquín Godoy, sirviéndose de

todas las fuentes, informaciones y comentarios de que podía disponer - ya directamente, ya en forma velada o mediante imprudencias-, le permitieron que, aún hallándose a punto de embarcarse de regreso a sus lares propios, lograrse avisar, con seguridad fidedigna, el zarpe del transporte *Chalaco* con rumbo al sur conduciendo a su bordo, tanto un contingente de tropas cuanto pertrechos y elementos bélicos con destino a Tarapacá. Aquel mensaje en clave llegó oportunamente a su preconcebido destino.

"Por consiguiente -escribió Búlnes- se presentaban al Almirante dos operaciones inmediatas por realizar, el ataque al Callao y la aprehensión del *Chalaco*".

"Con posterioridad de un día, el 3 de abril, el Ministerio de Marina impartió por telégrafo sus instrucciones al Almirante, concebidas en términos generales como tenía que ser un documento de esa clase en que se otorgaban a él y a Sotomayor, pues a ambos iban dirigidas, amplias facultades para proceder, recomendándoles preferentemente destruir la Escuadra enemiga, impedir las fortificaciones de Iquique, apresarse trasportes o bloquear puertos".

El Almirante rechazó el plan gubernativo. Tenía otro que consideraba tan eficaz como éste sin exponer los buques a los riesgos que podían correr en el Callao; bloquear Iquique, i hostilizar las poblaciones peruanas de las costas de Tarapacá para obligar a la Armada enemiga a salir a defenderlas, i, entonces, decidir la supremacía naval en un combate de escuadras. Sotomayor telegrafió la resolución del Almirante".

"Abril 3.- Presidente. Escuadra irá Iquique, no Callao. Carta vapor. Iquique 4,000 hombres, 300 caballería. Salida hoy noche." 20.

(20) "Estos documentos emanan del valioso archivo secreto de don Rafael Sotomayor. He tenido ocasión de citar el *Diario* -escribió Gonzalo Búlnes- de este eminente ciudadano. En efecto, Sotomayor escribió en un diario íntimo, en pequeñas carteras de bolsillo, toda la campaña naval desde que salió de Valparaíso, hasta que el Ejército se embarcó para Pisagua, i un resumen de las principales operaciones terrestres hasta después de la batalla de Tarapacá. Estas páginas que Sotomayor llenaba solo para fijar sus recuerdos, contienen datos de un interés trascendental para la historia..."

Negándose a cumplir con el plan prioritario aconsejado por su Gobierno, apuntó Vicuña Mackenna",... la escuadra hizo rumbo... hacia el puerto comercial de Iquique, i allí enclavóse como convoi de carretas pegado en un pantano, durante los ciento i veinte días corridos de el 5 de abril al 5 de agosto de 1879" 21.

El bloqueo de Iquique fue establecido el 5 de abril. El día 7, el contraalmirante jefe de la escuadra chilena dijo a su Gobierno: "Como el objeto principal de mi venida a este puerto (Iquique), es provocar a la escuadra peruana para presentar combate, es muy posible que si las medidas tomadas hasta esta fecha no son bastante a conseguirlo, emplearé todavía otras más eficaces hasta lograr el objeto que persigo" 22.

"La escuadra peruana no saldría -escribió Jacinto López-, a despecho de cuanto hiciera el contraalmirante Williams, simplemente por que no podía salir, porque estaba en los diques, en reparaciones, capacitándose para salir al mar. Y esto lo sabía todo el mundo, menos el contraalmirante chileno, jefe de una escuadra poderosa, en perfecto pie de guerra, como lo declaró en el Senado el ministro Prats" 23.

EL VANDALISMO NAVAL CHILENO AL INICIARSE LA GUERRA DE 1879

Ya ha sido destacada -en páginas anteriores- la profunda enemistad personal que existía entre el presidente Pinto y su jefe de gabinete, don Belisario Prats, enemistad que subsistió durante la vida de ambos pese al chilenismo que poseían como denominador común.

No obstante las acertadas y estudiadas medidas que había ido tomando el gabinete Prats, las corrientes políticas internas les eran contrarias y sumaban sus opiniones a las de la ciudadanía.

"El público, el grueso público, el que no participaba de esos resentimientos políticos, pero que exigía una guerra rápida, en armonía

con los recuerdos de otras campañas iguales, estaba en contra del Ministerio haciéndole responsable de todo lo que sucedía en el Norte.

Los principales cargos que se le dirijían eran: no haberle exigido con mas apremio a Lavalle una declaración sobre la existencia del Tratado secreto i la neutralidad del Perú; no haber despachado la Escuadra al Callao i gastar su actividad i brios en el bloqueo de Iquique; no haber enviado una expedición a Tarapacá; no haber organizado una línea militar en el Loa, i contentándose con débiles guarniciones en Carmen Alto, Caracoles i Calama" 24.

Mas, pese a la dinámica y alturada labor que el gabinete Prats habia venido desempeñando, durante los primeros días de abril de 1879 tuvo que hacer frente a un voto de censura que se discutiría en la cámara de diputados de Chile, en pro de la búsqueda y exigencia para lograr una acción más rápida, definitiva y contundente, durante el comienzo de su campaña naval contra el Perú cuya inferioridad para sostener el eficaz desenvolvimiento de una guerra marítima en su esencia, era harto conocida por el país contrario.

No obstante que aquella prolongada sesión favoreció a la postre con sus votos al equipo ministerial presidido por don Belisario Prats y apreció sus merecimientos, tanto él cuanto sus colegas resolvieron presentar oficialmente sus renunciaciones en forma definitiva.

Sin embargo, el presidente Pinto las aceptó en su totalidad, procediendo de inmediato; y buscó a sus sucesores entre quienes habíanse opuesto a sus antecesores y secundado la política presidencial de aplazamiento en la guerra contra el Perú y Bolivia. Tal actitud, si bien dañaba el prestigio de Prats y su grupo, no debilitaba aún el de Williams Rebolledo ni sus abusos bélicos, comenzados ya durante el bloqueo de Iquique, pero que impactaban al populacho mediante una agresividad infame, esquizofrénica e indigna.

LAS MEDIDAS "MAS EFICACES" DE WILLIAMS REBOLLEDO

Habiéndose negado abiertamente a atacar el Callao en primer término pese a tener su escuadra lista y en pie de guerra, el contralmirante chileno Williams Rebolledo resolvió iniciar la lucha mediante un bloqueo al indefenso puerto peruano de Iquique con la idea de extenderlo a lugares manifiestamente aledaños de aquella costa.

El gobierno de Chile, pese a que todas las circunstancias y estudios de planificación estratégica aconsejaban lo contrario debido a que nuestras unidades navales hallábanse en manifiesto descuido, ya carenándose, ya reparándose o pertrechándose aceleradamente, accedió con cierta debilidad al cambio trascendental apoyado por su comandante general, teniendo en cuenta su experiencia, fama como experimentado marino y razones de escasez de combustible.

El historiador Gonzalo Bulnes, en su obra sobre la Guerra del Pacífico editada con posterioridad (1911), reprodujo textualmente un párrafo que revelaba la impresión dominante en aquella época. Trátase de algunas líneas escritas por Altamirano a Rafael Sotomayor (ministro de Guerra y Marina en ejercicio, durante dicha campaña):

"Abril 20.- Abrace en mi nombre a Williams. Dígale que hoy es el león a la moda. ¡Que espero ha de cosechar muchas glorias!" 25.

La idea imperante en la mente de Williams Rebolledo, y que deseaba imponer como razón primordial dentro de la preconcebida táctica que predominaba en su pensamiento, era la de obligar a las fuerzas navales peruanas a entablar un combate entre escuadras. Ello era lo más seguro para él, porque conocía ampliamente la tremenda diferencia de poder combativo, cañones, blindajes y sectores de fuego capaces de ser abarcados por los cañones del *Cochrane* y el *Blanco Encalada* principalmente, blindados modernísimos, capaces de hacer también y simultáneamente certeras punterías susceptibles de batir íntegramente el horizonte de la rosa náutica.

En tales condiciones tácticas -y teniendo la certeza sobre el inferior poder bélico de los buques peruanos-, Williams Rebolledo pretendía aprovechar las ventajas que el destino había le deparado. Deseaba provocar a sus contrarios para que, indignados por sus abusivos y prepotentes desplantes frente a Iquique y las aguas alledañas, zarparan en conjunto con el fin de defender oportunamente los intereses de su patria: ¡he allí el "combate entre escuadras" cuya obsesión le perseguía!

Mas el zarpe en conjunto de los escasos efectivos navales peruanos, para enfrentarse a la totalidad de los buques de guerra de Chile y trabar combate con ellos, era simplemente una utopía muy alejada del razonamiento táctico así como de la estrategia que debe emplearse a menudo en asuntos relativos al mar. Al empezar la contienda -y durante las acciones bélicas que se avecinaban-, el Perú no podría ni remotamente exponer sus reducidos elementos de combate arriesgándolos a una derrota total e inmediata contra las poderosas fuerzas de Chile, tal como lo pensaba el contralmirante don Juan Williams Rebolledo con la anuencia gubernamental.

Nuestras principales unidades se reducían al vapor a torreón y semi-blindado *Huáscar*, la fragata *Independencia* (acorazada en parte), la corbeta de madera *Unión*, la cañonera *Pilcomayo* (de 600 toneladas, y los dos inaparentes monitores fluviales: *Manco Cápac* y *Atahualpa*, que, por su bajísima "obra viva", podían sólo navegar remolcados (y desempeñarse como baterías flotantes, dada su insignificante velocidad al navegar por auto-propulsión). Por razones obvias, no se añaden 4 pequeños transportes que no eran barcos de guerra, sino arriesgados buquecitos que acarreaban pertrechos y otros materiales, evadiendo encuentros -con éxitos increíbles-, mientras sorteaban rutas muy cercanas a las posiciones de la escuadra enemiga.- ¿Sus nombres?: *Chalaco*, *Oroya*, *Limeña* y *Talismán*.

En cambio, la escuadra de Chile y como ya se ha visto en páginas anteriores, era varias veces superior a la nuestra, mucho más moderna y poderosamente armada, sobre todo en lo referente a sus nuevos y poten-

tes blindados: el *Cochrane* y el *Blanco Encalada*, casi acabados de construir en Inglaterra, con diseños recientemente perfeccionados para su artillería, cañones de retrocarga y abastecidos con las modernas granadas "Palliser", a la par que innovaciones técnicas hechas especialmente para afinar la exactitud de las punterías de varias bocas de fuego en disparos simultáneos.

Así fue como, y oponiéndose a lo que el comandante general de la escuadra chilena consideraba como insoslayable, la superioridad naval peruana decidió no ejercer la guerra unida y masivamente como era la idea de sus contrarios, sino organizándose en divisiones que pudieran responder con efectividad haciendo uso de la audacia y la sorpresa... La "constante concentración de la escuadra chilena -escribió Jacinto López- mientras estuvo al mando del Contraalmirante Williams, era tan inexplicable como sus operaciones navales" ²⁶.

Y dicha imprescindible táctica se ejerció durante toda nuestra esforzada campaña naval, incluyendo los tiempos inmediatos al combate inmortal de Angamos ocurrido el 8 de octubre de 1879, acción de guerra en la cual tanto el glorioso comandante del *Huáscar* como el señero jefe de la *Unión* la practicaron al unísono, cuando no les fue posible tomar otra alternativa sino la explícitamente ordenada en el párrafo séptimo de las instrucciones bélicas emanadas del director supremo de la guerra, general don Mariano Ignacio Prado, que posteriormente conoció Chile cuando perdimos al más glorioso y heroico de nuestros buques en aquel combate tan desigual. El punto 7 del ya citado documento rezaba textualmente así:

- 7º- "En ningún caso comprometerá el Almirante Grau ninguno de los buques de su mando; y si encontrase buques enemigos en el tránsito, sólo se batirá con fuerzas inferiores, salvo la imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuya circunstancia cumplirá con su deber" ²⁷.

EL COMIENZO DE LAS "MEDIDAS EFICACES"

Ahora bien, y retrotrayendo los hechos navales protagonizados por la escuadra chilena al mando del contralmirante Williams Rebolledo - quien mantenía su propósito de obligar a la peruana a que acudiera a presentarle combate sobre aguas sureñas-, al prolongarse demasiado su espera inicial desde que nuestros buques proseguían alistándose para zarpar del Callao, carenados y en mejores condiciones de alistamiento, el marino arriba citado decidió cambiar la táctica en que estaba empeñado y comenzar a ejercer medidas de hostilidad increíblemente drásticas e inesperadas, tanto sobre las poblaciones litorales peruanas cuanto contra las instalaciones costeras y embarcaciones menores del país con el cual estaba en guerra.

Así fue como dispuso el zarpe de la mayoría de sus unidades navales el día 15 de abril, a la 1 a.m., las que pusieron rumbo al sur con el fin de iniciar su vandálica ofensiva.

Con su insignia a bordo del blindado *Blanco Encalada* y seguido por la *O' Higgins*, *Chacabuco* y *Magallanes*, comenzó su navegación dejando frente a Iquique a la corbeta *Esmeralda* para sostener el bloqueo del mencionado puerto peruano. Cuando amanecía hizo contacto en la mar con el *Cochrane*, ordenando a su comandante que, acompañado por la *Magallanes* arrumbase hacia el Norte, "donde debía emplear las mismas medidas de hostilidad que iba yo a practicar en las caletas del Sur", mientras que tanto el *Cochrane* como la *Magallanes* -en su tornaviaje y al regresar a las aguas de Iquique- deberfan..., "hacer escala en todos los puntos intermedios con el mismo fin" 28.

Este fue sólo el comienzo de las "medidas eficaces" elaboradas en forma personal por el contralmirante Williams Rebolledo. Continuamos exponiéndolas para que nuestros lectores las sopesen y juzguen debidamente; mientras tanto consideramos procedente reiniciar la narración de sus actividades, trayendo a colación un comentario histórico digno de la acreditada pluma que lo escribió con imparcial juzgamiento:

la del distinguido venezolano don Jacinto López, al comenzar a ocuparse de los condenables desmanes cometidos por aquél obnubilado marino chileno. Fueron sus palabras:

“La escuadra peruana no saldría, a despecho de cuanto hiciera el contraalmirante Williams, simplemente porque no podía salir, porque estaba en los diques, en reparaciones, capacitándose para... hacerse a la mar...”

Y ésto lo sabía todo el mundo, menos el contraalmirante chileno, jefe de una escuadra poderosa, en perfecto pie de guerra, como lo declaró en el Senado el ministro Prats. Este engaño del contraalmirante Williams es toda una tragedia. Es increíble e inconcebible que en este engaño, en este absurdo, en este imposible, haya fundado su plan de operaciones navales -el bloqueo de Iquique, que lo anularía, y los bombardeos, que lo deshonrarían-, sin obtener lo que con uno y otros buscaba, porque era sencillamente un imposible, y este imposible era evidente para todos, menos para él, que era el único actor ciego en el escenario de la guerra naval, encargado sin embargo de dirigirla por parte de Chile. Las “medidas más eficaces” de este ciego inhumano anunciaban la guerra inhumana, la guerra de una escuadra poderosa, sin enemigo que combatir, dedicada a sembrar la ruina, la desolación y el espanto en poblaciones inocentes e indefensas”²⁹. Proseguimos luego de citar su valiosa opinión:

“En Pabellón de Pica, Williams hizo echar a pique veintiuna lanchas y un vaporcito e hizo destruir las construcciones para la carga y descarga del guano. El 16 el Contraalmirante fondeó en Huanillos “donde se practicó igual operación i con mejor éxito”. En efecto, se destruyeron completamente las dos únicas construcciones para la carga de guano y lastre que allí existían, i cincuenta i cinco lanchas que había en el lugar”³⁰.

El comandante Viel, Jefe de la *Chacabuco* -y cuñado de la esposa de Grau-, resumió la obra de destrucción ordenada por Williams Rebolledo tanto frente al Pabellón de Pica como en el caso de Huanillos (ambos:

puertos guaneros), dando parte en su informe oficial en forma resumida y por demás escueta, mediante las frases siguientes: "El 12 y 16 destruidos los muelles i aparatos de carguío en Pabellón de Pica y Huanillos. Setenta i cinco lanchas tomadas i dos remolcadores". Por añadidura, un corresponsal del "Mercurio" que respondía al nombre completo de Eloi Cabieres, amplió su información, añadiendo: "No había allí fuerzas peruanas... Después ordenó el Almirante que algunos botes de la *Chacabuco* y la *O'Higgins* destruyesen el muelle, las plataformas de mano, los puentes i las mangueras... unos cuantos tiros con los cañones de los botes, i viendo la ineficacia de este procedimiento a causa de la sólida estructura de madera i hierro de aquellas hermosas obras, bajó la gente a tierra i empapando con parafina los maderos, abriendo algunas minas al pie de los postes, echó en un momento a tierra aquellas obras i las dejó entregadas a las llamas".

Con el ominoso propósito de destruir en Pisagua todas las embarcaciones, útiles aun a los peruanos para el transporte de mercaderías, Williams Rebolledo ordenó al comandante de la *Chacabuco* el zarpe con rumbo a Pisagua en la costa de Tarapacá así como las acciones que debía tomar para cumplir tal cometido. En fecha 18 de abril tuvo que levar anclas el mencionado buque, en pos de la misión que se le había asignado, no obstante el peligro que entrañaba debido no sólo al acercamiento a tierra que debía buscar, sino también a la intervención de rechazo que posiblemente encontraría de parte de las armas largas ya en posesión de sus contrarios peruanos.

El cometido de aquel viaje fue poco después informado oficialmente por el empecinado comandante general de la escuadra chilena. Se había dispuesto tal viaje solitario de la *Chacabuco*, "con el objeto de destrozarse también allí las lanchas que hubiera -en Pisagua y mar aldeaño- para concluir así con todo embarque i desembarque de mercaderías" ³¹.

Sin embargo, tan caprichosa decisión hizo pensar a Williams Rebolledo más detenidamente, después de dar la orden y enviar a un buque solitario contra Pisagua. Resolvió finalmente zarpar en su

seguimiento, llegando a alcanzarlo en aguas de Pisagua. Cuando comenzaba a cumplir la ingrata tarea encomendada.

Mas aquel presentimiento del contralmirante chileno, resultó de alguna utilidad en este caso, para la dotación de la *Chacabuco* en especial: los botes que había arriado para destruir las lanchas que procederían a defenderse como pudieran del imprevisto ataque, mientras se acercaban más y más a sus objetivos, fueron magníficos y fáciles blancos para el nutrido fuego de fusilería que descargaron de inmediato sobre aquellos nuestras fuerzas de tierra. Según los informes del comandante general Williams Rebolledo a su gobierno, "habría concluido con todos ellos (los ocupantes de los botes chilenos) si en el acto no se hubiera apresurado a ordenar se replegasen a su buque -la *Chacabuco*-, haciendo fuego en retirada mientras los buques disparaban sobre los de tierra..."³².

Una nueva tentativa de los botes atacantes fue recibida en igual forma por los defensores de Pisagua, obligándolos a retirarse por segunda vez y sin lograr el propósito que trataban de alcanzar.

Habiendo comenzado el ataque a Pisagua en la mañana y siendo las 09:30 hrs. los buques de la escuadra chilena comenzaron a retirarse al comenzar la tarde, esto es decir a las 13:00 hrs. dejando al citado puerto "presa de las llamas"³³.

Según Viel, comandante de la *Chacabuco* y protagonista central de aquel intento ordenado por Williams Rebolledo, se supo que a bordo hubo un muerto y seis heridos. También, que la escuadra dejó el puerto con su población "reducida a cenizas en sus tres quintas partes" como lo registró en su parte oficial"³⁴.

Simpson, jefe del blindado *Cochrane*, informó a Williams Rebolledo a su vez, que el 20 de abril, "todavía estaban humeando los escombros".

Refiriéndose a este mismo marino chileno, de reconocida prestancia e integridad, apuntó el historiador venezolano Jacinto López lo siguiente:

"El hecho es que las lanchas no fueron destruidas y que una segunda expedición fué necesaria a fines de abril con este fin. Como entonces no había ya nada que bombardear, las lanchas y embarcaciones menores en número de 44, fueron destruidas pacíficamente, previa inteligencia con las autoridades de tierra" 35.

Y en lo que se refiere a Williams Rebolledo, escribió: "El bombardeo de Pisagua el 18 de abril fue innecesario e injustificado, sin ningún objetivo militar y sin previo aviso, y de consiguiente fué un crimen del Contralmirante chileno, que su Gobierno no aprobó" 36.

Refiriéndose específicamente al vandalismo ejercido por las naves de guerra chilenas al comenzar la campaña naval de 1879, en sus acciones dirigidas contra los puertos costeros del Perú, tanto los atacados como los atacantes consignaron su personal repulsión por las medidas eficaces de Williams Rebolledo como una suerte de imborrable lacra para la historia.

El general Buendía —jefe del ejército peruano en Tarapacá—, dejó escritas en una de sus proclamas fechada en Iquique el 19 de abril del año que arriba se indica, las siguientes frases condenatorias y francamente acusadoras: "... no se nos hace la guerra del derecho; se nos hace la guerra del crimen".

Y, a mayor abundamiento, leyendo chilénísimas obras como las del historiador Benjamín Vicuña Mackenna por ejemplo, se lee acerca de lo ejecutado por el contralmirante Williams y sus buques en pie de guerra: "Fue esta la triste e infructuosa cruzada que dio resultado el bombardeo de Mollendo, la destrucción de tres buques en su bahía, el asolamiento de las caletas de Huanillos i el Pabellón de Pica, i por último la devastación de Pisagua... i no tenemos embarazo en declarar que este jénero de operaciones trae a nuestro ánimo tan mortal desgano que preferimos dejar su narración a sus propios ejecutores... la obra de destrucción fué valorizada en dos o tres millones de pesos" 37.

Tomás Caivano, el infatigable y veraz italiano que estudió a fondo todos los pormenores de la guerra de 1879, exteriorizó su crítica histórica acerca del comienzo de la campaña naval de Williams Rebolledo en las frases siguientes: "¿Qué hizo por el contrario la escuadra chilena desde el 5 de abril en que se rompieron las hostilidades, hasta la mitad de mayo? Nada más que bloquear Iquique, y llevar el exterminio a toda la costa indefensa del Perú, sin provecho alguno para Chile, destruyendo é incendiando uno por uno todos lo elementos de embarque y todos sus pequeños puertos. Pabellón de Pica, Pisagua, Mollendo, Huanillos, simples puertos comerciales absolutamente privados de toda obra de defensa, igualmente que de guarnición, excepto Pisagua donde se encontraban dos ó trescientos soldados a lo más, y que no podían oponer ninguna resistencia, fueron más o menos destruídos todos ellos por las bombas de los acorazados chilenos; los cuales, tronando siempre ellos solos, no tenían mas pechos que herir, que los de las mujeres, viejos y niños tardíos a escapar de la ira enemiga, como muy frecuentemente acaeció" 38.

COMIENZAN A ZARPAN LOS PRIMEROS BUQUES PERUANOS

"Las depredaciones de Williams—escribió Jacinto López—producían sus efectos naturales en el Perú, enardeciendo al pueblo y levantando un clamor universal por la salida de la escuadra, que no podía salir, porque no estaba lista; y el Gobierno se veía así en una situación desesperada y peligrosa".

"En el Callao, ante una multitud... que lo urgía por la salida de la escuadra a raíz de los sucesos de Pabellón de Pica, Huanillos, Mollendo, Pisagua y Mejillones, el Presidente Prado declaró: "... La guerra nos ha tomado con sorpresa. Los chilenos estaban preparados para la guerra, nosotros por desgracia, no lo estábamos porque confiábamos en la paz... Nuestra escuadra no está en aptitud de batirse, sería muy posible su pérdida y entonces me echaríais em cara mi falta de previsión..." 39.

Sin embargo, y ante el peligro creciente de la situación, el Presidente Prado dispuso, a más no poder, que zarpara con un mínimo de alistamiento y con proa hacia el sur tanto la corbeta *Unión* cuanto la cañonera *Pilcomayo*, conformando una pequeña división cuyo jefe era el capitán de navío don Aurelio García y García. El ya mencionado zarpe de estos buques se realizó el 8 de abril de 1879, y sabiéndose el deficiente estado de los tubos de agua de la corbeta ya mencionada que disminuía marcadamente su máxima velocidad, así como la inferioridad de su armamento. Escuetamente, habífansele dado instrucciones a García y García de "cruzar la vía de comunicación de la escuadra chilena" y a ella se entregó" 40.

Su orden fue la de arrumbar con proa hacia Huanillos, lugar al que arribó el 12 de abril de 1879 para, luego de enterarse de lo sucedido durante la intervención de la escuadra chilena, zarpar con sus buques al sur continuando la navegación emprendida. Frente a la quebrada de Iquique, en aguas de Punta Chipana, surgiría su primer encuentro naval con barcos chilenos. A nuestra pequeña cañonera *Pilcomayo*, le tocaría disparar el primer cañonazo de aquella desigual contienda.

"Cuando Williams Rebolledo "tuvo noticia de la salida de los buques peruanos y sospechando o temiendo que su cometido fuera bombardear a Antofagasta, dispuso la salida para este puerto el 9 de abril del *Cochrane* y la *Magallanes*" 41.

Notas al Capítulo I

1. CAIVANO, Tomás. *Historia de la guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*. Madrid, 1882. t. I, p. 201.- Vide: Idem. Publicaciones Museo Naval del Perú. reedición. Callao, 1976. t. I., p. 201.
2. *Ibíd.*, p. 200.
3. VEGAS GARCIA, Manuel. *Historia de la marina de guerra del Perú*. Lima, 1929. p. 184.
4. LOPEZ, Jacinto. *Historia de la guerra del guano y del salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú*. Nueva York, 1930. Prólogo: p. ii.
5. COSIO, José Carlos. "Frustrada incursión marítima sobre el Callao". *Revista de Marina*. Lima, 1979. No. 1, p. 104.
6. *Idem.*
7. BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico*. Valparaíso, 1911. pp. 230-231.
8. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, p. 120.
9. VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Episodios de la guerra*. Santiago, 1980-1981. t.I., p. 640.
10. BULNES, Gonzalo. *Op. cit.*, t. I., p. 121.
11. BULNES, Gonzalo. *Historia de la campaña de Tarapacá*. t. I., p. 644.
12. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, pp. 111-112.
13. AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico*. Recopilación de documentos. Valparaíso, 1884-1891. t.I., pp. 216-217.
14. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, pp. 143-144.
15. *Ibíd.*, p. 142.
16. BULNES, Gonzalo. *La guerra del Pacífico. De Antofagasta a Tarapacá*. Valparaíso, 1911. pp. 205-206.
17. *Ibíd.*, p. 204.
18. *Ibíd.*, pp. 193-194.
19. *Ibíd.*, pp. 193-195.

20. *Ibíd.*, pp. 194-195.
21. VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Op. cit.*, p. 189.
22. AHUMADA MORENO, Pascual. *Op. cit.*, t. I., p. 212.
23. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, pp. 126-127.
24. BULNES, Gonzalo. *Op. cit.*, p. 230.
25. *ibíd.*, p. 231.
26. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, p. 128.
27. VALDIZAN GAMIO, José. *Tradiciones navales peruanas*. Lima, 1966. t. I., p. 243.- Vide: AHUMADA MORENO, Pascual. *Op. cit.*, t. I., pp. 524-525.
28. REBOLLEDO, Juan Williams. *Informe oficial a su gobierno*, fecha: 19 abril, 1879.
29. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, pp. 126-127.
30. REBOLLEDO, Juan Williams. *Op. cit.*
31. *Idem.*
32. *Idem.*
33. *Idem.*
34. VIEL, Oscar. *Parte oficial al Ministro de Guerra de Chile*, del 23 abril de 1879.
35. SIMPSON, Enrique. *Informe oficial al Ministro de Marina de Chile*, del 1o. de mayo de 1879.
36. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, p. 133.
37. VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Op. cit.*, pp. 545-546.
38. CAIVANO, Tomás, *Op. cit.*, t. I., p. 213.
39. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, p. 136.
40. GARCIA Y GARCIA, Aurelio. "Parte oficial sobre el encuentro naval de Chipana". Vide: AHUMADA MORENO, Pascual. *Op. cit.*, t. I., pp. 219-220.
41. GARCIA Y GARCIA, Aurelio. *Op. cit.*- Vide: BULNES, Gonzalo. *Op. cit.*, p. 206.



Capítulo II

El primer combate naval: Chipana

La opinión pública peruana - que en su indignación ante los dislates de la escuadra chilena frente al litoral sur de nuestra patria-, exigía la réplica bélica de nuestros buques contra aquellos condenables abusos de los marinos araucanos ordenados con saña por el contralmirante Williams Rebolledo, logró al fin sus deseos pese al deficiente estado de los buques que aun hallábanse reparando en el Callao y alistándose en son de guerra.

Así fue como la segunda división naval que como ya se esperaba, podría ser la primera que lograrse, como limitaciones considerables, prepararse para zarpar y arrumbar hacia el teatro de los acontecimientos desatados al sur de nuestro litoral, lo hizo como ya se apuntó en líneas anteriores y recaló en Huanillos el 12 de abril, para luego seguir barajando las costas aledañas en pos de su arriesgadísima y valiente misión en aguas meridionales.

Aquella división navegaba bajo las órdenes del competente marino y capitán de navío de la armada peruana, don Aurelio García y García, cuya insignia fue izada al tope de la corbeta *Unión*. Esta nave obedecía al mando del jefe -de igual grado naval que el ya citado-, don Nicolás del Portal, mientras que la cañonera *Pilcomayo* tenía como su comandante al capitán de fragata, don Antonio de la Guerra, otro experimentado hombre de mar de aquella época. Entre ambos barcos, resultaba ostensible que el menos preparado en su alistamiento era sin duda la *Unión* por las escasas reparaciones que, de primera intención, se le había hecho; sus calderas, por ejemplo, no resistían más de 16 libras de presión, forzando al máximo posible el vapor que podía generarse y debido a la deficiente condición de los tubos. Aquella sería deficiencia que se cita, había disminuido notablemente su andar que, usualmente y si hubiera sido posible obtener 25 libras en su caso, la velocidad podría haber alcanzado 12 nudos aproximadamente. Sin embargo, y como resultaba sumamente

peligroso sobrepasar la presión de timbre minuciosamente calculada para el estado de sus calderas, aquella corbeta no podía ni debía exponerse a forzarla -en ningún caso y de serle posible- más allá de las 16 libras por pulgada cuadrada técnicamente establecidas. Aquella limitación material e indispensable para la seguridad de la nave, reducía su máxima velocidad a menos de 10 millas de andar en el lapso de una hora.

“Nuestra pequeña Segunda División Naval -apuntó el contralmirante peruano Hugo Ramírez C, infatigable hurgador de nuestra historia-, después de recalar en Huanillos, navegaba rumbo al sur, aproximadamente cercana al paralelo 21º y bien pegada a la costa del territorio dominado por el enemigo, cuando a eso de las 09:30 avistóse un buque por el O.S.O. (Oeste, Sur, Oeste) que navegaba rumbo al Norte, cayendo de inmediato hacia el desconocido para identificarlo. Reconocieron a la corbeta chilena *Magallanes* que también navegaba hacia ellos, hasta que casi una hora después, esta unidad -que había reconocido como peruanos a los buques- decidió rehuir el combate y viró rápidamente hacia el Oeste y luego al Norte, a todo andar”¹.

Eran pues aproximadamente las doce y media horas del día 12 de abril de 1879, cuando el comandante Latorre de la *Magallanes* -según lo precisó en su respectivo parte oficial posteriormente-, descubrió la inesperada presencia de aquellos dos buques peruanos, “que cruzaban al Sur de la desembocadura del río Loa”. En el citado documento, añadió también, para enterar a sus superiores, la comprobada identificación de ambas naves contrarias: *Unión* y *Pilcomayo*, puesto que aquellos debían de ignorar hasta esa fecha su presencia en el teatro de operaciones escogido por Williams Rebolledo.

El peligro que entrañaba sus presencias en dichos parajes, así como los riesgos que de ellas sobrevendrían para Latorre con su solitaria nave (corbeta en franco viaje hacia el norte), decidieron las acciones del marino chileno..., ¡tenía que evadir aquel encuentro bélico como pudiese y, de manera especial, evitar la captura de importantísima correspondencia que se le había confiado!.

"La *Magallanes* hacia viaje de regreso a Iquique enviada por Emilio Sotomayor, en virtud de un telegrama del Presidente Pinto ordenándole que transmitiera cuanto antes a su hermano Rafael en Iquique la consulta que le hacfa de la operación militar que el Gobierno había decidido de mover inmediatamente un ejército de 5000 hombres para apoderarse de Tarapacá, después de conocer la resolución del Contralmirante Williams de no ir al Callao".

El historiador venezolano, Jacinto López -cuya interesante y fidedigna investigación hemos comenzado a transcribir en el párrafo precedente- continuó ampliando su narrativa acerca de la consulta que el coronel chileno, don Emilio Sotomayor, había hecho por escrito a su hermano y secretario en campaña", don Rafael Sotomayor, en forma estrictamente confidencial y utilizando para ello como vía más rápida y segura, el regreso de la corbeta *Magallanes* hacfa las aguas de Iquique..., "con la consulta presidencial (prosiguió Jacinto López), la cual no llegó nunca a su destino porque Latorre, temeroso de caer prisionero de los buques peruanos, rompió los papeles que llevaba durante la persecución que estos le hicieron" 2.

Williams había escrito a Sotomayor desde Iquique: "...que la *Magallanes* active el embarque de su carbón a fin de que vaya lo más pronto a reunirse con nosotros" 3.

Ahora bien, al producirse el inesperado encuentro naval de Chipana, en el que las posiciones de la *Magallanes* respecto de la *Unión* y *Pilcomayo* hallábanse a una eventual y aprovechable distancia para la corbeta chilena que mandaba Latorre, este marino -quien indudablemente tenía ante sí dos únicas opciones: la de atacar francamente a las naves peruanas, o la de evadirse de la persecución que ellas habían iniciado-, optó rápidamente por la última, aprovechando su ostensible ventaja facilitada por su mayor velocidad. Así fue como la *Magallanes* viró rápidamente, cambiando su rumbo primero hacia el oeste y luego cayendo con proa al norte, forzando su andar, y sin preocuparse de consumir municiones para contestar los fuegos de sus contrarios que navegaban ya francamente persiguiéndola.

"En plena persecución y en el deseo de forzar la lucha, siendo las 11:15 horas las naves peruanas izaron el pabellón de combate, y..., la *Pilcomayo*, que contaba con 2 cañones de 70 libras (listos para disparar adelante) -uno de los cuales era la coliza de proa- como único buque que en esa situación podía atacar..., lo hizo. Así resulta que el más pequeño buque de nuestra escuadra tuvo el honor de efectuar el primer disparo de la campaña naval, mientras la corbeta chilena *Magallanes*, al mando del capitán de fragata Juan J. Latorre, continuaba su veloz huida. Latorre - como ya se apuntó líneas arriba-, ante el temor de caer prisionero, destruyó la correspondencia que llevaba"⁴.

La inmediata actitud que asumió el comandante Latorre, fue registrada en su informe oficial claramente: "Por mi parte, a fin de no perder lo ventajoso de nuestra posición, no contesté absolutamente los fuegos de la *Pilcomayo*, pero sí con el cañón de popa, a las 12:00 a los de la *Unión*".

En su narración histórica referente al combate de Chipana y a la actitud asumida por Latorre, el historiador Jacinto López es cáustico y severo al juzgar al marino chileno apoyándose en los hechos que el comandante de la *Magallanes* informó oficialmente. Fueron sus palabras:

"Aunque el Comandante Latorre hace lo posible en su parte por disimular la verdad, la indisimulable verdad es que la *Magallanes* huyó, y que perseguida, contestó, huyendo, los fuegos de sus perseguidores, escapando al cabo por su mayor andar, (10 1/2 millas) y la ventaja inicial de la distancia que la separaba de los buques peruanos cuando los avistó"... Siempre citándose a las frases textuales de Latorre manuscritas en su respectivo parte oficial, el citado historiador comentó las características de aquél encuentro, crudamente, refiriéndolas a la iniciación misma del hecho naval, desde el instante en que se identificó sin lugar a dudas a los barcos peruanos y comenzó la maniobra chilena para evadirlos. Así fue descrita por el Capitán de Fragata, don Juan J. Latorre:

“Momentos después se reconocía que los citados buques eran las corbetas peruanas (sic.) *Unión y Pilcomayo* que se dirijían sobre nosotros. Fiando sin duda en la potencia de sus máquinas, no avanzaron con la rapidez necesaria para empeñar un combate a corta distancia...cañoneándonos, haciéndonos fuegos perpendiculares desde lejos. Esta lentitud en sus movimientos nos permitió avanzar ventajosamente, obligándolos... a emprender... la caza”⁵.

“Y es claro -volvió a escribir Jacinto López, en su obra *“La Guerra del Guano y Salitre”*- que el buque chileno, pudiendo huir debía huir, pues de lo contrario habría sido presa fácil de los buques peruanos, superiores en fuerza combatiente. En la fuga estaba su sola salvación..., es decir, que huyó por dos horas más sin contestar los fuegos, disminuyendo la distancia; y que no los contestó sino cuando, disminuida la distancia por sus perseguidores, al cabo de dos horas o más de persecución, no pudo hacer otra cosa sino defenderse, haciendo fuego para proteger su fuga”⁶.

Durante el encuentro naval de Chipana, la corbeta chilena *Magallanes* consumió 150 proyectiles.

Según Latorre, la distancia máxima a que se disparó fue de 4,300 metros, mientras que la mínima fue considerada como de 2,300 aproximadamente. La *Magallanes* tuvo que arrojar al agua su lancha de vapor averiada, y un disparo de la *Pilcomayo* dañó al buque chileno.

COMENTARIOS HISTORICOS ADICIONALES ACERCA DE CHIPANA

Como ya se apuntó en líneas anteriores, el combate naval que por primera vez en la guerra de 1879 tuvo lugar entre buques peruanos y chilenos, surgió en forma casual e inesperada por ambos contrarios.

En nuestra capital, tanto el desconocimiento popular respecto del deficiente alistamiento de nuestros barcos para enfrentar exitosamente a

la poderosa armada enemiga, como la ilusión de poder hacerlo y ejecutar una ofensiva destinada a castigar los abusivos desmanes del contralmirante chileno Juan Williams Rebolledo -en su guerra bárbara echada sobre Iquique y puertos aledaños-, produjo una indignación sin límites que abarcó a muchos de los más modestos ciudadanos. Día tras día fue creciendo aquél sentimiento de las masas ignoras que soñaban con una justa revancha, produciéndose continuamente ardorosas manifestaciones que llegaban hasta las mismas puertas del palacio de gobierno en demanda abierta de que se tomara una acción tangible y efectiva de carácter naval.

Así las cosas, y no obstante el esfuerzo que se venía efectuando para reparar, carenar y pertrechar debidamente nuestros buques por tanto tiempo olvidados, incluyendo un rápido entrenamiento de sus descuidadas tripulaciones así como la contratación de personal experimentado en que haceres de mecánica y artillería, las innúmeras y continuas protestas populares que se daban casi a diario, consiguieron que el presidente, don Mariano Ignacio Prado, decidiera súbitamente cambiar su actitud de espera, con el fin de intentar una moderada ejecución de improvisadas represalias que aún no se habían programado, pero que ya eran poco menos que indispensables de ser tomadas a la brevedad posible.

"Fue siguiendo esta orden de ideas, por sugerir la suposición del plan que no fuera el de entretener la ansiedad pública manteniendo un engreimiento pueril para aparentar la fuerza que sin remedio faltaba, por lo que se creyó oportuno que fuera a cruzar la línea enemiga de comunicación una división naval volante, compuesta de la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo*, la que se puso a órdenes del capitán de navío Aurelio García y García. Esta división y su viaje se organizaron de la noche a la mañana..."

"Se nombro comandante de la *Unión* al experto capitán de navío Nicolás del Portal..., En ese buque enarboló su insignia el brigadier García y García. Se había nombrado para comandante de la *Pilcomayo* al capitán de navío Carlos Ferreyros que desempeñaba la prefectura de

La Libertad; pero como éste no había llegado, siguió al mando de ella el capitán de fragata Antonio C. de la Guerra, jefe experimentado y muy honorable, que salió al viaje mientras llegaba el nuevo jefe nombrado”⁷.

El capitán de navío don Aurelio García y García -bajo cuyo mando superior hallábase la segunda división peruana-, fue muy conciso al redactar el telegrama que el 14 de abril y desde Arica, remitió al presidente don Mariano Ignacio Prado. Expresaba en tal mensaje únicamente que sus buques, al identificar a la *Magallanes* que navegaba en ruta a Iquique (como ya se sabe: cumpliendo una orden de Williams Rebolledo y llevando importante correspondencia militar secreta), ordenó emprender la caza de aquel buque chileno, iniciándola de inmediato con la *Unión* y la *Pilcomayo*,” batiéndola -a la corbeta enemiga- durante dos horas”, y que, “teniendo mayor andar huyó velozmente para Iquique”...

“Del informe oficial (posteriormente elevado) de García y García se deduce que la persecución no la hicieron juntos los dos buques peruanos sino por un tiempo, al principio, continuándola después la *Unión* sola, porque la *Pilcomayo* “sucesivamente fue atrasándose hasta quedar como cinco millas al Sur, pero el combate continuó con la *Unión* hasta las 2 P.M. en que el enemigo, recibiendo los últimos disparos... y con un andar superior, que gradualmente había aumentado, logró ponerse fuera del alcance de nuestras piezas, huyendo hacia el Norte, rumbo que siguió la división hasta encontramos a cinco horas del puerto de Iquique”⁸.

El historiador chileno Gonzalo Bulnes, llegando durante su narrativa a valorizar la consecuente e inmediata actitud del comandante de la *Magallanes*, salvando su buque del fuego de artillería de la corbeta peruana *Unión*, no titubeó para registrar en su obra aquella evasión como triunfal, sin calificarla como lo que en realidad era y proseguirá siendo: rehusar un combate entablado, gracias al apoyo de su mayor velocidad en la huida. Fueron sus palabras:

“Latorre siguió su triunfal marcha a Iquique e ingresó el mismo día a la escuadra bloqueadora sin mas accidente en su buque que una

rasmilladura de 80 centímetros en la popa, i haber tenido que arrojar al agua una lancha de vapor para desembarazar su campo de tiro”⁹.

Sin embargo, la suposición de la “muy posible” avería que según Latorre causaron dos granadas de sus colizas, motivando un escape de vapor en la *Unión* y disminuyeron su velocidad, permitiendo que la *Magallanes* aumentara la suya y rehuyera el combate, fue una excusa.

Mas resulta a todas luces indudable que aquella antojadiza versión del jefe chileno, en la cual juega parte de su razonamiento y espíritu deductivo aquel “muy posible”, no tiene ni sostiene una afirmación coherente ni mucho menos una afirmación definida. En especial, porque tras de dos horas de combate y persecución que contribuyeron a acrecentar la distancia a la cual se comenzó el intento de aproximación de los buques peruanos en son de caza, la corbeta *Magallanes* mantuvo -aferrándose a su mayor velocidad- la delantera en forma continua, mientras que sus perseguidores pugnaban por aproximársele, forzando máquinas mediante peligrosos aumentos de la presión de vapor en sus calderas. Los historiadores chilenos, en su mayoría, no trepidan en considerar aquella versión de Latorre, como un hecho indiscutible pese a que aquél no la confirmó en forma contundente y sin que cupiera duda alguna, dejándola escrita en su informe dentro del campo de las posibilidades ocurridas casi al finalizar el combate, y en consecuencia, momentos antes de hallarse seguro acerca del éxito que coronaría sus maniobras de evasión inteligentemente adoptada, desde que, para el caso de la *Magallanes* que navegaba perseguida por dos unidades contrarias, resultaba la táctica naval más aconsejable y eficaz. Siguiéndola -y gracias a mayor velocidad de aquella bien artillada y pertrechada corbeta-, la verdad histórica es que supo aprovechar la situación existente y eludir un ataque peligrosísimo sin lugar a dudas, desde que tanto por ser el de Chipana el primer encuentro bélico entre naves contrarias en la guerra de 1879, también su buque portaba correspondencia militar secreta (que Latorre destruyó a tiempo), antes de exponerse a una posible derrota y jugándose el todo por el todo, para llegar a Iquique habiendo cumplido parcialmente su doble misión.

Mediante una orden expedida por el contralmirante Williams Rebolledo el 13 de abril de 1879, en el citado puerto y al arribar finalmente con su buque, mas sin la documentación esperada, su comandante general arriba citado aprobó "la conducta observada por el comandante de la corbeta *Magallanes*, en esta ocasión del encuentro con la *Unión* y la *Pilcomayo*"¹⁰.

Dicha actitud del máximo jefe naval de Chile, tuvo diferentes repercusiones a juicio del autor y dentro del proceso de la guerra ya iniciada; las más conspicuas fueron: a).- Dio pábulo a muchos historiadores chilenos, para interpretar "motu proprio", su admiración y loas por el comportamiento de Latorre en Chipana, elevándolo sin mesura y desprestigiando -en la medida de lo posible- la mantenida persecución que durante más de dos horas hicieron los marinos peruanos para dar caza a la *Magallanes*, sin lograr finalmente el propósito que perseguían debido tanto al mal estado de sus dos buques, cuanto a las deficiencias existentes en sus calderas que limitaban la presión del vapor, actuando de consiguiente sobre el sistema de propulsión de las hélices y la velocidad que podían llegar a obtener en el mar. b).- Mostrar objetivamente al enemigo el indolente descuido que habíase mantenido con nuestras fuerzas navales una vez terminadas las secuelas de la guerra con España ocurrida durante el año de 1866, para, una vez pasado aquel peligro internacional y ante la acechanza de otra contienda posterior con Chile, reiniciar nuevos trabajos de alistamiento, carenas y reparaciones en el puerto del Callao en 1879, sin haberse preocupado -como este caso ahora lo requería-, en acrecentar y modernizar sus unidades de combate, como lo había hecho adecuadamente la vecina república del sur. Tal inferioridad fue patente para Chile, merced al precipitado viaje de la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo* hasta Iquique y aguas aledañas, con el fin de frenar en lo posible la Guerra Bárbara emprendida caprichosamente por Williams Rebolledo, imponiéndose a las órdenes gubernamentales merced a su obsoleto prestigio marineramente. c).- Este último hecho naval, reeditó sin duda en la mente temperamental del citado jefe chileno empecinado en bloquear Iquique y cometer innúmeras tropelías a lo largo de sus aguas y costas adyacentes, en espera a que su criticada Guerra Bárbara trajera

como consecuencia el zarpe total de nuestras fuerzas navales hacia el sur, con el fin de poder empeñar un "combate entre escuadras" e imponer la indiscutible superioridad de la suya. Elogios no faltarían para darle la razón y reemplazar a las duras críticas que se le habían hecho -a raíz del "Bloqueo de Ventanas", como fue sarcásticamente bautizada aquella caprichosa acción vituperada por la prensa y el pueblo chilenos-, puesto que borraría su personal desacierto y elevaría su fama de curtido hombre de mar, capaz de imponer sus tácticas aún en contra de los planes gubernamentales...

Todas estas consideraciones debieron surgir en su mente tras la inesperada incursión en aguas sureñas de la *Unión* y la *Pilcomayo*. Williams Rebolledo -al enterarse por los informes oficiales de Latorre acerca de las limitaciones marineras de aquellos buques-, tuvo que pensar que comenzaban a hacerse relevantes sus pronósticos obsoletos e inició, "in situ", una mediata incursión contra el Callao.

Ahora bien, y volviendo retrospectivamente a ocuparnos del ya comentado informe de Latorre, sobre la "posibilidad" de que su buque hubiera averiado a la *Unión* en las postrimerías del combate de Chipana, al dispararle dos cañonazos y observar luego un notable escape de vapor que expulsaba nuestra corbeta -y que el citado marino chileno fijó como resultado de sus disparos-, defendiendo la verdad histórica puede afirmarse que, con sus acuciosos y cautos razonamientos, conjeturó la posibilidad de lo imposible... Veamos:

El comandante peruano de la corbeta *Unión*, Don Nicolás del Portal, escribió en su parte oficial acerca del combate: "... A la 1 h. 40 P.M. se había alargado tan considerablemente la distancia entre ambos buques, que nuestras bombas no alcanzaban con una elevación de más de 3,500 metros, por lo cual seguramente el enemigo también paralizó sus fuegos: sus tiros fueron en general bien dirigidos, pero mal elegido el momento del disparo, o no llegaban a nuestro costado o pasaban por alto: *esta es la causa de que no hayamos sufrido la más insignificante avería...*" Según Portal, la *Unión* hizo 148 disparos, sumándolos a los que efectuó

la *Pilcomayo* durante el combate de Pacocha, lo que hace que -entre ambos buques peruanos- y mientras procuraban dar caza a la corbeta chilena *Magallanes*, igualaran casi los 150 proyectiles diversos que empleó la nave contraria durante su maniobra de evasión hacia Iquique.

De otro lado, el comandante Antonio de la Guerra que mandaba transitoriamente la *Pilcomayo* en Chipana, corroboró en su informe el hecho que la *Magallanes*, al apercibirse que tenía al frente dos buques enemigos, emprendió la fuga "con notable celeridad", y asimismo la imposibilidad de que dos granadas de la *Magallanes* cayeran en el interior de la *Unión*. "El fuego de la *Magallanes*, apuntó; no tuvo resultado alguno; pues bien la distancia que nos separaba, o mas probablemente la falta de artillería hacia popa de la nave mencionada, la imposibilitaban, en la posición en que se hallaba, para ofendernos". Hacia el final del combate, dice, "la corbeta enemiga se encontraba fuera de tiro, y en consecuencia suspendimos nuestros disparos"¹¹.

Ahora bien, y con el fin de dilucidar -de una vez por todas- aquellas palabras de Latorre insinuando la "muy posible" circunstancia de haber averiado a la *Unión* - pues mediante dos cañonazos que disparó la *Magallanes* en las postrimerías del combate-, observó que dejaba un notable escape de vapor la corbeta peruana, se remite al lector para que verifique la consiguiente explicación de tal "equivocación" chilena tan explotada por sus historiadores:

"...Lastimoso es también el estado en que se encontraban las calderas de la *Unión*, impulsado por el deseo de capturar al enemigo, ordené se diera la mayor presión posible al vapor y, extrañeza y pena causa el decirlo, apenas pudo obtenerse que ascendiera a diez y seis libras, pero haciendo gotear por muchos sitios sobre los fogones, las bóvedas de las calderas que comenzaban a reventar..."

Sin una reparación completa que permita levantar, si no las veintitrés libras con que antes funcionaba la máquina a toda fuerza, veinte libras por lo menos, los servicios de este buque carecerán de importancia. De

esto resultó pues, que no hubiéramos podido alcanzar un andar superior al de once millas, mientras el enemigo corría en las últimas horas con una velocidad superior a las doce y aun doce y media millas"¹². Sin dudas, nuestro alistamiento era muy pobre.

DISTANCIAS DE TIRO, AVERIAS MUTUAS Y DESENLACE FINAL

De la minuciosa lectura de los partes oficiales- tanto peruanos como chilenos-, se deducen los siguientes y similares datos:

- a).- Sólo durante el combate propiamente dicho, la máxima distancia de fuego entre ambos contrincantes fue de 4,300 metros, la mínima, llegó a calcularse en 2,300 metros.
- b).- Ante las dificultades técnicas experimentadas durante la acción de Chipana por los barcos peruanos, éstos -debido a rápida e improvisada orden de zarpe-, no pudiendo materialmente alcanzar las velocidades que podrían haber desarrollado merced a un adecuado recorrido que tanto necesitaban. Ello devino en su contra y disminuyó su eficacia en combate.
- c).- Los alcances de tiro fluctuaron debido a las elevaciones indispensables que se tuvo que graduar, como única manera de aproximar punterías a la *Magallanes* en su rápida evasión. Ello impidió, en ambos casos, obtener impactos directos.
- d).- La *Magallanes*, tuvo que sacrificar su lancha a vapor, antes de perderla ya zafada, por el rebufo de la artillería propia y el efecto de las trayectorias contrarias muy ceñidas a su estructura (obra muerta).
- e).- La *Pilcomayo* tuvo dos falúas averiadas por proyectiles de armas menores (rifles y ametralladoras). Ninguna baja.
- f).- La *Unión* sufrió la rotura del muñón correspondiente al cañón N° 6 durante sus disparos.

Una vez que -debido a las diferencias en velocidad- la *Magallanes* se alejó de sus contrarios, los buques peruanos siguieron hacia el Meridión. A la altura de Arica, se destacó a la *Pilcomayo* a Pacocha, con el fin de renovar el combustible que requería. Luego de efectuar dicha faena que tanto necesitaba emprender, desde que el consumo de carbón durante el combate de Chipana persiguiendo a la *Magallanes*, había mermado considerablemente los recursos de aquella pequeña cañonera en forma ostensible, procedió a reencontrarse con la corbeta *Unión* en aguas de Pacocha y solicitar órdenes para integrarse nuevamente a la segunda división bajo el mando del comodoro de ella, don Aurelio García y García. Una vez obtenido tal permiso, ambos buques prosiguieron su viaje con rumbo al Callao y navegando en convoy sin novedad hasta nuestro primer puerto, dejando sorprendida a la escuadra chilena con su imprevista irrupción en aguas del Sur.

LAS REPRESALIAS DE WILLIAMS REBOLLEDO DESPUES DE CHIPANA

El irascible carácter del contralmirante Williams, al enterarse de la caza emprendida por las naves peruanas y del sostenido combate librado por ellas contra la *Magallanes*, en aguas de Chipana y tras la corbeta mencionada, que aprovechando su mayor velocidad pudo evadirse de la persecución de sus enemigos y llegar hasta el puerto de Iquique para informar al jefe de su escuadra lo ocurrido, no pudo menos que estallar en cólera y comenzar a impartir órdenes dirigidas a la ejecución de una drástica revancha a tono con su colérica personalidad de orgulloso y vengativo marino.

Recuérdese que dicho discutido personaje -conocido por su antigua fama e inesperados caprichos-, padecía también de una difteria gangrenosa, que se agudizaba por momentos, según las circunstancias y disgustos que la vida le deparaba y que él consideraba opuestas a su propia manera de pensar. Una breve alusión a tal dolencia (que le fue diagnosticada personalmente por el cirujano naval, Dr. Sherbakoff), se hizo en páginas anteriores de este mismo libro y dentro de la narrativa expuesta en su Capítulo I.

“Como consecuencia directa de este cambio de balas -apuntó el historiador peruano, Rosendo Melo-, el comodoro Rebolledo, con el grueso de su escuadra, la emprendió contra los puertos del litoral tarapaqueño y las instalaciones de embarque de guano establecidas en ellos y destacó sobre Mollendo, a órdenes del comodoro Simpson, del *Cochrane* a este blindado y a la rápida *Magallanes*, con órdenes de exterminio...”.

“La División comisionada destruyó *heróicamente* las instalaciones de guano, lanchas, etc., en Pabellón de Pica y Huanillos, sirviéndose al efecto de sus proyectiles y del *kerosene*...”.

“De ahí volvieron las proa sobre Pisagua, a cuyo puerto llegaron el 18 de mayo el *Blanco* y la *O'Higgins*, destacando embarcaciones armadas para destruir las lanchas y atacar a los dueños de ellas, que intentaran impedirlo. Como se contestara de tierra el fuego de las embarcaciones chilenas, regresaron éstas a sus respectivos buques, los que desde luego abrieron sus fuegos sobre la población que, situada en un plano inclinado al mar, es fácil de ofender. Las bombas derrumbaron gran parte de las casas, causando mucho incendios. Intentaron luego un desembarco en botes, el cual fue rechazado, causando en sus dotaciones numerosas bajas. Los botes volvieron a sus buques, que continuaron el bombardeo con implacable ferocidad. Muy pocas casa quedaron en pie, quemándose cantidades de salitre depositadas en las bodegas”¹³.

En lo referente al ataque chileno sobre Mollendo, el día anterior, tampoco la división que mandaba Simpson se comportó con menos dureza ni con más mesura. Verdad fue que la altura natural de buena parte de la costa de aquel puerto sureño defendió con sus barrancos a la población, que fue cañoneada sin que mediara aviso previo alguno de parte del *Cochrane*, pero sin que sufriera una destrucción similar a la de Pisagua gracias a la defensa natural de su acantilado polvoriento. Las lanchas chilenas que previamente atacaron, fueron rechazadas con algunas bajas antes de volver a sus pescantes y ser izadas a bordo de los buques atacantes. Estos -el *Cochrane* y la *Magallanes*-, se apropiaron del carbón

y las mercaderías que encontraron a bordo de dos lanchas surtas en la bahía mollendina; también de harina y carbón que cargaban dos buquecitos nicaragüenses, el *Monroy* y *La Plata*, sacando al último de los indicados mar afuera, tras de lo cual procedieron a cañonazos y lo hundieron.

En Mejillones del Perú, tanto la *O'Higgins* como el *Cochrane* enviaron botes para hundir lanchas peruanas. Ante un rechazo enérgico hecho a balazos, dichas embarcaciones menores retornaron a sus buques y, tras de ser izadas, los citados barcos bombardearon aquel pueblo hasta destruirlo completamente.

Finalmente, la escuadra de Williams Rebolledo arrumbó hacia Iquique y se notificó a las autoridades que, si funcionaban los condensadores que proveían de agua dulce al puerto, se le bombardearía... "Se paralizaron inútilmente dichas máquinas, porque siempre bombardearon los chilenos y aún la *Esmeralda* se ocupó de cañonear los trenes que iban al interior llevando gente indefensa que hufa de los horrores de la guerra"¹⁴.

LA ADELANTADA Y ADMIRABLE CAMPAÑA DE NUESTROS TRANSPORTES

Historia aparte, pero que adelantándose al combate naval de Chipana se desarrolló con antelación, audacia y eficaz resultado, con el fin de armar nuestros indefensos puertos sureños para su defensa contra los ataques de la escuadra enemiga, así como para pertrechar adecuadamente y dentro de lo posible nuestros escasos barcos susceptibles de poder hacerse a la mar, en condiciones más o menos aceptables para batirse y contrarrestar la ofensiva chilena, fue en gran parte obra de los escasos más diligentes marinos peruanos, que, merced a su sacrificado ahinco y habilidad profesional para sortear los peligros que se les oponían durante las continuas travesías indispensables que llevaron a cabo para cumplir sus misiones de apertrechamiento, supieron, -tras de salir indemnes de aquellos insoslayables viajes-, recoger, trasladar y entregar, navegando en sus buques transportes, el armamento, municiones y bagajes que

habíaseles ordenado acarrear, para y fuera de cumplir la misión que traían con presteza y a cabalidad en forma rápida, volver a zarpar y llevar a cabo la siguiente, eludiendo toda clase de peligros y logrando nuevamente sus propósitos en forma sorpresiva y casi inexplicable para el burlado enemigo.

Fue aquella una lucha de larga duración y llevada a cabo impecablemente, digna de ser recordada en la historia como una absolución cristiana a los *mea culpa* del gubernamental descuido en que se había tenido a nuestra marina de guerra, así como también a varios de nuestros más estratégicos puertos, al cambiar sus insoslayables necesidades por preocupaciones políticas de carácter interno, despreocupándose de un país que, como Chile, nuestro tornadizo vecino cuya peculiar idiosincracia se conocía desde antes, no podía cambiar sus otrora amistosas cartas (de aliado del Perú en 1866 y contra España), para convertirse en enemigo obnubilado por nuestras riquezas guaneras y salitreras que tanto llegó a codiciar.

“Que el Perú hubiera podido sacar sus buques al mar y combatir durante cinco meses contra la superior y preparada escuadra chilena e impedir hasta octubre la invasión de su territorio, cuya defensa organizaba entre tanto militarmente, es el milagro de la guerra naval en la Guerra del Pacífico”¹⁵.

Poco tiempo antes de que Chile declarase la guerra al Perú y Bolivia, y cuando se supo en nuestro país acerca de las ostensibles y estudiadas dificultades que puso aquel Gobierno - durante sus diálogos y objeciones- con nuestro ministro plenipotenciario y enviado extraordinario, don José Antonio de Lavalle, en febrero de 1879 y que se prolongaron hasta el mes de marzo, los primeros buques nuestros que iniciaron sus actividades, alistándose de antemano con gran premura a manera de precaución indispensable, fueron nuestros transportes de la armada.

Aquel milagro -al que se refirió Jacinto López en su párrafo precedente-, se inició al zarpar el *Chalaco* el 2 de abril de 1879 y

directamente hacia el sur. A su bordo llevaba embarcada, de primera intención y con el principal e indispensable fin de fortificar el puerto de Arica, a la división puesta bajo las órdenes del general La Cotera, quien tenía el encargo de emplazar rápidamente los primeros cañones que se le enviaban -que también habían sido embarcados en el transporte que conducía a dicha fuerza militar-, así como la misión de robustecer las defensas de aquella plaza cercanamente amenazada por el ataque de la poderosa escuadra chilena.

Nuestro ya mencionado transporte arribó el 5 de abril a su destino, procediendo de inmediato y sin tropiezos a desembarcar tanto a la oficialidad y personal de tropas que traía embarcadas, cuanto al material de artillería, pertrechos, víveres y otras ayudas indispensables para finalizar cumplidamente su importante tarea. Así fue como la rápida y eficiente actividad del *Chalaco*, fue cumplida exitosamente sorteando el peligro que significaba la cercana presencia de los buques enemigos, no obstante que, justamente en la fecha de su llegada a Arica en aquel 5 de abril de 1879, Chile se apresuraba a declarar oficialmente la guerra tanto al Perú como a Bolivia. Al respecto, un telegrama de su gobierno, expedido con alguna antelación y dirigido a su máxima autoridad naval en aquella campaña, fuera de ordenarle lo que debía hacer tácitamente, suministrábale datos de espionaje invaluable que aquel caprichoso marino simplemente desechó:

“Ministro de la Guerra á Williams (Comandante en jefe de la escuadra) - Abril 2- Declaración de Guerra al Perú. Godoy y Lavalley se retiran mañana. *Procedan como en campaña*. Godoy me dice: situación escuadra en Callao, la acostumbrada. Atacarla por sorpresa al amanecer sería mas seguro, pero preferible atacarla fuera del alcance baterías. Ejército peruano 6,000 plazas efectivas todas armas - 2,500 gendarmes y policía. - A. Fierro (Ministro de Relaciones Exteriores)”¹⁶.

“La actividad del *Chalaco*, al mando del Capitan de Fragata Manuel A. Villavicencio fue, como tenía que ser, muy pródiga en audacia, en

valentía, en pericia marinera y en efectividad. El día 5 dejó su preciosa carga en Arica, de donde embarcó 500 soldados para llevarlos a Pisagua, a solamente 32 millas, casi a la vista de Iquique, donde ya se encontraba toda la escuadra chilena que su Almirante no quiso conducir al Callao. De Antofagasta regresó a Arica el día 8. De Arica salió para Mollendo, puerto en el que embarcó mil soldados a quienes transportó nuevamente a Arica, entrando por tercera vez en este puerto el día 12. El 14 sale para Pisagua nuevamente. Vuelve a Arica el 16. En una de esas correrías, el día 13 de abril, fue avistado por la escuadra chilena, que Williams movilizó para "castigar" a las naves peruanas que el 12 habían hecho huir al comandante J.J. Latorre al mando de la corbeta *Magallanes*, en Chipana", conforme lo expresó el marino peruano Ramírez Canaval"¹⁷

Sin embargo, las correrías del *Chalaco* en la oportunidad arriba citada se desarrollaron sin que fuera atacado por ninguno de los barcos chilenos que, pudieron hacerlo luego de avistarlo, ya fuera debido a que no lograron identificarlo con certeza, ya porque la amenaza de Williams Rebolledo hallábase reservadas para buques mayores y no para pequeños transportes, permitiendo que la audaz y valiente dotación de aquella intrépida nave, dejase grabada en la historia su casi increíble y ya asaz legendaria proeza marinera.

Y el autor la denomina así, apoyándose tanto en la propia historia naval chilena, cuanto en el tiempo transcurrido hasta la fecha en que esta obra se escribe. Efectivamente, un siglo más tarde y en pleno año de 1979, nada menos que *El Mercurio*, rememorando aquella actuación de nuestro transporte en los comienzos de la Guerra del Pacífico y en aguas dominadas por la escuadra chilena, ha publicado un editorial referido al caso e intitulado: "*Hazaña del Chalaco*", en su sección especialmente dedicada a recordar los hechos bélicos acaecidos durante el año de 1879, dentro del teatro naval de operaciones entre el Perú y Chile.

Luego de relevar la rapidez y eficacia con que actuó nuestro buque para solucionar los agudísimos problemas que, para su defensa, requieran los descuidados puertos peruanos en el sur ante el obnubilado ataque

de la "guerra bárbara" de Williams Rebolledo, el editorialista chileno de *El Mercurio* -en la sección *Diario de la Guerra del Pacífico*, 1979-, rememora el éxito obtenido por el *Chalaco*" 18.

Acudiendo también a fuentes históricas chilenas -y en esta ocasión, a la obra escrita por Gonzalo Bulnes-, dicho historiógrafo se ocupó igualmente, aunque en forma sucinta y muy breve por razones de su nacionalidad que resultaban bastante comprensibles, a relatar y pronunciarse respecto de las notables y exitosas incursiones de los transportes peruanos, no obstante el peligro que significaba para ellos la inmediata presencia de la escuadra enemiga, dispuesta a todo y lista para atacar a los nuestros en aguas muy próximas.

Bulnes, en su libro *Guerra del Pacífico, de Antofagasta a Tarapacá*, dejando la narrativa acerca de las exitosas tareas cumplidas a cabalidad por el transporte *Chalaco*, pasó de inmediato a hacer sus resumidas digresiones referidas al pequeño buque que continuó cumpliendo la arriesgada campaña iniciada por aquel. Fueron exactamente sus palabras:

"Mientras esto ocurría en el Sur, se alistaba en el Callao el *Talismán* mandado por el comandante don Leopoldo Sánchez, para hacer una excursión análoga por su importancia y riesgos a la que efectuaba el *Chalaco*. Salió del Callao el 10 de abril conduciendo pertrechos, armas y víveres para los ejércitos del Sur i un personal de 19 jefes, 30 oficiales y 40 de elevada posición social, que tomaron diferentes puestos en la campaña. Al frente de ellos iba el almirante don Lizardo Montero a tomar el mando en jefe de la plaza de Arica".

"El *Talismán* enfrentó el 13 el morro de Sama. Un corresponsal de prensa que iba a bordo de él, escribía desde ese puerto.

"La ansiedad es notable. Se espera que nuestros enemigos, dóciles a los preceptos de la guerra, tengan en estas aguas algún buque que vijile los movimientos de nuestra armada."

"Aquel día el *Talismán* bajó su carga. Los oficiales saltaron a tierra, i en Arica se embarcaron otros para organizar las fuerzas de Mollendo i de Arequipa, lo que efectuaron sin que les ocurriera la menor novedad en el viaje. De Mollendo el *Talismán* regresó al Callao".

"Como debe suponerse estos hechos levantaban protestas en el País i en la Escuadra. *La audacia i resolución de sus trasportes hacían posible que el Perú ejecutara impunemente esas correrías! El Almirante Williams ha explicado la actitud de sus naves en el primer mes de la guerra diciendo que la Escuadra carecía de carbón, i la justicia histórica me obliga a consignar estos descargos del antiguo jefe de nuestra Armada*"¹⁹. (A).

Mas las explicaciones del contralmirante don Juan Williams Rebolledo, no lograron aquietar los ánimos ni acallar las murmuraciones que originaron aquellas valientes y exitosas incursiones de nuestros transportes, sorteando peligros en aguas dominadas por el enemigo y evadiéndose de él al comenzar la guerra de 1879.

Así fue como, el gobierno chileno, se vió obligado a recapacitar para corregir sus errores iniciales; para restituir la confianza y tranquilizar, tanto a muchos de sus marinos cuanto a otros ciudadanos conscientes; para, finalmente, evitar la agudización de los disturbios populares que ya habíanse presentado en forma amenazante, a raíz de las indiscutibles proezas navales de nuestros transportes y sus incomprensibles, evasiones ante el poder cercano de una escuadra chilena muy superior, incapaz de contrarrestarlas pese a su innegable y reciente alistamiento en pie de guerra..., ¡las masas ignaras de aquellas multitudes, carecían de una lógica explicación!

La reacción gubernamental no se hizo esperar mucho tiempo ante aquel vendaval de murmuraciones. Leamos lo que al respecto escribió el historiador chileno, Gonzalo Bulnes:

(A) El subrayado (letras "bastardillas") es del Autor.

“Se puso en evidencia la urgencia de comprar un buque rápido para perseguir los trasportes enemigos i don Rafael Sotomayor envió al Sur a su secretario, el capitán Prat, para que hiciese presente de viva voz al Gobierno la conveniencia de adquirir el *Amazonas* que pertenecía a la Compañía Inglesa de Vapores, i regresar a Iquique con la *Covadonga* que aun permanecía en Valparaiso. Las gestiones que hizo el Gobierno para adquirir el *Amazonas* no dieron resultado sino algunos meses mas tarde. En cambio compró el *Abtao* que fué una mala adquisición, i arrendó el *Copiapó*, el *Lamar* y el *Huanai* de la Compañía Sud Americana de Vapores”²⁰.

Las anteriores medidas que tomó el gobierno de Chile para morigerar un tanto las obnubiladas acciones de Williams Rebolledo y su escuadra en nuestras aguas del sur, permitieron pues al Perú utilizar un tiempo -que nos resultó verdaderamente precioso, al poder disponer y reparar en parte la pasada indolencia gubernamental con respecto a la marina-, lapso que entre abril y mayo de 1879 sirvió a la escuadra peruana para alistarse a como diera lugar, y al mismo tiempo a sus transportes, para ejecutar una de las campañas más brillantes y audaces que se registran en nuestra historia.

En lo que se refiere al alistamiento bélico de los escasos buques armados que para combatir directamente con el enemigo poseía la escuadra del Perú, aquél corto período del que pudimos disponer merced a la preocupación gubernamental chilena para mitigar la nula actuación que, en contra de nuestros valerosos marinos y sus buques dedicados únicamente al transporte, empequeñeció a los barcos de Juan Williams Rebolledo que no pudieron, que no lograron una vez siquiera, atacarlos e interrumpir su brillante campaña naval; aquel lapso comprendido entre los meses de abril y mayo de 1879, fue aprovechado por nosotros acertadamente para no quedar inermes ante Chile desde los comienzos de la Guerra del Pacífico.

Muy adecuadamente y con suma franqueza, se refirió a dicho intervalo histórico quien fue director del Museo Naval del Perú, el

comandante José Carlos Cosío, el año del centenario de aquella nefasta guerra, poco tiempo antes de su inesperado fallecimiento. Fueron exactamente y *ad literam* las palabras de aquél marino:

“El entusiasmo popular fue unánime. Se movilizaron todos los recursos y se hicieron los preparativos con actividad desbordante. Durante todo el mes de abril y parte de mayo se alistaron y aprovisionaron los buques. Se repararon máquinas, se colocaron calderas, se completaron las tripulaciones. Había que salir a vengar las tropelías y excesos de Williams Rebolledo que bombardeaba e incendiaba puertos indefensos. Pero, lo que debe ser labor paciente y sacrificada de muchos y largos años, no puede improvisarse en pocos días; sólo una flota bien entrenada y preparada, con elementos adecuados y una moral sólida puede aspirar a la victoria”²¹

UN ZARPE CASUALMENTE SIMULTANEO CON RUMBOS OPUESTOS

La exitosa y arriesgada campaña naval de los transportes peruanos, no tardó mucho en traer consigo sorpresivas consecuencias -casi increíbles-, tanto para la marina de guerra chilena, como para la del Perú que recién se proponía iniciar su primera ofensiva contra el enemigo.

El contralmirante don Juan Williams Rebolledo, celoso de conservar su fama de experimentado hombre de mar y acertado estratega de vasta experiencia, luego de recibir la ayuda de los transportes que había solicitado para la escuadra bajo su mando y harto de las críticas y comentarios que hasta llegaron a tildar a dicha fuerza como “ociosa”, resolvió bruscamente cambiar su desairada táctica y acudir a la primitiva idea que le fue propuesta por el Gobierno para atacar con sus buques al Callao, pero sin que nadie se diera cuenta del proceso mental por el que atravesaba ni de la inesperada decisión que había resuelto tomar.

Así fue como, al amanecer del día 16 de mayo de 1879 ordenó zarpar al grueso de los buques bajo su mando y arrumbar hacia el oeste

precedidos por el blindado *Cochrane* en el cual enarbolaba su insignia. Dicho zarpe se hizo en dos divisiones mas no en conjunto, debido a que... Williams Rebolledo -desde que el Gobierno no estaba enterado de sus verdaderas intenciones-, procuró no despertar sospechas de antemano. La primera directiva habfa sido designar un *rendez vous* en alta mar. La segunda orden: conformar dos divisiones que dejarfan sus fondeaderos con un día de intervalo por las ya indicadas razones.

Siguiendo el plan trazado, los primeros barcos se hicieron a la mar en el orden siguiente: "El 16 de mayo zarparon el *Cochrane*, la *Chacabuco*, la *O'Higgins*, el *Abtao* y el *Matías* con rumbo al Oeste; el 17 el *Blanco* y la *Magallanes*. Los dos grupos se reunieron en alta mar en un punto designado como *rendez vous*"

"Quedaron en Iquique los buques inútiles, los que por el deplorable estado de sus máquinas no podfan marchar en la expedición, a pesar de que el andar del convoi se fijó en seis millas. Estos buques eran la *Esmeralda* y *Covadonga*, i asumió el mando de la escuadrilla i del bloqueo el comandante de la *Esmeralda*, don Arturo Prat"²².

Debe tenerse en cuenta que el *Abtao*- buque adquirido por Chile ante la queja de Williams Rebolledo, porque no pudo interceptar a los rápidos transportes peruanos durante sus atrevidos viajes por falta de barcos adecuados-, resultó un mala compra del gobierno sureño que, por no detenerse, a hacer examinar sus máquinas y calderas adecuadamente, hizo una deficiente y mala compra que de poco le sirvió. Casi simultáneamente y obnubilado por la urgencia del caso, mientras trataba de adquirir el *Amazonas* de la Compañía Inglesa, sólo pudo arrendar de la Compañía Sud Americana de Vapores, el *Copiapó*, el *Lamar* y el *Huanai*"²³.

Los buques de la escuadra chilena, una vez alcanzado el *rendez vous* que se tenía designado mientras se navegó hacia el oeste y mar afuera para evitar ser vistos por otros vapores de las líneas de navegación, cambió su rumbo hacia estribor para navegar francamente con proa hacia el Callao como lo tenía pensado su Comandante General.

Más, durante la primera noche y debido a la niebla imperante, se perdió de vista el *Matías Cousiño* que transportaba abundante carbón para el reabastecimiento que requerirían los buques de Williams Rebolledo. Este caprichoso marino no quiso perder tiempo en buscarlo como resultaba imprescindible e indispensable hacerlo: ¡grave error!

El contralmirante chileno Williams Rebolledo, acariciando obstinadamente el ilusorio éxito que esperaba obtener en su ataque al Callao así como la segura victoria contra la escuadra enemiga, no titubeó en proseguir la ruta que se había trazado. Siguiendo tales presentimientos fue que no detuvo la navegación ya emprendida, ni intentó siquiera disminuir la mediana velocidad de sus buques para ejecutar una exploración en pos de encontrar al *Matías Cousiño*, con el fin de ampliar las instrucciones que antes de zarpar de Iquique había impartido al comandante del barco carbonero. Simplemente, continuó sin enmendar el rumbo trazado hacia el Callao, dejando que la iniciativa de su subalterno prevaleciera.

Este último, sabiendo únicamente que la orden definida mandaba que, en caso de presentarse alguna dificultad, se mantuviera en espera dentro de un sector astronómicamente situado a la altura del paralelo de Camarones hasta avistar a su propia fuerza naval, no pudiendo arriesgarse a ejecutar maniobra alguna que se opusiera a los secretos planes de su Comandante General, procedió a cumplir escrupulosamente su mandato tal como le había sido impartido: permaneció en la indicada zona esperando el retorno de las fuerzas navales de su país.

Mientras tanto, aquella escuadra cuyo regreso debía esperar pacientemente y sin saber a ciencia cierta la fecha en que se produciría el probable *rendez vous*, hallábase navegando hacia el Callao preparándose la devastadora sorpresa acariciada por la mente de Williams Rebolledo que, en términos generales y dentro de un criterio naval no obsoleto y más ceñido a la realidad del momento que se vivía, resultaba peligrosísima a la par que utópica, como se apreciará en el curso de la presente narrativa.

EL ZARPE SIMULTANEO DE LA ESCUADRA DEL PERU

Por una de esas extrañas sorpresas que guarda el destino, en ese día 16 de mayo en que zarpó de Iquique la escuadra chilena para dirigirse al Callao, también lo hizo la escuadra peruana arrumbando hacia las aguas de Iquique, luego de levar anclas y dejar el Callao.

Como ya se apuntó en líneas anteriores e inmediatas de este mismo libro, la estratégica derrota trazada por el contralmirante Williams Rebolledo para la navegación de sus fuerzas navales fue *ex profeso* y para evitar inesperados avistamientos que pudieran propagar el celoso secreto que revestía su plan-, bastante alejada de las costas y mar afuera, para resguardar con su sigilosa actitud los estratégicos desplazamientos que había elaborado personalmente.

“Por una extraña y rara coincidencia -escribió Cosío Zamalloa-, el mismo día 16, la escuadra peruana que ha completado su alistamiento, zarpa del Callao llevando a bordo del *Oroya* al Presidente Prado acompañado de su numeroso Estado Mayor, para dirigir personalmente la campaña. La escuadra se compone de los siguientes buques: *Huáscar*, *Independencia*, *Oroya*, *Chalaco* y *Limeña*; conducen tropas, armamento, municiones y abastecimientos. Quedan en el puerto del Callao la *Unión* y la *Pilcomayo*”.

“El convoy navega pegado a tierra en previsión de cualquier encuentro con el enemigo que permitiría a los transportes encontrar refugio en los puertos y caletas de la ruta. Este es el motivo por el cual... *ambas flotas se cruzan sin avistarse*. Si el almirante chileno hubiera destacado una fuerza de exploración, posiblemente hubiera detectado a la flota enemiga y hubiera empezado el combate que tanto anhelaba. *Las dos escuadras se cruzaron a la altura de Mollendo, aproximadamente*”²⁴.

LOS PLANES CHILENOS DE ATAQUE AL CALLAO: SUS FRACASOS

El plan que inicialmente había forjado el Gobierno de Chile, con el fin de comenzar exitosa y rápidamente su guerra capital y anular desde el principio la resistencia naval del Perú, no solamente era simple en su concepción sino también lógico. *Sin embargo fracasó siendo el primero:*

El coronel Ekdhal -nacido en Suecia, pero sincero y prudente historiador militar muy apegado a la causa chilena-, no vaciló en sintetizar su convicción acerca de lo que a su juicio debió ejecutarse desde el comienzo de la campaña naval de Chile contra el Perú, en pro de una victoria rápida y contundente a la par que fácil. En su *Historia Militar de la Guerra del Pacífico* apuntó lo siguiente:

“La escuadra chilena debía atacar a la peruana, sorpresivamente en el Callao, pues sus buques se hallaban allí en desarme casi completo. Si la escuadra chilena no lograba destruirla o capturarla, debía por lo menos bloquearla...impidiendo su salida al mar. Si esta operación daba resultado, debía enviarse inmediatamente una división de 4 a 5,000 hombres para adueñarse de la región salitrera del Perú”.

Claramente se percibe, en el meollo mismo de las palabras que deslizó dentro del párrafo antes citado, su personal convencimiento acerca del verdadero motivo que impulsó a Chile a declarar aquella guerra.

El plan de ataque al que se refiere Ekdhal, fue confiado por el gobierno a un personaje civil de su absoluta confianza: don Rafael Sotomayor, a quien se nombró como secretario en campaña tanto del jefe de la escuadra, cuanto del general en jefe, para asesorar a ambos líderes.

Aquella disposición gubernativa que en realidad tenía no precisamente la misión de asesorar a la Marina y al Ejército, sino la supervisión y control de sus operaciones bélicas, debido a la desconfianza que sus jefes

causaban al gobierno de Chile-, fue realizada por Sotomayor con mucho tino, sagacidad e inteligencia. A la larga e históricamente, se le llegó a motejar con el expresivo y bien ganado título del "Cerebro de la guerra" por sus atinadas intervenciones.

Posteriormente, el historiador Wilhelm Ekdhal a quien ya se ha citado, dejándose llevar por su formación castrense original y las enseñanzas que estudiara desde muy joven, hizo un cáustico e indirecto comentario acerca de la modalidad introducida por Chile desde los comienzos de la guerra, que manifiesta - en su *Historia Militar de la Guerra del Pacífico* - su absoluta discrepancia con aquella inusitada actitud del gobierno chileno. Fueron sus palabras:

"El alto comando del vencedor fue organizado en conformidad con principios que la ciencia militar rechaza perentoriamente"²⁵.

Sin embargo, y no obstante el plan elaborado por el gobierno de Chile para que su escuadra atacara al Callao apenas se iniciara formalmente la declaración de guerra, el 28 de marzo de 1879 don Rafael Sotomayor viajó hacia Antofagasta para informar al contralmirante Williams, en forma plena y anticipada, las intenciones del alto comando de su patria para destruir a los buques en su mismo apostadero utilizando la sorpresa.

Al recalcitrante marino chileno, ni le agradó la presencia del flamante Secretario en Campaña (investido oficialmente con altos poderes), ni el plan de ataque cuidadosamente elaborado pero súbito. Pocos días más tarde, al recibir el 2 de abril de 1879 la copia de su ministro de Relaciones Exteriores, don Alejandro Fierro, quien telegráficamente hizo llegar la orden del Ministro de la Guerra, el que tras de adelantarse a la declaración bélica formal del 5 de abril que posteriormente emitiría contra Bolivia y el Perú, completaba su mensaje a Williams Rebolledo, disponiendo que sus fuerzas navales *procedan como en Campaña*, en vista de que las faenas de alistamiento de los barcos peruanos en el Callao era "la acostumbrada", según informes suministrados por don Joaquín Godoy, reciente Ministro Plenipotenciario de Chile en Lima, que acababa de renunciar para volver a su país.

El contralmirante don Juan Williams Rebolledo, luego de enterarse de la situación imperante, no sólo rechazó el plan que se le proponía ejecutar sino también la orden recibida: resolvió bloquear Iquique.

El segundo plan de Chile para atacar el Callao, se incubó en la mente del contralmirante Williams Rebolledo y tras las durísimas críticas que se le hicieron a raíz de mantener el demencial bloqueo del indefenso puerto de Iquique, sin poder conseguir su soñado objetivo: el de obligar al Perú a batirse- dejando su base chalaca, reparaciones y alistamiento-, y navegando hacia el sur para establecer contacto con las fuerzas enemigas, que esperaban con la idea de oponérseles a su posible arribo. con el fin de entablar un combate "entre escuadras".

Más, como las esperanzas del persistente marino chileno no ocurrieron y el gobierno peruano sólo emprendió una brillante campaña con sus transportes, para procurar fortalecer y pertrechar nuestros puertos sureños contra los vandálicos ataques enemigos; nuestros buques -la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo*- pasaron a constituir una suerte de "punta de lanza", mal afilada aún, que habiéndose aventurado a zarpar de su apostadero chalaco en el cual dejó al resto de nuestra débil escuadra reparándose aceleradamente, incursionó hasta la altura del paralelo 21º sur, en el cual ambos buques avistaron, reconocieron y procuraron dar caza a la corbeta chilena *Magallanes* durante el combate naval de Chipana, no consiguiendo completar su intención debido al deficiente estado de sus máquinas y calderas a media reparación, pero obligando al buque enemigo a responder sus fuegos en franca retirada y refugiarse en Iquique amparado por el grueso de su escuadra.

Las circunstancias arriba indicadas -que en su esencia esbozaban la táctica naval peruana, ajena por completo al "combate entre escuadras" soñado por Williams Rebolledo-, hicieron que este caprichoso marino recapacitara y tratase de enmendar sus desaciertos tan personalmente defendidos. Por descontado que tal enmienda de planes diametralmente opuestos, fue elaborada dentro del más profundo secreto, tanto debido al brusco cambio de ideas que había mantenido sin alterar, cuanto a las

innumerables críticas que había recibido y continuábanle llegando sin cesar. Después de un intervalo de casi dos meses que le permitió disponer de cuatro barcos adicionales: *Abtao*, *Copiapó*, *Lamar* y el *Huanai*, zarpó como ya se ha explicado con casi todas sus naves hacia el Callao y navegando mar afuera, el 16 de mayo de 1879, mas no sin cometer un gravísimo error, al desprenderse del barco carbonero *Matías Cousiño* con órdenes de que se mantuviera a la altura de Camarones.

Así fue como navegó sigilosamente arrumbando con su escuadra hacia el Callao, arribando en la tarde del 21 de mayo a las aguas insulares de Hormigas de Afuera para ultimar sus planes de ataque contra nuestro primer puerto; lo hizo lejos cuidándose de las fortalezas y sus cañones.

Mientras tanto, alla en Iquique, Williams Rebolledo había dejado como débiles centinelas de sus caprichos, y prepotente bloqueo que mantenía frente a dicho puerto desde que inició su "Guerra Bárbara", tanto a la corbeta *Esmeralda* como a la cañonera *Covadonga*, ambas de madera pero regularmente artilladas así como atentas a cualquier sorpresa o peligro que pudiera surgir en forma imprevista.

Concordando con las informaciones del mantenido espionaje diplomático que ejerció incansablemente el ministro plenipotenciario chileno en Lima, don Joaquín Godoy, noticias que rápidamente eran comunicadas al comandante general de la escuadra enemiga, el contralmirante Williams hallábase enterado de todos los pormenores acerca de la situación naval del Perú antes de arribar a las cercanías del Callao. Su plan de ataque había sido cuidadosamente elaborado de consiguiente, pero en forma personal y guardando el más restringido secreto. Resulta interesante, en este caso, traer a colación algunas valiosas opiniones de estudiosos peruanos y chilenos al respecto:

"El plan de Williams Rebolledo es curioso y pintoresco, de clásico corte antiguo de la época de la vela. Su éxito dependía del efecto de la sorpresa; debía conducir su escuadra con el mayor secreto hasta el Callao -apuntó José C. Cosío- y atacar a la peruana en la noche

suponiéndola desprevenida y en desarme. Toda la escuadra debía ingresar en la bahía precedida por el viejo transporte *Abtao* cargado con 60 quintales de pólvora, que avanzaría sigilosamente como un brulote, hasta situarse lo más cercano al fondeadero del *Huáscar* y la *Independencia*. Una vez en ese lugar haría explotar su enorme carga de pólvora, disparando al mismo tiempo sus 3 cañones de 150 libras. Aprovechando del incendio y el desorden consiguientes, los blindados chilenos emplearían toda su artillería y los 4 torpedos habilitados en otras tantas lanchas y de ser posible podía emplear el espolón. La *Magallanes*, *O'Higgins* y *Chacabuco*, colocados a retaguardia deberían bombardear la población. El capitán de fragata Thompson, que se caracterizaba por su audacia, secundado por un escogido grupo de tripulantes, se encargaría de llevar el brulote hasta el sitio señalado y encendería las mechas para hacerlo explotar²⁶.

"El plan de Williams Rebolledo ha sido duramente criticado; Quizás al comienzo de la guerra hubiera logrado las condiciones favorables, pero transcurridos dos meses, era de suponer que la escuadra peruana ya estaría en campaña o en condiciones de hacerse a la mar"²⁷.

Acerca de esta frustrada -y casi demencial idea pro hijada por la mente del contralmirante chileno, secretamente y mantenida dentro de un increíble sigilo-, cabe referirse al comentario crítico de otros historiadores que, sobre tan tremendo fracaso como el que tuvo que arrostrar Williams Rebolledo durante su expedición sobre el Callao, no dudaron en expresar sus autorizadas opiniones con franqueza e imparcialidad. Examinemos algunos párrafos escritos por Gonzalo Bulnes en su obra: *Guerra del Pacífico*, editada posteriormente durante el año de 1911 por la imprenta "Universo" de Valparaíso.

"Imposible sería acertar con lo que hubiera ocurrido si el Almirante realiza su plan. El papel de los blindados era interponerse entre la ribera del mar i el fondeadero de los buques enemigos, situados muy cerca de la playa, lo que hace temer que maniobrando los buques

chilenos en la oscuridad, cerca de la costa y con la exaltación del combate hubiesen corrido el peligro de vararse, o de estrellarse contra los torpedos que disparasen nuestras propias lanchas”.

“Como el plan no se realizó sería inoficioso discutirlo. El viaje del Almirante al Callao adoleció de defectos que resumiré así:

- 1º No debió la Escuadra su viaje sin cersiorarse de que la acompañaba el *Matías*, aunque hubiera tenido que esperarlo.
- 2º La Escuadra tuvo servicio de exploración. Marchó siempre reunida. Si envía a la *Magallanes*, por ejemplo, por la orilla de la costa, que era el derrotero usual de los buques enemigos, habría encontrado a la escuadra peruana, que en esos momentos navegaba por la misma vía, en sentido opuesto.
- 3º La vuelta fue un desastre que pudo costar la pérdida de las corbetas, porque tuvieron que lanzarse al sur en distinta dirección cada una, *navegando a la vela por falta de carbón*; el *Abtao* a remolque haciendo agua; los blindados y la *Magallanes* apenas con el suficiente combustible para continuar el viaje.

¿Qué perturbación ofuscaba la vista del ilustre marino que guiaba la escuadra?”²⁸.

Más, apartándonos de los comentarios y la crítica histórica que expuso Bulnes en su obra *Guerra del Pacífico*, editada como ya se expuso durante el año de 1911 y directamente referida al comportamiento profesional de Williams Rebolledo durante su expedición hacia el Callao en 1879, cabe retrotraer los hechos para fijar la atención del lector, sobre la arribada de la escuadra de Chile a nuestro primer y principal puerto, con el fin de sorprenderlo inexplicablemente.

Dicha "sorpresa naval" se produjo en la tarde del 21 de mayo del ya citado año, efectuándose al *rendez vous* de todos los barcos chilenos frente a las islas "Hormigas de Afuera", con el fin de alistar y ejecutar los planes secretos elaborados por el almirante chileno e intentar una contundente e inesperada victoria que tanto esperaba lograr.

Por descontado -y como ya se apuntó con anterioridad; no se hallaba presente e integrando la flota de Williams Rebolledo el *Matías Cousiño*, nave auxiliar indispensable para proveer de combustibles a los buques destinados para el ataque bélico contra el Callao y los escasos barcos de guerra, que finalizando sus reparaciones y alistando sus bocas de fuego para entablar futuros combates contra sus enemigos sureños, parecían -según el espionaje chileno-, próximos a lograr su empeño patriótico y hacerse a la mar apenas pudieran hacerlo.

El comandante del *Matías Cousiño*, desde que perdió todo contacto con los suyos casi después del zarpe ordenado por el jefe de la escuadra a la que pertenecía, y este último personaje naval chileno, no se preocupó de efectuar una exploración para localizarlo e integrarlo a las fuerzas bajo su mando, reinició la navegación en forma solitaria hasta alcanzar el paralelo de Camarones y mantenerse en dicha latitud sur, en cumplimiento de las últimas órdenes que le diera su Comandante General. Tal decisión -que resultaba la única capaz de ser cumplida-, devino en casi una tragedia posteriormente, desde que el resto de los buques capitales tanto como los otros integrantes de la escuadra de Williams Rebolledo, tras de una sostenida navegación hacia el Callao y su tomavajaje inesperado hacia aguas sureñas nuevamente, habiendo consumido buena parte del combustible en su fracasada expedición (como se expondrá luego), se vieron obligados a bajar revoluciones de sus hélices y economizar el consumo inicial de sus calderas, desde que sin ser provistos del carbón cuando más lo necesitaron por el *Matías Cousiño*, este barco continuó cumpliendo las órdenes únicas que se le dieron, navegando despacio e intermitentemente a la altura del paralelo de Camarones.

Así las cosas, retrocedamos en el tiempo nuevamente hasta aquella

tarde del 21 de mayo de 1879 en la que, una vez efectuado el *rendez vous* de los buques de guerra chilenos en aguas del Callao y frente a las islas "Hormigas de Afuera", el comandante general de esa escuadra, contralmirante Williams Rebolledo, reunió a sus comandantes y también a sus jefes y oficiales asesores, con el fin de coordinar el plan general de ataque que tan secretamente había venido elaborando desde el momento en que decidió zarpar con su flota de Iquique para, navegando mar afuera -y así evitar que el avistamiento casual delatara sus propósitos-, irrumpir sorpresivamente protegiéndose de los gruesos cañones de los fuertes chalacos, con el definido propósito de obtener la más rotunda victoria con que tanto había soñado.

"Durante el viaje el almirante en sus horas de ocio -apuntó el estudioso marino Cosío, en uno de sus trabajos históricos-, había enriquecido su plan con algunas disposiciones adicionales: "La función de la *Chacabuco*, *Magallanes* y *O' Higgins* es ahora incendiar el Callao. Una misión de abordaje se alista y se preparan y se lanzan al agua las lanchas que llevarán los torpedos. Estos preparativos retrasan la llegada. Sotomayor anota en su diario: "no podemos llegar antes de las 4 y media de la mañana. Se observan poco después destellos de señales en tierra; nos han visto. La sorpresa no puede tener lugar". Para suerte de Williams Rebolledo y sus huestes la claridad del día frustraba sus planes. Pero la sorpresa fue aún mayor al constatar que la escuadra peruana no estaba en el puerto. Cinco días antes había zarpado hacia el Sur..."²⁹.

Aquella sorpresa tan esperada por el almirante chileno y alistada por él guardando el máximo secreto, había sido imaginada casi unipersonalmente por aquel viejo marino quien descuidó múltiples factores en su acariciado planeamiento. Engreído por la antigua reputación que como hombre de mar poseía en Chile, imaginó sin dudas que al ejecutar su idea en la bahía del Callao e inesperadamente- el deficiente transporte *Abtao*, de recién adquirido, comandado por Thompson, y que hallábase repleto con 60 quintales de pólvora- *destruiría sólo a los buques peruanos* que en dicha base *debían aún estar alistándose para zarpar en son de guerra*. Se convenció asimismo que el incendio y

desorden consiguientes, *respetarían tanto a los buques mercantes y de guerra extranjeros* (norteamericanos e ingleses), cuyos mástiles atestaban el fondeadero. Pensó también que luego los cañones y torpedos ya listos, *terminarían su audaz y certero plan*, tras del brulote y certero bombardeo de su escuadra y la exactitud de sus impactos.

“Atacar al enemigo en la bahía del Callao significaba atacar los buques del Perú que el Contralmirante Williams en vano había tratado de forzar a salir y a buscarlo con el bloqueo de Iquique y la destrucción y las matanzas en las costa peruanas. El ataque debía tener lugar entre las 2 y 3 de la mañana o antes si las circunstancias eran favorables...” Este era el plan de ataque de Williams al Callao. Su ejecución habría hecho volar sin duda toda la escuadra chilena, toda la escuadra peruana y cuanto se encontrara al alcance de la explosión de los sesenta quintales de pólvora del *Abtao*, inclusive tal vez la población del Callao. Falta aun, dice Sotomayor en su diario, “determinar la distancia a que debe conservarse la Escuadra para no ser ofendida por la explosión del *Abtao*.” El asesor creía que los detalles del plan eran confusos, “i expuestos a un fracaso entre los mismos buques.” Y consignaba su esperanza de “que aun se mejorara ese plan”³⁰.

EL FRACASO CHILENO EN EL CALLAO: APURADO TORNAVIAJE AL SUR

Como ya en líneas anteriores se han citado frases manuscritas por don Rafael Sotomayor en su valioso diario personal, referidas a que -según su juicio- por el retardo y últimas medidas de alistamiento que ordenó el jefe de la escuadra, hubo destellos intercambiados desde tierra y, aumentando la claridad celeste las sombras nocturnas comenzaban a disiparse, el ya citado asesor de Williams Rebolledo anotó textualmente que “la sorpresa no puede tener lugar”, aquella inteligente observación sirvió al contralmirante para escrutar detenidamente el horizonte cercano a su barco insignia, pudiendo asegurarse respecto de que el *Huáscar* y la *Independencia* que conformaban su más codiciado objetivo, ¡no se hallaban en la bahía!.

“El almirante había corrido el riesgo de hacer su ataque en vano - apuntó el historiador Jacinto López-, riesgo que no previó y que no vió sino entonces, y por esto consideraba feliz el retardo que sus operaciones habían sufrido y que había hecho que la claridad del día sobreviniera y frustrara sus planes, pues de otro modo habría puesto en ejecución su plan de ataque ignorando que los blindados peruanos no estaban en el puerto, y su chasco hubiera sido entonces peor. En su parte oficial dice: “...habiendo concentrado la escuadra en un punto determinado de la bahía, i cuatro o cinco millas distante de las baterías, hice venir a bordo a los comandantes, a quienes impartí verbalmente mis últimas instrucciones, dando principio al alistamiento de los botes torpedos i trasbordo de la tripulación del *Abtao*, quedando a bordo de este buque los diez individuos que debían acompañar al comandante en su arriesgada empresa”.

“Finalmente estas dos operaciones que tomaron más tiempo que el calculado, junto con la hora de mi recalada, que tuvo lugar después de las 12 P.M. a causa del poco andar de la flotilla, *retardaron mis movimientos, viniéndose encima la claridad del día que frustraba mis planes, basados en la sorpresa durante la oscuridad de la noche*”³¹ (A).

De otro lado, y durante los últimos preparativos que ordenaba el caprichoso marino chileno para convertir su obnubilado plan en indiscutible y victoriosa proeza naval, además de haber tenido la oportunidad personal -como se ha apuntado líneas arriba- de escrutar con sus prismáticos la ausencia en la rada del *Huáscar* y la *Independencia*, ambos y sin dudas sus más codiciados blancos inmediatos, casualmente habíase enterado de una noticia confirmatoria...

“Un pescador italiano les informó que “hacía cuatro días que habían salido al Sur los blindados *Huáscar* e *Independencia*, con dos buques más, transportes o monitores”³².

(A) Las frases subrayadas (que aparecen impresas en letras “bastardillas”), son del autor. Se destacan así, debido a que en ellas el contralmirante William reconoce -sólo a la noche-, como aliada de su “secreto” PLAN DE ATAQUE sorpresivo.

Respecto de la situación surgida al alborcar el día 22 de mayo del año 1879, escribió el señero historiador Jacinto López. Fueron sus palabras:

“Era el fracaso y el ridículo. La bahía estaba desierta. La escuadra peruana había salido al mar, rumbo al Sur, precisamente el mismo día que la escuadra chilena había partido de Iquique, rumbo al Norte, como para humillar más aún, en los caprichos de la casualidad, el objeto y la eficacia del bloqueo que se había establecido para hacer salir del Callao a los buques peruanos y los buques peruanos salían del Callao justamente cuando el bloqueo era suspendido”.

“Sotomayor comprendió entonces la situación. “Se corre un verdadero peligro”, dice, “de que los blindados peruanos vayan a Iquique i ataquen a la *Esmeralda* i *Covadonga*...Igual peligro corren nuestros trasportes”³³.

Líneas más abajo, y en la misma página de su *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre*, prosiguió -con invariable franqueza- el arriba citado historiador venezolano:

“El Almirante consideró por esta noticia -se refería a la información suministrada por el pescador italiano-, “una felicidad la frustración de (su) plan, desde que no estaban en la bahía los blindados”³⁴.

Llegada la escuadra chilena a la situación que se acaba de expresar y ante su completo aislamiento respecto de los buques peruanos, por haberseles éstos adelantado en demanda -muy posible- del puerto de Iquique, en el cual sólo la *Esmeralda* y la *Covadonga* habían recibido la orden de Williams Rebolledo de proseguir manteniendo el bloqueo de la “Guerra Bárbara” que el citado marino chileno inició, desde el comienzo de su campaña naval, tanto sobre la indefensa plaza como los lugares adyacentes, poblaciones aledañas, y toda suerte de instalaciones necesarias para la vida de sus pobladores, incluyendo embarcaciones menores dedicadas a la pesca y aprovisionamiento para el consumo humano, resultaba indispensable para la flota enemiga que había viajado desde el

Callao en pos de una sonada y espectacular sorpresa que fracasó en el más amplio sentido, acelerar la iniciativa de un tornaviaje hacia el Sur y lo más rápidamente posible.

En el *Diario* de don Rafael Sotomayor, dicho asesor oficial de la escuadra de Chile escribió lo siguiente anotándolo para sí solo, el informe recibido del pescador italiano, respecto de que los principales buques de guerra peruanos habían ya zarpado con antelación hacia aguas sureñas días antes, reforzándose con la constatación personal hecha por el propio contralmirante Williams Rebolledo, quien luego de explorar con sus binoculares y catalejos la segura ausencia del *Huáscar* y la *Independencia*, certificó que dichos buques no se hallaban en la rada del Callao como se había esperado, fueron causas suficientes para revertir de inmediato los planes iniciales como era aconsejable desde todo punto de vista. Volvamos pues a los párrafos y reflexiones del fidedigno *Diario* que dejó escrito don Rafael Sotomayor:

“Día 22.- ... “Se resuelve con este motivo nuestro regreso; se vuelve la tripulación i equipaje al *Abtao* i se prepara la vuelta. La corbeta enemiga *Pilcomayo* sale a la vista de la Escuadra pero huye luego que uno de los blindados se pone en movimiento. Cuando ya nos ponemos en marcha vuelve la *Pilcomayo* a la distancia observando la Escuadra, i al fin se retira i desaparece. Se corre un verdadero peligro de que los blindados peruanos vayan a Iquique i ataquen a la *Esmeralda* i *Covadonga*. Hai sin embargo la esperanza de que esto no suceda porque se asegura que iban con tropas, sin duda para Arica, i porque mui pronto tal vez sepa que la Escuadra chilena vuelve al Sur. Igual peligro corren nuestros trasportes”.

“Día 23.- “Nuestra marcha es lenta por el mucho viento i mar: la ----- *Magallanes* tiene carbón escaso, el *Cochrane* lo mismo i May, 23 nos hace temer que no podamos seguir con seguridad. El Almirante había proyectado dividir la escuadra en dos divisiones, un blindado con las dos corbetas i el otro con la *Magallanes* i el *Abtao*, para que se dirijiese una a

Iquique en auxilio de la *Esmeralda* i *Covadonga* i la otra parte a Arica en busca de los buques peruanos. Se desiste por la escasa provisión de carbón. Como a la 1 1/2 se avista un buque que algunos creen de guerra: se ordena a la *Magallanes* su reconocimiento; se le detiene a alguna distancia. Como a las 3 la *Magallanes* vuelve con señales que se interpretan por *Huáscar* e *Independencia* a la vista. Todos en pocos segundos se ponen sobre cubierta i se alistan con gusto. Resulta que el buque detenido es mercante i que dió la noticia de la salida de los buques peruanos para el Sur. En el resto del día no ocurre novedad.

"Día 24.- "Hemos andado poco, sigue el viento sur i hai mar gruesa; hai temores de que nos falte el carbón. El Almirante piensa, por lo que me dice, que su viaje al Callao lo ha hecho para que la opinión de la prensa de Chile se satisfaga, pero que él ha demostrado la dificultad de emprender nuevas tentativas. Vuelve a pensar en el plan que yo le habí propuesto de ocupar Iquique, i abandona la idea de pasar a Arica por falta de carbón"³⁵.

En efecto, las carboneras del *Blanco Encalada* y del *Cochrane* se hallaban prácticamente agotadas y resultaba indispensable proveerlas de combustible lo antes posible. Williams Rebolledo, luego que sus buques rebasaron en su navegación el paralelo de 15° sur, el día 25 de mayo dispuso que las corbetas *O'Higgins* y *Chacabuco* trasbordasen el íntegro de sus carboneras a las de los blindados, faena que se realizó en aguas de la bahía San Nicolás sin mayores tropiezos, pero que trajo como consecuencia inherente que aquellas naves arriba citadas tuvieran que continuar su navegación a vela, la una con rumbo a Coquimbo y la otra en demanda de Valparaíso. El día 28, incapacitado el *Abtao* para continuar navegando con sus medios, es remolcado por el *Blanco Encalada* hasta el 30, en que, largando el remolque frente a Pisagua, trata de dar caza infructuosamente al *Huáscar* durante 6 horas, sin lograrlo...

Aquella desesperada reacción de Williams Rebolledo -que quizás avizorando un inesperado triunfo-, le hizo arrumbar a su máxima velocidad con el *Blanco Encalada* procurando dar caza al *Huáscar*, pese al escaso combustible existente en las carboneras del blindado chileno, se debió al avistamiento de nuestro buque por el vigía de cofa de su buque insignia, quien propagó con voz sonora y emocionada su afortunado reconocimiento.

Si bien durante aquél cambio inesperado de la triste retirada del Callao, habfase avistado en la mar al transporte *Chalaco*, retornando victorioso de Arica luego de cumplir cabalmente la misión que se le ordenó desempeñar; ningún buque chileno logró atacarlo -ni tampoco se pensó en ello-, debido a ese paupérrimo estado de efectividad ocasionado por la carencia casi total de combustible en la flota.

Mas, al presentarse el día 30 el seguro avistamiento del *Huáscar* por aquél vigía, durante la inminente arribada de la escuadra enemiga que regresaba a su puerto de partida, y sin que nadie supiera cabalmente las razones de su sonado fracaso por el secreto que habfase guardado, el contralmirante Williams Rebolledo no titubeó en iniciar la persecución del monitor peruano en pos de un lauro...

Casi simultáneamente y en la vecindad del mar sureño, ocurría lo que se relata a continuación respecto del *Matías Cousiño* que, como abastecedor de combustible para su flota, habfa permanecido durante 15 días cumpliendo las únicas órdenes de Williams Rebolledo al pie de la letra, esperando a su escuadra a la altura del paralelo de Camarones y voltejeando en dicha zona con tenacidad increíble:

Más también el día 30 de mayo, y muy de madrugada, nuestro monitor *Huáscar* hallábase tratando de dar caza al transporte chileno *Matías Cousiño*. Este último buque -empeñado en su monótona navegación continuada de idas y vueltas durante medio mes corrido-, habfase obnubilado y confundido creyendo al *Huáscar*, desde lejos, el primer barco de su propia escuadra que ya retornaba en pos de combustible, por lo que puso proa hacia el; cuando el comandante verificó su error, sólo

le quedó el recurso de evadirse para buscar refugio en Iquique como era lo más lógico, mientras comenzaba a ser perseguido... No duró mucho sin embargo su odisea, porque el *Huáscar* -al avistar a su vez al *Blanco Encalada*-, optó por evadir su peligrosísimo y seguro ataque, alejándose de la zona amagada, y burlando al blindado chileno con gran facilidad.

"Después de seis horas de persecución -informaría Williams- tuve el sentimiento de abandonar la caza..., sólo quedaba el carbón necesario para unirme al resto de la escuadra, fueron sus palabras oficiales"³⁶.

Notas al Capítulo II

1. RAMIREZ CANAVAL, Hugo. "La campaña naval del 79: actividades iniciales". *Revista de Marina*. Lima, 1979. No. 3, mayo- jun., p. 370.
2. LOPEZ, Jacinto. *Historia de la guerra del guano y del salitre*. New York, 1930. pp.137-138.
3. *Ibíd.*, p. 138.
4. RAMIREZ CANAVAL, Hugo. *Op. cit.* *Loc. cit.*
5. LATORRE, Juan. "Informe oficial acerca del Combate de Chipana". Vide: LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, p. 138.
6. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, p. 139.
7. MELO, Rosendo. *Historia de la marina del Perú*. Callao, Musco Naval del Perú, 1980. pp.321-322.
8. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.* *Loc. cit.*
9. BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico*. Valparaíso, 1911. p. 211.
10. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, p. 141.
11. MELO, Rosendo. *Op. cit.*, p. 327.
12. GARCIA Y GARCIA, Aurelio. "Parte de Aurelio García al Ministro de Marina, 17 abril de 1879". Vide: MELO, Rosendo. *Op. cit.*, pp.324-325.
13. MELO, Rosendo. *Op. cit.*, pp.326-327.
14. VEGAS GARCIA, Manuel. *Historia de la Marina de guerra del Perú*. Lima, 1929. p. 193.
15. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, pp. 111-112.
16. CAIVANO, Tomás. *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*. Madrid, 1882. t. I., pp. 212- 213.
17. RAMIREZ CANAVAL, Hugo. *Op. cit.*, pp. 368-369.
18. Diario de la Guerra del Pacífico. Vide: *El Mercurio*. Valparaíso, 11 de abril de 1979 (Ed. Centenario).
19. BULNES, Gonzalo. *Op. cit.*, pp.205-206.
20. *Idem.*

21. COSIO, José Carlos. "Episodios de la guerra de 1879: frustrada incursión marítima sobre el Callao". *Revista de Marina*. Lima, 1979. No. 1, ene.-feb., p.105.
22. BULNES, Gonzalo. Op. cit., p. 276.
23. *Ibíd.*, p. 206.
24. COSIO, José Carlos. Op. cit., p. 106.
25. *Ibíd.*, p. 104.
26. *Ibíd.*, p. 106.
27. *Idem.*
28. BULNES, Gonzalo. Op. cit., pp. 282-283.
29. COSIO, José Carlos. Op. cit., p. 107.
30. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., pp.164-165.
31. *Ibíd.*, p. 167.
32. WILLIAMS REBOLLEDO, Juan. "Parte oficial sobre la expedición al Callao, 2 junio 1879". Vide: AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico*. Recopilación de documentos. t. V, p. 11.
33. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 168.
34. *Idem.*
35. BULNES, Gonzalo. Op. cit., pp. 280-281. (Párrafos del *Diario de Sotomayor*).
36. WILLIAMS REBOLLEDO, Juan. "Parte oficial sobre la expedición al Callao, de fecha junio 2, 1879". Vide: LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 170.

Algunos aspectos históricos retroactivos.

Cuando el 5 de abril de 1879 sobrevino la declaración de guerra que Chile nos hizo, las regiones salitreras estaban señaladas por dicho país con antelación como su indeclinable objetivo. Las operaciones militares que se tenían en mente, dependerían de las acciones navales que habrían de librarse con la debida antelación. Dicha guerra tendría pues dos fases concomitantes: la marítima y la terrestre.

Acerca de la primera y sus más probables resultados casi no cabía duda alguna; la superioridad de la escuadra chilena era prácticamente abrumadora, por lo que dicho grado de desigualdad no permitiría que el Perú abrigase esperanzas de vencer. Dadas la idiosincracia así como la necesidad de su propia defensa, nuestro país tenía y debía hacerle frente hasta donde se lo permitiesen sus fuerzas, pero sin ilusiones de especie alguna respecto de su desenlace. Con referencia a la segunda, resultaba indispensable un desembarco en territorio peruano una vez que Chile obtuviera el dominio del mar.

Al iniciarse el mes de abril de 1879, los efectivos enemigos que las milicias chilenas poseían, equipados, entrenados y en pie de guerra podían calcularse entre 5,000 y 6,000 hombres de primera intención¹.

Sin embargo, fueron frases del propio ministro de Relaciones Exteriores, el 2 de abril y durante sus declaraciones ante el Senado de Chile, que "las fuerzas del litoral se habían aumentado considerablemente con el transporte de muchos chilenos que residían en las costas del Perú, y, el número total no bajaría de 6,000 plazas". También hizo saber a los representantes en dicha reunión que "el señor Saavedra había dicho - a su llegada a Antofagasta-, que todo estaba preparado para un ataque"².

Indudablemente que las dos extremidades vitales del Perú por aquellos tiempos eran el Callao e Iquique. Ya el historiador peruano Paz

Soldán había escrito -con anterioridad a que el chileno- Gonzalo Bulnes lo hiciera.-, que "Si en abril de 1879 se hubieran presentado en Iquique los 4,850 hombres que Chile tenía expedidos en Antofagasta y Valparaíso, a la vez que en el Callao los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada* con los demás buques de guerra, de seguro que se habrían apoderado de Iquique batiendo a la pequeña fuerza que allí existía, así como también de la escuadra peruana surta en el Callao"³.

Igualmente, el historiador chileno Barros Arana-, quien vivía durante aquella guerra-, sintetizó su valiosa opinión respecto de la actitud que debió tomarse desde el comienzo de aquella conflagración internacional y que no ejecutó Chile. Escribió francamente que su país: "desembarcando sus tropas en Iquique y enviando su escuadra a destruir la del Perú, que se encontraba entonces en el Callao, habría, desde el primer mes, obtenido los resultados que no obtuvo más tarde sino a costa de enormes sacrificios".

Y es que nuestros pocos buques de guerra aprovechables-, allá por la fecha de la declaración de guerra, en forma definitiva-, hallábanse recién sometidos a carena y reparaciones, debido tanto al increíble descuido gubernamental, cuanto a sus fallidos intentos diplomáticos para evitar tardíamente una contienda que inevitablemente, se había estudiado y preparado con la necesaria antelación. Ante el telón de fondo que correspondía a las codiciadas riquezas guaneras y salitreras peruano-bolivianas, unidas por el "Tratado de Alianza Defensiva" de 1873, sólo existía carenándose y alistándose, un pequeño grupo de barcos nuestros que se disponían a asumir la defensa naval indispensable de los intereses aliados en el mar, desde que Bolivia carecía por completo de aquellos recursos marinos para enfrentarse a la poderosa escuadra de Chile.

Sin embargo, esta última no supo aprovechar tal circunstancia con la celeridad que el caso requería. Esa fué la casi increíble verdad, pero...¿por qué procedió así?

Varias fueron las imprevistas causales que retardaron el curso de la historia en el caso chileno. Examinémoslas:

Frescos estaban aún en la memoria de los dirigentes chilenos de la guerra -nuestros aliados contra España en 1866-, los certeros fuegos y la eficacia de los cañones peruanos el 2 de mayo del citado año.

Pese a la superioridad manifiesta de la fuerza naval sureña con respecto a la nuestra, la amenaza de las probadas defensas del primer puerto peruano debían tenerse en cuenta. No resultaba prudente exponerse a una derrota inesperada desde el principio, defección que hubiese dado al traste con todas las esperanzas chilenas de dominar el mar primero, para invadir el territorio enemigo después.

Sin embargo, las informaciones que se poseían eran relativamente alentadoras; los fuertes estaban a medio arreglar; la fragata *Independencia* tenía sus cañones en tierra y reparándose; el blindado y peligroso *Huáscar*, estaba sometido igualmente a diversas reparaciones y trabajos; los artilleros peruanos del puerto -tanto al servicio de los fuertes, cuanto a bordo de los buques-, eran novatos y se les consideraba incompetentes aún, desde que casi todo el personal que practicaba dicha especialidad había sido de origen chileno hasta hacía poco tiempo, para más tarde ser licenciado al surgir el peligro de la guerra internacional que se empezaba a vislumbrar.

No obstante lo arriba expresado, el autor sigue pensando en que la verdad debe ser dicha a través de una crítica histórica desapasionada y ceñida a los hechos documentalmente comprobados. He aquí sus principales puntos cuidadosamente estudiados:

Desde el punto de vista naval, en aquella época Chile poseía demasiados dirigentes -algunos decididos y harto indecisos los otros-, quienes a través de sus mutuas consultas más que abundantes, casi siempre terminaron refugiándose en la opinión técnica que más respetaban: la del antiguo y caprichoso hombre de mar, contralmirante Juan Williams Rebolledo, como profesional de larga trayectoria, vasta experiencia y conocidos méritos, mas de carácter iracundo además de autoritario, así como poco amigo de seguir indicaciones que no concor-

dasen con sus personales ideas o convicciones. Una dolencia personal y por ende mortificante -que le fuera diagnosticada como difteria por el primer cirujano del *Blanco Encalada*, en la cual se apoyó posteriormente para avalar su renuncia-, contribuyó posiblemente a agriar su temperamento y acentuar sus caprichosas reacciones.

Ante la inacción en que inicialmente mantuvo a la escuadra chilena bajo sus órdenes, para luego cometer innumerables tropelías incomprensibles contra puertos contrarios y alejados e indefensos, sin órdenes, ni justificación sino simplemente a manera de deslucidos alardes reñidos con los planes gubernamentales, la finalidad práctica de la guerra y la desengañada crítica popular, el presidente de la República vióse en la necesidad de tomar una decisión inusitada: nombró delegados premunidos de los más amplios poderes, con plena autoridad tanto sobre el general en jefe del ejército como ante el comandante en jefe de la escuadra, para ejercer por su intermedio, un control del Poder Ejecutivo más a tono con las circunstancias: una especie de presidente en campaña.

Un caso especialísimo, plenamente justificado por las condiciones que adornaban al personaje que se nombró para desempeñar tan alta y difícil misión en plena guerra, fué el de don Rafael Sotomayor. El decreto supremo que le confirió tan alto cargo fué acertado y harto explícito. Se registran a continuación los dos más importantes párrafos del mencionado documento oficial:

"1.-Nómbrase a don Rafael Sotomayor, Comisario General del Gobierno, para que, cerca del Ejército Expedicionario y cerca de la Armada Nacional, ejerza durante la campaña que está por emprenderse, las atribuciones de inspección i dirección superior que corresponden al Ejecutivo, conforme a las instrucciones reservadas que le serán impartidas.

2.-Todas las autoridades del Ejército i de la Armada i todas las administrativas i judiciales de los territorios ocupados por las fuerzas de la Nación, sin excepción alguna, reconocerán a don Rafel

Sotomayor en el carácter que le confiere el inciso precedente i darán en consecuencia, cumplimiento a cuantas órdenes i disposiciones impartiere, como si se emanaran del Presidente de la República”4.

La escuadra de Chile hallábase, como ya se ha visto, bajo el mando supremo del contraalmirante don Juan Williams Rebolledo. Dicho marino, no obstante lo arriba expresado, mantuvo la dirección personal y onnífoda de sus fuerzas navales así como de las operaciones bélicas que tenía en mente, no sólo soslayando las instrucciones que el comisario general le hizo llegar y entregó personalmente, sino también... evadiendo las de su propio Gobierno. Sin embargo, no acatenció lo mismo con el ejército de Chile cuyo jefe, después de la separación del general Arteaga, siguió siendo siempre don Rafael Sotomayor hasta la fecha en la que acaeció su fallecimiento.

De esta manera Williams Rebolledo hizo en forma continua lo que a él le pareció más conveniente: rechazó el plan inicial del Gobierno y lo sustituyó, muy discretamente, por el bloqueo de Iquique. Esta demora -que resultó desacertada no obstante su experiencia profesional y su reputación de antiguo marino-, permitió al Perú aprovechar aquél error y ejecutar las medidas de emergencia que tanto necesitaba, salvándolo de una inminente y cercana derrota naval que se hallaba casi prevista de antemano desde que comenzó la guerra.

Porque desde el 28 de marzo de 1879, fecha en la que se reunió el Consejo de Estado para considerar el mensaje del presidente de Chile, don Anibal Pinto, su ministerio poseía ya un plan perfectamente estudiado, el mismo que, en caso de llevarse a la práctica en forma inmediata y conforme a lo que se había acordado cuidadosamente, habría definido, en unos pocos meses a lo sumo, el *casus belli* que comenzaba recién a gestarse y que, merced a la dilación que sufrió al ser diametralmente cambiado por Williams Rebolledo, demoró cerca de cuatro impensados años en solucionarse...

Dicho proyecto estratégico y muy bien estudiado, consistía en que la escuadra chilena procediese rápidamente arrumbando en su mayor

esfuerzo hacía el Callao -puerto en el que aún reparaban y alistaban a los buques peruanos-, para destruirlos en forma masiva y sorpresiva, con lo cual se lograría el más completo dominio del mar sin oposición alguna, triunfo fácil que permitiría a Chile desarrollar las futuras operaciones en pos de una victoria total y contundente.

Una vez cumplida exitosamente la ya referida misión, a manera de un golpe de mano inesperado y contundente, lanzado de improviso y apenas declarada la guerra para asegurar su carácter imprevisto y rápido triunfo que resultaría inobjetable, en forma simultánea a la par que resuelta, grandes cuerpos de ejército que alcanzaban -como ya se expresó en páginas anteriores- un total de 5,000 a 6,000 hombres que marcharían sobre Iquique (puesto que la conquista de los territorios salitreros de Tarapacá y Antofagasta constitufan el objetivo central de la guerra), con el fin de posesionarse de ellos, pero sin dejar el tiempo suficiente para que ambos fuesen fortificados antes del ataque y los defendieran con adecuación.

A mayor abundamiento acerca del plan que al iniciarse la Guerra del Pacífico había preparado cuidadosamente el gobierno de Chile, se citan textualmente las siguientes probanzas históricas:

"El territorio salitrero de Antofagasta i el territorio salitrero de Tarapacá, fueron la causa real i directa de la guerra..."- J.M. Balmaceda.- Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, en su *Memoria* correspondiente"⁵.

Mas el Gobierno de Chile cometió un error que más tarde lamentaría muchísimo, al conocer la reacción del hombre que -como marino de prestigio -ejercía y mantenía el mando en jefe de su propia escuadra: el contralmirante don Juan Williams Rebolledo.

Dicha lamentable equivocación puede sintetizarse así: durante la correspondiente sesión secreta del Senado de aquél país, el ministro don Belisario Prats, hizo una exposición del ya referido plan para subyugar al

Perú e imponerle condiciones a la brevedad posible. Dijo también "que esa operación que su gobierno había creído acertada, *no debía sin embargo, imponérsele al contraalmirante, sino aconsejársela i recomendársela con instancia*, manifestándosele que llenado el propósito se podía dar por resuelta la guerra sin sacrificios ulteriores, pues bloqueada la escuadra enemiga era fácil adueñarse de todas las costas, bloquear con barcos débiles i con meros trasportes armados todos los puertos del Perú e imponer a esta nación, en un tiempo más o menos corto, las condiciones de paz".

Y luego se supo la reacción, al escucharse las palabras textuales de Prats: "*...pero que el almirante había rechazado de una manera perentoria aquella empresa, sin que al señor Sotomayor le fuera posible vencer su resistencia*" ⁶.

Originalmente Williams Rebolledo desconocía ese plan de gobierno, por lo que Sotomayor fué el comisionado para transmitirsele con los resultados que acaban de anotarse.

Previamente había zarpado de Antofagasta el comandante en jefe de la escuadra, con el *Blanco Encalada*, *Cochrane*, la *Esmeralda*, la *Chacabuco* y el transporte *Tolten* llevando tropas de infantería de marina, habiendo -sin que existiese aún una declaratoria oficial de guerra- tomado posesión de Tocopilla sin autorización del Congreso: Chile se encontraba pues dueña del litoral boliviano, hasta la frontera con el Perú en el río Loa, sin resistencia ni derramamiento de sangre, desde que Bolivia ni estaba preparada, ni poseía fuerzas navales para oponérsele. La faja costera así sojuzgada se extendía de sur a norte, desde el paralelo 24º hasta el 21º de latitud austral.

Y no obstante que el ministro plenipotenciario de Chile en Lima, don Joaquín Godoy, había informado acerca del mal estado de la escuadra peruana, "y que convenía atacarla por sorpresa" ⁷, además de haber recibido la orden telegráfica de su propio Gobierno para "proceder como en campaña, el caprichoso jefe de la escuadra desaprobó el plan que le

hizo conocer Sotomayor, trocándolo por el bloqueo de Iquique y abrió sus operaciones de bombardeo sobre puertos peruanos abiertos.

Su idea era la de obligar a los buques peruanos a salir a la mar, y una vez que ello se lograra, "decidir la supremacía naval mediante un combate entre escuadras".

El historiador chileno, Benjamín Vicuña Mackenna, expuso muy claramente su opinión acerca de aquél error que se cometió en aquella oportunidad, tanto de parte del gobierno de su patria, cuanto del caprichoso contralmirante Williams Rebolledo. Fueron sus palabras las que se citan *ad litteram*:

"De suerte que al delegar sus atribuciones en un jefe..., i al no señalarle rumbo fijo, el Gobierno confiaba a los azares de una voluntad subalterna..., lo que era la mas alta i trascendental incumbencia de su responsabilidad suprema" ⁸.

Para luego extender sus comentarios escribiendo lo siguiente: En lugar de partir a la ejecución de ese plan, "la escuadra hizo rumbo...hacia el puerto comercial de Iquique i allí enclavóse como un convoy de carretas pegadas en un pantano, durante ciento i veinticinco días corridos, desde el 5 de abril al 5 de agosto de 1879".

De esta manera fue como, contando el Perú con un lapso de cuatro meses para evitar su sacrificio inmediato, supo y pudo convertirlos en cuatro años y vender lo más caro posible su derrota al adversario desde que el destino, por imprevisiones anteriores que no son del caso relatar, por ceguerras políticas e intereses encontrados que habrían de rubricarse más tarde con sangre, fuego e inmolaciones heroicas, fue alargando el tiempo de aquella guerra, tan anticipadamente preparada, pero que se dilató considerablemente hasta poder alcanzar su indiscutible final.

Cabría añadir también que el tiempo perdido por Chile debido a las caprichosas actitudes personales del contralmirante don Juan Williams

Rebolledo, se multiplicó por doce. Aquellos cuatro meses calculados inicialmente por el gobierno de Chile, fueron incrementándose hasta convertirse en cuarenta y ocho, hasta que el intrépido monitor *Huáscar* fue batido durante la emboscada naval de Angamos el día 8 de octubre de 1879, y tras de dicho glorioso combate en el cual los marinos del Perú se comportaron heroicamente siguiendo la luminosa estela que les trazara ejemplarmente don Miguel Grau, Chile recién pudo iniciar su invasión territorial de nuestra patria -tan largamente acariciada y ya lista para proceder hacia Lima, a como diera lugar y haciendo uso combinado de todo su potencial de guerra, tanto militar, como naval, para coordinar desembarcos, bloqueos y hostigamientos indispensables-, Nuestra resistencia fue heroica.

Ahora bien, y haciendo uso de la libertad historiográfica de retroceder en el tiempo para situarnos concadenadamente en la fecha original del hecho que proseguimos narrando, volvamos a aquel mes de mayo de 1879 en el que, zarpando el contralmirante Williams Rebolledo con el grueso de su escuadra -secretamente, para arrumbar mar afuera hacia el Callao-, dejó en Iquique únicamente a la corbeta *Esmeralda* y a la cañonera *Covadonga* sosteniendo el bloqueo, ambas bajo el mando superior del comandante don Arturo Prat Chacón.

"Mi viaje tiene por objeto atacar al enemigo en la bahía del Callao", escribió Williams a Prat en un nota que éste no debía abrir antes del 20 de mayo, que era el día en que la escuadra llegaría al Callao según sus cálculos. Prat supo, sin embargo, por Sotomayor, antes de la partida de la escuadra, el objeto de la expedición de ésta al Norte"⁹.

Así fue como, el contralmirante don Juan Williams Rebolledo dejó listo y montado el escenario para el primer triunfo naval peruano: el combate de Iquique, ignorando que durante el viaje se cruzarían, sin que hubiera avistamiento mutuo y en navegación paralela más lejanamente por cierto pero sin sospecharlo, con la escuadra peruana que, presurosamente habilitada y audazmente dirigida, se aprestaba a tomar la ofensiva yendo a combatir en aguas de su propio enemigo.

LA DIRECCION DE OPERACIONES NAVALES

El ejercicio de esta importantísima tarea estratégica y táctica de carácter bélico así como marinerio en su esencia, revistió -en lo que al Perú se refiere- diversas facetas en las que preponderó la iniciativa de nuestros jefes navales. Se distinguió nitidamente por la resolución que ellos mostraron para mantener invariablemente una audaz ofensiva, y a la par de dicha actitud, tanto por la apreciación de las situaciones distintas que debieran enfrentar, como por las necesidades inevitables que precisaban ser cubiertas.

El valor militar de nuestros buques era más que cuestionable, si se les comparaba con los que conformaban la escuadra de Chile. El de las tripulaciones, también. Mas en lo referente a la preparación profesional y recursos navales de sus respectivas oficialidades - salvo contadas excepciones-, no cabe duda que los nuestros resultaban más expertos. Una muestra muy difícil de ser superada, encarnábase ejemplarmente en la persona de don Miguel Grau, tal como la historia de aquella malhadada guerra lo ha sabido atestiguar. El mero hecho de que un escaso número de buques, mal pertrechados, reparados en lo esencial y con tripulaciones improvisadas, sostuvieron durante seis meses, una ofensiva naval sin cuartel contra la escuadra enemiga, muy superior en buques, armamentos y potencial bélico, no obstante lo cual los nuestros se enseñorearon del mar y obtuvieron indiscutibles logros que abatieron a sus contrarios... sólo tiene una explicación plausible: la descollante calidad profesional de nuestros marinos en el más amplio sentido.

Así fue como, desde que comenzara la Guerra del Pacífico hasta el histórico 8 de octubre de 1879, la figura central de aquella contienda fue el contralmirante don Miguel Grau. Fundimos el expresado concepto en el mismo crisol histórico que, para expresar con palabras la admiración que despertaron sus hazañas y caballerosidad admirables, usó el señero autor venezolano Jacinto López para referirse al inmortal marino peruano. Fueron sus parabólicas frases:

“La figura de Grau en esta guerra es un monumento de la historia de América. Grau es honra y gloria del Perú y del género humano. Su ejemplo es una fuente de elevación, de energías, de grandes y supremos pensamientos y estímulos. Su herencia es patrimonio de la raza americana”¹⁰.

El arriba citado historiador también volcó sus comentarios personales rememorando la inicial y pasajera intervención del director supremo de la guerra, general don Mariano Ignacio Prado, quien durante su desempeño como tal hasta su ausencia del país, demostró una clara visión militar del problema y adoptó rápidas y adecuadas decisiones. Se registran textualmente sus opiniones:

“Prado tuvo en Grau el hombre que el carácter de la guerra, como la imponían las circunstancias y como él la había concebido, demandaba; y Grau tuvo en Prado el hombre que la clase de guerra para la cual era él más adecuado, requería”.

En cuanto a Chile, es difícil decir o afirmar con certeza quien dirigía la guerra. Todos y ninguno a la vez, sería la expresión más adecuada. Sus jefes navales eran competentes, sus tripulaciones bien adiestradas y sus buques muy superiores a los peruanos. En las mentalidades de sus marinos predominaba el practicismo cruento de la guerra. Quizá si tuvieron siempre en cuenta aquella conocida frase de Bolívar cuando dijo: “La guerra no se hace por el amor de Dios!”.

Pruebas fehacientes de estas actitudes se encuentran en los despiadados bombardeos de Williams Rebolledo sobre las poblaciones sureñas abiertas del Perú; en la reacción de Condell en Punta Gruesa, al ametrallar a los náufragos de la *Independencia* mientras trataban de ganar la costa; o las abusivas y drásticas medidas de Patricio Lynch durante la ocupación de la ciudad de Lima. Un contraste, que por su elocuente humanismo había resaltado -nítido y solitario como el de un anacoreta en el desierto- al casi comenzar aquella guerra, fue el hermosísimo y caballeresco gesto del comandante don Miguel Grau, tras de espolear

y hundir a la *Esmeralda* en Iquique: sin vacilar, ordenó que se arriasen todos los botes disponibles de su buque - el vapor a torreón *Huáscar*- para salvar con ellos las vidas de sesenta y dos tripulantes enemigos, quienes habiéndose despojado de sus uniformes poco tiempo antes, nadaban casi desnudos para alejarse tanto del propio buque y la succión del mar en que se hundía, como del consiguiente ametrallamiento que esperaban luego de haberse convertido en simples náufragos...

Sin embargo, pronto se disipó completamente el doble temor que sufrían: las embarcaciones menores del *Huáscar* les liberaron a prisa de tales angustias, rescatándoles y haciéndoles subir a bordo del buque peruano; en su cubierta se les dió uniformes peruanos para que se abrigasen, así como raciones de ron a manera de aconsejable bebida marinera, pues allí no había nada mejor para disiparles el frío que les hacía tiritar sin control alguno. No se les proporcionó gorros para cubrirse, debido a que en los paños sólo habían muy pocas de dichas prendas disponibles.

A partir del 21 de mayo de 1879 -fecha recordatoria del combate naval de Iquique-, fue que tan bello gesto del capitán de navío don Miguel Grau pasó a la historia, detentando un nobilísimo mote que sigue perdurando: el de "Caballero de los Mares".

Siempre ocupándonos de la dirección de las operaciones navales a partir del comienzo de la guerra, veamos imparcialmente algunas frases de origen chileno, escritas por su historiador Gonzalo Bulnes:

"El gobierno de Santiago hacía planes i los sometía en consulta a Williams, a Sotomayor i al Jefe del Ejército en Antofagasta. En el ir i venir de las consultas se perdía un tiempo precioso i entre tanto nada se hacía. En el Gobierno mismo no había conformidad de parecer. El Presidente disenta, por ejemplo, de la opinión de sus Ministros i jefes militares i hacía la consulta de lo acordado de modo que Sotomayor entendiera i contestara en el sentido que él deseaba. Williams en cambio, no consultaba nada a Santiago. No consultó

tampoco, como se ha visto, el bloqueo de Iquique. Simplemente desechó el plan del Gobierno i siguió el suyo propio. El era el árbitro; la presencia de Sotomayor, que estaba a bordo como Asesor de la Escuadra i del Ejército, nombrado en marzo, le estorbaba i celebró verse libre de él cuando Sotomayor, disgustado i convencido al cabo de la necesidad de reemplazar a Williams, abandonó la escuadra en junio. La consulta de los planes de guerra ideados en Santiago daba lugar a veces a conferencias en Antofagasta, a los cuales asistían el jefe de la escuadra, el asesor, el jefe del ejército i el delegado del Ministro de Relaciones Exteriores, Santa Marfa, el hombre más fuerte del gobierno por su influencia en el Presidente Pinto. Estas consultas i conferencias se referían principalmente al Ejército, a las operaciones militares que urgía emprender con el concurso de la escuadra en el territorio del Perú; i no resolvieron nada ni condujeron nunca a nada en relación con su objeto. De una de ellas regresó Santa Marfa declarando que *Chile tenía en el norte un ejército... sin general i una escuadra sin almirante*"¹¹.

El cambio de los principales comandos en la escuadra de Chile, impuesto no solamente por la fuerza de las circunstancias sino también por el clamor popular, fue una medida acertada. "Los nombres de los directores de la guerra -escribe J. Inostrosa- eran arrastrados por el fango; polfticos y oradores improvisados encendían a las multitudes. La voz del pueblo exigió el cambio del mando de las tropas i fue obedecido"¹².

EL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE

Varios fueron los factores que eslabonándose concatenadamente, contribuyeron a que el 21 de mayo de 1879 tuviera lugar el combate naval peruano-, chileno que se realizó en el mar de Iquique, influyendo cada uno de ellos por separado pero con determinada coincidencia que, hogaño -merced a una historia seria y rica en documentación plenamente comprobada-, pueden establecerse en forma veraz e inobjetable. Una mirada retrospectiva hacia el pasado lejano, ayudará a aclarar el verdadero sentido de las afirmaciones concretas que se hacen en esta obra:

La errada orden del contralmirante Williams Rebolledo al decidir que tanto la fragata *Esmeralda*, como la cañonera *Covadonga* permanecieran frente a Iquique bloqueando dicho puerto, mientras que él, al mando del grueso de la escuadra chilena procedía a arrumbar hacia el Callao para ejecutar -tardíamente por cierto- su desafortunado plan de ataque sigilosamente y en secreto, sólo contribuyó a resaltar como el más craso de sus errores.

La información pertinente acerca de aquél casi seguro propósito chileno para atacar el puerto de el Callao sorpresivamente, con el tardío fin de conseguir una acariciada victoria mediante un brulote altamente explosivo y luego emplear su artillería sobre nuestros dos principales buques: el *Huáscar* y la *Independencia*, fue conocida a bordo del barco insignia por el general don Mariano Ignacio Prado, quien, como director supremo de la guerra, hallábase embarcado como jefe de la expedición peruana que navegaba hacia el sur, sin haber sido avistada por la escuadra enemiga que ignoraba por completo su zarpe simultáneo.

Dicho aviso le llegó cuando sus buques navegaban a la altura de Arica; cuando su pequeña fuerza naval integrada por las ya citadas unidades y la división de transportes, amenguando su velocidad por razones obvias, recibió la oportuna visita de las autoridades portuarias que se apresuraron a hacerle conocer varios y diversos datos -que sin ser completamente exactos-, resultaban fehacientes a todas luces. Así fue como, al arribar a Arica, también se enteró que tanto la corbeta chilena *Esmeralda* como la cañonera *Covadonga*- por orden expresa del contralmirante Williams Rebolledo-, eran los dos únicos barcos chilenos que mantenían el bloqueo de Iquique.

Convocado de inmediato un consejo de guerra por el general Prado, en el cual se reunió con su improvisado estado mayor, sus principales asesores navales fueron los experimentados marinos: Miguel Grau, Aurelio García y García así como Juan Guillermo More. La decisión final: el zarpe inmediato del *Huáscar* y la *Independencia* con rumbo a Iquique, en son de combate contra los buques chilenos que bloqueaban

dicho puerto. El mando de aquella división naval, debido a su caracterización y años de servicio, recayó en el capitán de navío D. Miguel Grau.

En la noche del 20 de mayo de 1879 a 20:00 hrs., levó anclas la mencionada fuerza bajo las órdenes del marino designado (quien, a su vez, retenía el mando del *Huáscar*), apartándose del resto de los buques peruanos que prosiguieron su exploración cercana. El general Prado continuó en aguas de Arica, mientras que el capitán de navío, D. Juan Guillermo More, siempre al mando de la *Independencia*, seguía las aguas del monitor *Huáscar* en demanda de Iquique.

A las 04:20 hrs. del día 21 de mayo ambos barcos arribaron a Pisagua, puerto en el que confirmaron la información que ya poseían, al serle mostrado a Grau un telegrama del prefecto de Tarapacá, en el que, con fecha 19 de mayo, se le ratificaban las mencionadas noticias sobre los barcos chilenos presentes en la rada de Iquique...

Habiéndose mantenido sobre las máquinas, los buques peruanos reanudaron su viaje hacia el sur y tuvieron a Iquique a la vista entre las 06:30 y 07:00 hrs. del 21 de mayo.

Al ser reconocido entre ellos otro barco adicional: el transporte *La Mar*, éste...izó bandera de los Estados Unidos de Norteamérica, abandonando rápidamente el puerto y arrumbando hacia el sur. La citada estratagema -bastante grotesca para un marino que, como Grau, conocía la nacionalidad de dicho buque por los informes que poseía, no le movió a perseguirlo ni a efectuar una captura barata. Su objetivo principal eran los barcos de guerra chilenos y a ellos se contrajo, en cumplimiento de la misión que se le había encomendado. Fuera de las expresadas consideraciones, se habría perdido un tiempo precioso desde que la distancia existente entre sus buques y el *La Mar* era aproximadamente de 5 millas, esto es decir 10,000 yardas inglesas.

A las 08:00 hrs. tanto la *Esmeralda* como la *Covadonga*, seguras ya acerca de la identidad de los barcos que se acercaban a Iquique, se

preparaban en todo sentido para el inminente combate que habría de realizarse en dichas aguas.

Iban a luchar los dos más poderosos buques del Perú contra los dos más débiles de Chile: esa era la verdad, a consecuencia del capricho de Williams Rebolledo.

Sin embargo, el proceso de entrenamiento de ambas divisiones difería considerablemente. La chilena habíase preparado con bastante antelación y poseía artilleros experimentados. Los nuestros eran casi improvisados, debido al escaso tiempo de entrenamiento con que habían contado para ello: sus buques acababan de repararse para salir a la mar y hacer frente al enemigo. La increíble abulia gubernamental anterior al año de 1879, que descuidó tanto a su marina de guerra pese a las recomendaciones de sus jefes navales, ¡había permanecido obnubilada!

Inexplicablemente, tal actitud que la historia reconoce en todos sus criticables aspectos y consecuencias, también era cierto... Volvamos a la narración de lo ocurrido aquél 21 de mayo en Iquique:

Al capitán de fragata chileno, don Arturo Prat Chacón, no le quedó otro curso de acción que el que decidió tomar aquella mañana. En las condiciones que le imponían la inesperada presencia de su enemigo, su actitud tenía que ser la de batirse con sus buques proyectándolos sobre el puerto de Iquique. Siguiendo dicha táctica -e interponiéndose entre la población y los cañones de sus contrarios-, cohibía el libre fuego de éstos por temor a causar daños a sus connacionales merced a los disparos peruanos"¹³.

Así se lo ordenó Prat al capitán de corbeta Carlos Condell, comandante de la *Covadonga*.

Este pasaje -confirmado documentalmente mediante el despacho de Luis Uribe, segundo comandante de la *Esmeralda* al comandante general de Marina, el 29 de mayo de 1879-, fue narrado posteriormente por el escritor chileno Inostrosa en los términos siguientes:

“La *Covadonga* llegaba en ese instante y emparejaba su proa a la popa de la capitana.

-¡Comandante Prat, tenemos al *Huáscar* y a la *Independencia* encima! -gritaba Condell por medio de la bocina.

El jefe de la *Esmeralda* avanzó hasta la borda y le ordenó, también con una bocina:

-Seguir mis aguas. Guardar sus fondos. Cada cual a su puesto y cumplir con su deber.

Vibrante a pesar de la distancia, llegó la escueta respuesta de Condell:

-¡All right”¹⁴.

Al iniciar su navegación la *Esmeralda* para situarse en su nuevo emplazamiento, las calderas sufrieron un desperfecto. La mencionada avería disminuyó naturalmente su andar.

El combate comenzó a las 08:20 hrs. del día 21 de mayo, cuando el *Huáscar* comenzó a abrir sus fuegos contra los buques enemigos. Estos últimos se habían situado a cable y medio de la costa aproximadamente (cerca de 300 mts.), manteniendo sus proas hacia el norte y hallándose la *Covadonga* a popa de la *Esmeralda*, “de manera -expresó Grau-, que estaban interpuestas entre nosotros y la población”. Treinta minutos más tarde inició sus disparos la *Independencia*.

La primera media hora de combate fue pues una lucha entre el *Huáscar* y los dos barcos chilenos: *Esmeralda* y *Covadonga*. Debido a que nuestro monitor se encontraba prácticamente en la boca del puerto y sujeto a la acción de la mar, sus disparos fueron completamente ineficaces. Si a lo dicho se le añade la falta de preparación adecuada de los artilleros peruanos, podrá comprenderse lo que informó posteriormente don Luis Uribe (el segundo comandante de la *Esmeralda*, cuando escribió en despacho oficial). Fueron sus palabras:

“Los tiros pasaban en su mayor parte por alto y varios tiros fueron a herir a la población”... “Nuestra posición era pues ventajosa”¹⁵.

Varias granadas chilenas estallaron en la torre del *Huáscar* y en su casco. “La puntería de los buques enemigos tenía, por lo general, buena dirección y elevación”, informó Grau.

Estos dos comentarios -que aquí resalta el autor dentro de un fragmento de su crítica histórica-, le permiten hacer surgir una innegable y diáfana verdad a la cual se refirió en líneas anteriores: la preparación y entrenamiento de los artilleros chilenos, al coordinar el alcance y deflexión de sus disparos, era indiscutible. En cambio la insuficiencia mostrada por el personal peruano de su misma especialidad, resultaba obviamente ineficaz. Dicho contraste, debido tanto a que los buques nacionales acababan de alistar sus más urgentes reparaciones, así como a la falta de previsión de quienes debieron atender, oportunamente, los urgentes pedidos de sus comandos navales solicitándoles entrenamientos previos y adecuadas provisiones de munición para efectuarlos, dan una clara idea de las circunstancias que precedieron a la Guerra del Pacífico antes de 1879, debidas al descuido gubernamental por sobre todo”¹⁶.

A mayor abundamiento, y con el fin de esclarecer debidamente las opiniones -peruanas y chilenas- que se acaban de expresar, el historiador y marino nuestro, don Manuel I. Vegas, registró posteriormente en su obra las frases siguientes:

“Hacía cinco años que nuestros buques no efectuaban un ejercicio de tiro... Ya con la guerra ad portas encargáronsele al *Huáscar* granadas palliser, únicas capaces de perforar blindajes y estallar en el interior de los buques y de paso diremos que llegaron después del combate de Angamos... Como no teníamos un solo artillero digno de tal nombre, se contrataron extranjeros de cuatro diferentes nacionalidades con los que era imposible entenderse bien y no resultaron tan excelentes como se creyó”.

En su misma *Historia de la Marina de Guerra del Perú* -editada en 1929-, se permitió citar textualmente las palabras que, con bastante anticipación -durante el año de 1880-, había escrito el historiador chileno don Benjamín Vicuña Mackenna al respecto:

“En su historia de la guerra, dice Vicuña Mackenna: “...llevábamos nosotros la ventaja a los peruanos de un largo tiempo de aprestos, incubada la guerra el 1º de Enero, lista la Escuadra chilena desde Noviembre de 1878 y cuando el *Huáscar* estaba desarmado, la *Independencia* con sus calderas en la playa, la *Unión* en Iquique y la *Pilcomayo* al N. del Callao”¹⁷. Así se expresó Vegas García al traer a colación -medio siglo más tarde- y en las propias frases de un conocido historiador del país contrario, la antelada preparación de Chile para declarar la guerra al Perú con manifiesta e indiscutible ventaja de su parte.

Ahora bien, y para continuar enlazando los hechos de esta narración histórica en forma coherente, retrocedamos para examinar los momentos que hemos dejado atrás y frente a la rada de Iquique:

Luego de una hora de combate, la *Covadonga* comenzó a navegar de pronto hacia el sur. Esta actitud la decidió Condell sin que mediara orden alguna de su superior jerárquico, don Arturo Prat Chacón, ordenando la consiguiente maniobra de su buque por su propia cuenta y riesgo, al parecerle una medida adecuada en tal situación.

A tenor del juicio imparcial de quien -como este autor- debe procurar historiar con veracidad, respalda lo afirmado citando el fragmento documental correspondiente que Condell hizo llegar, integrando su parte oficial dirigido al comandante general de marina, fechado el 27 de mayo de 1879:

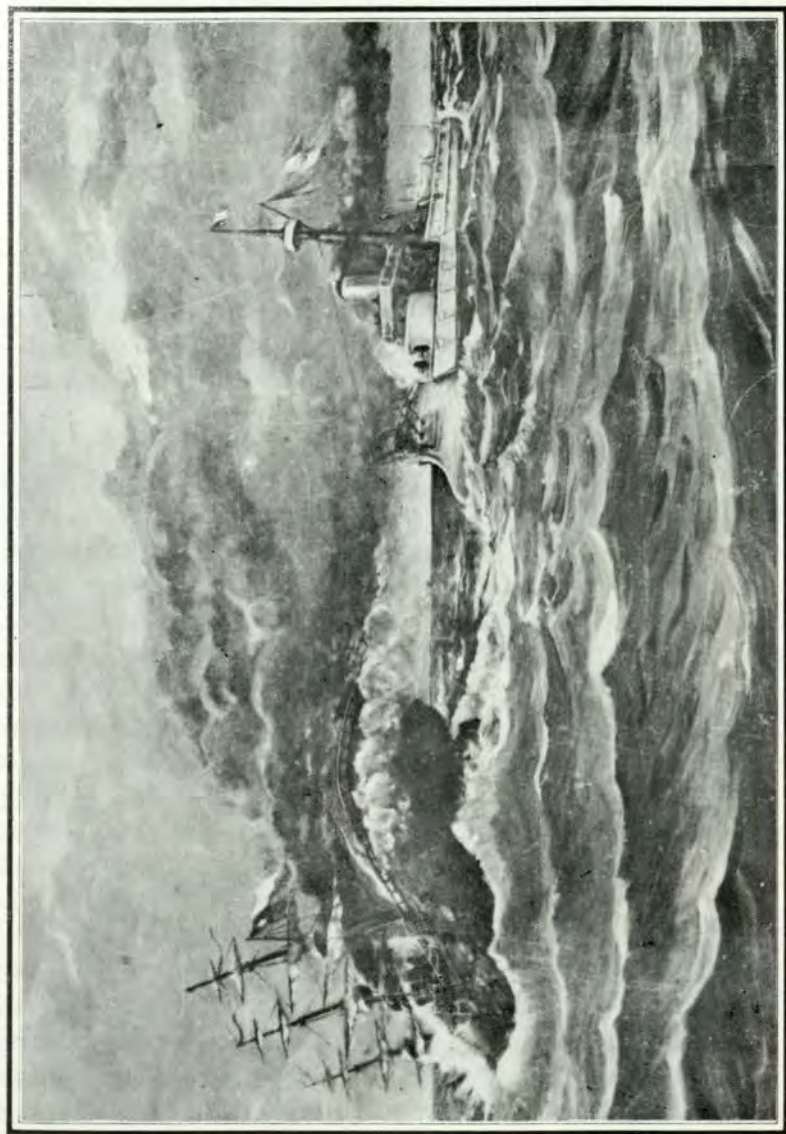
“... comprendiendo que por más esfuerzos que hiciéramos dentro del puerto nos era difícil, si no imposible, vencer o escapar a un enemigo diez veces más poderoso que nosotros, resolví poner proa al Sur, acercándome lo más posible a tierra. Mientras tanto, la *Esmeralda* quedaba batiéndose dentro del puerto”.

Tal fue el texto exacto del fragmento heurístico que expresó la decisión tomada -motu proprio- por el comandante de la cañonera *Covadonga*. El historiador venezolano, Jacinto López, lo consignó en su libro. *La Historia de la Guerra del Guano y del Salitre*, editada en 1930 en la ciudad de Nueva York (U.S.A.)¹⁸.

De inmediato la fragata *Independencia* inició la persecución de aquella cañonera, comenzando a barajar hacia el sur la costa en su seguimiento.

Asegura el escritor chileno Inostrosa que a bordo de la *Covadonga* por razones imprevisibles, se hallaba el práctico inglés Stanley (casado con una dama chilena y expulsado de Iquique), quien cooperó posteriormente con Condell -debido a su indudable conocimiento de aquellos parajes- para orientar la persecución del buque peruano hacia zonas de bajíos no registradas en las cartas de navegación. Se consigna esta información, que al ser chilena tendría que ser verídica en este particularísimo caso, porque de no serlo, le restaría gran parte de sus méritos a uno de sus principales marinos para favorecer con ellos a un extranjero (de nacionalidad europea y pasajero circunstancial de la *Covadonga*); sin embargo, siendo muy conocido el patriotismo de Inostrosa y su ampliamente divulgada obra que, secularmente se ha repetido en múltiples ediciones chilenas en los siete volúmenes que integran el *Adiós al Séptimo de Línea* que con tantos pormenores escribió hacen inadmisibles cualquier fantasía de su parte, reñida con la verdad y desdolorosa para sus marinos...¹⁹.

Transcurridas dos horas de combate, la ineficacia de los artilleros del *Huáscar* -que combatía únicamente contra la *Esmeralda*, desde que la *Covadonga* navegaba alejándose hacia el sur-, resultaba desesperante desde que no habían logrado obtener un solo impacto todavía. Recién a las 10:00 hrs. una de sus granadas penetró en el casco por el lado de babor del buque enemigo, deshaciéndose sobre la otra banda y causando un pequeño incendio que se sofocó rápidamente²⁰.



Combate Naval de Iquique

Aproximadamente a esa hora, la *Esmeralda* se había visto en la necesidad de variar su posición y alejarse un poco más de la costa algo cercana -fuera del alcance de cañones y rifles-, desde que hacía poco tiempo el fuego hecho desde tierra había muerto a tres hombres y herido a otros tantos. En la carta del guardiamarina Vicente Zergers R., a la postre sobreviviente de la *Esmeralda*, dirige a su padre la consiguiente explicación mediante las frases que se anotan textualmente:

“Nos habíamos acercado mucho a tierra i nos creíamos seguros de los espolonazos, cuando una lluvia de balas de cañón i rifle, nos hizo comprender que nos batíamos con dos enemigos, los blindados i el Ejército...La primera sangre que corrió fue causada por estos disparos”²¹.

El combate prosiguió durante casi una hora más, y a pesar de la corta distancia que mediaba entre los buques, el *Huáscar* no logró impactar sobre su contrario no obstante encontrarse a unos 600 metros de dicha corbeta. La crítica histórica, desapasionada e imparcial, nos hace ver la causa con claridad meridiana: carencia de elemental entrenamiento en la dotación de nuestro monitor. El comando había insistido, muchísimas veces, en la programación y realización de ejercicios previos. La obnubilación de quienes dirigían el gobierno y la disculpa de una economía mal entendida, arrojaban, en dicho instante crucial sus resultados fatídicos: ¡el buque del Perú -que era uno de los más fuertes de su escuadra recién habilitándose-, en su encuentro naval contra uno de los más débiles de Chile, hallábase incapacitado para imponérseles mediante la fuerza de sus cañones!

Si Grau no había tomado antes la decisión de utilizar el espolón para atacarlo directamente, aquello se debió a un equivocado informe que se le había suministrado con alguna antelación: el capitán del puerto de Iquique, don Salomé Porras, y uno de sus subalternos apellidado -Loayza, habiendo apreciado días antes la explosión de una mina rudimentaria que a manera de ensayo había preparado Prat con los elementos que tenía disponibles, hicieron creer que la *Esmeralda* se hallaba protegida por una

línea de torpedos. Obligación de ambos fue la de comunicar tal ocurrencia a Grau, junto con los naturales comentarios y suposiciones que la prudencia aconsejaba añadir en dicho caso.

Más, al verificar el comandante del *Huáscar* -luego del cambio de posición que efectuó la *Esmeralda*, apremiada por los disparos que se le hacían desde la costa-, Grau llegó a la conclusión de que la supuesta línea de torpedos tal vez no existía, por lo que decidió maniobrar de inmediato con su buque para embestir al enemigo con la máxima velocidad posible y desde el sur.

Al corroborar que la *Esmeralda* se desplazaba francamente hacia el norte y abandonaba la dudosa protección que le había hecho recapitar, de improviso decidió atacarla rápidamente y enfiló la proa de su propio buque hacia ella, sin perder tiempo y con la máxima velocidad de que el *Huáscar* era capaz...

La corbeta enemiga, así amenazada, ante la inminencia del choque logró -mediante un certero golpe de timón-, evadir el golpe directo hacia su costado "y recibirlo más a popa, por su aleta de babor y más o menos a la altura del palo de mesana. El espolón resbaló y el impacto no tuvo grandes consecuencias en sí. Sin embargo, los cañones, ametralladoras y fusiles del *Huáscar*, disparando a "toca penoles", causaron enormes estragos en la dotación de la *Esmeralda* y llenaron, tanto la cubierta como el entre puente de heridos y cadáveres"²².

Don Luis Uribe testimonió que en el momento del choque, el capitán de fragata D. Arturo Prat, se encontraba en la toldilla (a popa del buque). "Que al producirse el encontronazo, saltó hacia el castillo (parte de la proa) del *Huáscar* gritando que le siguieran..."

...Que sólo uno de sus tripulantes lo hizo, el sargento Juan de Dios Aldea, debido -dice Uribe- a "la ligereza con que el blindado se retiró del costado de la corbeta, y a que la voz de Prat no fue escuchada en el estruendo producido por toda la batería al hacer fuego sobre el *Huáscar*".

En la carta que escribió D. Francisco Segundo Sánchez -quien tomó el puesto de Uribe, al reemplazar este último a Prat- cuenta a su hermano Carlos, el 16 de junio de 1879 y desde Iquique, "que la voz de Prat no fue oída sino por los que estábamos muy cercanos". Cabrera Gacitúa (electricista, testigo ocular de la acción naval, por haber llegado hacía poco a la *Esmeralda*, con la intención de fabricar minas, provisto de una batería eléctrica y llevando el encargo de una misión sobre el cable submarino) dice que el *Huáscar* "dejó por algunos instantes su proa embutida en el costado de la *Esmeralda* y que el capitán Prat, observando "que los buques continuaban juntos, tomó la resolución de abordar al enemigo". Dio una mirada -continúa expresando Cabrera- "hacia atrás como para ordenar al corneta que tocara al abordaje y no viéndolo, se afirmó en la baranda y con toda la fuerza de sus pulmones gritó... ¡Al abordaje, muchachos! El estruendo de los cañones impide que oiga la tripulación. Prat comprendió esto y redoblando sus esfuerzos gritó por dos veces más. ¡Al abordaje, muchachos!. Todo es inútil porque nadie lo oye. Los buques continuaban juntos. Entonces tiene la idea de dar el ejemplo: tal vez podfan verlo mejor que oírlo. Se le ve pues... pasar entre los cabos y jarcia y poner el pie... sobre la proa del *Huáscar*"²³.

Prat expió pronto con la vida su ciega osadía. El segundo -comandante de la corbeta, Luis Uribe, lo vio caer herido de muerte al pie de la torre del *Huáscar* y asumió el mando del buque. Con la espada en la mano, ya en la cubierta del monitor *Huáscar*, se le ve todavía -dice Cabrera-, "mirar a su derecha, tal vez para alentar a los que suponía que le siguiesen" y caer en seguida herido por una bala en la frente"²⁴.

Aldea cayó también herido, muriendo a los tres días en el hospital de Iquique, con un brazo y una pierna amputados.

Grau acometió por segunda vez con su monitor a la *Esmeralda*, tomándola por la amura de estribor y dejándola mal parada, pero sin lograr su hundimiento definitivo²⁵.

En esta ocasión también ambos barcos se hicieron, entre sí, nutridísimo fuego, empleando la corbeta -además de sus cañones, fusilería y

ametralladoras dispuestas en las cofas— muchas bombas de mano que causaron menos estragos de los que cabería suponer, merced al blindaje que protegía al monitor.

Durante esta segunda arremetida, el teniente D. Ignacio Serrano, a quien seguía un grupo de doce tripulantes, intentó, junto con su personal, abordar al *Huáscar*, cosa que lograron hacer. Sin embargo, no tardaron mucho tiempo en ser víctimas de su intrepidez.

Al respecto se expresó así el ya citado historiador venezolano, Jacinto López, refiriéndose al valiente marino chileno en su "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre".

"La acción de Serrano no era impulsiva ni súbita, como había sido la de Prat. Los motivos eran empero los mismos, aunque en Prat no es posible sino suponerlos, no así en Serrano, que exclamaba después de la muerte de Prat y en la expectación del tercer espionaje del *Huáscar*: "no nos quedaba otra salvación que el abordaje" (narración de Cabrera). Probablemente Prat pensó o creyó lo mismo. No era cierto por supuesto, en ningún caso. El abordaje era una locura..., pero las palabras de Serrano explican la acción de los dos. Estos hombres simplemente escaparon a la derrota por las puertas de la eternidad, mientras buscaban en un último y delirante esfuerzo dominar la derrota y la muerte"²⁶.

A la tercera embestida del monitor peruano, la *Esmeralda* impactada en su mismo centro y a una velocidad de 10 nudos, se hundió sin remedio cubierta de banderas y combatiendo hasta el fin. Eran las 12:10 hrs. p.m. y sus máquinas ya no funcionaban. Más de cien hombres de su dotación habían sucumbido en la lucha. Los botes del *Huáscar*, arriados expresamente en acatamiento de las órdenes que impartió noblemente Grau, rescataron de las aguas a 62 naufragos chilenos, en bellísimo e inolvidable gesto de humanidad cuyo recuerdo se ha tornado impercedero en la historia.

A bordo del *Huáscar* hubo 7 heridos y 1 muerto: el teniente D. Jorge Velarde. Este valiente oficial fue herido tres veces -durante la segunda acometida del monitor-, y mientras luchaba contra el grupo que, siguiendo a Serrano, acababa de abordar al *Huáscar*.

"Velarde -escribió Grau- demostró noble compartimiento y arrojo, conservó su puesto en la cubierta, al pie del pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad". Conducido al hospital de sangre ya casi moribundo, lo único que pedía era volver a su puesto de combate. Tenía 22 años y había ingresado a la Escuela Naval a los 15, siendo hijo de una de las principales familias de Lima y habiendo navegado mucho durante su corta experiencia profesional. Gracias a sus méritos y dedicación al estudio, fue premiado con una medalla de oro al egresar, siendo enviado a Europa para su perfeccionamiento en la carrera por él elegida, al finalizar el año de 1873, y luego viajó al Viejo Continente. Allí anduvo embarcado tanto en H.M.S. *Oracle*, como en la marina de guerra francesa, en la que viajó a bordo de la *Magicienne*.

Así pues, del lado peruano, para nuestra causa, Velarde se distinguió nítidamente como un heroico oficial que ofreció su vida por la patria: murió en su puesto de combate, cumpliendo con su deber hasta el último instante de su existencia, serenamente dueño de sí mismo e irguiéndose sobre el caos que se cernía a su alrededor...

Ahora bien, del lado chileno -y para darnos cuenta del heroico sacrificio de la *Esmeralda*-, cabe echar una mirada a algunos documentos de la época, con el fin de aquilatar verazmente lo que a su bordo ocurrió antes del naufragio, así como otros acontecimientos posteriores de aquella cruenta y viril lucha a muerte:

"Ya era tiempo, la cubierta se hallaba sembrada de cadáveres destrozados; era aquello un espectáculo horrible de cráneos, brazos, piernas, etc., sembrados por todas partes. Una granada se llevó como 13 individuos, entre ellos a los 4 ingenieros"²⁷.

“El cabo Cortés tomó la corneta i tocó a degüello en los momentos en que se abría el buque i desaparecía de la superficie...”²⁸.

Los prisioneros chilenos que rescataron de las aguas los botes del *Huáscar*, fueron tratados con humanidad y cortesía a bordo del monitor. En la misiva recién citada -de Sánchez a su hermano, fechada en 16 de junio de 1879-, aquél le contaba textualmente lo que sigue:

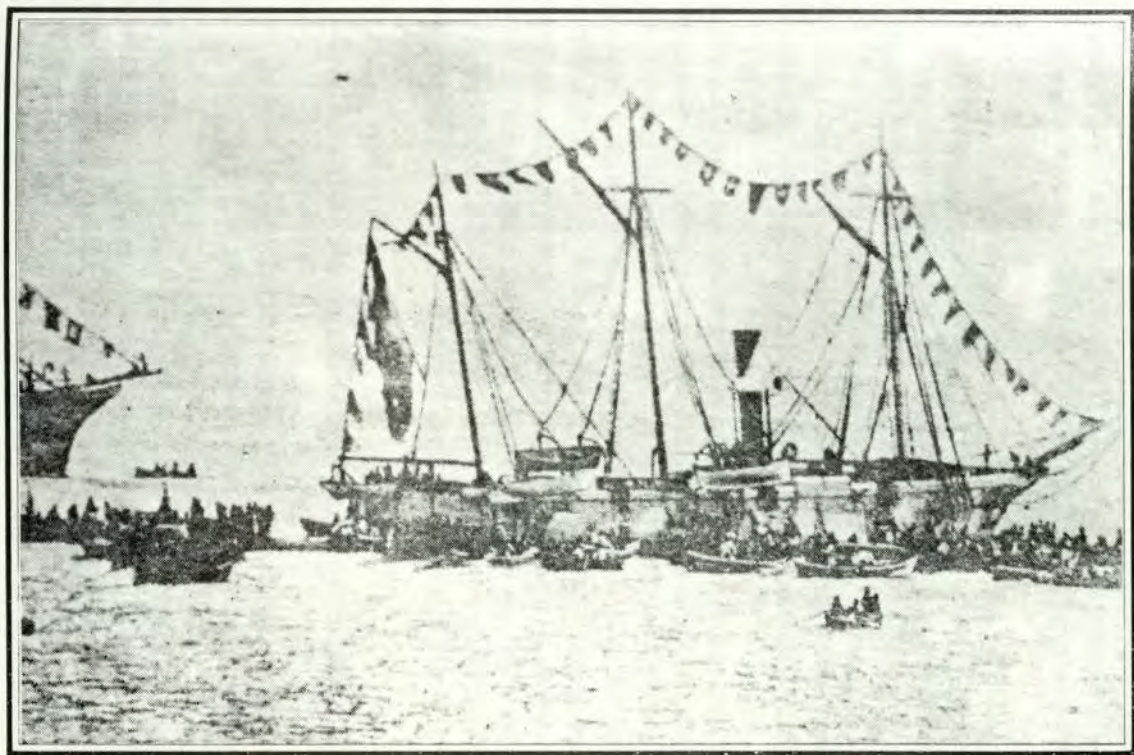
“Una vez en el *Huáscar* nos pusieron en la cámara del comandante. Nos dieron un poco de licor i un pantalón de marinero. Al salir a bordo nos dieron una par de zapatos. Sombrero no nos dieron por no haber a bordo. Hace tres días se nos entregó un temo de ropa que nos mandaron hacer...”

Como ocurrió con el sargento Juan de Dios Aldea, el teniente D. Ignacio Serrano no murió en la cubierta del *Huáscar* al ser herido. Falleció en el hospital de sangre del monitor, en donde Serrano, -por comprender la gravedad de su caso- se aferraba a la vida y no quería morir.

El corresponsal de guerra peruano que trabajaba a bordo para la *Opinión Nacional*, don Julio O. Reyes, interpretó con gran humanidad y emoción la tragedia de aquel joven y valiente oficial chileno en un breve reportaje, escribiendo que Serrano, dirigiéndose al doctor Santiago Távara Renovales, quien le atendía con la urgencia del caso, exclamó en su agonía: “¡Sálveme usted por Dios, que tengo hijos!”, fueron quizás sus últimas palabras²⁹.

Desgraciadamente, todos los esfuerzos que se le prodigaron para salvarle la vida resultaron estériles; a sus diversas y graves heridas, se añadía un bajo vientre casi destrozado, incluyendo los órganos genitales...

Así falleció aquel intrépido oficial chileno, víctima -al igual que su comandante, don Arturo Prat Chacón- de su temerario arrojo en defensa de su buque y el honor de su bandera.



Cañonera chilena *Covadonga*. Mientras la corbeta *Esmeralda* se batía heroicamente en Iquique, ésta emprendió la fuga.

A bordo de la *Esmeralda* había 198 hombres cubriendo su dotación, de los cuales murieron más de un centenar durante el combate naval de Iquique. Los botes del *Huáscar* que mandó arriar Grau para salvar a los náufragos, rescataron de las aguas a 62 de ellos como se apuntó líneas arriba.

Y sobre tanta sangre, muerte y desolación, surgió magnánima la señera figura del entonces capitán de navío D. Miguel Grau, opacando en su innegable calidad humana, tanto a propios como a extraños, en el más amplio de los sentidos. Puede afirmarse que en Iquique y sobre sus aguas, comenzó a incubarse -en la mente de muchísimas gentes- aquel inolvidable blasón que ostenta en la historia: "El Caballero de los Mares".

Mientras tanto, más al sur y frente a Punta Gruesa, los náufragos de la *Independencia* -que en forma imprevista habíase varado sobre un bajo rocalloso-, eran muertos a mansalva o heridos por las balas de la *Covadonga* que, volviendo sobre sus aguas apenas confirmó aquél accidente sufrido por el buque perseguidor, inició la nefasta tarea de procurar aniquilarlos, tiñendo de sangre el mar mientras pugnaban por alcanzar la costa. Felizmente la llegada del *Huáscar* los libró del inhumano cañoneo de la goleta enemiga y los que permanecían a bordo junto con el comandante More pudieron ser trasladados al monitor³⁰.

LA FUGA DE LA COVADONGA: SU PERSECUCION

El día 21 de mayo y habiéndose iniciado ya el Combate Naval de Iquique en 1879, el capitán de corbeta chileno don Carlos Condell, comandante de la cañonera *Covadonga* y mientras la corbeta *Esmeralda* se batía heroicamente en la bahía de aquella epónima rada, decidió, luego de una hora en que su nave había cumplido las órdenes que le había impartido su jefe superior, el capitán de fragata don Arturo Prat, no "seguir sus aguas" y -al "guardar sus fondos"- como lo venía haciendo, acatar a medias el mandato que tácitamente aceptó, al responderle en idioma inglés y empleando su propio megáfono: "¡all right!"...

“En contraste entre los dos espectáculos (escribió Jacinto López) - la *Covadonga* huyendo desesperadamente mientras la *Esmeralda* desesperadamente se batía- había una terrible ironía y una gran lección para los pueblos que cifran su orgullo en las exhibiciones de valor militar”³¹.

Bastante más duro en su crítica histórica fue aún el señero y franco historiógrafo venezolano. Para concretar lo que se afirma en estas líneas, invitamos al lector a examinar, con detenimiento e imparcialidad, algunos párrafos que insertó -textualmente- a continuación del que arriba se cita y acerca del mismo caso:

“La *Covadonga* no estaba en el mismo caso de la *Esmeralda*. Podía huir y huyó, como antes había huido la *Magallanes*, como habría huido la propia *Esmeralda* si su máquina se lo hubiera permitido. Pero Prat había ordenado a Condell, al aparecer en el horizonte los buques enemigos, seguir sus aguas y disponerse para el combate. Y Condell en realidad no podía huir contra estas órdenes; y su fuga, a pesar de estas órdenes, estaba contra todas las leyes de la guerra. A no ser porque su fuga resultó inesperadamente en un inmenso servicio para Chile, Condell habría podido ser juzgado por desertor del campo de batalla.

Fue una gran fortuna para Chile, después de todo, que la *Esmeralda* no pudiera huir, no solo por las consecuencias militares que esto tuvo, sino porque ya había huido la *Magallanes*, perseguida por la *Unión* y la *Pilcomayo*; y huyendo luego la *Esmeralda* y la *Covadonga*, perseguidas por el *Huáscar* y la *Independencia*, el comienzo de la guerra naval habría sido señalado por la fuga de los buques chilenos en los primeros encuentros con los buques peruanos, en lugar “de haberlo sido, como lo fué, por la epopeya del 21 de mayo”³².

Ahora bien, hemos visto en líneas anteriores de este mismo libro y narrando las peripecias de ambos buques chilenos, que el comandante de

la *Covadonga*. don Carlos Condell, resolvió -en plena acción-, alejarse de la rada de Iquique y navegar con su buque francamente hacia el sur, para evitar el casi seguro ataque de la *Independencia* que había ya arribado al escenario del combate. Así registró el giro de los acontecimientos el arriba citado Jacinto López:

"Una hora duraba ya el combate cuando el Comandante Condell, de la *Covadonga*, resolvió buscar su salvación en la fuga, y huyó como el *La Mar*, hacia el Sur, acercándose mucho a la isla que cierra la parte occidental de la habfa"³³.

Y en la misma cita añadió luego: "Grau ordenó a la *Independencia* que la persiguiera, y desde entonces el combate de Iquique fué sólo entre el *Huáscar* y la *Esmeralda*".

Ya se ha leído -en páginas anteriores- que a bordo de la *Covadonga* viajaba circunstancialmente el práctico inglés Stanley (casado con una dama chilena y recién expulsado de Iquique), quien fue retenido por Condell al zarpar apuradamente ante el peligro del arribo de las naves peruanas como hombre utilísimo y conocedor experto de las bajfos costeros que, si bien resultaban peligrosísimos para sus enemigos, sin dudar, capaces de ser sorteados por su goleta merced a su escaso calado"³⁴.

La fuga de la *Covadonga* ante la persecución de la *Independencia* era notablemente disímil: un fuerte y mucho más rápido buque persiguiendo a una pequeña goleta de madera;- hay que reconocerlo sin ambages-, era como si un gigante tratara de dar caza a un pigmeo. Condell no podía tener sino un propósito, que resaltaba a la vista y era el más probable a no dudarlo: el de ganar la costa y encallar su buque a la máxima velocidad para romperlo, si es que no procedía a hundirlo antes de llegar a aquella. Su intención se sumó a la idea de prolongar la fuga empeñada lo más posible, sofrenando a su perseguidor en el intervalo ya con la cercanía de los bajos, ya con el fuego de su artillería que era bastante preciso. La *Independencia*, en cambio, al carecer de entrenados, capaces o muy

acertados apuntadores, sólo alcanzó a dañar el palo mayor de la goleta enemiga en sus jarcias así como las de trinquete, haciéndole perder el esquife que cayó al mar.

¡Muy cara tuvo que pagar el Perú aquella falta de entrenamiento! Sus marinos no pudieron alcanzarlo a tiempo como era su deseo.

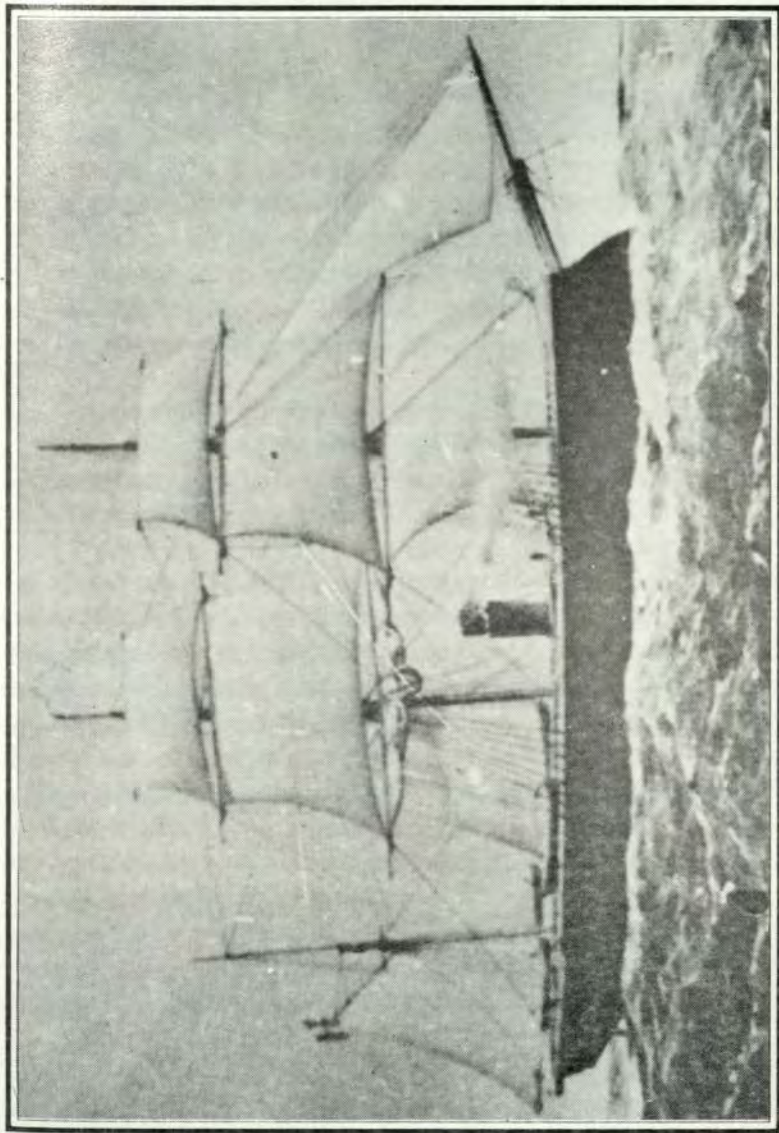
En el caso de la persecución de la *Covadonga* por la *Independencia*, More verificó personalmente pero en forma tardía, que su buque recientemente alistado en el Callao carecía de artilleros en los que se pudiera confiar; en contraste, el pequeño buque chileno al que trataba de dar caza, sí los tenía, y muy experimentados sin lugar a dudas: "La *Covadonga* había en cambio logrado desmontar con su segundo disparo el cañón Parrot de popa de la *Independencia*, que ya no pudo combatir sino con los cañones de su batería. Pocos instantes después una bomba de la *Covadonga* destruyó la escotilla de máquinas de la *Independencia* e hirió a su tercer jefe Roberto Gutiérrez, capitán de corbeta. Cuando se estrechó la distancia al punto que comenzaron a funcionar las ametralladoras de las cofas y los rifles, habían caído en la *Independencia* ocho balas de cañón, una de ellas en la dirección de la proa, que dividió el puente del comandante y cortó la telera. La chimenea de la máquina recibió más de cien tiros según el testimonio del corresponsal de *El Comercio* de Lima a bordo de la *Independencia*"³⁵(A).

"Al darse cuenta Condell de estas circunstancias, resistió valerosamente los deseos que tuvo de rendirse llegó a ponérsele a tiro de fusil que él respondió decidido y mató mucha gente"³⁶.

COMBATE DE PUNTA GRUESA Y NAUFRAGIO DE LA INDEPENDENCIA

El historiador naval peruano, Rosendo Melo, en su interesante obra intitulada: "HISTORIA DE LA MARINA DEL PERU" y refiriéndose a

(A) El corresponsal de "El Comercio" de Lima era don Rodolfo del Campo. Cuando en pleno combate procedió a llamar al alférez de fragata Guillermo García y García, de parte de More, en el trayecto de ambos -desde la proa hacia el puente-, una ráfaga de ametralladora mató instantáneamente a dicho oficial.



Fragata *Independencia* naufragó en aguas de Punta Gruesa el 21 de mayo de 1879.

La Guerra del Pacífico, escribió respecto del inesperado desenlace ocurrido en las postrimerías del Combate de Punta Gruesa, aquél fatídico 21 de mayo de 1879:

“Lo que si resulta de los documentos y de los hechos, es que la fragata se acercó mucho a la cañonera, con lo que anulaba las ventajas de su blindaje y puntal, dejando a su gente de cubierta de blanco de las ametralladoras y fusilería enemiga, presentando el caso de un gigante ofuscado que se inclinara para poner su cabeza al alcance de los golpes mortales de un enano. Lo dice la ilustre víctima del Morro: “el fuego enemigo era eficaz *por haberse estrechado tanto la distancia, que acometí con el espolón, etc*”.

“Las personas preparadas —continuó expresando Melo— pueden estimar con lo dicho, que en este desastre no corresponde todo el mérito del resultado al experto práctico de la *Covadonga*, ni a la entereza de su comandante”³⁷.

Como se puede apreciar en la lectura de los anteriores renglones, la crítica histórica hecha por Melo acerca del súbito e inesperado naufragio de la fragata *Independencia* en aguas de Punta Gruesa —que trajo consigo una irreparable pérdida naval en el caso del Perú—, fue una opinión muy sutil pero harto respetable. Sin pronunciarse directamente y en forma demoledora, como marino e historiador de vasta experiencia (era un antiguo capitán de travesía, que había viajado mucho en barcos mercantes), restó con justicia y conocimiento de causa, buena parte de los méritos que han servido a los historiadores chilenos para encumbrar al comandante Condell, reconociendo a la vez sus méritos para aprovecharse, sin vacilar, de las sorpresas que —como en su caso y el del práctico Stanley, retenido a bordo sorpresivamente por el marino citado—, les deparaba el destino y cuando menos pensaron: ¡una *Covadonga* triunfante!

La misma crítica histórica de Rosendo Melo afectó sin duda al comandante More. fuera de comprenderle en su patriótico deseo de luchar, en la primera ocasión, contra el buque que le tocara en suerte y

hasta las últimas consecuencias, citó también los peligrosísimos riesgos que tuvo su tenaz persecución del único barco que había decidido abandonar el teatro de operaciones -sin que mediara orden superior para ello-, dejando a la *Esmeralda* en aguas de Iquique y como víctima propiciatoria de su brusca evasión.

Melo no olvidó tampoco explicar en su cita histórica las responsabilidades de More, sin omitir que la fragata *Independencia*, durante la persecución de la *Covadonga*, sufrió de ineficacia de sus fuegos contra la certera puntería enemiga. Ello dió lugar a que el comandante peruano decidiera impactar a su enemigo con el ariete de su buque, para lo cual acortó distancias en maniobra que más tarde informaría oficialmente, y antes de viajar hasta Arica para ofrendar su vida en aras de la patria en la titánica jornada de su glorioso "Morro"... Fueron sus palabras que apuntó Melo:

"El fuego enemigo era eficaz *por haberse estrechado tanto la distancia, que acometí con el espolón, etc*".

Ahora bien, si nos permitimos retrotraer el tiempo histórico y situamos en los momentos en los que el comandante de la *Covadonga* decidió alejarse de las aguas de Iquique para arrumbar hacia el sur, barajando la costa para situarse a buen recaudo y no exponer su nave al peligro que se avecinaba -dejó, sin que mediara orden superior alguna- a su buque insignia combatiendo contra el monitor *Huáscar* en plena rada.

Durante el cambio de rumbo que le fue indispensable adoptar, el buque peruano recién citado le disparó un cañonazo que le atravesó el casco "de banda a banda, matando al cirujano Videla, a un contramaestre i un marinero. La tripulación tapó la vfa de agua i el buque se alejó perseguido por la *Independencia*"³⁸.

Respecto de este brusco cambio de la situación imperante, escribió el historiador naval peruano, Manuel Vegas García. Fueron sus palabras refiriéndose a la fragata acabada de mencionar:

"Dejamos a ésta, cuando a todo andar se dirigía en persecución de la *Covadonga* a la que, dados su velocidad y poder, no tardaría en apresar y destruir sin necesidad de seguirla en su rumbo; pero no fué así por desgracia".

"Cuando More estuvo a tiro de cañón, inició el fuego con toda energía; pero el fracaso de los artilleros fué completo, ninguna bala daba en el blanco y el cañón de caza de 150 se desmontó:".

"Al darse cuenta Condell de estas circunstancias, resistió valerosamente los deseos que tuvo de rendirse aunque nuestro buque con su gran andar llegó a ponersele a tiro de fusil que el respondió decidido y mató mucha gente. Lo que sucedió después es mejor que lo narre el desgraciado More:"³⁹.

"Habían transcurrido hasta entonces mas de tres horas de combate, y viendo lo incierto de los 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 dió tiempo al enemigo para ganar al sur".

"Resolví por tercera vez embestirle con el ariete, pegándome a Puerta Gruesa, para impedirle la salida de la bahía, estrechándola en la última caleta, cuando los sondajes repetidos marcaban de ocho a nueve brazas de agua y siendo limpia la bahía según las cartas".

"En este momento, notando que se pegaba más a las rompientes de la punta, ordené poner la caña a babor, para rebasarla y poder atacar así con ventaja por el otro lado, lo que no pudo realizarse con la rapidez necesaria, por haber sido en ese momento heridos tres timoncles por fuego nutrido del enemigo desde sus cofas; mandé dar

atrás con toda la fuerza de la máquina, cantando durante todo ese tiempo los timoneles el mismo fondo anterior: es decir de nueve brazas de agua”.

“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 estaba marcada en la carta, pues se encuentra al N. del último bajo que aparece en ella...”

“No obstante esta desgracia, al pasar la *Covadonga* por el costado de estribor haciéndonos fuego con su artillería, *nuestros cañones contestaron cuando el agua casi los cubría...*”

“Estas son las partes principales de la relación de la tremenda catástrofe -continuó narrando Vegas García- que nos privó de la tercera parte de nuestro insuficiente poder naval... La *Covadonga* ya sin temor alguno se dedicó a cañonear a los naufragos (que no arriaron su bandera) y cuyo salvamento era difícilísimo por tener que abordar esa playa brava de olas voluminosas y repetidas, en donde se destrozaron la mayor parte de las embarcaciones menores...”⁴⁰.

Ahora bien: “Es de notarse que Condell en su parte oficial al Comandante General de Marina y en el informe que pasó al jefe de la Escuadra, no dice la verdad sino a medias cuando asegura que al verse la *Independencia* en la roca él viró i le asestó dos balas de a 70 que perforaron su blindaje”. “Fue en este instante (dice) cuando *el enemigo arrió su bandera* junto con el estandarte que izaba al palo mayor, *reemplazando estas insignias con la señal de parlamento*, (A). Ordené la suspensión del fuego y púseme al habla con el comandante rendido...”⁴¹.

“Lo que hace más inverosímil aun esta aseveración, pues no es concebible -siguiendo al historiador Jacinto López- que con sólo dos tiros de cañón More pidiera piedad y un bote a Condell y luego el bombardeo

(A) El subrayado, impreso en letras “bastardillas”, es del autor y se refiere al comentario histórico de don Jacinto López.

de la *Covadonga* contra los tripulantes de la *Independencia* fué largo de cuarenta minutos y no de dos tiros de cañón solamente no cesó sino por el temor de la aproximación del *Huáscar* (B).

“Además -prosiguió con sus atinadas reflexiones el ya citado historiador- en el despacho al Comandante General de Marina dice Condell que sus dos cañonazos fueron contestados por la *Independencia* con tres tiros, lo cual es contradictorio con respecto a la aseveración respecto a la bandera de parlamento seguida de los dos cañonazos. En el despacho al jefe de la escuadra dice también que al tomar posición para disparar sus balas de a 70 a la *Independencia* encallada, procuró hacerlo de manera “que no fuera ofendido por sus cañones”, “que segufan haciendo fuego”. La prueba de que la *Independencia* continuó combatiendo después de la catástrofe, está así pues en los documentos oficiales del mismo Condell, que corroboraron la narración de More en su informe oficial de que no obstante la situación desesperada de su buque sobre la roca, sus cañones contestaron los fuegos de la artillería de la *Covadonga* “cuando el agüa casi los cubría”. Continué el fuego, dice, “con las ametralladoras de las cofas y con la tripulación que mandé subir a cubierta, armada de rifles y revólveres, hasta que se agotaron las municiones...”⁴².

El corresponsal del diario “El Comercio” de Lima, José Rodolfo del Campo, con fecha 22 de mayo de 1879 escribió un reportaje completo para su publicación, avalado por su presencia a bordo de la fragata peruana *Independencia* en aguas de Punta Gruesa. En dicha carta refería que el comandante More “dirigió el gobierno de su nave durante la persecución y desde el puente, con “serenidad y valor admirables”; que luego del fatal encallamiento sufrido por el buque, no quiso bajar a la torre de combate, que era su puesto, cuando “ya se hacía”, escribió, “tan repetido el fuego mortífero de las ametralladoras y rifleros de la *Covadonga*, que barrían la cubierta superior del buque, permanecía aún impávido”, en el puente, sordo a los ruegos de sus subordinados porque pasara a la torre.

(B) *Ibidem*.

Penetrado de la situación de la *Independencia*, herida mortalmente por la roca escondida en las aguas, More ordenó que se incendiara la Santa Bárbara, como hemos visto, orden que no pudo cumplirse porque en el momento de ir a ejecutarla el alférez de fragata Carlos Bondi, el mar se precipitó por los portalones de la batería e inundó la Santa Bárbara. "Esperábamos tranquilos", agrega del Campo, "que regresaran de tierra algunas embarcaciones... cuando divisamos al *Huáscar*..." Según este testigo, More se opuso a que se hicieran señales al *Huáscar* pidiendo auxilio, razonando que debía continuar persiguiendo a la *Covadonga*:

"En el último de los botes enviados por el *Huáscar* se embarcó More, en compañía de los tenientes Pedro Garezon, Melchor Ulloa, Alfredo de la Haza, el alférez de fragata Ricardo Herrera, el guardiamarina Carlos Eléspuru, el doctor Enrique Basadre, el ingeniero Tomás Wilkins y su segundo y algunos fogoneros. Los dos últimos heridos que había a bordo y una parte de la tripulación fueron embarcados y llevados al *Huáscar* en el primer bote que éste despachó al mando del segundo Exequiel Otoya"⁴³.

EL OBNUBILADO TRIUNFALISMO ARRASTRADO POR CONDELL

El afortunado y huidizo comandante de la *Covadonga* don Carlos Condell, quien al encallarse la fragata peruana *Independencia* y naufragar en un rocoso bajo de Punta Gruesa, aprovechó la suerte que el destino le deparó y retomando con su barco hacia el buque enemigo, procedió a disparar su artillería, ametralladoras y rifles sobre los naufragos, a mansalva "por más de cuarenta minutos... y aún sobre los que se refugiaban en tierra", procuró mantenerse como un adalid a partir de aquél momento, *tanto para borrar su fuga desde Iquique desobedeciendo órdenes de Prat*, cuanto para zaherir (en son de recalcar su inesperado triunfo), obtenido en aguas de Punta Gruesa, contra un enemigo muy superior.

"Prat, aun queriéndolo, no habría podido hacer lo mismo porque con haber levantado lijeraente la presión del vapor, las viejas calderas de su buque reventaron, i la máquina no estaba en aptitud de desarrollar un andar mayor de dos a tres millas por hora..."⁴⁴.

"Las balas de 70 de la *Covadonga* perforaron el blindaje del buque encallado y sumergido...En ese instante, cuando la *Covadonga* cañoneaba a la *Independencia* náufraga e impotente, "esta arrió su bandera y su estandarte, asevera Condell, y enarboló en su lugar "la señal de parlamento"⁴⁵. Asevera, además, "que se puso al habla con el comandante rendido" y que éste le repitió lo que ya le había indicado, "el arroj de su pabellón", pidiéndole al mismo tiempo que enviara un bote.

"Moore negó esta aseveración en una indignada carta pública a Condell"⁴⁶, en la que califica de falsa y calumniosa la versión del comandante de la afortunada *Covadonga*; y observa que la distancia que mediaba entre los dos buques (200 metros), y en el estruendo del combate, era imposible que el marino chileno pudiera haber oído las palabras que le atribuía"⁴⁷.

"De aquí en adelante -prosiguió escribiendo el historiador arriba citado-, se verá que los comandantes de los buques chilenos trataban sistemáticamente de deslustrar y desprestigiar a la armada peruana, diciendo todos en sus informes oficiales que el buque o los buques peruanos que en ella habían tomado parte, habían arriado la bandera y se habían rendido. Condell no es sino el iniciador de este sistema, el primero que lo puso en práctica"⁴⁸.

De otro lado, y sin conocer aún la antojadiza y refutada versión de Condell acerca de *Condell* -que éste hizo llegar, tanto en lo informado en Mayo 27, 1879, como en junio 6, al comandante general de Marina y al jefe de la escuadra respectivamente-, otro historiógrafo chileno: Pascual Ahumada Moreno en su extensa obra *Guerra del Pacífico*, (recopilación completa de los documentos oficiales, correspondencia, etc.), esclarece fehacientemente y usando la documentación original que tan

pacientemente recolectó para editar su escrupuloso trabajo, en cuanto se refirió al intencional desprestigio que publicitaba Condell en contra del comandante de la *Independencia*, don Juan Guillermo More Ruiz (A).

He aquí -sin dudas-, el origen de la tergiversación amañada que propaló Condell, en contra de la verdad y la historia, faltando al afirmar que se puso "al habla con el comandante rendido":

"El oficial de señales de la *Independencia*, Enrique Basadre, corrobora la narración de More respecto a la caída del pabellón y su reposición inmediata; y con mayores detalles dice que el pabellón fué derribado una segunda vez, por otra bomba que media hora después rompió el pico de mesana. En el acto, dice, se izó otro pabellón en el tope mayor"⁴⁹.

Examinando, con acuciosidad histórica y suma franqueza, todos los múltiples acontecimientos que se dieron durante la que intituló doblemente Jacinto López: *Historia de la Guerra del Guano y del Salitre o Guerra del Pacífico*; al detenerse durante la confección de su *Prólogo* - firmado en Nueva York, allá por el año de 1930, dedicando su obra en *Homenaje al Libertador Simón Bolívar en el centenario de su muerte*-, confirmó la intención general de sus investigaciones y reconocido trabajo en las siguientes frases:

"Prestar un servicio, a la verdad, a la justicia, a la historia, a la América, a los vencidos y a los vencedores, ha sido mi único objeto. Servir es mi pasión. Ha sido la pasión de toda mi vida de escritor. Por servir, para prestar servicios, soy y he sido escritor"

JACINTO LOPEZ

Nueva York Diciembre 1930.

(A) *Nota del Autor*.—Por el origen inglés de su apellido paterno, diferentes autores lo han citado como Moore. En el país de su nacimiento (ocurrido en Lima, Perú, el 27 de febrero, 1836), dicho marino siempre usó y firmó, castellanizándolo, como More o More Ruiz, siguiendo su costumbre usual.

Ahora bien, y juzgando su crítica histórica como veraz, sincera y profundamente estudiada antes de editarse su obra, más vale exponerla textualmente en el presente volumen de mi *Historia Naval del Perú* y evitar así, gracias a la corroboración personal del lector, que la durísima opinión del historiador venezolano Jacinto López aludiendo al comportamiento de Condell en aguas sureñas de Punta Gruesa, fue original de él y permanece fehacientemente impresa en su *Historia de la Guerra del Guano y del Salitre* en términos que admiro por su ejemplar franqueza:

"Es evidente que ni por el valor, ni por la humanidad, ni por la hidalguía, había en Condell un Grau o un Prat. Condell no es digno de este drama, en el que desentona como un plebeyo entre aristócratas. Esto es lo que dice el contraste de su conducta y la de Grau y Prat"⁵⁰.

EL GOLGOTA DE JUAN GUILLERMO MORE

El infatigable historiógrafo peruano, Manuel Zanutelli Rosas, basamentándose en su parco, breve, mas señero estilo de narrar con la mayor veracidad posible los acontecimientos más resaltantes de nuestros acontecimientos navales y sus consecuencias para nuestra patria, escribió recientemente acerca del desastre de la fragata *Independencia* al naufragar en los bajos rocosos de Punta Gruesa:

"...Ese fue el final de una fragata de 2,004 toneladas que junto con el *Huáscar* pudo haber contribuido a cambiar el curso de la guerra.

En una carta publicada el 10 de noviembre de 1921 en el diario *El Comercio* por el entonces contralmirante Manuel Villavicencio, decía que después del naufragio lo condujo a bordo del *Chalaco* (trasbordado del *Huáscar*) hasta Arica. Contaba que More, apesadumbrado, en una de las tantas ocasiones que conversaron, expresó: "He perdido el buque que la nación me confió, asumo la responsabilidad y pagaré con mi vida el desastre". Era natural que se sintiese abatido. Un oficial muerto (Guillermo García y García),

tripulantes destrozados por las balas, la nave inutilizada, era para eso y mucho más: como para dispararse un balazo, tal como en determinado instante se pensó que lo haría. En el parte que el oficial Mariano de la Torre y Roncal suscribió sobre el combate de Punta Gruesa, refería "Cuando me convencí de que mis esfuerzos eran inútiles para salvar la batería, salí de la central en unión del alférez Herrera, quedando aún en ella el señor Gáezon; me encaminé a la cámara del comandante, a quien encontré muy exasperado, y temiendo que cometiera un atentado consigo mismo, rogué al capellán y a otras personas, para que lo acompañaran y no lo dejaran solo un momento"⁵¹.

El comandante de la *Independencia*, Juan Guillermo More, fue sometido a proceso por la pérdida de su buque. En el largo intervalo de su juzgamiento, que aún duraba el 8 de agosto de 1879, el presidente don Mariano Ignacio Prado, dictó desde Arica una resolución anulando todo lo actuado por considerar que se habían realizado algunas irregularidades durante la formación del sumario. Dispuso que se tomaran todas las declaraciones que fueran suficientes para la comprobación de los hechos, nombró un nuevo juez (que a la postre sería también cambiado), exigió que se determinaran con exactitud las maniobras anteriores al naufragio, la carta hidrográfica referida a la zona marítima de Punta Gruesa; y entre otras medidas accesorias tendentes a esclarecer lo pristino de aquel juicio fehacientemente, no titubeó en ordenar -mediante declaraciones juradas- en desenmascarar los infundios propagados por el comandante de la *Covadonga*, don Carlos Condell, quien falseó descaradamente frases del jefe de la *Independencia*, con el fin de borrar sus demeritorios actos anteriores y encumbrarse en la historia.

"Moore negó esta aseveración en una indignada carta pública -escribió el chileno Ahumada Moreno -a Condell, en la que califica de falsa y calumniosa la versión del comandante de la afortunada *Covadonga*..."⁵².

Mientras tanto la demora del proceso instaurado a More continuaba sin solucionarse definitivamente. Aquel marino proseguía su ascensión al sufrido calvario y la soportaba con estoicismo y decididamente, esperando el momento de sacrificar su vida por la patria que tanto había defendido y amaba entrañablemente. Tenía quizás en su mente escalar un Gólgota genuino y lo alcanzó. Al respecto cabe citar al historiador peruano, José Carlos Martín S.

"Enjuiciado pidió un sitio en Arica y se le confió la jefatura de los fuertes del Morro, con las baterías alta y baja, con nueve cañones. Asistió al combate naval de Arica el 27 de febrero de 1880 desde la cubierta del *Manco Cápac*. Absuelto de toda responsabilidad y rehabilitado asistió a la junta de guerra que presidió Bolognesi que rechazó la intimación de rendición, y junto a su jefe y amigo, cayó acibillado por el enemigo. Sus restos reposan en la Cripta de los Héroes de la Guerra de 1879" (*Historia S. XX*)⁵³.

1. BULNES, Gonzalo. *La Guerra del Pacífico*. Valparaíso, 1911. p. 171.
2. LOPEZ, Jacinto. *Historia de la guerra del guano y del salitre*. Nueva York, 1930. p. 107.
3. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe. *Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Buenos Aires, 1884. p. 110.
4. VALDIZAN GAMIO, José. *Tradiciones navales peruanas*. Lima, 1969. t. II, p. 180.
5. *Memoria de Relaciones Exteriores de Chile*; circular del 24 de diciembre de 1881, firmada por J.M. Balmaceda. 1882. p. 53.
6. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 122.
7. BULNES, Gonzalo. Op. cit., p. 194.
8. VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Historia de la campaña de Tarapacá*. Santiago, 1880. p. 640.
9. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 163.
10. *Ibíd.*, p. 180.
11. BULNES, Gonzalo. Op. cit., p. 368.
12. INOSTROSA, Jorge. *Hidalgos del mar*. Santiago, 1959. p.31.
13. ZERGERSR., Vicente. "Guardiamarina sobreviviente del combate naval de Iquique, en carta a su padre, don José Zergers, escrita el 28 de mayo, 1879". Vide: LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 182.
14. INOSTROSA, Jorge. Op. cit., p. 60.
15. URIBE, Luis. *Despacho al Comandante General de Marina*: 29 de mayo, 1879.
16. VEGAS, Manuel. *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929. pp. 179-180.
17. VEGAS GARCIA, Manuel. Op. cit. Loc. cit.
18. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 182. Vide Nota (8)
19. INOSTROSA, Jorge. Op. cit., p. 60.
20. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 183. Vide: "Parte de Uribe al Comandante General de Marina", mayo 27 de 1879.
21. *Ibíd.*, p. 182.

22. VALDIZAN GAMIO, José. "Combate naval de Iquique".
Revista de Marina. Lima, 1985. Mayo-jun., p. 196.
"Toca penoles" es una expresión náutica que significarozamiento: cuando los extrmos de diversas vergas (penoles) se "besan" por su estrecha separación.
23. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., pp. 185-186.
24. Idem.
25. NOTAS AL CALCE ANTERIORES.- Tanto en las cartas del guardiamarina Zergers (13), cuanto en la de Uribe (27), hay coincidencia: el espolonazo del *Huáscar* contra la *Esmeralda* al que ambos se refieren, inundó la santabárbara y apagó los fuegos de sus calderas.
26. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 188.
27. Idem. "Carta de Luis Uribe a su tío, don Juan Manuel Uribe". Iquique, junio 15 de 1879.
28. Idem. "Carta de Francisco Segundo Sánchez a su hermano, don Carlos Sánchez", firmada el 16 de junio, 1879.
29. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 190.
30. VEGAS GARCIA, Manuel. Op. cit., p. 200.
31. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 195.
32. *Ibíd.*, pp. 195-196.
33. *Ibíd.*, p. 183.
34. INOSTROSA, Jorge. Op. cit., p. 60.
35. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 198.
36. VEGAS GARCIA, Manuel. Op. cit., p. 199.
37. MELO, Rosendo. *Historia de la marina del Perú*. Callao, 1980. p. 335.
38. BULNES, Gonzalo. Op. cit., p. 291.
39. VEGAS GARCIA, Manuel. Op. cit., p. 199.
40. *ibíd.*, p. 200.
41. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 206.
42. *Ibíd.*, pp. 206-207. Vide: VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Episodios marítimos. Las dos Esmeraldas*. Santiago, 1879. pp. 456-457: "La Covadonga ..., continuó haciendo fuego implacable

sobre el casco varado mas no rendido ... cuanto al capitán More, que dio evidentes pruebas de serenidad después del desastre ...”

43. LOPEZ, Jacinto. Op. cit. pp. 203-204.
44. BULNES, Gonzalo. Op. cit., p. 291
45. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 202.
46. AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacifico*. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, etc. Valparaíso, 1884-91. t.I, pp. 306- 307.
47. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 202.
48. *Ibíd.*
49. AHUMADA MORENO, Pascual. Op. cit. Loc. cit.
50. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 207.
51. ZANUTELLI ROSAS, Manuel. More, Juan Guillermo. “Y la obsesión de la muerte”. Vide: *Diccionario histórico biográfico del Perú*. Bilbao, Ed. Milla Batres, 1986. t.VI, pp.210-211.
52. AHUMADA MORENO, Pascual. Op. cit., t. I., Loc. cit.
53. MARTIN, José Carlos. “More, Juan Guillermo”. Vide: *Diccionario histórico biográfico del Perú*. Op. cit. t. VI, p. 210.



Otras sorpresas navales históricas

Luego del determinante triunfo naval peruano entre el *Huáscar* y la *Esmeralda* ocurrido en aguas de Iquique, así como del naufragio de la *Independencia* en Punta Gruesa que acaban de tratarse en el capítulo anterior, hay páginas históricas que merecen abordarse -aunque sea brevemente y dentro del aspecto sintético, que su autor se ha trazado-, que resultan de indudable interés para el lector. Examinémoslas.

Terminada la acción de Iquique y el completo desastre de la obsoleta *Esmeralda* (corbeta esta cuyo desempeño fue, a más de valiente, heroico y sacrificado), surgió también una inesperada sorpresa digna de registrarse en la historia naval de todos los tiempos: el nobilísimo gesto de Grau al ordenar el rescate de 62 naufragos enemigos, arriando los pocos botes de su propio barco y conducirlos hasta el monitor, pese al escaso tiempo disponible para acudir hasta la zona de Punta Gruesa- y verificando lo ocurrido en ella-, atacar a la goleta *Covadonga* si fuera el caso.

Su ejemplo proceder resultó digno y caballeroso. Los naufragos de la *Esmeralda*, que ateridos y habiéndose desnudado preventivamente, para nadar con libertad y no perecer ante la inevitable succión de las aguas al irse a pique la nave que tripulaban mortalmente herida por el ariete del *Huáscar*, se reembarcaron en nuestro monitor temiendo la acogida que se les daría a bordo.

Sin embargo, fueron recibidos con un trago de buen ron que les reanimó de inmediato, para luego ser vestidos con uniformes de la marinería peruana al hacerlos prisioneros. No se les proporcionó gorros porque apenas habían unos cuantos.

Más al sur, frente a los arrecifes de Punta Gruesa y habiéndose varado, volcado e inundado sin remedio nuestra fragata *Independencia*, se procedió -por orden de More- a usar los botes disponibles con el fin de

salvar a los numerosos heridos y náufragos que, debido a persistente braveza del mar en aquellas aguas, cuyos fondos rocallosos enconaban padecimientos, adicionándose a las dificultades de los remeros que procuraban -disminuir sus atormentados cuerpos- mediante bogadas suaves y acompasadas. Sin embargo, aquellas comprensivas y humanas intenciones, resultaron vanas en la mayoría de los casos por razones obvias.

Un distinguido historiador peruano, el coronel don Celso N. Zuleta en su *Historia Militar del Perú* (editada en 1914 y reimpressa en Lima seis años más tarde, en 1920), recordando comparativamente el contraste de proceder antagónicos tanto en el caso del comandante del *Huáscar*, don Miguel Grau, cuanto el comportamiento del jefe chileno de la *Covadonga*, don Carlos Condell, es parco, preciso y harto lacónico...He aquí sus palabras textuales:

"Los chilenos suspendieron su fuga, deteniéndose para fusilar durante más de media hora a los náufragos peruanos que bregaban por ganar la costa a nado; sucediendo esto a la vez que, en la misma hora, a tres millas de distancia, el hidalgo Grau mandaba que los marineros peruanos recogieran en sus embarcaciones a los náufragos chilenos"¹.

Otro señero historiógrafo peruano, don Javier Buenaño Muro, en su *Compendio Histórico de la Marina de Guerra del Perú*, obra editada especialmente para la instrucción de los cadetes de la Escuela Naval del Perú, aborda el mismo tema que aquí insertamos con algunas opiniones propias que abonan su ancestro naval. Su padre fue un distinguido contralmirante de la armada peruana:

"*Pérdida de la Independencia*: Este encuentro que se inició tan propiciamente para nuestras armas tuvo un fin trágico. La *Independencia* seguía de cerca a la *Covadonga* que hufa y cuando estuvo a punto de alcanzarla chocó contra una roca sumergida que no figuraba en la carta de la bahía y naufragó volteándose sobre un

costado. El hundimiento de esta fragata blindada que con sus nuevas calderas daba 15 nudos de andar, fue una pérdida irreparable para el Perú y se puede decir que aquí se decidió la guerra a favor de Chile".

"Por otro lado, contrasta la humanitaria actitud de Grau, al recoger a los naufragos de la *Esmeralda*, con el criminal proceder del comandante Condell de la *Covadonga*, quien volvió con su buque para ultimar a los sobrevivientes de la *Independencia* que estaban en el agua o sobre el casco volteado de la nave" 2.

JUAN WILLIAMS REBOLLEDO: EL MENOSPRECIO DE SU VIEJO PRESTIGIO

Luego de lo ocurrido el 21 de mayo de 1879, tanto en las aguas de Iquique como en las de Punta Gruesa, al confirmarse fehacientemente las noticias acerca de los hechos navales que propalaron los medios de comunicación de aquella época, surgieron las más increíbles sorpresas así como una indetenible racha de veraces y exacerbados comentarios populares, fehacientes los unos y tergiversables los otros

Líneas arriba se ha hecho una descripción del combate naval de Iquique—entre el *Huáscar* y la *Esmeralda*—, durante el cual el historiador Jacinto López, en su *Historia de la Guerra del Guano y del Salitre*, intitulada también como *Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú*, intercaló un concepto histórico que rezaba así textualmente:

"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*...Grau honra la memoria de Prat, haciendo justicia a su viuda, en la cual dice que fué "víctima de su arrojo", y con la cual le remite los objetos personales que se encontraron en el cadáver del héroe..."Una espada sin vaina, pero con sus respectivos tiros. Un anillo de oro de matrimonio. Un par de gemelos y dos botones de pechera de camisa,

todo de nácar. Tres copias fotográficas, una de su señora y las otras dos probablemente de sus niños. Una reliquia del Corazón de Jesús. escapulario del Carmen y medalla de la Purísima. Un par de guantes de Preville. Un pañuelo de hilo blanco, sin marca. Un libro memorándum. Una carta cerrada y con el siguiente sobrescrito. Señor J. Lassero-, Gobernación Marítima de Valparaíso.- Para entregar a don Lorenzo M. Paredes"³.- Vide:- Ahumada Moreno. Pascual en *Documentos...* V.I, p. 305.

Quien estas líneas escribe, recuerda haber visto en la Escuela Naval de Chile, al pie de la campana de bronce de la *Esmeralda*, unos versos que comienzan así:

El viejo bronce sagrado
que en la gloriosa *Esmeralda*
marcó la hora suprema
de Prat y sus camaradas

Aquel reconocimiento histórico acerca del heroico comportamiento que el 21 de mayo de 1879 distinguió al comandante de aquella nave, don Arturo Prat Chacón, durante el combate de Iquique, ha quedado perennizado haciendo justicia a su señero valor antes de morir combatiendo al chocar la corbeta *Esmeralda*. Grau honró su memoria al escribir una noble carta a su viuda, la Señora Carmela Carvajal de Prat -el 2 de junio de 1879; reconociendo a aquel digno y valeroso marino chileno como "víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria".

Firmada en Valparaíso, el 1ro de agosto de 1879, fue enviada la fina y gentil contestación de aquella inconsolable viuda. El autor copia textualmente su párrafo final:

"Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente de Ud. att. y affma. SS."

Carmela Carvajal de Prat⁴.

Resulta comprobado y comprobable que desde los inicios de la Guerra del Pacífico, en mayo de 1879 y luego del combate naval de Iquique, quien después llegaría a ser motejado por muchas plumas como un marino ejemplar y noble en sus acciones, comenzó a ser llamado honrosamente "El Caballero de los Mares", recordando el salvamento de los náufragos de la *Esmeralda*, al ordenar que se hiciera con los propios botes del *Huáscar*.

No sucedió sin embargo cosa parecida, por caprichos del destino y ocurrencias inesperadas, durante la persecución de la *Covadonga* por nuestra fragata *Independencia* en aguas de Punta Gruesa y dentro de una corta diferencia de tiempo. El comandante Carlos Condell durante aquel lapso del 21 de mayo de 1879; fuera de desobedecer las claras órdenes que recibió de su jefe superior, Arturo Prat Chacón, para "guardar sus fondos" y "seguir sus aguas" al identificar al *Huáscar* y a la *Independencia* que se les aproximaban en son de combate, varió bruscamente su ruta inicial y arrumbó hacia las aguas sureñas de Punta Gruesa con la *Covadonga*, en franca huida dentro de una zona matizada de peligrosos arrecifes. Llevaba a bordo de su nave al práctico inglés Stanley, a quien no permitió desembarcar a tiempo.

Aquella circunstancia -de retener a Stanley a bordo de la *Covadonga* cuando terminada su visita de cortesía-, fue providencial para el comandante Condell antes de arrumbar hacia Punta Gruesa. En verdad el mencionado práctico (casado con una dama chilena y expulsado de Iquique al declararse la guerra de 1879), alojábase en un pontón acondicionado como vivienda fuera de la rada de Iquique y alejado del bloqueo del mencionado puerto, que impuso Williams Rebolledo "motu proprio", desobedeciendo la orden telegráfica gubernamental para "proceder como en campaña", para trocarla en el ejercicio de su propio y singularísimo plan de avezado marino. Su idea era la de obligar a los buques peruanos a salir a la mar, y una vez que ello se lograra, "decidir la supremacía naval mediante un combate entre escuadras"...

Respecto de este capricho que contradijo abiertamente los planes

que preparaba el Gobierno de Chile...," la más alta y trascendental incumbencia de su responsabilidad suprema" -escribió el historiador Vicuña Mackenna... "la escuadra hizo rumbo...hacía el puerto comercial de Iquique y allí enclavóse como un convoy de caretas pegadas en un pantano... desde el 5 de abril al 5 de agosto de 1879"⁵.

Podría decirse que la fama y reputación que rodeaban a Williams Rebolledo como marino y desde muy antiguo, seguran relevando su figura y conocimientos como hombre de mar y casi en calidad de árbitro insustituible en asuntos navales. Nadie se atrevía a contradecirle, sino a aconsejarle y recomendarle los planes de guerra cuidadosamente elaborados. Aquello había ocurrido desde hacía tiempo. Era sin embargo imperativo que cambiaran los conceptos respetados pero obsoletos. Así ocurrió. Retrocedamos en el tiempo:

Hallándose prácticamente en puertas la guerra que íbamos a sostener con España durante el año de 1866, tanto el Perú como Chile y en calidad de países aliados, poseíamos fuerzas navales muy inferiores a las que conformaban la poderosa escuadra de S.M.C. bajo el mando del almirante D. Juan Manuel Pareja (quien además de ser su comandante general, era también ministro plenipotenciario de España en Chile).

Si bien nuestros efectivos navales eran superiores a los del sureño país aliado, Ecuador y Bolivia- al carecer de buques- ajustaron su alianza sudamericana comprometiéndose a negar sus puertos y ayudas a las naves hispanas. Así fue como el 14 de enero de 1866 el gobierno peruano declaró formalmente la guerra a España.

La fama del capitán de navío don Juan Williams Rebolledo nació en aquella ocasión para Chile: acercándose a la cañonera hispana *Covadonga* -mientras enarbolaba pabellón extranjero-, la capturó e hizo suya en aguas de Papudo (Valparaíso, provincia de Petorca), V. Región.

Es de pensarse que aquella audaz treta (utilizada años atrás también por el almirante Cochrane), fue extraordinariamente admirada en Chile

y constituyó un ejemplo acerca de la audacia efectiva de Juan Williams Rebolledo. Como que al enterarse de tan inesperado revés y recién llegado a América del Sur, el almirante D. Juan Manuel Pareja Comandante general de la escuadra de S.M.C. y ministro plenipotenciario de España en Chile, se suicidó antes de que comenzaran definitivamente las hostilidades navales contra Ecuador, Perú, Chile y Bolivia. Le reemplazó en el mando de la flota hispana el capitán de navío don Casto Méndez Núñez, como jefe más caracterizado inmediato y comandante de la fragata blindada *Numancia*.

Mas la fama y admiración que ya había comenzado a aureolar a la personalidad de Williams Rebolledo, continuó incrementándose. Cuando en 1865 se conformó oficialmente la escuadra unida del Perú y Chile, las unidades navales que la integrarían tendrían como apostadero el de Chayahué (Boca chica), en aguas sureñas de Chile tal como lo había sospechado Méndez Núñez. "Sin embargo, por una poca meditada estipulación del tratado de alianza, se había declarado, en su artículo 3º..., que la escuadra unida sería mandada por el jefe más antiguo en cuyo país estuviese operando, y por esta razón quedaron todos a las órdenes del capitán de navío Juan W. Rebolledo, con su insignia en la *Esmeralda*.

WILLIAMS REBOLLEDO: CASI TRES LUSTROS DE SUERTE AVIESA HASTA 1879

Históricamente -y aunque podría juzgársele como un prolongado e inexplicable capricho del destino- la admirada carrera naval que ya en 1865 desenvolvía el capitán de navío don Juan Williams Rebolledo y su experiencia marinera que era reconocida en Chile, tanto por el propio gobierno de la nación, cuanto por el pueblo de aquél país, fue declinando paulatina e irreversiblemente hasta llegar a su ocaso durante el año de 1879, en forma definitiva. Examinemos el por qué?

COMBATE NAVAL DE ABTAO: Siendo comandante general de la escuadra aliada peruano-chilena y al anunciarse dicha acción de guerra entre España y sus ex colonias sudamericanas el 7 de febrero de 1866, ni

e: Ecuador ni Bolivia poseían fuerzas navales para combatir en la mar. Por ello fue que al ajustarse el respectivo tratado de dicha cuádruple alianza, las indicadas repúblicas solamente se comprometieron a negar sus puertos y ayudas a los barcos peninsulares.

Por tal circunstancia, el 14 de enero de 1866 el gobierno peruano, de común acuerdo con Chile, iniciaron la guerra contra España.

Fue durante este lapso -y cuando menos se esperaba dada la reputación de Williams Rebolledo-, que su reconocida fama sufrió el primer contratiempo en forma indirecta. Sin embargo, tuvo que afectarle personalmente, como comandante general de la escuadra aliada peruano-chilena puesta a sus órdenes:

"En 16 de Enero iban entrando a Chayahué (lugar escogido como apostadero de la escuadra aliada) encabezados por Rebolledo con la *Esmeralda*, la *Apurimac* y la *Amazonas* que cerraba la marcha. El canal escogido fué el de Boca chica, el más estrecho y correntoso, por consiguiente de peligro para un buque de muy lento andar que tenía entonces la *Amazonas*; pero no hubo más remedio que obedecer órdenes y poner el buque en manos del práctico, Teniente Emilio Errázuriz, oficial de la *Esmeralda*.

Nuestra fragata comandada por el capitán de corbeta José Sánchez Lagomarsino, no estaba en la mejores condiciones, después de un año de constante actividad durante la campaña revolucionaria; la tripulación antigua había sido echada a causa de la sublevación...y reemplazada por gente novicia, casi sin práctica marinera.

El resultado fué que el barco varara en la playa de la punta Quilpué al extremo S.W. de la isla de Abtao; se le reflotó pero se perdió en la noche definitivamente, salvándose su tripulación, artillería y pertrechos..."⁶.

Resulta indudable que aquél infortunado accidente que acaba de relatarse y que se produjo en forma inesperada, afectó en su mayor parte

a la división peruana, puesto que la privó definitivamente de uno de sus buques; a la división chilena, cuyos efectivos también mermaron dentro de los recursos con que contaba para combatir contra los barcos españoles y, en general, a las fuerzas aliadas de ambos países cuyo teatro de operaciones había sido cuidadosamente estudiado de antemano, por lo difícil y peligroso para los enemigos.

Ahora bien, dentro de las responsabilidades personales, no pueden negarse las que afectaron al práctico de la *Esmeralda*, teniente Errázuriz y oficial de marina por añadidura; ni las que alcanzaron al comandante de la *Amazonas*, capitán de corbeta José Sánchez Lagomarsino

Tampoco, y por añadidura, aquellas que tuvieron que alcanzar al comandante general de la escuadra aliada, capitán de navío don Juan Williams Rebolledo, quien fuera de ordenar el practicaaje -difícil en parajes de aquel tipo- inició, con su buque insignia, el curso a seguirse así como la intrincada ruta de acceso hacia Challahué.

He aquí pues la inicial mala suerte que le cupo al viejo y hasta ese día famoso marino, quien, desacostumbrado a tareas innovadoras y de por sí bastante importantes, comenzó a desprestigiar su fama con malos auspicios, en aguas territoriales de su propio país y ejerciendo el más alto mando disponible dentro de la escuadra aliada.

Mas no transcurrió mucho tiempo sin que su mala estrella volviera -con más bríos que en la anterior ocasión-, a jugarle una mala pasada. Ello ocurrió justamente cuando se proponía en su calidad de comodoro de la escuadra aliada peruano-chilena, y por lo tanto jefe máximo de ella por su mayor caracterización y tiempo de servicios en el grado naval que ostentaba, el día 7 de febrero de 1866 durante el combate de Abtao. Veamos por qué:

La división española, tras de haber zarpado de Valparaíso el 21 de enero, con las grandes esperanzas de localizar el paradero de la escuadra enemiga y batirla en algún sector de las aguas del *archipiélago* de Chiloé,

se componía de las fragatas ibéricas, *Villa de Madrid* y *Blanca*, puestas bajo las órdenes del capitán de navío don Claudio Alvargonzáles. Luego de iniciar su búsqueda durante algunos días y a lo largo de intrincados pasajes sólo conocidos por experimentados "chilotes" (navegantes regionales), al tomar contacto con el vapor mercante *Maipo* que encontraron en los canales de Calbuco, recibieron información fidedigna: tanto respecto al naufragio que sucedió tras la varadura de la fragata *Amazonas* cuanto de la ubicación probable de la escuadra aliada peruano-chilena, entre Abtao-Challahué.

Arrumbando los dos buques españoles hacia el ya indicado paraje, no solamente verificaron la varadura y naufragio de la fragata *Amazonas*, sino que lograron localizar también a la escuadra enemiga a la altura de la boca existente entre Challahué y Abtao. Alvargonzáles dispuso que sus buques esperasen sus órdenes de ataque hasta el momento oportuno, y dio a sus comandantes la orden de mantener sus fragatas en son de guerra y a 10 cables de distancia, hasta iniciar sus corridas de pasaje y cañoneo ordenadamente (de ida y retorno), sobre la boca y desde aguas exteriores, contra la fuerza enemiga. Esta última tenía en formación de combate las siguientes unidades: *Maipú*, *Apurímac*, *Unión*, *Covadonga*, *América* y *Lerzundi*.

Por demás estaría repetir nuevamente los conceptos ya vertidos y la narración del combate naval de Abtao, que al ser iniciado a las 4 hrs. 15 mm. de la tarde de 7 de febrero de 1866, demoró dos horas aproximadamente hasta, las 5 hrs. 30 mm.

Lo que verdaderamente interesa es recordar que en aquella acción de guerra —de los buques aliados contra las fragatas españolas—, el capitán de navío Juan Williams Rebolledo hallábase a bordo de la corbeta *Esmeralda*, en Ancud, efectuando trámites administrativos. Por ello tuvo que reemplazarlo el peruano, Manuel Villar Olivera⁷.

¡Otro revés inesperado para aquel marino chileno y por entonces comandante en jefe de la escuadra aliada, capitán de navío don Juan

Williams Rebolledo, que indudablemente continuó mermando su reputación!

Su pecado, en este caso, -fue el de hallarse ausente durante el combate naval de Abtao, librado contra las naves españolas durante aquella tarde del 7 de febrero de 1866.

Refiriéndose a dicha acción de guerra, el historiador peruano Manuel Vegas García, destacó en su *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, los siguientes párrafos de la correspondencia librada entre aquel marino, chileno y el capitán de navío peruano, don Manuel Villar Olivera, quien reemplazo a aquél al mando de la escuadra aliada en aguas de Abtao:

“Rebolledo felicitó a Villar con estas palabras:

“Esta oportunidad me permite congratular a U.S. y a los jefes, oficiales y tripulaciones peruanos por el arrojo y serenidad que han manifestado durante las dos horas que duró el combate, bajo un fuego sostenido por ambas partes, y por el resultado favorable que se ha obtenido, el cual se debe a la escuadra del Perú”.

“U.S. sabe cuánto importa la derrota que han sufrido las naves enemigas, y la prueba que han dado sus subordinados, es motivo poderoso para esperar más tarde un espléndido triunfo”.

Villar contestó: “Agradezco a U.S. los aplausos que se digna hacer a la Escuadra Peruana que está a mis órdenes, y espero que en la primera oportunidad comparta U.S. y el equipaje del buque a su mando de las glorias que está llamada a obtener la Escuadra combinada de Chile y el Perú”.

Como vemos -añadió Vegas García- la ayuda de los chilenos fué casi nula, pues se redujo a la presencia de la goletita *Covadonga*”⁸.

Como desaciertos de Williams Rebolledo, que fueron sumándose años más tarde sobre las espaldas del caprichoso contralmirante chileno hasta

motivar su renuncia definitiva y dejar su carrera naval, es preciso (para concadenar hechos y algunos de sus dislates), avanzar en el tiempo dejando atrás el lapso bélico de nuestra guerra con España, con el fin de examinar a vuelapluma acontecimientos ocurridos casi tres lustros después, durante la Guerra del Pacífico, desatada por Chile contra el Perú y Bolivia allá por el año de 1879.

Inmediatamente después de haber ocurrido los hechos navales de Iquique y Punta Gruesa, en los que Williams Rebolledo no participó debido al frustrado viaje que con su escuadra hizo hasta el Callao, manteniendo el secreto y que resultó un completo fracaso, puesto que ni pudo atacar el puerto ni encontrar uno solo de los barcos peruanos, que simultáneamente -y sin ser vistos- iban rumbo a Iquique, en espera de poder sorprender allí a los buques chilenos que, sostenida y firmemente, segufan manteniendo la llamada "guerra bárbara" emprendida caprichosamente por Williams Rebolledo desde el principio de la contienda con toda su fuerza naval, para forzar a nuestros escasos barcos a dejar sus posibles apostaderos y poder lograr "un combate entre escuadras".

Sin embargo, en las postrimerías del bloqueo naval de Iquique -cuyo ejercicio demoró desde el 5 de abril al 5 de agosto de 1879-, la escuadra de Chile sólo cometió vandálicos atropellos contra puertos inermes y sus instalaciones playeras, como se apuntó en páginas anteriores de este mismo volumen, sin que tuviera la ocasión de batirse contra buques enemigos adecuadamente artillados.

Más, a mediados de aquel bloqueo arriba citado, tuvo lugar el secreto zarpe de la escuadra chilena hacia el Callao, dejando para seguir manteniendo sus amenazas contra Iquique a los dos buques más débiles de la escuadra: la corbeta *Esmeralda* y la cañonera *Covadonga*, ambos viejos barcos y con cascos de madera, aunque bien artillados y con personal experto en el manejo de sus cañones.

Habiendo transcurrido aproximadamente mes y medio desde la declaratoria de guerra que a principios de abril hizo el gobierno de Chile

tormalmente al Perú y a Bolivia, el 5 de abril de 1879 y mediante decretos separados el ya contralmirante Williams Rebolledo -quien había sido ascendido a la clase inmediata superior-, reconocía que "la inacción naval era lo peor" y sin embargo persistía en mantener el bloqueo que mantenía sobre el puerto de Iquique.

"Con esta persuasión, y la impresión del clamor público en Chile y el descontento general en torno suyo, el contraalmirante chileno concluyó por abandonar su idea fija y única del bloqueo de Iquique y acoger la idea original de ataque al Callao que al comenzar abril había desaprobado por "absurda y de riesgos evidentes", según Sotomayor. Es decir, que el contraalmirante chileno decidió hacer a mediados de mayo lo que no quiso hacer a la declaración de la guerra en la primera semana de abril"⁹.

"Era obvio discurrir que el mes y medio que había transcurrido no había transcurrido en vano para la marcha de los preparativos navales del Perú y que la situación no podía ser la misma a mediados de mayo que al comenzar abril; pero la mente del marino chileno trabajaba de una manera especial, y dispuso su operación sobre el Callao ignorando por completo el factor tiempo que para él no existía"¹⁰.

IQUIQUE Y PUNTA GRUESA: OTRA AUSENCIA DE WILLIAMS

Transcurrido el primer mes que siguió a la declaratoria de guerra hecha por Chile el 5 de abril, tuvieron lugar tanto el combate naval de Iquique, cuanto el fatídico encuentro de Punta Gruesa el 21 de mayo de 1879, ambos con resultados imprevisibles no sólo para el Perú sino también para Chile.

En aguas de Iquique el monitor *Huáscar* bajo las órdenes del capitán de navío don Miguel Grau, combatiendo señeramente contra la corbeta chilena *Esmeralda*, la echó a pique en la mañana del día arriba citado, tras de un estoico combate pleno de heroicas actitudes que resaltaron por ambos lados y que terminó a las 12:10 hrs. de la indicada fecha, cuando nuestro buque hundió irremisiblemente a la nave enemiga mediante el tercer ataque de su tajante espolón. A su bordo, y en la primera

arremetida, murió el capitán de la *Esmeralda*, don Arturo Prat Chacón, víctima de su arrojo y valentía reconocidos por Grau como temerarios.

Finalizada dicha acción el jefe del *Huáscar* ordenó arriar todos los botes disponibles de su buque, logrando con ellos rescatar de las aguas a 62 tripulantes enemigos que habían naufragado aquel 21 de mayo de 1879; tras de alojarlos a bordo y vestirlos con uniformes peruanos, prosiguió navegando hacia el sur para reconocer la situación de nuestra fragata *Independencia* que, en aguas de Punta Gruesa, había trabado combate con la cañonera *Covadonga*. La nobleza que demostró Grau para con los náufragos enemigos, sentó precedentes en la historia naval de todos los tiempos.

Ahora bien, el otro lado de esta medalla histórica resultó fatal para el Perú. Sabido es por el lector el caso de la *Independencia*, que en su afán de dar caza a la *Covadonga*, encayó sin remedio en arrecifes de Punta Gruesa y naufragó irremisiblemente. Al respecto escribió el historiador Tomás Caivano: "Sobre este particular, la relación del oficial de señales de la *Independencia*, dice: "...al vernos encallados nos cañonearon impunemente (los de la *Covadonga*) por más de cuarenta minutos; y con las ametralladoras de sus cofas fusilaban a nuestros náufragos que procuraban salvarse, unos en botes y otros a nado, después que cesaron los fuegos de nuestros cañones, envueltos ya por el agua..."¹¹.

Es pues motivo para recordar la mala suerte que persiguió a Williams Rebolledo abatiendo su fama de experto marino, la circunstancia de que el citado comandante general -en los primeros combates librados que se citan- *no se encontrara presente*, debido a su fracasado regreso después del intento frente al Callao.

WILLIAMS: HEROE DE NUEVO CUÑO Y PROPAGANDA NAVAL CHILENA

Al dar Grau por finalizado el combate que sostuvo el *Huáscar* contra la corbeta *Esmeralda* el 21 de mayo en aguas de Iquique, salvados

los sobrevivientes de aquella nave chilena y ya con ellos a bordo traídos al monitor por los propios botes de éste, Grau hizo rumbo hacia el sector de Punta Gruesa.

“Tenía a la *Independencia* a la vista desde Iquique y su propósito era ayudarla al apresamiento de la *Covadonga*. Al apercibirse ésta del movimiento del *Huáscar*, se alejó a toda prisa, prosiguiendo su fuga al sur, interrumpida para bombardear a los náufragos de la *Independencia*”.

“A medida que avanzaba, Grau se daba cuenta de la catástrofe. Cuando comprendió que la fragata estaba varada, continuó por tres horas la persecución de la *Covadonga* y la suspendió al cabo persuadido de que no podría vencer antes de la noche la distancia de diez millas que lo separaba del buque chileno”.

“El *Huáscar* regresó entonces a Punta Gruesa; y en vista de que la pérdida de la fragata era total, Grau dió orden de incendiarla, enviando antes sus botes por los que aun se encontraban a bordo. Volvió luego a Iquique, donde desembarcó los prisioneros, los heridos y los muertos”¹².

Ahora bien, si nos detenemos un tanto en auscultar la estricta veracidad histórica sobre lo acontecido el 21 de mayo de 1879, notaremos ciertamente una tendencia chilena hacia disipar momentos criticables, distorsionando los hechos en pro de obtener brillo en las conductas de quienes -como marinos y profesionales de la guerra naval-, merecían escalar peldaños hacia la fama, en vez de críticas que oscurecieran sus conductas relatándolas “in abstracto”. Este, sin la menor duda, fue el caso del comandante don Carlos Condell.

El historiador chileno, Gonzalo Bulnes sabedor de que el marino acabado de mencionar había recibido de su Jefe de División, don Arturo Prat Chacón, la siguiente orden que su superior le transmitió por megáfono momentos antes de iniciarse el combate: “*Seguid mis aguas, resguardarse con la población i cumplamos con nuestro deber*”. El Comandante de la *Covadonga* contestó *All right...*”.- Ahumada Moreno, Pascual, en *Documentos*, V. I. p. 326.

Sin embargo, la crítica histórica documentada y posterior de Jacinto López, esclarece completamente lo ocurrido con aproximación inmediata a la orden concisa de Prat: "La *Covadonga* no estaba en el caso de la *Esmeralda*. Podía huir y huyó...A no ser porque su fuga resultó inesperadamente en un inmenso servicio para Chile, Condell habría podido ser juzgado por desertor del campo de batalla"¹³.

Sin embargo, invito al lector a revisar someramente este mismo hecho, descrito por la pluma del historiador chileno, Gonzalo Bulnes, en su obra *La Guerra del Pacífico* editada en Valparaíso allá por el año de 1911. La continuación de la fuga que emprendió la *Covadonga* se reviste de un singular intento que trata de efectuar su comandante, el capitán de fragata don Carlos Condell, tras de haber derrochado innúmeros disparos sobre los naufragos de la siniestrada *Independencia*, hiriéndolos y matándolos cuando ya no podían defenderse ni intentar hacer fuego contra sus enemigos, desde que sus armas cortas habían agotado las escasas balas de las cargas, y su barco se encontraba volteado sobre los arrecifes playeros intensamente barrido por las bravísimas olas del paraje. Fueron palabras de Bulnes:

"Destruida la *Independencia* se discutió rápidamente en el puente de la *Covadonga* lo que convenia hacer. Orella pidió que se le diera un bote para ir a traer a Moore, a lo cual no accedió Condell creyendo preferible volver a Iquique a auxiliar (sic.) a la *Esmeralda* cuya suerte no conocia, opinión que predominó. La *Covadonga* se dirigió a la vuelta de Iquique, i había alcanzado a andar algo menos de una milla cuando divisó al *Huáscar* que venia a su encuentro lo que la obligó a virar de frente i poner la proa al sur"¹⁴(A).

Aquel combate ocurrido el 21 de mayo de 1879 fue sorpresivo en alto grado para Chile. Todo aquel país hallábase enterado, a ciencia cierta, de la indiscutible superioridad material de la escuadra chilena en

(A) N. del Autor.— Las palabras subrayadas que aparecen en letras cursivas o "negritas", son del autor. Con esta diferencia se hace resaltar en el texto, la intención del historiador Bulnes para trocar la "fuga" mantenida de la *Covadonga*, en una heroica maniobra de regreso para ayudar a la *Esmeralda* después de haberla abandonado a su propia suerte.

comparación con la del Perú y nunca sus habitantes habfan admitido la posibilidad de una dudable victoria peruana, aunque se realizara rotundamente pero a medias entre los efectivos navales de ambos beligerantes, sin que la victoria total y contundente resultara inclinándose hacia el comandante en jefe de sus fuerzas navales, contralmirante don Juan Williams Rebolledo.

Pero dicho marino no se hallaba allí. Encontrábase recién terminando su viaje de regreso desde el Callao al mando de la escuadra, después de haber fracasado totalmente en su tardío intento de atacar el primer puerto peruano cañoneándolo, luego de hacer explotar en su interior un brulote repleto de dinamita que, felizmente, no hizo efectiva ni su entrada ni su voladura, al enterarse Williams de que el *Huáscar* y la *Independencia* navegaban ya hacia el sur y durante su viaje simultáneo con el de la escuadra chilena, por navegar esta mar afuera siguiendo las precauciones "secretas" de su comandante en jefe a una gran distancia de la costa, que impedía -como ocurrió en la realidad-, todo posible avistamiento de los buques peruanos. Estos últimos, procediendo en forma inversa, navegaron ciniéndose lo más posible al perfil costero lo que impidió que fueran detectados. Así fue como pudieron desembarcar en Arica al presidente de la República don Mariano Ignacio Prado y luego proseguir su viaje hacia el puerto de Iquique tras de asegurarse -recalando en Pisagua-, que tanto la *Esmeralda* como la *Covadonga* continuaban manteniendo el bloqueo impuesto por Williams Rebolledo, tal como él ordenó antes de continuar viaje con el grueso de su escuadra hacia el Callao.

Allí esperaba no sólo dinamitar el puerto mediante un brulote repleto de explosivos e incendiado expreso de antemano, así como cañonear a los buques de guerra que encontrara. Para ello había mandando acondicionar el *Chacabuco* con dinamita en su interior, desvencijado buque que felizmente no se utilizó, porque de hacerlo habría ocasionado toda una tragedia de colosales proporciones, tanto sobre mercantes extranjeros como en sus propios barcos cercanos al ya mencionado brulote.

Fallido su "plan secreto", al enterarse por boca de un pescador extranjero que ya nuestros buques *Huáscar* e *Independencia* hallábanse navegando hacia el sur, pues coincidieron simultáneamente los zarpes suyos con los nuestros, tuvo que regresar con su escuadra hacia Iquique nuevamente, cumpliendo una navegación larga y tediosa debido a que el *Matias Cousiño* habíase quedado -por orden suya y poco después de zarpar de Iquique-, voltejando a la altura del paralelo de Camarones cuando perdió contacto con la escuadra expedicionaria, y pese a ser el buque proveedor de combustible, no fue buscado para reanudar la navegación con el grueso hacia el Callao.

El 29 de mayo de 1879, dos o tres días antes de que se produjera la llegada de Williams a aguas de Iquique una vez, fracasada su expedición hacia el Callao, el comandante general de Marina, Altamirano, escribióle una carta al jefe del gabinete ministerial, don Antonio Varas. En dicha epístola se expresaba así:

"Mayo 29. Aun no se me pasa el susto. Todo ha estado dispuesto para una gran catástrofe.

"*Huáscar* e *Independencia* debieron concluir en una hora con *Esmeralda* y *Covadonga*. En seguida como lo habrían hecho rápidamente sobre Antofagasta cayendo, se habrían apoderado de todos nuestros trasportes. Después habrían incendiado Antofagasta i en seguida nuestra costa.

"Nos ha salvado el heroísmo de nuestros marinos, i a él mediante, un acontecimiento que debía traernos la muerte nos ha traído gloria i ventajas materiales, porque el cambio de la *Esmeralda* por la *Independencia* nos es muy ventajoso. Pero aquí, para entre nos, Dios puede cansarse de protegernos si seguimos siendo tan torpes"¹⁵.

"La gloria del combate de Iquique se recojió a costa de peligros demasiado grandes para la Nación, i la historia no cumpliría su principal deber, si no procurase deslindar a quien o quienes incumbe la

responsabilidad de haber dejado solos, abandonados a su suerte, dos buques sin defensa alguna.

“Esa responsabilidad es de todos: del Gobierno, de la Comandancia Jeneral de Marina, del Almirante.

“Hasta entonces no se habían empleado en el mar las precauciones que exige la guerra, probablemente por la única manifestación de vida que hiciera la Escuadra peruana antes del 21 de mayo, fué el combate de Chipana. Despues se habia encerrado en el Callao, dejando libre la línea de Iquique a Valparaiso, i como la previsión no es virtud nacional, la guerra se hacia a medias con Dios, i la otra mitad confiando en la prudencia del enemigo. Los trasportes viajaban solos: los convoyes con tropas en la misma forma, a lo mas acompañados con algun buque desvencijado como el *Chacabuco* que no habrfa servido de nada en caso de peligro.

“Hai que decir en descargo del Gobierno que no disponia de suficientes naves de guerra para custodiar los trasportes, i como Williams se resistia a desprenderse de los buques, no se atrevia a asumir la responsabilidad de debilitar el nucleo naval de Iquique”¹⁶.

EL 21 DE MAYO DE 1879: DIA HEROICO PARA CHILE

A rafz de los sucesos que tuvieron lugar en las aguas de Iquique y Punta Gruesa en la indicada fecha, fue que nacieron para Chile sus “héroes de nuevo cuño”, la admiración que habfa conservado por mucho tiempo dicho país por el contralmirante, don Juan Williams Rebolledo, y desde el año de 1865 en el que dicho marino logró capturar en aguas de Papudo -mediante una treta de “mala guerra” y enarbolando pabellón inglés en la *Esmeralda*- al aviso español *Covadonga* que, bajo los fuegos inesperados de la corbeta chilena, tuvo que rendirse. “Atrayendolo así, sin sospechas”, fué capturado el año arriba indicado”¹⁷.

Naturalmente, la ya menguada admiración que por mucho tiempo tuvo su patria por Williams ya casi no existia. Debia recobrarla.

EL ASIDUO TRABAJO PUBLICITARIO CHILENO PRO NAVAL

Inmediatamente después de lo ocurrido en aguas de Iquique y Punta Gruesa, Chile hizo un formidable esfuerzo -de carácter nacional y mundial -para proclamar una sonada victoria y borrar, al mismo tiempo, su primitiva impericia naval en el empleo de una escuadra muy superior a la peruana, desde que pese a las ventajas que poseía en el mar, trató primero de cebarse con la llamada "guerra bárbara" contra pueblecitos indefensos, para más tarde y después de haber transcurrido 45 días del inicio bélico formal, fracasar en su expedición hacia el Callao con el fin de aniquilar a las fuerzas enemigas a flote sin lograrlo, regresándose nuevamente hacia su tenedero de Iquique, en el cual verificó un inobjetable triunfo moral y material peruano, a la par de la más increíble desventura sufrida por la *Independencia* en los arrecifes de Punta Gruesa. Sin embargo, aquella media derrota sufrida en Iquique y la farragosa información sostenida por el comandante de la *Covadonga*, tras de su franca huida que, por caprichos del destino pudo trocar en bombardeo y ataques a mansalva sobre los náufragos rivales, fue disimulada y logró borrarse del recuerdo de quienes la juzgaron a priori, para convertirla en una singular proeza digna de ser ensalsada junto con el valiente sacrificio de la *Esmeralda* ante el ataque del *Huáscar*, y el salvamento que de sus náufragos verificó Grau voluntariamente sobre el mar de Iquique. Muy escaso fue el comentario sobre este caballeroso marino peruano; muy amplios, en cambio resaltaron los bríos con los que Chile ensalzó a sus propios hombres de mar... Al respecto, escribió el historiador oriundo de Italia, don Tomás Caivano:

"Los comandantes de la *Esmeralda* y la *Covadonga* fueron proclamados en Chile los más grandes capitanes del universo, y los marinos chilenos, en general, los primeros combatientes de los mares...

"En el orden del día, leído el 29 de Mayo, a las tripulaciones de los diversos buques de la escuadra chilena, se decía: "La *Esmeralda* fué

echada a pique con la gloria con que vivió siempre...(1). *La Independencia ha sido completamente destruida* (sin decir por quien y como), y la *Covadonga* ha podido retirarse en dirección a Antofagasta”.

(1) Que la *Esmeralda* pereciese gloriosamente, nadie lo pondrá en duda, pero que hubiese siempre vivido gloriosamente, como aseguraba el almirante chileno Williams, es muy cuestionable. Durante los largos años de su vida, hasta la víspera de su combate con el *Huáscar*, la *Esmeralda* no registraba en su historia mas que un solo hecho digno de mención, la captura del Aviso español *Covadonga*, víctima de una traición; y ciertamente ninguno afirmará que este hecho sea glorioso.

“*Historia Naval del Perú*” t. V. p. 117. Lima, 1969 VALDIZAN GAMIO, José.

“El periódico *La Patria* de Valparaíso llamaba al encuentro del 21 de mayo “*el mas heroico combate naval que registre la historia universal*”. Igual lenguaje, poco mas ó menos, tenían todos los demas periódicos chilenos”.

“Catorce diputados chilenos presentaban solficamente a la Cámara el 1o de Junio, un proyecto de ley para recompensas á los combatientes de la *Esmeralda* y *Covadonga*, en el cual entre otras cosas se lee: “El combate del 21 de Mayo en Iquique, de los buques *Esmeralda* y *Covadonga* con los blindados peruanos *Huáscar* e *Independencia*, es un hecho de armas sin precedentes en nuestra historia, por la heroicidad de los que sucumbieron como mártires de la patria, y la serenidad, valor y pericia de los que sobrevivieron y triunfaron en la mas terrible y desigual de las luchas. La goleta *Covadonga*, hábil e intrépidamente dirigida por sus jefes, luchó con la fragata acorazada *Independencia* y consiguió hacerla encayar y hundirla en las aguas de la costa peruana. Actos tan heroicos serviran de ejemplo a las generaciones venideras...”

“El historiador chileno Barros Arana dice a su vez: “El combate de Iquique produjo una profunda impresión en todo el mundo. La prensa de Europa y América no hallaba palabras bastante ardientes para pintar el heroísmo de los chilenos”¹⁸.

Ahora bien, recurriendo a la señera pluma imparcial de don Miguel Grau, cuya sindéresis siempre fue inobjetable y reconocida tanto por sus compatriotas como por los marinos contrarios, el autor se limita a copiar textualmente algunos párrafos de su parte oficial sobre el mismo asunto, que dejan marginadas las exageraciones en que incurrieron nuestros enemigos de otrora, en su afán de pronunciarse unilateralmente acerca de sus “héroes de nuevo cuño”.

Comandancia General de la
Primera División Naval

Al ancla en Iquique, Mayo 23, 1879.

Señor General Director de la Guerra:

En cumplimiento de las instrucciones verbales recibidas de V.E. zarpé del puerto de Arica al empezar la noche del 20 del presente con el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia*, ambos buques pertenecen a la División Naval de mi mando, y me es honroso dar cuenta a V.E. de los acontecimientos que han tenido lugar en ella hasta la fecha. En la travesía del puerto de Arica al de Iquique, creí conveniente recalar en Pisagua, lo que verifiqué a las 4 hs. 20 mts. del 21, con el objeto de inquirir algunas noticias relativas a la comisión que debía realizar en Iquique. En efecto, supe del bloqueo por el capitán de dicho puerto, quien me mostró un telegrama del prefecto del departamento de Tarapacá de fecha 19, en el que se le comunicaba que la corbeta *Esmeralda*, la cañonera *Covadonga* y el transporte *Lamar*, buques de la Escuadra chilena, hacían efectivo el bloqueo de Iquique.

Al aproximarse nuestros buques al puerto de Iquique, noté que efectivamente tres buques caldeaban, y pronto pude reconocer entre ellos a la *Esmeralda* y la *Covadonga*, que se ponían en movimiento, tomando posiciones defensivas, a la par que salía del puerto un vapor con bandera norteamericana, probablemente el *Lamar*, y se dirigía al Sur. La anticipación con que se hizo esta maniobra, y la distancia de cinco millas a que me hallaba del puerto, teniendo en cuenta las diligencias consiguientes a su reconocimiento, me decidieron a dirigir mis operaciones de preferencia sobre los dos buques que antes he indicado. Llegado el *Huáscar* a dos mil metros aproximadamente al N.O. del fondeadero de los buques enemigos, mandé afianzar el pabellón y ordené a la *Independencia* que venía por el Norte, próxima a la costa y a cinco millas de distancia, se dispusiese para el combate.

Ocupaban entonces los mencionados buques posiciones a un cable o cable y medio de la playa, frente al lado N. de la población, en orden de combate, estaban interpuestos entre nosotros y la población; eran las 8 hs. 20 mts. del 21.

Trabose el combate desde ese momento entre el *Huáscar* y los dos buques enemigos, y 30 minutos después se unió y rompió sus fuegos la *Independencia*, pero nuestros tiros no podían ser bien dirigidos, por encontrarnos en la boca del puerto bajo la acción de la mar, a la par que los buques enemigos tenían en lo general buena dirección y elevación.

La *Covadonga* después de la primera hora, salió del puerto muy pegada a la isla que cierra la parte occidental, y emprendió su retirada por la costa del sur, barajándola muy próxima a la playa, en vista de lo cual ordené a la *Independencia* perseguirla, quedándome por consiguiente batiendo con el *Huáscar* a la *Esmeralda*.

Mientras la *Independencia* seguía su camino y notando la inseguridad de nuestros tiros, por la causa que he dicho antes, me decidí atacar a la *Esmeralda* con el espolón; pero informado por el capitán

de corbeta y del puerto don Salomé Porras, y por el práctico del mismo don Guillermo Checle, quienes se encontraban a bordo desde el principio del combate, de que dicho buque estaba defendido por una línea de torpedos en su delante, intenté dirigirme sobre él pasando próximo a tierra por el lado del Sur, para desalojarlo de la zona en que maniobraba defendido. Mas observando a la vez, que se dirigía hacia el Norte saliendo de esa zona, cambié de propósito y goberné directamente sobre el centro de su casco, con un andar de 8 millas aproximadamente. A medio cumplido de distancia, detuve la máquina, y la *Esmeralda*, guiñando para evadir el golpe al costado, lo recibió por la aleta de babor en dirección muy oblicua; el espolón resbaló, su efecto fue de poca consideración, y quedaron abordados ambos buques, hasta que el *Huáscar* empezó su movimiento para atrás.

En ambas ocasiones, a la aproximación de los buques y durante el tiempo que permanecieron muy cerca, recibíamos el nutrido fuego de las ametralladoras que tenía establecidas en sus cofas, el de fusilería y muchas bombas de mano a la vez que descargas completas de la artillería de sus costados. El blindaje protegió bien a nuestra gente de los efectos de tan certeros fuegos, muchos de los cuales chocaron en nuestra torre y otros rompían algunas partes de madera o de fierro muy delgado, y permitía sostener igualmente nuestro fuego de cañón y fusilería.

Finalmente emprendí la tercera embestida con una velocidad de diez millas y logré tomarla por el centro. A este golpe se encabuzó y desapareció completamente la *Esmeralda* sumergiéndose y dejando a flote pequeños pedazos de su casco y algunos de sus tripulantes. Eran las 12:10 p.m. 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 defensa de este abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo. Inmediatamente mandé todas las embarcaciones del buque a salvar a los naufragos y logré que fuesen recogidos 62, los únicos que habían sobrevivido a tan obstinada resistencia.

No puedo prescindir de llamar la atención de V.E. hacia 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.

Terminado en el puerto de Iquique el salvamento de los náufragos y con ellos a bordo, me dirigí en demanda de la *Independencia* que estaba a la vista en la punta denominada Gruesa, al Sur de Iquique, con el intento de ayudar al apresamiento de la *Covadonga*. Noté que ésta desde que se apercibió del movimiento del *Huáscar*, se alejó a toda fuerza rumbo al Sur, a la vez que la *Independencia*, algo recostada a una banda, permanecía en el mismo sitio.

A medida que iba avanzando, pude claramente comprender que este último estaba varado y preferí continuar la persecución de la *Covadonga* durante 3 horas, hasta que convencido, por la distancia de diez millas que aproximadamente me separaba de ella, que no podría estrecharla antes de la puesta del Sol, creí más conveniente desistir del empeño y volver en auxilio de la *Independencia*.

Pude entonces apreciar que la pérdida de la fragata era total y mandé mis embarcaciones por la gente que había a su bordo dando la orden de incendiar el buque.

Los detalles relativos a la pérdida de la fragata, los encontrará V.E. en el parte adjunto del comandante de dicho buque. Este jefe con todos sus subordinados marchan en el *Chalaco* a ponerse a órdenes de V.E.

Regresé al puerto de Iquique y remití a tierra a los prisioneros a órdenes del señor General en Jefe del Ejército. A los heridos para su curación y los cadáveres para su sepultura.

Por considerarlo prudente me moví a la mar con el fin de pasar la noche sobre la máquina, reconociendo las cercanías del puerto y

avisté en la madrugada al transporte *Chalaco* que estaba en Pisagua. Me dirigí en demanda de él, e impuesto de su comisión le ordené viniese a cumplirla al puerto de Iquique, por creerlo así más conveniente.

Actualmente me ocupo de hacer carbón, tomándolo del *Chalaco*, de tierra, y de una lancha perteneciente al enemigo, con el fin de continuar dando cumplimiento a las instrucciones de V.E.

Al terminar cábeme la satisfacción de asegurar a V.E. que todos los individuos de la dotación del *Huáscar* que me están subordinados han cumplido con su deber.

Todo lo cual tengo el honor de elevar a conocimiento de V.E. para los fines a que haya lugar.

Dios guarde A Ud.

Miguel Grau¹⁹

Como es fácil deducir tras de las inmediatas campañas promovidas por Chile en el extranjero, exaltando el glorioso comportamiento de sus marinos al combatir en aguas de Iquique y Punta Gruesa contra un enemigo muy superior -lo que fue cierto-, si bien e históricamente se magnificó el valeroso comportamiento de Prat, Serrano, Aldea y otros valientes que ofrendaron sus vidas sacrificándolas por su patria, también surgió el comportamiento de Carlos Condell, escrupulosamente discernido y elevado a un nivel harto reñido con su verdadera conducta en la masacre de náufragos indefensos, al encallar la *Independencia* sin remedio, así como al convertir la franca fuga de la *Covadonga* en sangriento e inmediato ataque, que era imposible de ser respondido por un buque zozobrado, volcado y desecho por las rompientes afiladas de las rocas que habían destrozado completamente sus fondos.

Así fue como, empezando por el periodismo interno de Chile y los comentarios de las crónicas enviadas al extranjero comenzaron a volcar

sus noticias exagerándolas hasta sobrepasar -en ocasiones- epígrafes que lindaban con la cursilería:

“El periódico *La Patria* de Valparaíso llamaba el encuentro del 21 de mayo “el mas heroico combate naval que registre la historia universal”. Igual lenguaje, poco mas ó menos, tenían todos los demás periódicos chilenos”²⁰.

El historiador chileno Barros Arana dice a su vez:

“El combate de Iquique produjo una profunda impresión en todo el mundo. La prensa de Europa y América no hallaba palabras bastantes ardientes para pintar el heroísmo de los chilenos”²¹.

Una consecuencia de estas exageraciones fue también sin dudas, la del comandante en jefe de la escuadra don Juan Williams Rebolledo. Dicho marino, que debido a sus errores hallábase perdiendo su antigua ponderación y fama, se aunó con la propaganda desmesurada que iniciaba Chile para exaltar los patrióticos valores de sus “héroes de nuevo cuño”. De esta manera, y pese a que sus achaques físicos y mentales iban creciendo con el tiempo a juicio de todos sus connacionales, logró mantenerse un lapso adicional al mando de la escuadra, porque aquellos marinos jóvenes tomaron considerablemente a aumentar el prestigio -ya caduco y muy venido a menos- que su jefe trataba de mantener, desde que logró capturar arteramente a la *Covadonga* allá por 1865 en aguas de Papudo. Un año más tarde -durante la guerra con España-, el citado aviso convertido en cañonera ineludiblemente y conformando la escuadra aliada Peruano-Chilena, participó el día 7 de febrero de 1866 en el combate naval de Abtao, en lucha contra la *Villa de Madrid* y la *Blanca* frente a los canales de Chiloé.

“Comenzando el 22 de Mayo, el *Huáscar* no permaneció inactivo un solo momento.- A veces acompañado por la corbeta *Unión*, muy a menudo solo, él desempeñaba merced a su valerosa y bien dirigida actividad, todas las funciones de una numerosa escuadra. Convoyaba

felizmente los trasportes peruanos cargados de soldados, de armas y de vituallas: visitaba a saltos, hoy uno, mañana el otro, todos los puertos y radas de Chile hasta Valparaíso, sin causar daño alguno a sus poblaciones indefensas, que habría podido destruir, por poco que hubiera querido seguir el odioso ejemplo dado por el enemigo: aparecía y desaparecía continuamente en la rada de Antofagasta, donde se encontraba el cuartel general del ejército chileno, ora para volver rápidamente atrás, después de haber observado diligentemente lo que se hacía, ora para empeñar un breve combate con las baterías de tierra y con los buques enemigos allí anclados: atravesaba incesantemente el mar, ora al Norte, ora al Sur, dando caza a los trasportes de guerra del enemigo, y manteniendo una continua ansiedad en su comercio de cabotaje"²².

"Al día siguiente de su partida de Iquique. El *Huáscar* encuentra al Sur de Tocopilla al transporte chileno *Itata*, que emprende precipitada fuga al ver a nuestro monitor. Grau lo persigue infructuosamente cuatro horas, suspendiendo la caza por imposibilidad de alcanzarlo. Luego sigue al Sur y reconoce al pailebot *Recuperado* que se dirigía a Antofagasta, perteneciente a una firma de Mollendo, y que la *Esmeralda* capturó en Iquique. Recogida la tripulación chilena del barco. Grau ordenó el incendio de la presa por carecer de gente que la llevara a puerto peruano y luego continuó navegando rumbo a Mejillones. La presencia del "*Huáscar*" en Mejillones aterroriza a la guarnición chilena que no opone resistencia. Grau destruye siete lanchas que se encuentran en la bahía. Captura además a la goleta peruana *Clorinda* que un barco chileno había apresado poco antes y la incendia por igual razón que a la anterior presa. Se toman también en el puerto víveres y alambre para uso telegráfico y una espléndida chalupa es izada al blindado"²³.

Ahora bien, siendo imprescindible enterar al general director de la guerra, don Mariano Ignacio Prado, quien había desembarcado en Arica antes de que el *Huáscar* y la *Independencia* navegaran hacia Iquique, para atacar a la *Esmeralda* y la *Covadonga* que mantenían el bloqueo, con los resultados ya expuestos anteriormente, durante el intervalo transcurrido después del 21 de mayo de 1879, el comandante general de la primera

división naval y capitán de navío, don Miguel Grau, pudo enviar -junto con su propio parte del monitor, fechado en mayo 23 de 1879-, el parte correspondiente a la fragata *Independencia* firmado por el capitán de navío don Juan G. More, que, desconocido o un tanto olvidado después de la catástrofe de Punta Gruesa pese a su valioso e histórico contenido, pudo leer y fotografiar el ...*autor del presente libro de Historia Naval del Perú, allá por el año de 1963-1969*, mientras visitaba y le fue permitido investigar piezas de archivos originales y referidas a nuestra marina de guerra, como un hallazgo que luego llegó a publicar en sus *Tradiciones Navales Peruanas*, tomo II, Páginas 378-382, Lima 1969. Ed. San Marti.

PARTE OFICIAL, COMBATE DE "PUNTA GRUESA"

Iquique, Mayo 22 de 1879

"Señor Capitán de Navío
Cmdte. de la 1ra División Naval

S.C.G.

En cumplimiento de las órdenes recibidas de Ud. zarpé del puerto de Arica el día 20 del pte. mes a las 8 h. de la m. en convoy con el buque de mando de V.S. hasta las 3 h. a.m. y me aguanté sobre la punta de Pisagua para esperarlo por haber entrado en dicho puerto.

A las 4 h. a.m. me puse en movimiento, siempre en convoy a poca distancia de la costa haciendo dar toda la fuerza a las máquinas hasta las 5h. 30m. a.m., que estuvimos a la vista del puerto de Iquique, demorando en ese momento el *Huáscar* como a dos millas de la proa. A las 7 h. 30 m. a.m., se avistaron dentro del puerto y muy pegados a la costa, tres buques a vapor, que reconocidos resultaron ser los buques chilenos de guerra *Esmeralda*, cañonera *Covadonga* y un Transporte.

Como el buque del mando de V.S. se dirigiera hacia la parte Sur del puerto, seguí recorriendo la costa del Norte para encerrar a los enemigos en la bahía.

En esta disposición hicieron rumbo al Sur, pero encontrando que la cerraba la salida el *Huáscar*, regresaron gobernando la *Esmeralda* hacia el Norte. En ese momento el buque de V.S. inició el ataque haciendo su primer disparo sobre la *Covadonga* y mandé romper los fuegos de la *Independencia* sobre la corbeta *Esmeralda* y aprovechándose de esta circunstancia el transporte, hizo rumbo al Sur, navegando con toda la fuerza de su máquina.

Empeñado así el combate y viendo que el *Huáscar* cambiaba su proa, dirigiendo sus tiros hacia la *Esmeralda* y que el *Covadonga* trataba de fugar pegándose a la vela, goberné en la misma dirección a fin de impedirsele, no pudiendo conseguir mi objeto porque al llegar a la altura de la isla, el *Covadonga* la había rebasado pegándose mucho a las rompientes y obligándome a seguirlo.

Comprendiendo que ese buque ponía en práctica el único medio que podía empeñar por su poco calado, traté de ganarle el barlovento para obligarlo a salir fuera o retroceder. Esto último lo conseguí en la primera caleta de Cheurañate, por lo cual puse proa al Norte haciendo fuego con el costado de estribor pero el *Covadonga* volvió a dirigirse al Sur, metiéndose de caleta en caleta y tuve que continuar así el combate barajando él entre las rompientes de la costa y en fondo insuficiente para la *Independencia* maniobrando en distintas direcciones.

Había transcurrido hasta entonces, más de tres horas de combate y viendo lo incierto de los tiros de nuestros cañones por la 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 hallaba cubierta por haberse estrechado tanto las distancias, acometí con el espolón por dos veces cuando creí que las circunstancias me lo permitían pero

encontrando poco fondo tuve que retroceder dando este último movimiento tiempo al enemigo para ganar el Sur.

Resolví por tercera vez embestirlo con el ariete pegándome a la punta gruesa para impedirle la salida de la bahía estrechándolo en la última caleta y cuando los sondajes respectivos marcaban de ocho a nueve brazas de agua. En ese momento, notando que se pegaba más a las rompientes de la punta, ordené poner la caña a babor para poder rebasarla y atacar así con ventaja por el otro lado lo que no pudiendo realizarse con la rapidez necesaria por haber sido en ese momento heridos tres timoneles por el fuego nutrido de ametralladora y fusilería que el enemigo nos hacía desde las cofas, mandé dar atrás con toda la fuerza de la máquina, contando durante este tiempo los timoneles el mismo sondaje anterior, es decir, de ocho a nueve brazas de agua.

En ese instante y cuando ya tocaba con la roda a la *Covadonga* se sintió un gran choque y quedó detenida la *Fragata*.

“El golpe había sido sobre una roca que no estaba marcada en la carta pues se encuentra situada al Norte del último bajo que aparece en ella.

Por consecuencia de este choque, se llenó completamente de agua el buque, se apagaron los fuegos y se suspendieron las calderas hasta la altura de la caja de humo, y en segundo y tercer choque se inundaron las otras secciones, quedando imposibilitada la *Santa Bárbara*.

El buque cayó sobre su costado de estribor entrando el agua por las portas de la batería.

No obstante esta desgracia y al pasar la *Covadonga* por el costado de estribor haciendo fuego de artillería, nuestros cañones contestaron cuando el agua, casi los cubría. El fuego continuó haciéndose con las ametralladoras de las cofas y la tripulación que la mandé subir a cubierta armada de rifles y revólveres hasta que se agotaron las

municiones que no podían ser repuestas porque ya estaba completamente inundado el buque como lo llevo dicho más adelante.

El *Covadonga* seguía haciendo fuego de cañón y uno de sus tiros rompió el pico del palo mesana donde estaba izado el pabellón, inmediatamente mandé poner otro, en otra driza.

Después del choque hice sondar todo el contorno del buque, marcando la sonda por todos lados 5 1/2 brazas, lo que prueba que la roca en que encayó la fragata es aislada y a distancia de los arrecifes de la punta.

Cuando me convencí de que todo esfuerzo por salvar el buque era infructuoso, ordené que se prendiera fuego a la Santa Bárbara orden que bajó a cumplir el oficial encargado de ella, Alférez de Fragata Don Carlos Bondy, pero ya era tarde, el agua que a torrentes entraba al buque, lo impidió.

Siendo casi toda la tripulación compuesta de hombres que no están acostumbrados al servicio de los buques de guerra, embarcados pocos días antes de la salida del Callao, fue imposible evitar que se arrojaron al agua corriendo el riesgo de perecer ahogados, mandé arriar todas las embarcaciones para mandar la gente a tierra, haciendo colocar en la primera a los heridos y estando cada bote a cargo de los oficiales para que regresaran por el resto de la gente. En la última mandé al 2do Jefe Comandante Raygada, para que organizara la gente en tierra e hiciera regresar algunas embarcaciones, lo que no pudo verificar, porque las rompientes las destrozaron todas al llegar a la playa. Sin embargo toda la tripulación estaba ya salvada quedando sólo conmigo a bordo cerca de veinte personas entre ellas, los Tenientes 1ros. Don Pedro Gáezon y Don Melchor Ulloa, el teniente 2do. Don Alfredo de la Haza, el Alférez de Fragata Don Ricardo Herrera, el Guardiamarina Don Carlos Eléspuru, el corresponsal de *El Comercio* Don José Rodolfo del Campo, el Dr. Dn. Enrique Basadre y el 1er Maquinista don Tomás Wilkens con su segundo.

Más tarde se aproximó a nosotros el buque del mando de VS y arriado tres embarcaciones para que nos trasbordaran los que aun quedábamos, lo que no hice hasta no prender fuego al buque, inutilizar los cañones y arrojar al agua todas las armas que podían servir.

"Réstame tan solo poner en conocimiento de V.S. que todos los otros Jefes, oficiales y tripulación del buque se han portado dignamente, mostrando valor y serenidad en todo el combate, y sin separarse un solo instante de los puestos que tenían señalados.

Al 2do. Jefe, lo había encargado de recorrer el buque durante el combate. Al 3er. Comandante le había encomendado el cuidado de las baterías y como quedara fuera de combate a los primeros disparos del enemigo, que lo hirieron, mandé que lo reemplazara el Capitán de Fragata Don José Sánchez Lagomarcino, que se encontraba en el buque como Jefe de la Columna Constitución que hasta ese momento había estado a mi lado en el puente con el Teniente 2do. mi ayudante Don Enrique Palacios, el Teniente 1ro. Don Narciso García y García, el oficial de señales Alférez de Fragata Don Fortunato Salaverry con su ayudante Guardiamarina Don Domingo Valle Riestra.

No concluiré sin manifestar a VS. que uno de los últimos tiros de rifle del enemigo mató súbitamente al Alférez de Fragata Don Guillermo García y García, uno de nuestros más inteligentes oficiales de Marina. Adjunto una relación de los muertos y heridos habidos en la Fragata de mi mando durante el combate.

Dios guie a V.S.

Juan G. More²⁴(A).

(A) **Nota del Autor.**— El original de este documento se encuentra actualmente en el "Museo Nacional de Historia" (Ex "Museo Bolívariano"), en Pueblo Libre (antes: Magdalena), distrito vecino a la ciudad de Lima. El autor fue permitido de tomarle fotografías en el año de 1968 por su Director: Dr. Carlos Aranibar.

Anteriormente, había localizado dicho parte oficial, gracias a la colaboración del ex Director: Dr. Carlos Silva Santisteban²⁵.

IQUIQUE: LA HIDALGUA DE GRAU Y UN ;VIVA EL PERU! DE URIBE

El día 21 de mayo de 1879 y al ser espoloneada la corbeta chilena *Esmeralda* la tercera vez por el *Huáscar*, usando el ariete de su proa y a una velocidad que Grau estimó de 10 millas por hora, la nave enemiga naufragó sin remedio al ser impactada justamente en el centro de su obra viva.

Fueron palabras del comandante peruano en su parte oficial fechado el 23 de mayo y remitido al general-director de la guerra, las que el autor copia aquí textualmente y que se registraron en páginas anteriores de este mismo capítulo:

“...A este golpe se encabuzó y desapareció completamente la *Esmeralda* sumergiéndose y dejando a flote pequeños pedazos de su casco y algunos tripulantes. Eran las 12:10 p.m. 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 defensa de este abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo. Inmediatamente mandé todas las embarcaciones del buque a salvar a los naufragos y logré que fuesen recogidos 62, los únicos que habían sobrevivido a tan obstinada resistencia”.

Ahora bien, y para no repetir las señeras y bien meditadas frases de Grau en su parte oficial del combate naval acaecido en Iquique, hagamos una somera referencia de un alturado reportaje periodístico que, remitido al diario limeño *El Comercio* el 29 de mayo del año 1879 -o mejor dicho, para aparecer publicado en la mencionada fecha-, develó ante el conocimiento de sus connacionales, un hermoso gesto chileno nacido sorpresivamente en aguas de Iquique, mientras la pluma de nuestro corresponsal de guerra don José Rodolfo del Campo, registraba “in situ” algunas frases de los ateridos y temerosos naufragos del barco recién hundido: la corbeta *Esmeralda*, para que el tiempo no las tergiversara como suele ocurrir. Así pues, serán palabras de ya citado corresponsal de

guerra, manuscritas a bordo del *Huáscar* el 21 de mayo de 1879, oídas y registradas para completar el artículo que enviaría en breve a su diario titular.

“Cuando los prisioneros de la *Esmeralda* estuvieron a bordo del “Huáscar” su comandante el teniente Uribe, les dijo: “Muchachos, ese pabellón bicolor que veis (señalando la bandera peruana) es un país hospitalario, ¡Viva el Perú!”.

Este viva fué contestado por todos los prisioneros que inmediatamente después fraternizaron con sus vencedores, con aquella franqueza tan natural en los marinos”²⁶.

J.R.C

(*El Comercio*, 29 de mayo de 1879). Colección del diario citado en su local de origen: Lima, Perú, Jirón Antonio Miro Quesada N°. 300.

También: en libro: *Campana Naval*. Autor: José Rodolfo del Campo (Correspondencias a *El Comercio*, Año de 1879. Librería e Imprenta Gil - Lima. Banco del Herrador. Pp. 569 a 579. Año de 1920).

Notas al Capítulo IV

1. ZULETA, Celso. *Historia militar del Perú*. Lima, 1914 y 1920. pp. 100.
2. BUENAÑO MURO, Javier. *Compendio histórico de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, Talleres Gráficos de la Marina de Guerra del Perú, 1963. p. 53.
3. LOPEZ, Jacinto. *Historia de la guerra del guano y del salitre*. Nueva York, 1930. p. 209.
4. VALDIZAN GAMIO, José. *Tradiciones navales peruanas*. Lima, Emp. Gráfica Sanmartí, 1966. t. I., pp. 262- 264.
5. VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Historia de la campaña de Tarapacá*. Santiago, 1880. p. 140.
6. VEGAS GARCIA, Manuel. *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929. pp. 109-110.
7. VALDIZAN GAMIO, José. *Historia naval del Perú*. Callao, Imp. de la Marina, 1987. t. IV., p. 34.
8. VEGAS GARCIA, Manuel. Op. cit., p. 111.
9. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 161.
10. Idem.
11. CAIVANO, Tomás. *Historia de la guerra de América*. Callao, Imp. de la Marina, 1976. t. I., p. 217.
12. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., pp. 210-212.
13. *Ibíd.*, p. 197.
14. BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico*. Valparaíso, 1914. p. 308.
15. BULNES, Gonzalo. Op. cit., p. 314.
16. *Ibíd.*, pp. 314-315.
17. CAIVANO, Tomás. Op. cit., t. I., p. 216.
18. *Ibíd.*, pp. 220-221. Vide: Barros Arana, Diego. *Historia de la Guerra del Pacífico*. Paris, 1881-82. t. I., p. 95.
19. AROSEMENA GARLAND, Geraldo. *El almirante Miguel Grau*. 5a.ed. Lima, 1973. pp. 120-123.

20. CAIVANO, Tomás. Op. cit., p. 220.
21. *Ibíd.* p. 221. Vide: BARROS ARANA, Diego. *Historia de la Guerra del Pacífico*. París, 1881-82. t. I., p. 95.
22. *Ibíd.*, pp. 223-224.
23. AROSEMENA GARLAND, Geraldo. Op. cit., p. 125.
24. VALDIZAN GAMIO, José. *Tradiciones navales peruanas*. Lima, Ed. sanmarti, 1969. t. II, pp.378-382.
25. *Ibíd.* Véase *Nota del autor*, p. 117.
26. Diario *El Comercio*, Lima. Edición 29 mayo, 1879.



El Huáscar inicia su campaña solitaria hacia Antofagasta

Una vez terminada su faena de carbón en Pisagua, tomándolo tanto del *Chalaco*, de tierra y de una lancha enemiga - tal como lo manifestó en su parte del día 23 de mayo al director general de la guerra, don Mariano Ignacio Prado-, el comandante del *Huáscar*, tras de ordenar al del transporte arriba citado que procediera en su comisión hacia Iquique, reanudó su viaje hacia el sur para dar cumplimiento a las instrucciones que habfale impartido nuestro presidente en Mollendo.

Con fecha 25 y casi al amanecer de dicho día, sus vigías avistaron un vapor que parecía ser el *Itata*. Gobernando su buque hacia dicho barco corroboró su identidad, mas no pudo darle alcance durante cuatro horas de persecución, debido a su mayor velocidad, y al rumbo seguro que llevaba respecto al *Huáscar*, pues el barco aquél completaba un viaje entre Antofagasta y Tocopilla según se le había ordenado.

Durante este intervalo y al reconocer un pailebot que también se dirigía hacia el sur, cambió de intención y trocó la persecución inicial por la última ya citada, acertando en su decisión desde que resultó siendo el *Recuperado*. Este barco, que apresado por los marinos chilenos navegaba arribando hacia Antofagasta para ser sometido a juicio, fue capturado en la mar. Apresando a su tripulación que lo llevaba en custodia y necesitando la gente sobrante para utilizarla a bordo de su propia nave. Grau ordenó incendiar aquel barco tarea que fue cumplida sin dilación.

Frente a Mejillones de Bolivia, volvió a repetirse un caso similar con otra presa: la goleta *Clorinda*. Esta fue incendiada por las mismas razones que el *Recuperado*, luego de procederse a destruir las lanchas que podría utilizar el enemigo.

Ahora bien, cuando el *Huáscar* procuró perseguir al *Itata* apenas lo reconoció, pero le fue imposible disminuir distancias debido a la mayor

velocidad del citado transporte, había ocurrido lo que a continuación se indica:

Tanto el mencionado buque enemigo como el *Rímac* (también chileno), habían recibido órdenes del jefe militar para que procurasen auxiliar a la cañonera *Covadonga* que, a baja velocidad y bastante maltrecha, procuraba dejar atrás las aguas de Punta Gruesa y arrumbar hacia el más cercano apostadero que le permitiera reparar sus averías. Ocasionalmente fue avistada en aguas de Tocopilla por el *Rímac*, siendo remolcada el día 25 de mayo por el indicado transporte que, después de haberse cruzado con el *Itata*, tuvo la suerte de avistar a la cañonera arriba mencionada a 25 millas de Antofagasta y prestarle el auxilio que tanto requería, hasta que pudiese dar fondo en el tenedero elegido por su comandante.

Doce horas después de haber anclado y ya entrada la fecha del siguiente día, un temporal arrastró a la *Covadonga* mar afuera haciéndola alejarse a cinco millas de la costa. En la mañana del 26 fue nuevamente remolcada y conducida hasta la dársena, luego de lo cual zarparon -en distintos momentos y diferentes rumbos- tanto el *Rímac* como el *Itata*. Dichas, si bien le permitieron al *Huáscar* a su llegada reconocer al *Itata*, impidieronle localizar al *Rímac*. No obstante lo apuntado, el monitor peruano se vio incapacitado de aproximarse al *Itata* debido a que este último buque lo superaba en velocidad. En consecuencia, cuando el *Huáscar* apareció en el horizonte visible del puerto, había ya separado de los buques enemigos que, eludiendo el combate, hallábanse ya retornando hacia sus bases que era para ellos lo más aconsejable.

EL PRIMER COMBATE DE ANTOFAGASTA

Luego de haber sido nuevamente remolcada la *Covadonga* hasta ponerla a buen recaudo, su comandante, don Carlos Condell, recién comenzó a sentirse mucho más seguro de sí mismo y humanamente orgulloso, puesto que su presencia en Antofagasta añadiéndose al refugio que le deparaban los buques mercantes fondeados en dicho puerto, significaban

una suerte de escudo protector, mientras accedía a dar órdenes que su dotación le solicitaba para iniciar las indispensables, reparaciones requeridas por la cañonera a su mando. De otro lado, llenábele el pecho de orgullo y satisfacción, haberse enterado que el propio general en jefe habíales preparado -como bravos y heroicos defensores del honor de Chile una ovación digna de la hazaña que el 21 de mayo había ejecutado... "Todo así dispuesto, un acontecimiento extraño vino a evitar se realizara el recibimiento preparado (con bandas de música). Un vapor venía entrando por el Norte, y como alguien gritara ¡el *Huáscar!* todo se concluyó..."¹.

"A las 10 A.M. del lunes 26...el vijía del puerto anunció a la vista al Suroeste un buque de guerra. Después de un corto rato de observación, se reconoció en él al blindado *Huáscar*, que a toda máquina se dirigía al surjidero"².

De inmediato la *Covadonga*, azocando y largando sus espías a mano, logró cobrar adecuadamente sus amarras hasta situarse, adecuadamente repetimos, cubriendo totalmente su silueta del inequívoco reconocimiento de los vigías, al interponerse entre los buques mercantes fondeados en el puerto, para luego ponerse a salvo en la barra allí existente.

Esta maniobra de Condell, era indispensable de ser ejecutada en aquél momento tanto por su propia seguridad cuanto porque necesitaba seguir manteniendo la prestancia que el destino le había comenzado a deparar.

"La *Covadonga* podía así concurrir con sus cañones, y ocurrió en efecto, a la defensa del puerto, que hacían tres baterías situadas una en el Norte, otra en el centro y otra en el Sur de la población, las tres compuestas de cañones rozantes".

"Como los cañones de las fortificaciones persistieran en no reconocer la presencia del *Huáscar*, a pesar de su proximidad a la población,

el monitor rompió el silencio haciendo fuego contra las máquinas del agua, colocadas al Norte de la ciudad”.

“Las baterías de tierra contestaron esos fuegos, a los que unió los suyos la *Covadonga* desde el refugio que la hacía inaccesible. El *Huáscar* se batió así contra las baterías de Antofagasta y la artillería de la *Covadonga*, por dos horas. Su último disparo, a las 7:15 de la noche, no fué contestado. Grau no quiso bombardear la población por consideración a los intereses neutrales y a los habitantes indefensos.

Fueron sus palabras explicativas acerca de este nobilísimo proceder:

“Hubiese podido continuar con el bombardeo de la población, desde que a él había sido provocado, pero la consideración de lastimar intereses neutrales, y de que este ataque se dirigía contra los pobladores indefensos, aunque no me correspondía la responsabilidad de los resultados, me decidió a no emprenderlo”³.

Por las razones citadas:

“Su ataque se limitó a las baterías, a las que hizo 16 disparos con los cañones de 300 y 8 con los de 40. Grau calculaba que el enemigo le había disparado más de 80 tiros. Y su cálculo era acertado. Las baterías de tierra consumieron 19 proyectiles de grueso calibre y 97 granadas Krupp”⁴.

OTRAS OPERACIONES TACTICAS DEL HUASCAR EN ANTOFAGASTA

El comandante Grau, sin embargo, pese al cañoneo muto que acaba de citarse y que no causó mayores daños, ni a nuestro buque ni a los mercantes que ocupaban el puerto ni a la bien parapetada *Covadonga*, tenía en mente realizar el trabajo de localizar el cable utilizado por el enemigo para sus continuas necesidades de comunicación, especialmente en Valparaíso. Uno de los trabajos tácticos que tenía en mente nuestro

director de la guerra y presidente del Perú, era justamente el de localizar dicho transmisor eléctrico de mensajes submarinos y anularlo, para interrumpir las órdenes y comunicaciones de guerra enemiga.

Por estas circunstancias fue que, al siguiente día -martes 27 de mayo de 1879- reapareció el *Huáscar* en la rada de Antofagasta con la ya citada intención.

El corresponsal del diario limeño *El Comercio*, don José Rodolfo del Campo, que hallábase embarcado en el *Huáscar* luego del desastre sufrido por la fragata *Independencia* en Punta Gruesa, consideró de sumo interés esta tarea que había sido encomendada por el general Prado al comandante Grau, y procedió a consignarla en su libro de apuntes. He aquí lo que escribió y que el autor de este libro tiene hoy en sus manos.

“Martes 27.

“Amaneció el día tan deseado. A las 8 nos dirigimos al lugar donde habíamos estado la víspera y notamos con sorpresa que no había más banderas que las de los buques mercantes.

El hecho de no haber en todo el puerto ni una bandera chilena, parecía signo de haberse rendido y nos convencimos de ello porque a pesar de la poca distancia que nos separaba de tierra, no se nos hizo fuego.

Convencido por esto el comandante Grau, de que era inútil perder el tiempo en la bahía desde que los chilenos no daban avuerdo de su persona, ordenó arriar dos embarcaciones con sus respectivas rastras para pescar el cable. No se hizo muy pesada esta labor, porque a los pocos minutos se encontró el cable y se le cortó sin gran dificultad”.

“No bien habíamos concluido esta operación, cuando a las 6 de la tarde, poco más o menos, se distinguió un humo en el horizonte. Nos dirigimos a reconocer de donde salía y nos encontramos con el vapor

Ayacucho de la compañía inglesa, que iba en viaje del Callao a Valparaíso. Por este vapor supimos que la escuadra chilena había llegado el día anterior a Pisagua"⁵.

Grau tuvo, en esa oportunidad, una conversación; un lapso disponible de aproximadamente media hora con el capitán del *Ayacucho*, enterándose por él no solamente del arribo a aguas chilenas de la escuadra enemiga, sino también de que el vapor mercante inglés había dejado a su paso por Antofagasta algunos pasajeros y correspondencia oficial, a la par de la noticia de haber avistado a la escuadra chilena -volviendo del Callao muy lentamente y escasa al parecer de combustible- a la altura de Pisagua, cuando el ya mencionado *Ayacucho* pasó por allí en su carrera hacia Antofagasta.

Indudablemente resulta que tal aviso confidencial, hizo reparar en el peligro cercano que se cernía sobre el *Huáscar*. Grau, al enterarse del regreso de la escuadra chilena, tuvo que enmendar sus planes desde que las instrucciones escritas en Arica por el general don Mariano Ignacio Prado, constituyeran una orden conminativa que no se podía desobedecer. Sus planes tenían que cambiarse.

Del lado chileno, las cosas se observaban de otra manera distinta. Veamos la explicación histórica:

El llamado Punto Siete de las instrucciones de nuestro director de la guerra, D. Mariano I. Prado rezaba así textualmente:

7o.-En ningún caso comprometerá el comandante Grau ninguno de los buques de su mando; y si encontrase buques enemigos en el tránsito, sólo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber".

Los efectos en Antofagasta de esta visita del *Huáscar*, los resumió el General Arteaga en estos términos:

"El ataque de este buque, si no ha incendiado ni derramado sangre, ha trastornado y paralizado toda operación, i héchonos gastar más de dos mil pesos para poner en salvo víveres i demás objetos que podfa destruir el incendio.

Las tropas las hice salir a las quebradas temiendo cayese alguna bomba en sus cuarteles...La población huyó en su totalidad i la escasez de agua fue lamentable"⁶.

LAS CONSIGUIENTES EVASIONES TACTICAS: TERRESTRES Y MARITIMAS

Desde que el general en jefe del ejército de Chile constató la inmediata proximidad del peligro marítimo que se cernía sobre sus tropas por la inmediata proximidad del *Huáscar*, y hallándose este buque peruano en las cercanías de su jurisdicción luego de haber cortado el cable submarino para las comunicaciones telegráficas que era de vital importancia en esos momentos de apremio, dispuso de inmediato que las fuerzas de tierra allí acantonadas en Antofagasta -fuertemente armadas y pertrechadas, incluyendo convoyes de agua y víveres- se movilizaran inmediatamente hacia Carmen Alto. Esto se halla históricamente comprobado"⁷.

No pudiendo emitir sus mensajes urgentes a la sede de Valparaíso, ni recibirlos con la premura que se requería, los comandos militares comprometidos recurrieron a utilizar el antiguo sistema de correos que utilizaron, siglos atrás, los antiguos peruanos: el de emplear "chasquis". Acerca de este recurso primitivo y original de nuestra patria, se remite al lector de esta misma obra a examinar un comentario del historiador británico, Arnold Toynbee, respecto del curioso caso expresado que se usó en Chile, como un recurso arcaico pero con probada utilidad. Véase el tomo I de esta *Historia Naval del Perú*. Lima 1981, p. 159

"Los incas, igualmente, consolidaron sus conquistas por medio de caminos. Un mensaje podfa ir del Cuzco a Quito-Distancia de más de mil

millas en línea recta, y acaso, por camino, unas quinientas millas más- en unos diez días". Vide: VALDIZANGAMIO, José...Op. cit. t.I.- Capítulo V.,p. 178.

Utilizando el sistema de correos ya indicado líneas arriba, fue como el general en jefe de ejército de Chile acantonado en el sur, y luego de poner a buen recaudo sus efectivos militares contra los probables peligros que pudiesen surgir desde el mar, pudo el 26 comunicar a Valparaíso:

"La tropa toda segura i víveres para 60 días"⁸.

Dicha evasión que, de estacionamientos terrestres peligrosos efectuaron las tropas chilenas, apenas se vislumbró la posibilidad de un audaz bombardeo marítimo que sobre sus gentes y cuarteles pudiera efectuar el *Huáscar* o la corbeta *Unión* (que se sabía con posibilidades cercanas de efectuarlo), fue realizada por el general en jefe con la máxima celeridad posible.

Mas o menos al iniciarse la madrugada del día 28 y al frente de la roca Abtao aproximadamente, el *Huáscar* divisó a eso de las 4 de la mañana tres luces en columna y algo separadas entre sí, lo que se interpretó de inmediato como una partida de barcos chilenos que navegaban con rumbo al sur. Al sospechar que ellos conformaban una columna que no había avistado al monitor peruano, siguió su navegación arrumbando a Cobija que hallábase relativamente cercana, procediendo a destruir dos lanchas enemigas que se encontraban en el fondeadero usual, tras de lo cual viró hacia el oeste en pos de una vela que alcanzaron a distinguir sus vigías.

Sin embargo y antes de alcanzarla, durante el trayecto logró capturar a otra pequeña nave: la goleta *Coqueta*, a la cual remitió a Arica. Luego de hacerlo, prosiguió en pos de la vela que inicialmente habían avistado sus vigías, deteniéndola y confirmando que ella era la barca *Emilia* que venía desde Huanillos, cargando metal para Lota. Luego de someterla a una inspección detallada, la envió al Callao por enarbolar bandera

nicaragüense y haber llevado cargas de carbón destinadas a Antofagasta. Después de adoptar las medidas legales convenientes en dicho caso, ordenó que la *Emilia* -como nave capturada arrumbara hacia el Callao, bajo las órdenes del teniente 1º don Melitón Rodríguez.

Durante la noche del 28 de mayo, el *Huáscar* prosiguió su exploración tanto en aguas de Tocopilla como en las de Patillos, sin detectar mayores novedades. Luego ordenó caer al rumbo que llevaría su buque hasta Iquique, cayendo hacia el norte con el fin de tocar en el mencionado puerto e informar al general Prado acerca de su audaz y provechosa exploración. Durante el tiempo que ese periplo le demandó y antes de hallarse a la vista de Iquique, Grau escribió una carta familiar, emotiva y humana dirigida a su cuñada, la señora Manuela Cabero de Viel, quien, como esposa del capitán de fragata de la Armada de Chile, residía en Santiago, mientras su cónyuge, don Oscar Viel, hallábase en su calidad de comandante de la corbeta *Chacabuco* defendiendo el honor de Chile, en el mar.

La historia de esta misiva familiar, que no fue conocida durante el siglo pasado en forma pública, sino guardada celosamente por la persona destinataria y su familia, durante más de medio siglo y hasta el 5 de enero de 1936 en que la publicó *El Mercurio* de la capital chilena, fue precedida de un honroso comentario que permitía aquilatar plenamente los humanísimos sentimientos de Grau en plena campaña de guerra, y su franqueza de marino caballero sin tacha. Aquilatemos sus francas preocupaciones:

Monitor *Huáscar*

En la mar, Mayo 29 de 1879

Señora Manuela Cabero de Viel

Queridísima hermana:

"Dentro de una hora estaré de regreso en Iquique, donde distingo el vapor que va para el sur y he querido aprovecharlo para dirigirte estas cuatri líneas, con el principal objeto de saludarte y mandarte muchísimos cariños para mis siempre recordadas sobrinitas.

Desde que salimos del Callao, que fue el 16 del presente, no he vuelto a tener noticias tuyas ni de Dolores; es probable que en el vapor que acabo de ver llegar a Iquique del norte, tenga alguna carta de Estados Unidos, lo que deseo vivamente.

Ya estarás informada del encuentro de nuestros buques con las viejas *Esmeralda* y *Covadonga*, ambos buques se han defendido con una bizarría extraordinaria; a mi me tocó batirme con la *Esmeralda* a la que me ví obligado a echar a pique, porque nada habfa logrado hacerle con los 40 cañonazos que le habfa disparado en cerca de tres horas de combate.

El *Huáscar* ha sufrido también algunas averfás y perdí a uno de mis mejores oficiales.

El valiente comandante de la *Esmeralda* murió como un héroe en la cubierta de este buque, en momentos en que emprendió un abordaje temerario. Yo hice un esfuerzo supremo por salvarlo, pero desgraciadamente fue ya tarde. Su muerte me amargó la pequeña victoria que habfa obtenido y pasé un día muy afligido. Conservo de Prat, su espada con los tiros, algunas frioleritas que te remitiré oportunamente para que las hagas entregar a su pobre viuda, que las estimará como un triste recuerdo de su infortunado esposo.

Mi excursión al sur supongo que también la conoceras por los telegramas de Antofagasta. Ignoro como habrán juzgado en ese país mi conducta; pero lo que te puedo asegurar es que habfa estado en mi derecho de quemar ese puerto, desde que ellos principiaron

haciéndome cañonazos de tierra en las circunstancias que yo dejaba el citado puerto persiguiendo un transporte.

Corté el cable, como ellos han hecho en nuestros puertos; pero no he ejercido ninguna hostilidad temeraria.

Al cielo le pido que me separe siempre de la *Chacabuco*, porque para mi sería siempre la más grande desgracia tener que combatir con Viel a quien tanto quiero. Salúdalo con afecto.

Muchos cariños a mis ahijaditas y tu recibe un abrazo que desde aquí te envía con todo su corazón, tu hermano y compadre que tanto te quiere".

Miguel Grau ⁹

Aquél mismo día 29 de mayo de 1879 y tras de recalar en el puerto sureño de Iquique, el comandante del *Huáscar* tuvo la oportunidad de establecer contacto personal con el director supremo de la guerra general don Mariano Ignacio Prado, al cual informó oralmente acerca de los éxitos alcanzados durante su breve comisión acabada de desempeñar en aguas del sur, cuando dicho presidente visitó su buque durante la permanencia del blindado peruano en el ya citado puerto. Una vez que Prado se despidió para retornar a tierra, Grau dispuso levar anclas y zarpar nuevamente mar afuera, con el fin de pasar la noche alejado del fondeadero por razones de seguridad. En la mañana del día 30 y al retornar hacia aguas de Iquique, los vigías del *Huáscar* avistaron tres buques enemigos por el norte, a unas cinco millas del puerto y arrumbando hacia el fondeadero que tanto habfan utilizado desde el comienzo de la guerra, en son de bloqueo y antes de emprender su "navegación secreta" y frustrada hacia el Callao, de la cual regresaban fracasados y faltos de carbón.

"Cumpliendo sus instrucciones que eran, en caso semejante, rehuir el encuentro, como dice el mismo, hizo rumbo al O.E. y sucesivamente hacia el Norte, perseguido por los buques chilenos. Esta persecución

duró siete horas y fue suspendida porque, como hemos visto, la escuadra de Williams bajaba del Callao sin carbón. Por esta misma razón sólo dos buques chilenos, el *Blanco* y la *Magallanes*, pudieron hacer la persecución del *Huáscar*, que de otro modo no habría escapado probablemente en esta ocasión del peligro”.

“Se recordará que el *Matías Cousiño*, cargado de carbón se había situado, obedeciendo instrucciones, en un punto frente a Camarones desde el día de la salida de la escuadra de Iquique para el Callao. Allí había esperado órdenes desde entonces y allí estaba todavía el 30 de mayo, esperándolas, cuando los buques chilenos perseguían al *Huáscar*. Dos horas después de haber cesado esta persecución, como a las cinco de la tarde del 30. Grau avistó un vapor que navegaba al Sur e hizo proa hacia él para reconocerlo. El vapor avistado hizo lo mismo con respecto al *Huáscar*. Pero cuando la distancia y el disparo de reconocimiento que hizo el *Huáscar*, le permitieron descubrir al monitor peruano, tomó de nuevo rumbo al Sur y huyó a toda máquina, abandonando una embarcación que llevaba a remolque. Era el *Matías Cousiño*, libertado así por la casualidad de su prisión en una espera que duraba ya dos semanas y parecía indefinida. Grau lo persiguió durante dos horas, al cabo de las cuales tomó de nuevo al Norte. Este azar de la guerra fue tan providencial para Chile como la roca en Punta Gruesa. Sin el descubrimiento del *Matías* por el *Huáscar* y la huida de aquél perseguido por éste, la escuadra chilena habría apenas podido llegar a Iquique y allí habría quedado paralizada por su falta de carbón. La inopinada aparición del transporte carbonero la salvó de este desastre. Cuando el *Blanco* y la *Magallanes* arribaron a Iquique el 31, allí estaba el novelesco *Matías*. Había entrado fugitivo a las cuatro de la madrugada de ese día. Pero sin el trascuerdo y el limbo de Williams, el carbonero habría estado presente en el Callao, la escuadra habría tenido carbón en su viaje de retorno y el *Huáscar* hubiera sido probablemente alcanzado.”

Si en lugar del ataque de los buques chilenos que sostenían el bloqueo en ausencia de la escuadra, buques que no tenían peso alguno en la decisión de la guerra, el presidente Prado, apercebido de la suprema

importancia de las comunicaciones entre Valparaíso y Antofagasta, hubiera señalado a los blindado aquella región como campo primordial de operaciones, mientras la escuadra chilena perdía su tiempo en el norte, el *Itata* y el *Rimac*, con su carga de 2,500 hombres de tropa, cuya salida de Valparaíso había sabido en Arica habrían sido capturados, y esta captura habría sido para Chile un golpe más grave, moral y material, que la destrucción de la *Esmeralda* y la *Covadonga*" 11.

Mas dicha reflexión no se hizo ni se llevó a cabo, con lo que el director supremo de la guerra desperdició una brillante oportunidad que probablemente un marino experimentado, como Grau, hubiera explotado favorablemente, de no hallarse supeditado a cumplir y ejecutar órdenes gubernamentales estrictas que, como ya se verá en la narrativa histórica subsiguiente -supeditaban la acción naval a evitar riesgos en la mar-, ya batiéndose solitariamente contra fuerzas iguales o superiores ya utilizando el ariete, debido a la larga y certera preparación de los artilleros enemigos y a sus cañones modernamente amunicionados, ventajas imposibles de cotejarse en nuestro caso, tanto por una antigua despreocupación gubernamental, cuanto por un-cortísimo intervalo de preparación para una guerra inminente, estudiada y sorpresiva.

LA IMPENSADA PERSECUCION DEL HUÁSCAR

Como quedó explicado en páginas anteriores, el *Huáscar* recaló en Iquique el día 29 de mayo de 1879, con el fin de recibir a bordo al presidente don Mariano Ignacio Prado, darle informaciones exactas acerca de lo ocurrido en Iquique (entre nuestro blindado y la *Esmeralda*), así como respecto de los prisioneros hechos a la corbeta antes citada y las medidas tomadas para enviar -hasta Arica-, a los sobrevivientes del naufragio sufrido en Punta Gruesa por nuestra fragata *Independencia*. También, acerca de los principales datos y capturas efectuados por el monitor durante sus inmediatas acciones posteriores al primer combate arriba citado, hasta el momento en que el *Huáscar* arrumbó nuevamente hacia el puerto de Iquique para informar personalmente, como lo hizo Grau, al director supremo de la guerra.

Tras de una detallada conversación y recibir sus principales órdenes a bordo del monitor, el presidente Prado dejó el buque siendo despedido con los honores correspondientes a su alta investidura, habiendo recabado ya también la información completa acerca del bombardeo de las baterías de Antofagasta, a la par que sus fuegos intercambiados con la maltrecha *Covadonga*, Grau zarpó con su buque.

Por razones de estrategia naval, el *Huáscar* pasó toda la noche del 29 de mayo mar afuera y relativamente alejado del puerto momentaneamente abandonado. Recién en la mañana del siguiente día y cuando Grau decidió volver al fondeadero que había dejado entre el ocaso y las sombras nocturnas de la víspera se dio con la sorpresa de encontrarse con la avanzada de la escuadra de Williams Rebolledo que recién llegaba de su viaje hasta el Callao, para volver a utilizar sus tenederos usuales en aguas de Iquique y proseguir el caprichoso bloqueo de dicho puerto. Ello ocurrió el día 30.

“Grau avistó tres buques por el Norte, a cinco millas de distancia; y cumpliendo sus instrucciones, que eran, en caso semejante, rehuir el encuentro, como dice él mismo, hizo rumbo al O.E. y sucesivamente hacia el Norte, perseguido por los buques chilenos. Esta persecución duró siete horas y fue suspendida porque, como hemos visto, la escuadra de Williams bajaba del Callao sin carbón. Por esta misma razón sólo dos buques chilenos, el *Blanco* y la *Magallanes*, pudieron hacer la persecución del *Huáscar*, que de otro modo no habría escapado probablemente en esta ocasión del peligro”¹².

El corresponsal de “El Mercurio” a bordo del buque insignia de la escuadra chilena, acorazado *Blanco Encalada*, fue parcamente descriptivo en sus notas al respecto; el correspondiente informe para su diario rezaba así:

“Viernes 30... a las siete i media de la mañana, encontrándonos un poco al Norte de Iquique, se avistó un buque por el S.O. que parecía ser el *Huáscar*. Inmediatamente se dió orden de darle

caza...desgraciadamente sólo dos horas más tarde pudo tomar el *Blanco* su máximo andar, a causa de que llevaba encendidos sólo cuatro calderos con motivo de la escasez de carbón, i aun en estos se iban limpiando algunas hornillas i se habfan apagado varios fuegos. A las diez de la mañana, con nueve i media millas de andar, habfamos ya acortado mucha distancia... A las once se habfa acortado más aún... A la una vamos ganando siempre terreno... pero ya el carbón se nos va agotando... A las tres de la tarde sólo tenemos el necesario para regresar a Iquique. Nos encontramos a unas ochenta millas de la costa i quedamos allí como boyas sería la última de las fatalidades...Por eso a las tres de la tarde se suspendió la caza..."¹³.

Al constatar Grau que la persecución de su buque habfa sido interrumpida tanto por el *Blanco Encalada* como por la *Magallanes*, con su experiencia naval supuso -y estaba en lo cierto- que aquella imprevista actitud se debfa, probablemente, a la escasez de carbón en ambos buques chilenos recién llegados de su abortado viaje al Callao. Una vez convencido de que definitivamente habfan desistido de su propósito, enfiló nuevamente con el *Huáscar* hacia Ilo, para también proveerse del combustible que necesitaban sus carboneras.

Durante el trayecto hacia el puerto de destino, los vigías del monitor avistaron mar adentro y a la altura del paralelo de Camarones, otro buque -probablemente enemigo- que, fuera de abandonar una embarcación que llevaba a remolque, se dio a la fuga luego de haberse acercado a su vez y ser conminado por un disparo de reconocimiento del *Huáscar*. Era el *Matías Cousiño* el que, por casualidad, se vio liberado de las órdenes contundentes de Williams Rebolledo, antes de zarpar con la escuadra "secretamente" hacia el Callao, dos semanas atrás y al perderse de vista el mencionado buque auxiliar y proveedor de carbón, que no fue buscado ni mereció una exploración del grueso naval que lo precedfa. Su comandante, al convencerse después de su total aislamiento, novelescamente procedió a navegar en forma incansable, en yentes y vinientes tramos del ya mencionado e invisible paralelo geográfico de Camarones, debido a que las órdenes inicialmente recibidas, no fueron

alteradas y permanecieron sin variación hasta el tornaviaje la escuadra chilena expedicionaria.

“Sin el descubrimiento del *Matías* por el *Huáscar* y la huida de aquél perseguido por éste, la escuadra chilena habría podido apenas llegar a Iquique -escribió el historiador Lopez- y allí habría quedado paralizada por su falta de carbón. La inopinada aparición del transporte carbonero la salvó de este desastre. Cuando el *Blanco* y la *Magallanes* arribaron a Iquique el 31, allí estaba el novelesco *Matías*” 14.

Grau lo había perseguido durante dos horas, al cabo de las cuales tomó de nuevo al norte.

El 31 de mayo de 1879 el *Huáscar* fondeó en Ilo, donde embarcó todo el carbón que necesitaba dicho buque para repletar sus depósitos destinados a almacenar tan necesario combustible.

En la misma fecha arriba indicada, el contralmirante chileno, Juan Williams Rebolledo, restableció el bloqueo de Iquique.

ENTRE MAYO Y JUNIO DE 1879: NUESTROS TRANSPORTES Y EL HUASCAR

En la segunda quincena del mes de mayo, fue pródiga para nuestros pocos buques la esforzada labor que se iniciaba con la guerra naval. Habiendo zarpado del Callao hacia el Sur, simultáneamente con las naves chilenas que lo hicieron hacia el Norte, ni fueron vistos por los barcos enemigos ni establecieron contacto con ellos, debido a la ancha faja de mar que los separaba: mientras estos últimos navegaban mar afuera para no ser avistados, las unidades peruanas mantuvieron sus rumbos, en general, bastante cercanos a la costa y con el sigiló que aconsejaba la prudencia marinera. El resultado -como ya se ha visto-, no se hizo esperar mucho tiempo.

Así fue como el grupo de tarea constituido por los transportes *Chalaco* y *Oroya*, pudieron tranquilamente conducir al presidente Prado con su estado mayor hasta Pisagua, mientras el *Huáscar* y la *Independencia* se separaban de ellos y arrumbaban hacia el mar de Iquique, para establecer contacto directo y combatir contra los buques chilenos que mantenían bloqueado a dicho puerto. Se recordará que la fecha del zarpe, común por coincidencia tanto para los marinos peruanos como en el caso de los chilenos, fue el 16 de mayo de 1879.

Habiendo nuestros transportes arribado a Pisagua y desembarcado al jefe supremo de la guerra, don Mariano Ignacio Prado, a la par que su comitiva, el *Oroya* retornó al Callao para proseguir con sus necesarias tareas de abastecimiento bélico y traslado de armamento, pertrechos y otros necesarios pedidos.

El *Chalaco*, en cambio, navegó dos veces en demanda de Iquique. La primera, para trasbordar al comandante More y otros miembros de la dotación perteneciente a la infortunada fragata *Independencia*, así como desembarcar una brigada de artillería, parque de campaña y víveres para el ejército; en la segunda, procedente de Arica y habiendo hecho escala en Pisagua, tras de lo cual volvió a Iquique con el fin de desembarcar al presidente Prado, edecanes y una escolta ascendente a 100 bolivianos (hombres cedidos por el presidente Daza, para su seguridad personal durante la campaña).

Como ya se apuntó en líneas anteriores, Prado desembarcó en el puerto de Iquique y se entrevistó con el comandante Grau, recibiendo completa información acerca de lo ocurrido en Iquique y Punta Gruesa, tras de lo cual dejóle instrucciones antes de retirarse. El *Chalaco* zarpó luego hacia Cobija.

En la caleta Duendes, capturó a la *Anita* (barca Chilena), llevándola hasta Pisco capturada que fue. Luego zarpó hacia el Callao.

LA SEGUNDA PERSECUCION DEL HUASCAR: UN

AHOGAMIENTO INESPERADO

Continuando su brillante actividad. Grau navegó con el *Huáscar* hacia Pisagua, explorando el mar el 2 de junio de 1879, en la noche, luego de lo cual navegó alejándose de la costa para rebasar Iquique -cuyo bloqueo había sido restablecido por la escuadra enemiga-, continuando su navegación hacia el sur para seguir reconociendo el litoral. El 3 de junio fueron divisados, entre Huanillos y Punta Lobos, dos buques que a la distancia fueron inicialmente confundidos con las corbetas *O'Higgins* y *Chacabuco* lo que, para reconocerlos debidamente, hizo que el comandante del *Huáscar* ordenara enderezar la proa del monitor hacia dichas naves, verificando que ellas eran las mismas que habíanle perseguido días antes: el *Blanco Encalada* y la *Magallanes*. Ambos, al asegurarse también de la identidad del monitor peruano, y cuando la distancia entre buques era de unas 3 millas aproximadamente, rompieron fuegos contra el *Huáscar* que acabando de virar estratégicamente, los respondió mientras se retiraba del peligro y evadía -como había sido ordenado oficialmente- un desigual combate con el poderoso blindado chileno.

Aquella persecución enemiga habíase iniciado al despuntar la mañana de un día claro y asoleado, mas la distancia preliminar entre buques era, en aquél momento, de aproximadamente 5 millas cuando menos. Dicho tramo fue mantenido por el buque peruano haciendo un denodado esfuerzo, porque el carbón embarcado recientemente en Pacocha (Ilo) era de baja calidad, sólo permitía dar una presión de 17 a 19 libras a las calderas y habíase cargado hasta topar las carboneras. El *Huáscar* mantuvo todo lo que pudo la distancia prudente entre dicho buque y el *Blanco Encalada*, pero el blindado chileno comenzó a disminuirla paulatinamente, merced al superior combustible que poseía, lo que le permitió efectuar sus primeros disparos cuando sólo mediaban unas tres millas de distancia y nuestro monitor estaba siendo alcanzado paulatinamente...

La notable experiencia marinera de Grau sirvióle de mucho en la

evasión que perseguía: ordenó echar al mar todo el carbón superficial, hasta llegar al que primitivamente tuvieron sus carboneras y que era de superior calidad. Además, mandó echar al mar 2 botes que llevaba el buque a sus costados, tal como lo atestiguó en sus crónicas el corresponsal embarcado de *La Opinión Nacional*, don Julio O. Reyes.

“Pero el distanciamiento no tuvo sólo esas causales. La pericia de Grau le hizo avivar los fuegos de sus calderas mezclando el carbón nacional con aguarrás y kerosene, mientras sus tripulantes arrojaban gran parte del combustible deficiente al mar y los ingenieros, en un esfuerzo inaudito por llegar al carbón inglés que se hallaba al fondo de las carboneras, calaban un tunel que les permitió llegar a él y utilizarlo para aumentar la velocidad del *Huáscar*”¹⁵.

Eran las 11:30 hrs. cuando el *Blanco Encalada* rompió sus fuegos contra nuestro escurridizo monitor. La *Magallanes* hallábase muy alejada...

Lo probado históricamente es que durante esta operación evasiva del *Huáscar*, el monitor nuestro efectuó siete disparos y el *Blanco* catorce. Poco antes de que ocurriera aquél intercambio de fuegos, Grau había hecho formar en cubierta la dotación de su buque, arengándola con las siguientes palabras:

“¡Valientes del *Huáscar*! La suerte nos coloca por tercera vez frente a los enemigos... No importa que sus fuerzas sean superiores... Venceréis porque nuestra causa es santa, y porque defendemos no sólo la honra de nuestra patria sino la de una república hermana aliada, injusta y alevosamente ofendida por los mismos enemigos”¹⁶.

“Esta retirada, técnica y patrióticamente aconsejable, no era otra cosa que una maniobra táctica de evasión. El *Huáscar* no debía enfrascarse en un combate en tan gran inferioridad de condiciones. Se hubiese cometido una incalificable imprudencia y Grau lo sabía, porque

no habría arriesgado solamente las vidas de su gente y el destino de su buque, sino que, al sucumbir ante un contrario mucho más poderoso, Chile obtendría el dominio casi absoluto del mar, y quedarían abiertas las puertas para la invasión de nuestro territorio apenas iniciada la guerra”.

“Meses más tarde -el 30 de septiembre, exactamente- las instrucciones escritas que emitiera el general D. Mariano I. Prado desde Arica le darían toda la razón. Su séptimo punto -tal como se citó en páginas anteriores de éste mismo libro- rezaba así textualmente:

“7o.- En ningún caso comprometerá el almirante Grau ninguno de los buques de su mando; y si se encontrara con buques enemigos en tránsito, sólo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber”¹⁷.

Desesperantes debieron ser aquellos momentos para Grau. El *Huáscar*, durante la persecución de que estaba siendo objeto, no contestó los fuegos del *Blanco Encalada* sino hasta la 1:40 P.M.

“A esa hora afianzó el pabellón con un cañonazo y tres banderas peruanas, una en el pico del palo mayor, otra en el tope del mismo y la tercera en el asta de popa. Sus cañones comenzaron a hacer fuego entonces. Entablada así la desigualdad de aquella contienda, un error del contralmirante chileno, don Juan Williams Rebolledo, comenzó a salvar al monitor peruano y a aumentar nuevamente las distancias ya acortadas, engañándose por las maniobras semejantes que empezó a ejecutar el *Huáscar* para facilitar la precisión de sus disparos...¡y que el *Blanco* comenzó a imitar...!”.

La explicación de este “contoneo” marineramente usado muchas veces por Grau que conocía los defectos de su buque-, era de rigor para su comandante. De disparar sus dos principales cañones de la torre de combate sin variar el rumbo, las trayectorias paralelas a la línea de crujía,

podían impactar tanto sobre el palo de trinquete, cuanto maltratar el elevado “castillo” del monitor. Para evadir tales defectos de construcción inicial, Grau tenía por hábito evitar dichos tropiezos posibles de ocurrir, para lo cual hacía fuego “guiñando” el timón y disparando sus cañones libremente, mediante zigzageos oportunos.

Durante el caso de la persecución del *Huáscar* que aquí se relata y expuestas las observaciones anteriores que son propias del autor en su análisis como hombre de mar, veamos ahora el juicio y razonamiento de un distinguido historiador: Jacinto López.

“En el “caló” del mar, el *Blanco* -engañado por la maniobra similar que hiciera inicialmente el monitor- descargaba sus cañonazos “guiñando” a una y otra banda, es decir que disparaba sesgando en cada andanada, con lo que su andar menguaba, mientras el *Huáscar* conservaba su velocidad y la distancia entre los buques crecía: A las doce de la noche, después de dieciocho horas de una persecución tan esforzada como inútil, a pesar de que las condiciones favorecían al perseguidor; las más favorables condiciones desde el principio hasta el fin, porque la noche era clara como había sido el día, una apacible y hermosa noche de luna, el contralmirante chileno se rindió a la desesperanza y no persistió en su intento”¹⁸.

Así fue como nuestro monitor, pese a la enorme diferencia que existía entre la solitaria nave peruana y el más potente blindado adversario, pudo burlar la segunda persecución del enemigo y proseguir su viaje hasta el Callao para reparaciones.

Sin embargo el *Huáscar*, durante aquella retirada y lógica evasión conseguida gracias a la pericia naval de su comandante, sufrió la pérdida de una vida por ahogamiento y en forma absolutamente inesperada: la de Antonio Cucalón.

Nos referimos a la de un joven y entusiasta paisano, quien hacía muy poco tiempo y portando unas líneas de presentación de nuestro ministro

de Guerra que conocía su innato patriotismo, habíase presentado ante Grau para rogarle que autorizase su embarco en el monitor.

El periodista y corresponsal de guerra de *La Opinión Nacional*, don Julio O. Reyes, recordando su caso y conociendo de cerca el desinteresado afán que animaba a aquel valiente joven, lo relató posteriormente en forma muy breve. Fueron éstas sus frases, sinceramente esbozadas en el respectivo apunte:

“Antonio Cucalón vino a bordo del *Huáscar*, a pedir un puesto por humilde que fuera y sin remuneración alguna de ningún género, para combatir en defensa de su patria”¹⁹.

Posteriormente, su apellido *Cucalón*, se tomó en Chile y puesto en boca del populacho inculto, como término irrisorio e incorporósele en los diccionarios baratos, a manera de “chilenismo” oriundo de aquel país, al usarlo para significar palabras equivalentes a *curioso, espectador o paisano de situación indefinida*.

Respecto de tan extraño giro idiomático que ninguna Academia de la Lengua ha reconocido ni lo hará, cabe citar aquí los conceptos emitidos al margen por el señero historiador venezolano, Jacinto López, quien, en su interesante libro *Historia de la Guerra del Guano y del Salitre o Guerra del Pacífico, entre Chile, Bolivia y el Perú*, escribió textualmente:

“En esta segunda persecución del *Huáscar* perdió la vida un joven peruano de nombre Antonio Cucalón. De la cubierta del buque cayó al mar y se ahogó. El corresponsal de *La Opinión Nacional*, de Lima, Reyes, cuenta que poco después de principiar los fuegos se oyó decir que un guardia había caído al mar y que un marinero le había tirado una tabla, a la que se había visto asido mientras se alejaba arrastrado por las olas. No se sabe como ocurrió el accidente en que perdió la vida, pero se supone que resbaló en la cubierta barrida por las olas y los fuertes movimientos del buque lo lanzaron

al agua...". "Había pues un héroe en este joven peruano (prosiguió Jacinto López, citando al corresponsal Reyes de *La Opinión Nacional*), muerto como voluntario al servicio de su patria en la guerra y su memoria no merece el uso irrisorio que se ha hecho de su nombre para designar "a los civiles que segufan al Ejército", como dice Bulnes (p.340) o "a los individuos-que, sin ser militares, acompañan a los ejércitos para ser testigos de las batallas, a los corresponsales de los diarios, etc. etc. "como dice Barros Arana (p. 74) El nombre de este joven debía ser por el contrario sinónimo de patriotismo, de abnegación y de heroísmo. El es uno de los héroes y de los ejemplos heroicos de esta guerra. Su memoria es tan venerable como la de Velarde. Habría sido capaz de la gloria en hazañas de valor y sacrificio. Su malogro en la eventualidad de un accidente burlaba su destino. El había nacido para la gloria"²⁰.

UNA CABALLEROSA MISIVA DE GRAU DESDE PISAGUA

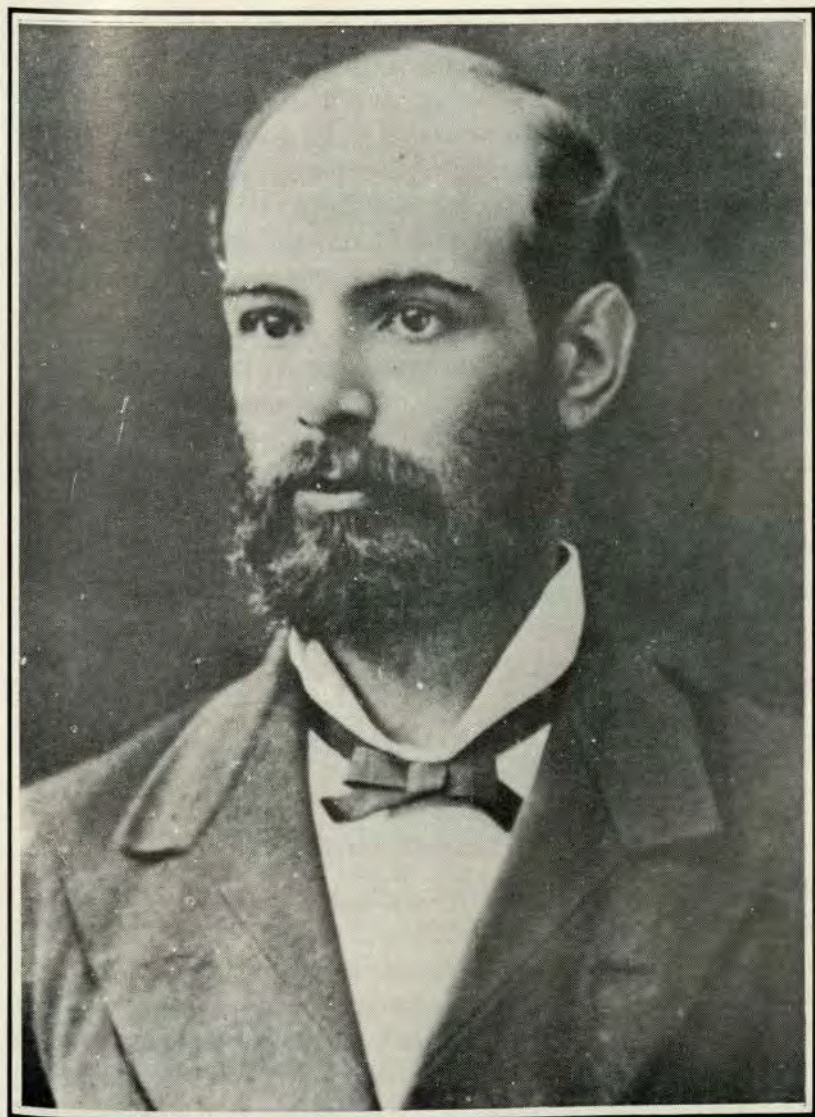
Con un día de anticipación al combate que acaba de narrarse y que se inició tras la segunda persecución del *Huáscar* desde Huanillos y Punta Lobos por el *Blanco Encalada* y la *Magallanes*, durante la víspera del encuentro naval que resultó nulo para las ya citadas unidades chilenas gracias a la pericia de Grau, este cumplido y valeroso marino despachó, desde Pisagua, una hermosísima e histórica carta dirigida a la viuda del fallecido marino chileno don Arturo Prat Chacón, muerto en combate a bordo de la corbeta *Esmeralda* en las aguas de Iquique el día 21 de mayo de 1879. Dicha misiva portadora de su pésame rezaba así:

Monitor "*Huáscar*"

Pisagua, junio 2 de 1879.

Señora Carmela Carvajal de Prat

Dignísima señora:



Capitán de Fragata don Arturo Prat, comandante de la corbeta chilena *Esmeralda*. Sucumbió en el combate de Iquique.

“Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a Ud. y siento profundamente que esta carta, por las luchas que va a rememorar contribuya a aumentar el dolor que hay justamente debe dominarla. En el combate naval del 21 próximo pasado, que tuvo lugar en las aguas de Iquique, entre las naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el Capitán de Fragata don Arturo Prat, comandante de la *Esmeralda*, fue como Ud no lo ignorará ya, víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria.

Deplorando sinceramente tan infausto acontecimiento y acompañándola en su duelo, cumplo con el penoso deber de enviarle las para Ud. inestimables prendas que se encontraron en su poder y que son las que figuran en la lista adjunta. Ellas le servirán indudablemente de algún pequeño consuelo en medio de su desgracia y por eso me he anticipado a remitírselas.

Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro, señora, la oportunidad para ofrecerle mis servicios, consideraciones y respeto con que me suscribo de Ud. señora, muy afectísimo seguro servidor”.

Miguel Grau.

Acta. Inventario de los objetos encontrados al Capitán de Fragata don Arturo Prat, Comandante de la Corbeta chilena “*Esmeralda*”, momentos después de haber fallecido a bordo del Monitor “*Huáscar*”.

“Una espada sin vaina, pero con sus respectivos tiros.- Un anillo de oro de matrimonio.- Un par de gemelos y dos botones de pechera de camisa, todo de nacar.- Tres copias fotográficas, una de su señora y las otras dos probablemente de sus niños.- Una reliquia del Corazón de Jesús, escapulario del Carmen y medalla de la Purísima.- Un par de guantes de preville.- Un pañuelo de hilo blanco, sin marca.- Un libro Memorandum.- Una carta cerrada.- Al ancla en Iquique, mayo 21 de 1879.- El oficial de detall”²¹(A).

(A) Algunos detalles adicionales y más concisos, pueden verse en este mismo libro; Vide p. 104; Ahumada Moreno, Pascual. Documentos. V.1. , p. 305

La carta de Grau fue contestada por la viuda de Prat con la siguiente conmovedora nota:

Valparaiso, agosto 1 de 1879

Señor don Miguel Grau.

Distinguido señor:

“Recibí su fina y estimada carta fechada a bordo del *“Huáscar”* el 2 de junio del corriente año. En ella, con la hidalguía del caballero antiguo, se digna Ud. acompañarme en mi dolor, deplorando sinceramente la muerte de mi esposo y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que se encontraron sobre la persona de mi Arturo, prendas para mi de un valor inestimable, por ser, o consagradas por su afecto, como los retratos de familia, o consagradas por su martirio, como la espada que lleva su adorado nombre”

“Al proferir la palabra de martirio, no crea Ud. señor, que sea mi intento inculpar al jefe del *“Huáscar”* la muerte de mi esposo. Por el contrario, tengo la conciencia de que el distinguido jefe, que arrastrando el furor de innobles pasiones sobreexcitadas por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aún palpitan los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi esposo en esa jornada, y que tiene aún el más raro valor de desprenderse de un valioso trofeo, poniendo en mis manos una espada que ha cobrado un precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida; un jefe semejante, un corazón tan noble, se habría, estoy segura, interpuesto, a haberlo podido, entre el matador y su víctima y habría ahorrado un sacrificio tan estéril para su patria como desastroso para mi corazón”.

“A este propósito no puedo menos que expresar a Ud. que es altamente consolador en medio de las calamidades que origina la guerra,

presenciar el valioso despliegue de sentimientos magnánimos y luchas inmortales que hacen revivir en esta América las escenas y los hombres de la epopeya antigua”.

“Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente de Ud. atta. y afma. S.S.”.

Carmela Carvajal de Prat²²

Todos los testimonios están contestes en que Prat murió instantáneamente de una balazo en la frente al llegar a la torre del *Huáscar*. El corresponsal de *La Patria* a bordo, vió el cadáver y dice que la bala “le vació el cráneo”. El historiador chileno, Gonzalo Bulnes- sin revelar su fuente de información-, escribió que “herido y casi exánime” (por un tirador invisible), recibió un segundo tiro en la frente, a boca de jarro, que le causó la muerte...²³.

NACE EL CONCEPTO RENOVADOR DE MANDOS NAVALES EN CHILE.-

“El Gobierno de Chile había decidido hostilizar por todos los medios posibles a la escuadra peruana, aprovechando la indisputable superioridad que tenía sobre ella. Las continuas incursiones del *Huáscar* por las costas del litoral y los infructuosos esfuerzos de nuestros blindados para darle alcance, mantenían vivamente preocupada a la opinión pública del país. Los directores de la guerra resolvieron que mientras el *Huáscar* navegara libre en el mar, no era prudente ni aconsejable que el ejército chileno emprendiera operación alguna sobre el territorio enemigo. Había que eliminar al monitor peruano a cualquier precio y dominar las vías marítimas a fin de proseguir las operaciones militares”²⁴.

“La trampa naval” para que el *Huáscar* cayese comenzó a armarse. Hasta el momento los marinos chilenos habían tenido mala suerte y no fueron capaces de concretar sus fervientes deseos. Su conservadorismo -de mantener al contralmirante D. Juan Williams Rebolledo en el comando de la escuadra-, así como el desconfiar de Simpson o descartar a Goñi, tuvo que trocarse en un nuevo concepto renovador, el de poner en sus lugares a hombres más audaces, que poseyeran y ejercitasen tácticas nuevas y diferentes”²⁵.

Así fue como, tras de ese espíritu de razonamiento tanto tiempo esperado mas no llevado a la práctica, hubo que contradecir finalmente la importante opinión del secretario en campaña, don Rafael Sotomayor, quien en su explícita carta a Varas como ministro del Interior aportaba también su consejo sobre el caso:

“Williams hará falta en la escuadra y no veo quien podrá reemplazarlo. Simpson, (textual) buen comandante de buque, el más capaz quizás, de hacer buen uso de la máquina de guerra, que maneja, *no se ha corregido de su vicio*. He tenido que hablar seriamente con él a título de pariente, y *me ha prometido no beber en adelante sino agua*. Habría que mandar a Goñi, que no tiene simpatías entre los jefes y oficiales”²⁶.

Finalmente, el contralmirante y comandante en jefe de la escuadra de Chile, don Juan Williams Rebolledo, presentó oficialmente su renuncia definitiva, acompañándola del respectivo certificado médico que apoyaba su solicitud. He aquí ambos textos:

“Junio, 5 de 1879

Excelentísimo señor:

“Juan Williams Rebolledo, comandante en jefe de la escuadra, a V.E., respetuosamente expone:

Que con el certificado que debidamente acompaño, verá V.E. que actualmente sufro una grave enfermedad a la garganta que no me permite continuar embarcado. En consecuencia espero que V.E. se servirá designar al jefe que debe reemplazarme en la comisión que desempeño, para poder regresar al departamento en busca del restablecimiento de mi salud gravemente comprometido. Es justicia.

Juan Williams Rebolledo

El médico y cirujano de su buque insignia, respaldando la renuncia presentada por su superior, se expresó así:

“Blindado *Blanco Encalada*. Antofagasta, abril 3 de 1879.

El cirujano que suscribe certifica que el señor almirante don Juan Williams Rebolledo está afectado de difteria gangrenosa de la garganta y de muy mal carácter. La humedad del buque y los cambios bruscos de temperatura de los lugares de la zona tropical ejercen influencia dañosa sobre la enfermedad que padece y que puede agravarse hasta el punto de producir resultados irreparables.

Doctor A. Sherbarkoff
Cirujano del Blanco Encalada²⁷

LA REPARACION DEL HUASCAR EN EL CALLAO

“Tras de la persecución de nuestro monitor *Huáscar* durante el segundo intento hecho por el *Blanco Encalada*, en el cual sólo pudo el blindado aquél aproximársele hasta unas tres millas de distancia, desde que el otro chileno que seguía sus aguas -la corbeta *Magallanes*- , quedóse retrasada por su menor velocidad, luego de 18 horas de navegar zigzagueando, el contralmirante Williams Rebolledo se “rindió a la desesperanza y no persistió en su intento”.

Así fue como, las circunstancias esencialmente marineras y la señora pericia de que hizo gala don Miguel Grau en su difícil e increíble evasión táctica, permitieron que el *Huáscar* prosiguiese su viaje ininterrumpidamente con rumbo hacia el Callao, para poder cumplir la misión que se había trazado: la de reparar su buque y permanecer en el citado puerto cerca de un mes, con la indispensable reparación que demandaban algunas de las averías que el buque necesitaba tras de haber hundido a la corbeta *Esmeralda* en Iquique.

Al respecto y a mayor abundamiento, escribió el biógrafo de Grau, don Gerardo Arosemena Garland.

"El mismo 7 de junio, día de su arribo a nuestro primer puerto, Miguel Grau eleva un parte al Comandante General de Marina en el que pide se ordene, al Director de Obras de Bellavista y al Constructor Naval, que procedan al reconocimiento del monitor y a la reparación de las averías sufridas en el buque de su mando, "durante el combate que sostuvo con la corbeta chilena "*Esmeralda*", en el puerto de Iquique el 21 ppdo..."²⁸.

Grau sólo dispone de un mes escaso para mejorar en lo posible las condiciones en que se encuentra su buque, y tiene que seguir aprovechando el tiempo para alistarlo en todo sentido. Ha de volver al teatro de los acontecimientos con el *Huáscar*, debiendo antes preocuparse de los múltiples e indispensables trabajos -de toda índole-, que son imprescindibles para continuar la lucha.

Así fue como, dos días después de su arribo al Callao y luego de haberse comenzado las inspecciones reglamentarias, Grau inicia su labor de mejorar, en todo sentido, los defectos principales de que adolece la unidad naval bajo su mando directo. Para corregirlos, en forma efectiva e imprescindible, ha de hacer llegar sus observaciones a la superioridad de la Marina haciendo uso de su máxima franqueza:

Comienza por dirigir una comunicación privada a la Comandancia General de Marina, tocando en ella "algunos defectos e inconvenientes"

que ha podido constatar durante el curso de la "Expedición que acaba de realizar en el Sur", y en especial, los que se refieren a la falta de entrenamiento de los artilleros y hasta a la deficiente puntería que los más de sus tripulantes acusaron, cuando se trató de efectuar operaciones inmediatas. Todas aquellas acciones debieron a "la falta de ejercicios de fuego" realizados con antelación, lo que arrojó como resultado que los disparos fueran muy mal dirigidos, especialmente cuando se trató de batir a la corbeta *Esmeralda* en aguas de Iquique, circunstancia disímil puesto que los enemigos demostraron poseer un superior entrenamiento artillero, por lo que el *Huáscar* únicamente batió y hubo de hundir al buque chileno empleando su andar y atacándolo con su espolón, finalidad que recién logró plenamente su objetivo, mediante el tercer golpe de ariete a mitad del casco. También solicitó autorización para "contratar en las clases de artilleros los que sean necesarios, alterando el número de los que el reglamento designa como dotación".

"Respecto de la propulsión del buque, mecanismo y manejo, consignó Grau las siguientes palabras: "La máquina durante la expedición no ha funcionado con regularidad, creo que debido a la falta de competencia de los encargados de dirigirla; y adolece de algunos defectos que regularmente se han hecho sentir, en los momentos en que su acción ha sido más necesaria. Por tal causa es indispensable que una junta competente la examine con la detención debida para corregir eficazmente tales defectos". Concluía pidiendo que estas apreciaciones se sometieran al Gobierno..., por creerlas de un carácter reservado"²⁹.

La preocupación indesmayable de Grau por reparar y alistar el *Huáscar* para continuar con sus campañas contra la disparidad existente, fue realmente digna de ser relievada en la historia y tuvo eco manifiesto, aunque no todo el que necesitaba para contrarrestar el poderío de la escuadra chilena. Sus partes menudearon sin interrupción y fueron firmados casi diariamente, procurando acelerar toda clase de trabajos pese al escaso tiempo disponible. Hasta tuvo que solicitar a la Comandancia General de la Marina la orden de que se le enviaran más uniformes para la tripulación, a la que había tenido que emplear en múltiples trabajos

penosos antes de emprender su viaje al Callao. En pos de hacerlo, escribió el 10 de julio de 1879 las siguientes líneas textuales a la autoridad naval arriba indicada: "...por haber tenido necesidad de auxiliar a los 62 naufragos recogidos, después del hundimiento de la corbeta *Esmeralda*, a quienes se proporcionó igual número de vestuarios de marineros" y por efecto de las expediciones al Sur, habiendo ocupado a la gente en toda clase de trabajos..., "la tripulación se encuentra actualmente sin ropa", por cuyo motivo pide "la entrega de 150 vestuarios completos". Pocos días después, el 16, se refiere al atraso en las reparaciones del monitor y suplica se salven las dificultades, "con la prontitud que el estado actual de guerra exige"³⁰.

"El 3 de julio Grau pasa el último parte, informando de todas las reparaciones hechas en el monitor "sin interrupción alguna" desde que llegó al Callao..."³¹(A).

Ampliando el último parte acerca de todas las reparaciones que se llevaron a cabo a bordo del *Huáscar* durante su corta permanencia en el Callao, así como de otros esfuerzos -que Grau consideraba importantísimos- pero que sólo se pudieron ejercer parcialmente, debido al escaso tiempo disponible, y quizás también a un ahorro mal entendido o al apremio que imponía el retorno del monitor a la zona de beligerancia, el señero marino amplió sus opiniones remitidas a la superioridad naval en los términos que a continuación se indican:

"Entre ellas ha sido una de las principales el desarme y arreglo de la máquina que ha terminado y la limpieza de las calderas que, aunque sólo se ha realizado en partes, permiten que aquella esté expedita para funcionar"

"Habiéndose cambiado una gran parte de la tripulación y sujeto el buque a los trabajos de su carena, no ha sido posible absolutamente

(A) Arosemena Garland. - Op. cit.p. 141: Estos partes han sido copiados de sus originales, conservados en el Ministerio de Marina

distraer la gente de las labores de ésta, ni hacer ejercicios de cañón, por hallarse la torre totalmente desarmada por el cambio de correderas”.

El parte respectivo finalizó con esta frase: “La importancia que atribuyo a estos ejercicios me obliga a indicar a V.S la necesidad de practicarlos, tan a menudo como sea posible, haciéndolos a fuego como la manera más conveniente para que los individuos que últimamente se han embarcado, y en general toda la dotación, esté al alcance del manejo de la artillería y armas menores, así como del mejor desempeño de las demás faenas militares”³².

Finalmente, y al cabo de muchos esfuerzos ininterrumpidos, el comandante Grau logró zarpar con su buque del Callao al amanecer del 6 de julio de 1879 y con destino al puerto de Arica, separándose por última vez de su familia a la que no volvería nunca más a ver, pues moriría combatiendo en las aguas de Angamos en defensa de su patria. Su esposa y ocho pequeños hijos despidieron al valiente marino, con lágrimas en los ojos y presintiendo, quizás el apoteósico fin que el destino le deparaba...

EL RETORNO DEL HUASCAR: LA CAPTURA DEL RIMAC

Ya hemos visto y leído que nuestro monitor, después de su exitosa campaña inicial contra los buques enemigos amalgamados en aguas sureñas en cumplimiento de las órdenes de su comandante en jefe, don Juan Williams Rebolledo, después de burlar la persecución del *Blanco Encalada* -tras de haber hundido a la *Esmeralda* en Iquique-, y luego de repetir la misma hazaña nuevamente, al burlar el segundo ataque que posteriormente ensayó hacerle el mismo blindado chileno reforzado por la *Magallanes*, tanto el 30 de mayo como el 3 de junio, aprovechó el lapso que súbitamente se le presentaba y arribó hacia el Callao en pos de urgentes reparaciones, que en su caso eran insoslayables, desde que habíamos perdido a la *Independencia*, con el fin de alistar nuevamente su buque en son de guerra y regresar al teatro de operaciones sureño y proseguir la lucha ya comenzada contra la escuadra chilena, desde que

habíase convertido en el único buque capital capaz de oponérsele con relativa eficacia.

Mientras tanto el gobierno de Chile habíase detenido para estudiar la renuncia de Williams Rebolledo y escoger al marino que habría de reemplazarlo como el comandante en jefe de su Escuadra, desde que aquella elección era difícil y no contaba con la plena anuencia del Secretario en campaña, don Rafael Sotomayor..

“Williams está enfermo moral y físicamente. A su regreso del Callao, desalentado no actúa con la decisión debida. En lugar de tomar una actitud resuelta y agresiva, vuelve al ineficaz bloqueo de Iquique. Gracias a la influencia de Sotomayor sólo recibe una indisimulada reprimenda. El Ministro de Guerra y Marina le pasa una nota que entre otras cosas dice: “...que era conveniente recomendar al Almirante no emprender, por ahora, expediciones lejanas sin dar cuenta previamente al gobierno, exponiendo las circunstancias que lo aconsejaren”³³.

El día 5 de julio el *Huáscar* había terminado de efectuar las reparaciones más urgentes, por lo que zarpó del Callao al día siguiente y siendo las 3:30 hrs., prosiguiendo su viaje hasta Arica mientras se alistaba en son de guerra; el 8 llegó al puerto mencionado y el 9 hallábase listo – en todo sentido- para dar comienzo a su ofensiva naval.

El director supremo de la Guerra, general don Mariano Ignacio Prado, enteróse por los canales de inteligencia que le asistían, que el bloqueo de Iquique había sido asignado por Williams Rebolledo al *Cochrane*, *Magallanes*, *Abtao* y *Matías Cousiño*, siendo el buque menos aparente para sostenerlo (por estarse reparando), el *Abtao*, que por la indicada razón no podía (hallábase imposibilitado) de moverse del puerto. Sabiéndolo, se dispuso que el *Huáscar* penetrase de noche en la bahía para espionarlo. Sin embargo, habiendo terminado sus reparaciones en la tarde, pudo zarpar como lo hizo, antes de que llegara la noche y con ella un posible ataque peruano con torpedos que, según informes del espionaje chileno y los últimos datos recibidos recientemente,

alistaba el *Huáscar* a manera de sorpresa y para cuando el caso le permitiera ensayar la mencionada arma, aún poco conocida en Sudamérica. Esta información era veraz como se apreciará posteriormente. Por la existencia de aquel peligro latente, los barcos chilenos habían comenzado a no permanecer en los puertos después que se iniciara el ocaso solar y sobreviniera la sombra nocturna. Así fue como la bahía de Iquique empezó a quedarse solitaria al caer las primeras noches del mes de julio de 1879

Vamos a citar un minucioso estudio histórico publicado por la *Revista de Marina* del Perú, cien años más tarde de aquellos sucesos y referido a la segunda expedición del *Huáscar*, minuciosamente relatado por la incansable pluma de Cosío Zamalloa:

"Grau sale de Arica. Después de tocar en Pisagua, para obtener información, se dirige a Iquique muy pegado a la costa, ocultándose en la sombra de los cerros. Al llegar a Iquique penetró en la bahía sigilosamente y se dirigió al sitio en el cual debía encontrar al *Abtao*. Este no estaba en el sitio indicado. El *Huáscar* salió de la bahía y a pocos minutos de navegación avistó a corta distancia un buque. Era el *Matías* (A). Debemos indicar que eran aproximadamente las 02:20 horas y la noche muy oscura como es corriente en esa época del año".

"De primera intención el *Matías* intentó la huida pero un cañonazo "a boca de jarro" lo obligó a detenerse. El proyectil perforó el casco y se "embotó" en la carbonera. Grau de primera intención quiso capturarlo y preparó una dotación para hacerse cargo del buque y ordenó al Capitán del *Matías* que se colocase a popa del *Huáscar* para efectuar el trasbordo".

(A) *Matías* Cousiño.— Buque carbonero y proveedor de combustible para la escuadra chilena durante su fallida expedición al Callao. Cumpliendo las "instrucciones secretas" de Williams Rebolledo, después de perderse del grueso el día del zarpe y no ser buscado, tuvo que mantenerse muchos lapsos solitario y a la altura del paralelo de Camarones, hasta que retornase su escuadra, pues carecía de órdenes.

“Pero el ruido del cañonazo atrajo a otro de los buques enemigos y prontamente se avistó su silueta. Grau con excesiva magnanimidad ordena de viva voz al capitán del *Matías* que salve su gente porque lo va a echar a pique. El Capitán del *Matías* procedió a cumplir la orden, pero en esos momentos ya la silueta del otro buque enemigo estaba muy cercana y el *Huáscar* tuvo que disparar sobre él en lugar de hacerlo sobre el *Matías* cuyo hundimiento ya era un hecho...sea por medio de sus cañones o del espolón. El nuevo adversario es la *Magallanes*”.

“La distancia es tan corta que su artillería pesada, de carga excesivamente lenta, es menos efectiva que el espolón. El *Huáscar* lo ataca en repetidas oportunidades, sin resultados positivos. La *Magallanes* provista de dos hélices logra zafarse del denodado ataque del monitor. En esos precisos instantes se perfila la silueta de un nuevo contendor. Era el *Cochrane*. No resultaba prudente continuar la acción. Grau con gran visión elude el encuentro y regresa a su base. Es indiscutible que los transportes chilenos se le escaparon prácticamente de las manos...”

“La magnanimidad de Grau permitió que el *Matías* lograra escapar. El transporte chileno ya se había entregado, estaba completando el “abandono de buque”. No podemos criticar la actuación de nuestro ínclito Almirante. Pero, ya en el terreno de las suposiciones, si en lugar de disparar el cañón hubiera usado el espolón, sin previo aviso, otra hubiera sido el fin del *Matías* e incluso los otros buques no se hubieran dado cuenta de lo que estaba sucediendo”.

“El comandante de la *Magallanes* era Latorre, el mismo que salvó su buque huyendo en Chipana. Esta vez igualmente se salva del ataque del *Huáscar*, y en ambas, providencialmente. Estas dos acciones fortuitas sirven para promocionarlo, convirtiéndolo en un verdadero “héroe nacional”. Sus méritos, en ambos casos: salvarse milagrosamente...”³⁴.

El 17 de julio, el comandante en jefe de la escuadra chilena, don Juan Williams Rebolledo, cometió otro bárbaro y condenable abuso, incapaz de lograr una explicación sensata y probada. Dicho contralmirante

ordenó el bombardeo indiscriminado del puerto peruano de Iquique, sin aviso alguno y en plena media noche.

La población, que no esperaba tan ínciuo ataque, encontrábase dedicada al sueño cuando los broncos estampidos de las baterías del *Blanco Encalada* y la *Magallanes*, todos ellos de grueso calibre, despertó a los habitantes en forma completamente sorpresiva y absolutamente inesperada. El pretexto de Williams resultó pueril a más de ridículo: "habiendo observado que un bote torpedo cruzaba la bahía, lo que obligaba al enemigo a actuar, decidió escarmentar a la población". ¡Nadie creyó este infundio!

La indignación que aquel abusivo bombardeo nocturno despertó, tanto en el cuerpo diplomático, cuanto en la sorprendida población de Iquique, fue inmediata y constituyó un baldón histórico para la marina de Chile, arrastró consigo ardorosas protestas de la diplomacia extranjera y creó inmediatas represalias navales del Perú, que fueron inolvidables para nuestros enemigos. Puede decirse también que apagaron, de un solo manotazo-, el relumbrón y la fama que había creado Williams Rebolledo acerca de su fama como hombre de mar y marino experto en sútiles operaciones bélicas.

Una vez que llegó aquella noticia a Arica respecto del bombardeo chileno, el director supremo de la guerra, don Mariano Ignacio Prado, dispuso de inmediato que se aumentaran nuestras posibilidades de ataque para ejercer una presión más fuerte contra las fuerzas chilenas. Así fue como se ordenó -tanto al comandante Grau, jefe de la 1ra. división naval, cuanto al comandante García y García, quien mandaba la 2da. división naval-, zarparan con sus buques de inmediato para ejercer represalias contra los puertos y barcos enemigos. En otras palabras: hostilizar a sus contrarios a lo largo del litoral, para lo cual navegarían en conjunto y bajo el mando del jefe más caracterizado, que en el caso era Grau, tanto el monitor *Huáscar* como la corbeta peruana *Unión*.

"El día 18 de julio, en la madrugada, zarpan de Arica el *Huáscar* y la *Unión* después de haber convenido con el jefe de la 2da. división naval

capitán de navío Aurelio García y García, los mejores medios para cumplir la orden. La intención de esta fuerza era llegar a Antofagasta sin ser vistos y bombardear el puerto. A una distancia de 10 millas de Punta Tetas el convoy avistó una embarcación con mucha semejanza al *Abtao*. De inmediato iniciaron la caza. Se trataba de una cañonera francesa *Huguin* que venía a Coquimbo... Este encuentro frustró el ataque sorpresivo, por lo que se determinó continuar al Sur para atacar las costas de Chile... En esta atrevida incursión encontraron varios buques veleros, entre ellos la fragata *Adelaida Rojas* cargada de carbón. Navegaba indebidamente con pabellón de Nicaragua; se tomó como buena presa y se remitió al Callao con una dotación de la corbeta *Unión*. Al día siguiente, el 20 y frente a Chañaral, la *Unión* -capturó al bergantín *Saucy Jack*, de propiedad chilena, que cargado de cobre, navegaba también bajo la bandera de Nicaragua. Se tomó como buena presa y se envió al Callao como el anterior".

"El *Huáscar*, por su parte, entra a la bahía de Chañaral y notifica al jefe militar del puerto que va a destruir las lanchas, lo que realiza sin que se oponga la menor resistencia de la guarnición. En la tarde del mismo día el *Huáscar* zarpa para Caldera donde la *Unión* está fondeada. En ese puerto se trasbordan al vapor *Santa Rosa* once tripulantes chilenos de los buques capturados".

"A la mañana del siguiente día, 21 de julio, el *Huáscar* sigue para Huasco, donde destruye las lanchas fondeadas en la bahía, igual que en Chañaral, respetando siempre a los pobladores indefensos. El telegrafista del puerto dirige ese día un mensaje a Valparaíso dando cuenta de la presencia del monitor en la rada, así como de la destrucción de las embarcaciones y agrega: "El *Huáscar* sigue muy tranquilo en Huasco".

"La *Unión*, por su parte, va a Carrizal Bajo donde inutiliza, también, todas las embarcaciones del enemigo y sigue hasta Pan de Azúcar, en que incendia otras cinco lanchas".

"El *Huáscar* sale de Huasco para juntarse en Carrizal con la *Unión* y el 22 regresa a Chañaral donde hace otra presa, la barca *Adriana Lucía*,

cargada de cobre, que saca a remolque del puerto y remite al Callao a cargo de un oficial y ocho hombres de tripulación.

“La caza no puede haber sido mejor. Nuestros buques campean en las costas de Chile como si este país no tuviera escuadra”³⁵.

Ahora bien, y por tratarse de hechos de una importancia realmente excepcional, el autor se permite exponer textualmente las palabras que acerca del fasto histórico, sirvieron a Grau para informar a la superioridad naval de su país acerca del magnífico triunfo naval que constituyó la captura del *Rímac*, transporte enemigo que portaba un escuadrón militar, múltiples pertrechos de todo género, 15 jefes y oficiales, y tropas que sumaban 258 plazas. He aquí textualmente sus palabras:

Comandancia General de la
Primera División Naval

A bordo del “Huáscar”, al ancla, julio 25 de 1879

Excmo. señor General Director General
de la Guerra

Excmo. señor:

En armonía con las instrucciones y órdenes que recibiera de V.E., para buscar y hostilizar al enemigo en las costas del Sur, junto con la corbeta *Unión* y al mando de ambos buques, tengo el honor de elevar a V.E., el presente parte sobre el resultado de mi comisión

En la tarde se le dió el rendez-vous al Comandante García y García para que amaneciera con la *Unión*, de 20 a 25 millas de Antofagasta, para operar ambos sobre este puerto. A las 6 h. a.m. del 23, pocas millas al Sur del puerto ya nombrado, descubrí en el horizonte, hacia el Norte dos humos, e inmediatamente ordené se diera todo el andar al buque, pues

suponía que alguna nave perseguía a la corbeta, o que ésta daba caza a un transporte.

Una hora después pude ver que se efectuaba lo último y goberné a cortar la retirada al transporte. La corbeta, merced a su rápido andar y hábil manejo, acortaba la distancia visiblemente. El buque enemigo, que al principio hufa al Norte y después al N.O. encontrábase acosado en su fuga por los nuestros que estrechaban la distancia instante por instante. La *Unión* le hacía al mismo tiempo algunos cañonazos con las piezas de menor calibre. A las 10 h. 15 m. a.m. encontrábase el *Huáscar* a tiro de cañón y disparó por vía de intimación una de las piezas de a 300, cuyo proyectil pasó por sobre la proa del transporte. Preparábame a hacerle un segundo tiro, cuando el *Rímac* enarboló en su palo trinquete la bandera blanca: estaba rendido. Inmediatamente llegué a su costado y mandé botes con oficiales, soldados y tripulantes para recibir el buque, nombrando al mismo tiempo como comandante provisorio de dicho transporte al Capitán de Fragata graduado don Manuel Melitón Carbajal. A su bordo venía de transporte el escuadrón "Carabineros de Yungay", fuerza de 258 plazas, inclusive 15 individuos entre jefes y oficiales. Este cuerpo viene al mando del Teniente Coronel Bulnes. En el *Rímac* han venido también 215 caballos, una gran cantidad de carbón, armamentos, proyectiles y otros artículos importantes de guerra, cuyo inventario se está actualmente haciendo y que remitiré oportunamente a V.E. El rol de los prisioneros tomados en el *Rímac* es el que tengo la honra de adjuntar a V.E. La caza duró cerca de 4 horas, y a consecuencia de los proyectiles de la *Unión* murió un soldado y salieron cuatro heridos, todos ellos del escuadrón *Carabineros de Yungay*.

"Varios de los prisioneros fueron trasbordados a este buque y a la *Unión*. Entre los prisioneros se encuentra el Tnte. Coronel Manuel Bulnes, el Sargento Mayor Wenceslao Bulnes, el Capitán del buque Pedro Lautrup y otros. El Capitán de Fragata Ignacio Luis Gana con varios otros pasó a la *Unión*. El *Rímac* era un vapor de 2,000 toneladas, de "buen andar", estaba armado con 4 cañones de a 32..."³⁶.

El escrupuloso historiógrafo peruano, Carlos Cosío Zamalloa, -ya fallecido, cuando era director del Museo Naval del Perú-, escribió acerca de un interesante informe escrito por Guillermo Chaparro, joven oficial que habíase embarcado en el *Rímac*, para seguir en dicho buque hasta Antofagasta y desembarcarse en el mencionado puerto. Se sabe que era compañero del alférez Alamos y, probablemente, de la misma promoción naval. A continuación el autor cita los párrafos más importantes de su informe:

"Aún no había amanecido del todo el 23 de julio cuando los pasajeros fuimos despertados por carreras y violentos gritos sobre cubierta. Mi compañero, el alférez Alamos, creyó que el buque se iba a pique y salió corriendo a medio vestir, después de cerciorarse si el salvavidas estaba en su lugar. Volvió a los pocos minutos con la versión completa y exacta de lo que pasaba. El "*Rímac*" se hallaba a 25 millas aproximadamente frente a Antofagasta... El vigía de servicio avistó con la primera luz del alba un humo que se acercaba... anunció que era la *Unión*.

El Capitán don Pedro Lautrup, danés debía entregar el mando al capitán de fragata de nuestra Armada, don Ignacio L. Gana tan pronto se divisara el enemigo... El capitán Gana observó largamente, con la ayuda de sus anteojos y reconoció al *Cochrane* que según él venía a convoyarnos... no se modificó por consiguiente el rumbo que llevábamos; pero el vigía y otros marineros dieron grandes voces... que era la *Unión*. Como no se les diera crédito, juraron... lanzando groseras injurias al capitán Gana"... "El escuadrón fue llamado a formar; los marineros... ya completamente insubordinados... asaltan la cámara, invaden la cantina y bodega... de víveres y licores. El saqueo fue total y rapidísimo... Antes de castigar a los culpables era preciso extinguir un principio de incendio, debido a los excesos de rapiña. El *Rímac* seguía rumbo a Oriente... La *Unión*... avanzaba a gran velocidad. Pasa un momento y ambos se cruzan a distancia de 300 metros más o menos. La "*Unión*" nos lanza una andanada con sus cañones de estribor, los astillazos de madera curan algunos heridos..."

"La autoridad de a bordo despertó con esto de su pesado letargo. Diéronse instrucciones para la dirección del barco. La orden respectiva se dio por el Capitán Gana al primer ingeniero, en presencia de todos los oficiales..."

El *Rímac* se detuvo súbitamente. Algunos intentaban ya tirarse al mar para salir con tiempo del radio de acción del vapor al sumergirse cuando los marineros que habían suspendido el fuego de fusilería para tomar sus coyotes hablaron de matar al capitán Gana. *El hecho es que la bandera blanca apareció misteriosamente en el palo trinquete, el buque mantenía su calado ordinario sin una pulgada de diferencia. Eran las 10 a.m.*"³⁷

"Debo decir que momentos antes había aparecido el *Huáscar* casi en la dirección de marcha del *Rímac*. Nos hizo un disparo que bien pudo ser de intimidación porque el proyectil rebotó sobre las olas a más de 20 metros del casco. Algunos minutos después de detenido el transporte teníamos muy cerca a nuestros costados a la *Unión* y al *Huáscar*. Este último despachó un bote con varios individuos de la guarnición y dos o tres oficiales subalternos y el Mayor de Ordenes capitán de fragata Manuel M. Carbajal".

"Sobre el *Rímac* la desesperación se advertía bajo diversas manifestaciones, según los individuos. Los marineros hubieran colgado gustosos al capitán Gana, pero fueron enérgicamente reprimidos por la autoridad del comandante Bulnes. Este jefe pálido y con la cabeza inclinada sobre el pecho, recordaba a la Patria, se creía deshonrado y gruesas lágrimas rodaban por sus mejillas. el capitán Campos, mudo, sombrío, era sacudido a intervalos por explosiones de sollozos sin lágrimas; el capitán Bell habló a la tropa recomendándole resignación".

"A la vista del bote enemigo que avanzaba a fuerza de remos, el comandante Bulnes dijo a los oficiales que lo rodeábamos que debíamos evitar toda manifestación de sentimientos, que lo primero

era sobrellevar con absoluta dignidad nuestra desgracia. Atracó luego el bote a la escala del vapor y subió el capitán Carbajal con su pequeño destacamento. El Mayor de Ordenes Carvajal es un sujeto de figura distinguida. Saludó atentamente al comandante Bulnes y demás jefes y sin falsa arrogancia, ni fanfarronería expresó su condolencia personal por el fracaso que en esos instantes nos agobiaba, cuyas funestas consecuencias caían sobre nuestra Patria y más directamente sobre nosotros mismos. En seguida dió sus órdenes. El comandante y el mayor Bulnes fueron trasladados al *Huáscar*; el capitán Gana y los empleados civiles a la *Unión*.

"A los oficiales se nos designó la cámara para estar durante el día y dormir. La tropa pasó a las bodegas. Sobre el portalón que a ella comunicaba se colocó el cañón que servía para saludos y avisos".

"El día 25 de julio, al medio día, penetró el convoy en la bahía de Arica. Algunos horas después desembarcábamos los oficiales entre dos filas de soldados, llevando cada uno su equipaje de mano"³⁸.

Este interesante testimonio del joven oficial chileno, tiene el mérito de su espontaneidad y sencillez³⁹.

Notas al Capítulo V

1. Correspondencia de *El Mercurio*. Santiago de Chile, mayo 30, 1879. Vide: AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico*. t. I., pp. 393-395.
2. ARTEAGA, Justo. General en Jefe ejército chileno al Ministro de Guerra. Mayo 30, 1879.
3. Parte del capitán de navío Miguel Grau al Director de Marina. Ilo, mayo 31 de 1879.
4. "José Velásquez, al General en Jefe. Mayo 27, 1879". Vide: AHUMADA MORENO, Pascual. Op. cit., t. I., pp. 390 y 391.
5. DEL CAMPO, José Rodolfo. *Campaña naval; correspondencia a "El Comercio"*. Año 1879. Lima, Lib. e Imp. gil, 1920. pp. 41-42.
6. BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico*. Valparaíso, Imp. Universo, 1911. p. 325.
7. LOPEZ, Jacinto. *Historia de la guerra del guano y del salitre*. New York, 1930. p. 221.
8. *Ibíd.*, p. 222.
9. AROSEMENA GARLAND, Geraldo. *El almirante Miguel Grau*. 5a.ed. Lima, 1973. pp. 127-128.
10. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., pp. 222-223.
11. *Ibíd.*, p. 224.
12. *Ibíd.*, p. 222.
13. *Ibíd.*, pp. 222-223.
14. *Ibíd.*, p. 223.
15. INOSTROSA, Jorge. *Hidalgos del mar*. Santiago, ed. Zig Zag, 1959. p. 92.
16. VALDIZAN GAMIO, José. *Tradiciones navales peruanas*. Lima, Ed. Sanmarti, 1969. t. II., p. 173.
17. *Ibíd.*, p. 175.
18. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 227.
19. *Idem.*

20. *Ibíd.*, pp. 227-228.
21. AROSEMENA GARLAND, Geraldo. *Op. cit.*, pp. 135-136 (A).
22. *Ibíd.*, pp. 136-137.
23. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, p. 186. VALDIZAN GAMIO, José. *Op. cit.*, t. II., p. 191.
24. HURTADO LARRAIN, Homero. El combate naval de Angamos. *Revista de Marina de Chile*. julio-agosto 1967, vol. 83, No. 659, p. 659.
25. VALDIZAN GAMIO, José. *Op. cit.*, t.II., pp. 167-168.
26. INOSTROSA, Jorge. *Op. cit.*, p. 93.
27. VALDIZAN GAMIO, José. *Op. cit.*, t. II., p. 168.
28. AROSEMENA GARLAND, Geraldo. *Op. cit.*, p. 139.
29. *Ibíd.*, p. 140.
30. *Idem.*
31. *Idem.*
32. *Idem*, p. 141.
33. COSIO ZAMALLOA, José Carlos. "Episodios de la guerra de 1879". *Revista de Marina*. Lima, 1979. nov.-dic., Vol. 362, No. 3, p. 360.
34. *Ibíd.*, p. 362.
35. AROSEMENA GARLAND, Geraldo. *Op. cit.*, pp. 149-150.
36. COSIO ZAMALLOA, José Carlos. *Op. cit.*, pp. 363-364.
37. CHAPARRO, Guillermo. "Diario de la Guerra del Pacífico, 1879". *El Mercurio*. Santiago de Chile, 24 de julio de 1979. No. 160.
38. *Idem.*
39. COSIO ZAMALLOA, José Carlos. *Op. cit.*, p. 366.

La Desolación Chilena por la Captura del Rímac

La desolación que abrumó a Chile cuando se supo la noticia de la captura del *Rímac*, resultó un golpe tremendo y absolutamente inesperado. Tras del hundimiento de la corbeta *Esmeralda* en Iquique, no pudo sobrevenir peor y más inesperada desgracia para la Marina de Chile desde que, la operación naval que realizó el Perú fue realizada con premura y acierto y ejecutando réplicas, a la par que casi increíbles, anonadantes, puesto que la *Unión* y el *Huáscar* no solamente rindieron a un buque enemigo y preparado para el transporte de tropas, sino que también capturaron a jefes y oficiales y soldados, durante un abordaje civilizado en el que no se vertió sangre, pero sí se humilló al ejército contrario al despojarlo de sus caballos, armas y municiones en abundancia, mediante un ataque civilizado y ceñido a los más decorosos principios de una guerra justa y honorable, a guisa de ejemplar respuesta al criticable y sangriento bombardeo de Iquique, ordenado por Williams Rebolledo en la noche del 16 de julio de 1879, sin que hubiera mediado agresión alguna ni causa que lo justificara.

“Sin el bombardeo de Iquique el *Rímac* no habría sido capturado, pues la partida del *Huáscar* y la *Unión* para el Sur en la madrugada del 17 de julio, inmediatamente después de recibida por el General Prado en Arica la noticia del bombardeo de Iquique, fue la consecuencia de aquel crimen que debían vengar los dos buques peruanos, no cometiendo ellos el mismo crimen en las poblaciones indefensas de Chile, ni siquiera en las de los puertos fortificados, sino la guerra civilizada, como se ha visto que la hicieron desde el principio hasta el fin de esta jornada los buques peruanos”¹.

**RESALTA NITIDAMENTE LA CAMPAÑA DEL HUASCAR: EL
TEMOR SE INICIA**

La gloriosa intervención del comandante Grau -tanto al hundir a la

Esmeralda en Iquique, cuanto al apresar al *Rímac* después-, hizo que el pueblo chileno se irritase contra su Gobierno y casi iniciara una indignada revolución en forma inesperada.

“El descontento por la dirección de la guerra estalló en tumultos y manifestaciones públicas, con las cuales simpatizaban los soldados de la guardia presidencial. Se pedía a gritos la renuncia del Presidente Pinto. El general Urrutía, Ministro de la Guerra, apedreado en las puertas del Senado, renunció: Hubo crisis ministerial. Altamirano, Comandante General de Marina, acusado de responsabilidad en el desastre, renuncia también, pues se consideraba destituido por la opinión de todos, según el mismo escribía. El Intendente General del Ejército y la Armada, Echaurren Huidobro, renunció también. Se tuvo la persuasión de que la estabilidad del Gobierno y de la paz dependían del azar de la guerra y que la derrota sumiría al país en la anarquía. El Presidente Pinto escribía a Sotomayor: “...las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del *Rímac* me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en guerra”².

Quedaba sólo el “*Huáscar*” en presencia de los dos formidables blindados chilenos: uno contra dos en número -como barcos de guerra en sí-, pero, en realidad, si se comparaban sus tiempos de construcción, sus diferencias en tonelaje, corazas, maquinarias y cantidad así como calibre de cañones, era como equivocarse a casi un juguete armado, al compararlo con otros -muy superiores-, equivalentes a cuando menos tres, mucho más potentes que la muestra única de barcos con que el Perú debía enfrentárseles.

Para Chile era aquella una enorme ventaja que no podía equipararse con sus blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, capaces de ejercer una acción naval mucho más poderosa que la enemiga, desde que el *Huáscar* era considerado como un enemigo poco temible, del cual podría desembarazarse cuando quisiera.

Sin embargo no fue así; luego de haberse producido el combate

naval de Iquique ocurrido el 21 de mayo de 1879, el hundimiento de la corbeta chilena *Esmeralda* y el rescate de sus 62 náufragos ordenado por el Comandante del *Huáscar*, capitán de navío don Miguel Grau, este ilustre marino peruano tras de perseguir inútilmente a la *Covadonga*, reembarcar en su buque a los náufragos -aún con vida- de la fragata *Independencia* ordenando su viaje a Arica, y confeccionar su parte oficial referente a las acciones navales ocurridas el 21 de mayo en Iquique y Punta Gruesa, prosiguió nuevamente su solitaria y arriesgada campaña contra el enemigo, reforzándola y ejecutándola, en algunos casos, mediante la decidida ayuda de nuestra intrépida corbeta *Unión*, que hallábase bajo el mando de otro jefe peruano de singulares dotes y osadas intervenciones, el capitán de navío don Aurelio García y García. Hagamos un preliminar y breve recuento de los hechos navales que se sucedieron a partir de aquél histórico momento en aguas, puertos y contra naves enemigas:

“A partir del 22 de mayo, el *Huáscar* no permaneció inactivo...A veces acompañado de la corbeta *Unión* muy a menudo solo, él desempeñaba, merced a su valerosa y bien dirigida actividad, todas las funciones de una numerosa escuadra. Convoyaba felizmente a los trasportes peruanos cargados de tropas, de armas y abastecimientos de todo género; visitaba a saltos, hoy uno, mañana el otro, repentinamente, todos los puertos y radas de Chile hasta Valparaíso, sin causar daño alguno a sus poblaciones indefensas que hubiera podido destruir por poco que hubiese querido imitar el odioso ejemplo dado por el enemigo; aparecía y reaparecía de continuo en la rada de Antofagasta donde se encontraba el Cuartel General del Ejército chileno, ya para volver rápidamente atrás después de haber observado diligentemente lo que allí se hacía, o bien para empeñar un breve combate con las baterías de tierra y con los buques allí anclados, o para destruir las máquinas de condensación, productoras de agua, en la playa; atravesaba incesantemente el mar, ora al Norte, ora al Sur, dando caza a los trasportes de guerra del enemigo y manteniendo en constante ansiedad su comercio de cabotaje”

“En el mes de Julio, la actividad del *Huáscar* fué verdaderamente tan vertiginosa como feliz. He aquí las fechas y los actos más notables:

"10 de Julio.- La *Magallanes* y el transporte armado *Matías Cousiño* sostenan el bloqueo de Iquique, cuando inesperadamente les cayó encima el *Huáscar*. Apresó éste al *Cousiño*, al que por magnanimidad no quiso echar a pique, prefiriendo esperar a que la gente enemiga se salvara en los botes; en el intervalo de tiempo preséntase el *Cochrane* y el *Huáscar* tiene que abandonar su presa. La *Magallanes* salvó apenas de ser espoloneada por el *Huáscar* " 3.

"21 de Julio.- El bravo monitor *Huáscar* entra en el puerto chileno de Carrizal, se apodera de tres barcos chilenos cargados de mercaderías chilenas, metales y carbón, y embarcando en ellos tripulación peruana los envía al Callao.

"23 de Julio.- El *Huáscar* acompañado de la corbeta *Unión* persigue y captura al transporte chileno *Rimac* armado en guerra que llevaba a su bordo al regimiento *Carabineros de Yungay*, 300 plazas, magnífica caballada, víveres, forrajés, armamentos y municiones, correspondencia oficial y abundante dinero.

"El *Huáscar* se tomó a poco tiempo en una dolorosa pesadilla para los capitanes chilenos. El terror que rodeaba su nombre contuvo las superiores fuerzas del enemigo, mientras procuraba plena libertad de acción a su país.

"Los grandes acorazados chilenos se habían convertido en simple escolta de honor del atrevido monitor peruano; andando continuamente adelante y atrás, gastando infructuosamente carbón y tiempo, y llegando siempre tarde tras de él: únicamente alcanzaban, siempre demasiado tarde también, a ver desvanecerse de lejos en el horizonte su larga columna de humo, y a recoger las noticias de sus recientes proezas.

"Y, así iba, casi dibujando su silueta de fantasma "solitario entre las brumas", alma de la defensa nacional, en las inmensas soledades del Océano, inspirando a García Merou (A) a decir de él:

(A) **García Merou, Martín.**— Escritor y diplomático argentino nacido en el año de 1862 y fallecido en 1905, insigne admirador de don Miguel Grau y sincero cantor de sus proezas.

“Allá va: solitario entre las brumas
se destaca su silueta
entre el murmullo de las pálidas espumas,
y los reflejos de la mar inquieta”.

“.....su aliento generoso
lo empuja a la victoria;
en medio del embate de la suerte
murmura el viento que le mece ¡Gloria!
y el mar rugiendo le responde ¡Muerte!”⁴.

“No era más satisfactoria, por cierto, la situación del ejército: pues mientras la escuadra se esforzaba tristemente en la más inútil de las persecuciones contra el *Huáscar*, siempre intangible, la más completa inercia consumía el fuerte ejército concentrado en Antofagasta para efectuar un desembarco en territorio peruano. El temor esparcido por la maravillosa actividad del *Huáscar* lo mantenía inmóvil sobre los inhospitalarios arenales del desierto de Atacama, del cual no osaba alejarse, temiendo una sorpresa, ya fuera en la corta travesía por mar hasta llegar al punto de desembarco o ya durante o después del desembarco mismo, presentándose temible, principalmente, la posible eventualidad de que pudiera estorbar su abastecimiento o su reembarque, si...las circunstancias que lo hubieran hecho necesario”.

“Situación tan anómala, imponiendo temor tan marcado, tiene muy sencilla explicación: el Perú, casi sin elementos, tenía marinos valerosos e inteligentes que sabían sacar todo el partido posible de los débiles y mezquinos recursos marítimos puestos a su disposición; mientras que Chile, con una excelente flota que en otras manos hubiera sido poderosísima, por la gran eficacia, carecía por completo de buenos marinos”.

“Se tomó pues la resolución más aconsejable. Una gran conmoción popular ahogada en sangre, sacudió a Chile entero; sus hombres de

estado trataron de reparar los errores cometidos; abrieron los ojos y consideraron que mientras existiera sobre el mar el monitor peruano, mandado por el inmortal Grau, quedaba en serio peligro de ruina la empresa de conquista tan estudiosa y perseverantemente preparada: se tomó, pues, *la resolución de exonerar a la escuadra de todo servicio que no fuera el dedicarla exclusivamente a la caza del Huáscar*" 5, (A).

Aquel resultado no se hizo esperar -en lo que a preparación naval y cambio de tácticas se refería-, comenzando a notarse preponderantemente desde el día 5 de agosto de 1879. Lo primero que destacó fue el levantamiento definitivo del bloqueo de Iquique, mantenido tan caprichosamente por el contralmirante don Juan Williams Rebolledo desde el comienzo de la guerra. Luego se sucedieron la concentración de la escuadra, los cambios de comandantes, la mutación del personal en general y las reparaciones más importantes que requerían los buques, incluyendo buena parte de sus máquinas y la tediosa limpieza de sus calderos. También fue reforzada la escuadra con la adquisición de 7 buques armados (transportes), los mismos que fueron dotados con buena artillería. Finalmente se organizaron el 12 de agosto de 1879 dos divisiones, con el fin de que se prepararan para la captura del *Huáscar* o aspirasen a su hundimiento a como diera lugar.

Desde que el *Huáscar* se hizo a la mar el 16 de mayo del año arriba citado hasta la fecha de los sucesos que se vienen narrando, y luego desde setiembre del mismo hasta los principios de octubre de 1879, los audaces transportes peruanos surcaron a sus anchas el Pacífico, sin que ninguno de ellos cayese en poder de la poderosa escuadra chilena.

Sin embargo viajaron continuamente desde el Callao a Arica, y de ésta última hasta Pisagua e Iquique, ya escoltados por el *Huáscar* ya por la corbeta *Unión*; ya por la cañonera *Pilcomayo* audazmente y prodigándose en derroches de rapidez y valentía. Transportaron sin descanso todo el armamento nuevo para el Ejército de Bolivia (rifles

(A) Las palabras que aparecen en "Letra Bastardilla" -por su importancia-, se deben al subrayado que es del autor.

Remington y cañones de montaña Krupp), así como todos los materiales indispensables para fortificar Arica, con lo cual movilizaron y abastecieron al ejército del Perú que tanto lo necesitaba.

No obstante aquella repetida brillante campaña -no ignorada por la escuadra chilena, que bien pudo mantener una sostenida vigilancia sobre el Callao o Arica-, no se empeñó con esfuerzos para impedir sus valientes correrías y capturarlos, sino que permaneció impertérrita y empeñada en reorganizar sus vetustas ideas con el fin de ya modificar los planes estratégicos, modernizar tácticas y emprender ofensivas dignas, bien estudiadas y eficaces para así poder empinar los escalones que la llevarán a la victoria.

Mientras tanto..."El Gobierno de Santiago no aprobó, sin embargo, la suspensión del bloqueo (ordenada por el Contramirante Williams Rebolledo)...considerándola *imposible*. Para el Gobierno Chileno el bloqueo llenaba estos fines: impedía la fortificación de Iquique; impedía la exportación de salitre; impedía la invasión de Antofagasta por las fuerzas peruanas y bolivianas de Tarapacá... Forzado a desobedecer las órdenes del Gobierno suspendiendo el bloqueo, con lo cual se mostraba ahora más inteligente que su Gobierno y le prestaba un servicio vital; descontento u ofendido porque le habían quitado de hecho el mando de la mitad de la escuadra; y con conciencia sin duda de su fracaso, su impotencia y su descrédito, Williams presentó su renuncia el 31 de julio"⁶.

En ella expresaba las razones principales que le aconsejaban a hacerlo y que, si bien por sí mismas se relacionaban con sus dolencias corporales ya conocidas (difteria, hacía meses certificada por el cirujano del *Blanco Encalada*, Doctor A. Sherbarkoff), de otro lado le permitían amparar razonablemente su fracasada desobediencia contra el gobierno (*Vide*: Cap. V, p.140 Cap. V. de este mismo libro)

"El mal estado de mi salud, reagravada...por las malas noches y lo malsano del buque, me inhabilitan por completo para continuar al

mando de la escuadra; por otra parte, distribuída ésta en dos divisiones formada de un blindado i una corbeta, se hace innecesaria mi presencia i la de mi Estado Mayor a bordo, siendo más bien un inconveniente para la dirección i movilización de los buques por los directores de la guerra.

Pedía en consecuencia al ministro de Marina *se sirviera desembarcarlo para regresar al departamento para medicarse.*

Respecto de la ya mencionada actitud de Williams Rebolledo y la decisión que tomó en aquella ocasión, el historiador chileno Gonzalo Bulnes fue bastante explícito refiriéndose a aquél viejo y caprichoso marino: fueron sus palabras:

“Paso julio i llegó agosto en el mismo fatigoso aislamiento. Sobrevino entonces un accidente que agravó la situación de la Escuadra. La máquina del *Abtao* se descompuso. El Almirante lo amarró a uno de los buques, i de propia autoridad suspendió el bloqueo el 2 de agosto”.

“La noticia llegó a Santiago trasmitida por Santa María quien avisaba que Williams había llegado a Antofagasta con la Escuadra i presentándole su renuncia i la de su Estado Mayor. La suspensión del bloqueo cayó como una bomba en el Consejo de Ministros que deliberaba, sobre ese punto, en ese momento. La noticia exasperó a algunos de los miembros del Gabinete. Se aceptó la renuncia del Almirante i se habló de procesarlo, a lo cual Varas se opuso diciendo:

“Que el asunto le parecía por demás grave y que deseaba se aplazara toda determinación hasta mañana.”

“Al siguiente día se renovó el debate i probablemente a vía de acomodo se acordó enviar este telegrama al Almirante.

“Agosto 5. En la primera oportunidad se vendrá US. a Santiago para dar explicaciones de sus actos, *en especial* de la suspensión del bloqueo de Iquique, etc.”⁷.

Tras de sufrir todas estas contrariedades y sentir que su fama de marino experto comenzaba a perder méritos, a los que tan acostumbrado estaba desde muchos atrás, Williams Rebolledo, al recapacitar respecto de sus ostensibles fallas y reflexionar acerca de la actitud innovadora que le rodeaba, comenzó muy seriamente a preparar el texto de su renuncia como comandante en jefe de la Escuadra, así como a alistar el texto de su despedida definitiva que dirigiría en breve, ya sus comandantes, ya a sus oficiales y tripulantes que habían servido bajo sus órdenes durante largo tiempo.

TRAS DE CAPTURAR EL RIMAC SE REANUDA NUESTRA OFENSIVA NAVAL

"Las acciones ofensivas sobre el litoral enemigo que se reseñarán luego de producirse la inesperada captura del transporte chileno *Rímac* merecen destacarse en la historia de manera especial por su arrojo e importancia tesonera en el caso peruano.

Uno de nuestros infatigables estudiosos de la historia naval de nuestra patria, el capitán de corbeta en situación de retiro, José Carlos Cosío, siendo director del Museo Naval del Perú allá por el año de 1979, publicó algunos excelentes trabajos acerca de tema central que se trae a colación en este libro; fueron sus palabras poco antes de su inesperado fallecimiento:

"Es indiscutible y tenemos que expresarlo en alta voz, que los marinos peruanos en el transcurso de esta guerra se desempeñaron con una valentía, habilidad y audacia verdaderamente extraordinarias. No queremos que se nos tilde de "chauvinistas", pero es necesario reconocer la gran calidad moral de estos hombres, su vocación de sacrificio, su celo y afán por cumplir sus deberes para con su patria.

Con naves anticuadas y mal pertrechadas toman la iniciativa y atacan al enemigo constantemente, en sus propias aguas, en sus propios reductos. En la guerra es natural y lógico tomar la inicia-

tiva cuando las circunstancias son favorables y se cuenta con una razonable posibilidad de éxito.

Pero buscar al enemigo cuando estas condiciones son totalmente adversas y en completa inferioridad material, eso requiere mucho valor, mucha habilidad y mucha audacia.

En este artículo -siguió apuntando Cosío Zamalloa- reseñaremos un conjunto de acciones ofensivas que toman los buques peruanos para atacar el litoral contrario. Recorren sus costas, atacan puertos y caletas, hunden sus naves y siembran el terror y el pánico, sin descender al triste papel de realizar actos inhumanos y bárbaros que pudieran manchar su límpida trayectoria. El enemigo sorprendido y desconcertado no llega a explicarse la actitud de su poderosa escuadra que no cumple ni su misión tutelar de defender las costas de su país y tampoco asume la acción ofensiva a que su enorme superioridad numérica y material le obligaba”.

“Las acciones ofensivas sobre el litoral enemigo, que vamos a reseñar..., se inician a principios del mes de julio, unos días antes de que el *Huáscar* regrese del Callao, después de las reparaciones a que ha sido sometido”⁸.

El comando peruano de nuestro Ejército, hábil y solvente dentro de su perspectiva profesional, no ignoraba que el enemigo hallábase concentrado -con ingente cantidad de tropas y abastecimientos de guerra- en Antofagasta, con el codiciado propósito de iniciar la invasión de Tarapacá. Resultaba, pues necesario reforzar de nuestra parte los probables puntos de invasión que Chile utilizaría dentro de sus planes, y Pisagua resultaba uno de los que mejor se prestaría para ello. Naturalmente, nuestro mando militar decidió reforzar dicho puerto con un batallón de tropas, el mismo que debía contar militarmente con el máximo de elementos necesarios, tanto de jefes, oficiales y soldados, cuanto de armas y proyectiles para una próxima y peligrosa campaña que pronto se realizaría.

Así fue como el 4 de julio zarpó de Arica un convoy -integrado por el transporte *Oroya* y la cañonera *Pilcomayo* (esta última con un desplazamiento de 600 toneladas, casco de madera y una velocidad máxima de 11 nudos a todo andar), con rumbo hacia Pisagua.

Este viaje era, a la par de peligroso sumamente atrevido, desde que se sabía que la escuadra enemiga hallábase concentrada en Iquique, a sólo 30 millas de distancia de los buques expedicionarios.

Durante la madrugada del día 5 ese pequeño convoy recaló en Pisagua, y tras de un breve reconocimiento, largó sus anclas en el expresado puerto sin que se registrara novedad alguna. Pocas horas más tarde, habiéndose ejecutado una rápida operación de desembarco, -que resultó intachable y muy bien llevada a cabo-, tras de dejar en tierra el contingente de desembarco, abastecimientos y pertrechos, el *Oroya* zarpó hacia su base de Arica y la *Pilcomayo* con rumbo sur.

La misión que habíasele encomendado a esta última cañonera, era la de incursionar en aguas costeñas ocupadas por el enemigo.

El comandante de esta unidad naval, capitán de fragata don Carlos Ferreyros -otra de nuestras bravas figuras navales-, tenía órdenes de cumplir tan delicada y peligrosa misión. Durante la madrugada del día 6 de abril de 1879, recaló en Iquique guardando una prudente distancia. Esta le permitió cerciorarse y verificar que los buques enemigos que bloqueaban dicho puerto hallábanse extrañamente inmovilizados, mientras que sus hombres de guardia mostrábanse somnolientos y desapercibidos en la vigilancia. Nuestra gallarda cañonera *Pilcomayo*, habiendo realizado previamente un reconocimiento en la caleta de Patillos, procedió sobre Tocopilla de inmediato...

El comandante don Carlos Ferreyros, registró textualmente en su parte de viaje los hechos siguientes, que destacamos en esta página:

"...Seguí al sur recorriendo la costa, sin encontrar nada notable hasta Tocopilla, en donde entré el día 6 a las 8.15 a.m. afiancé el

pabellón con un tiro; inmediatamente destaqué un bote de parlamento a tierra con un oficial y se notificó al comandante militar del objeto de nuestro arribo, y que haríamos fuego sobre el puerto si ostilizaban nuestras embarcaciones, al regreso del parlamento mandé dos botes que prendieran fuego y echaran a pique, largándolas al garete, trece lanchas que habían fondeadas."

Las fuerzas enemigas, con dos cañones de campaña, se parapetaron frente al muelle, al sur de la población y permanecieron allí sin oponer resistencia alguna, todo el tiempo estuvo frente al puerto protegiendo mis embarcaciones en comisión.

Después procedí al reconocimiento de dos mercantes; un inglés en el fondeadero y otro nicaragüense en franquía.

Respecto del primero, no hizo Ferreiros objeción alguna porque no encontró anomalías en el barco indicado. No ocurrió lo mismo con el otro buque, sobre el cual informó textualmente así:

"...que este último llamado "Matilde" enarbolaba indebidamente su bandera, pues era de nacionalidad y propiedad chilena, tomé su patente falsa y documentos...e hice que lo dejaran su capitán y tripulación, entre los cuales habían dos chilenos (el cocinero y un marinero). Después que todos sacaron sus equipajes les permití irse a tierra en una de las embarcaciones del mismo buque. En seguida ordené descargar la artillería sobre él; a la quinta bomba se produjo un incendio a popa que media hora después abrazaba toda la extensión del buque y su arboladura".

Luego de ejecutar su incursión a Tocopilla y de obtener los resultados arriba expuestos, nuestra cañonera *Pilcomayo* continuó su viaje con rumbo al sur, pese a los peligros que dicha ruta podía significarle en su calidad de buque aislado y solitario.

En efecto, en las circunstancias arriba expresadas, sus vigías descubrieron un convoy enemigo compuesto por el blindado chileno

Blanco Encalada, al que convoyaban otros dos buques que no fueron identificados de primera intención. El comandante Ferreiros, con la natural sencillez que le distinguía, narró la persecución de que fue objeto su cañonera desde el momento en que fue detectada por el enemigo.

"A las 11.45 a.m. franqueé el puerto y seguí al sur durante sólo 35 minutos por haber avistado un vapor hacia el NO en cuya demanda goberné hasta las 13.15 hs. Reconocido ser un buque de guerra y dos vapores más que convoyaban con él, volví sobre mi rumbo al sur sobre Cobija, el que tuve que abandonar porque el blindado Blanco Encalada emprendió una tenaz caza sobre nosotros hasta las 7.45 hs. del día siguiente, en que desistió de su propósito convencido de la inutilidad de sus esfuerzos. Durante el viaje la máquina de esta cañonera ha funcionado con toda regularidad y hemos fondeado en este puerto a las 02.00 y sin novedad"

"La incursión de estas naves peruanas sobre costas enemigas fue un acontecimiento de asombro y humillación para Chile. Se había golpeado en el punto neurálgico de su prepotencia y soberbia pese al decantado poderío de su escuadra"⁹.

El historiador venezolano, Jacinto López -neutral estudioso de la guerra de 1879 y hombre de reconocida pluma-, apuntó en su obra "La Guerra del Guano y del Salitre" su clara opinión al respecto:

"...Se había burlado de los buques del bloqueo pasando impunemente por Iquique y llegado hasta Cobija, es decir, había ignorado con heroico desdén el poderío de los blindados que en Antofagasta y en Iquique se habían erigido en dueños absolutos de todas aquellas aguas; había ejercido actos de guerra a la vista de las fuerzas chilenas y las había reducido a la inacción a pesar de sus cañones; y por último, y para que no faltara nada a este cuadro, había vuelto sana y salva a Arica, a pesar del *Blanco Encalada* y su persecución de casi veinte horas"¹⁰.

El comandante general de la Marina, Altamirano, se expresó acerca de la acción llevada a cabo por nuestra intrépida cañonera, usando las

siguientes frases que se traen a colación textualmente: *"Venir la "Pilcomayo" a Tocopilla a destruir lanchas, en las barbas de nuestra escuadra, y venir sola, sin miedo a nuestros blindados, es algo que no se explica"*. Por su lado, uno de los diarios chilenos, comentando el mismo hecho, expresó: *"Esta incursión significa una diestra combinación i un oprobio para Chile"*.

EL ABASTECIMIENTO DUAL DE ARMAMENTOS Y PERTRECHOS

Los gobiernos -de Chile y el Perú, principalmente- mantuvieron, durante la Guerra del Pacífico, otras comunicaciones que resultaban extremadamente importantes para ambos países: con Europa, en el caso chileno y usando el Estrecho de Magallanes; con Panamá, en la situación peruana, debido a la facilidad geográfica que ofrecía su istmo.

Ambas eran las vías por donde las dos naciones en lucha, recibían tanto de Europa como de los Estados Unidos de Norteamérica, los armamentos y pertrechos que necesitaban para continuar la lucha emprendida en aguas del Océano Pacífico.

"Chile estaba preparado, como hemos visto, para la agresión contra el Perú cuando declaró la guerra; pero el Perú no lo estaba, ni en tierra ni en el mar, y por esta razón la comunicación con Panamá era para él más vital en los primeros meses que para Chile la comunicación con el Estrecho. Pero así como Chile fue impotente, a pesar de su escuadra y su superioridad material, para impedir o siquiera amenazar las comunicaciones costaneras del Perú, lo fué también para impedir que el Perú se armara obstruyendo sus comunicaciones con Panamá.

El Perú, sin embargo, no obstante su inferioridad en el mar, invadió el área marítima de las comunicaciones chilenas para importar armamentos del extranjero, y sus buques fueron, como luego veremos, hasta el Estrecho, en un heroico y admirable esfuerzo por capturar un cargamento de armas. El Perú obligó así a Chile a dedicar a la custodia de los vapores

con pertrechos, naves de guerra que de otro modo habrían permanecido en el teatro de operaciones de la campaña; mientras por su lado sus comunicaciones con Panamá eran seguras, porque así como Chile por el error de Iquique y de Antofagasta, no tenía buques para la protección de sus comunicaciones con este puerto, no los tenía tampoco para la vigilancia de las aguas al Norte del Perú¹⁰. Las naves de guerra que Chile despachó al Estrecho para la seguridad de los armamentos, eran... transportes armados, nunca, por supuesto, buques del bloqueo y de Antofagasta; y sólo una vez envió un verdadero buque de guerra, la *O'Higgins*, en convoy con el transporte *Amazonas*, con el temor de que la *Unión*, del Perú, que había salido como hemos visto para el Sur y se sospechaba que iba para el Estrecho, capturara al vapor *Genovese*, que se esperaba en Punta Arenas, con un considerable armamento a principios de agosto. Esto determinó la salida para el Estrecho de la *O'Higgins* y el *Amazonas* yendo de jefe del convoy el Capitán Montt, con encargo de que si el vapor pasaba con felicidad por Punta Arenas se le recomendase entrar a Valparaíso al amanecer y con las luces apagadas, pues ya se temía que los buques peruanos que daban muestras de tanta actividad, tuvieran la audacia de aguardarlo a la entrada de nuestro principal puerto, escribió el historiador chileno Gonzalo Bulnes¹¹.

En previsión de la posible captura del *Genovese* por la *Unión* y con el propósito de recuperarlo el gobierno chileno dispuso que el *Blanco* y el *Itata* se apostaran a la entrada de Arica.

Los representantes del Perú en Europa no cesaban de informar a nuestro gobierno acerca de la adquisición de armamentos y pertrechos por Chile en el Antiguo Continente, así como, de serles posible, enviarle urgentes mensajes con la máxima oportunidad para que trataran de contrarrestar los envíos del enemigo. Sin embargo, era muy difícil -tanto debido a las comunicaciones existentes en aquellos tiempos, cuanto a la enorme minoría existente entre nuestras naves y las chilenas- que tales avisos fueran adelantados y oportunos como para producir sorpresas inesperadas.

LAS COMISIONES CHILENAS DE COMPRA EN EUROPA

El historiador chileno, Gonzalo Bulnes, escribió en su obra, "Guerra del Pacífico", interesantes párrafos referidos directamente al quehacer chilensísimo acerca de la provisión militar de su país desde el momento en que comenzaron los apuros navales de la propia escuadra, para asegurar un triunfo de la marina y el ejército de su país, tras de las primeras fallas gubernamentales que se extendieron tanto tiempo y causaron tanto dispendio, para poder asegurar una victoria definitiva que era indispensable en el caso de su patria:

"Chile hizo todos sus encargos directamente a la Legación en París y Londres servida por don Alberto Blest Gana a quien se recomendó que, como medida de seguridad los despachase en vapores especiales por la vía del Estrecho de Magallanes. Luego se vió que en la práctica esa mayor seguridad no se obtenía, porque sabiendo el enemigo el derrotero de esos buques, por las informaciones de sus agentes en Europa bastaba que enviase a esperarlos o en el canal mismo o su entrada o su salida, para que esos cargamentos corriesen mucho más peligro de ser capturados que si hubiesen tomado el mar libre situado en la estremidad del Continente.

Pero como ese riesgo no se puso de manifiesto sino con la experiencia, los primeros vapores se despacharon por la vía del Estrecho, i fue necesario enviar buques de guerra a escoltarlos desde su entrada al Pacífico, en un momento en que hacían gran falta, o por que atrasaban su reparacion o porque dificultaban en envio de trasportes a Antofagasta i a Iquique, que tambien necesitaban proteccion".

"El primer vapor despachado por el Estrecho de Magallanes con artículos militares fué el *Zena* de matrícula alemana, i se envió a recibirlo al *Copiapo* reparado ya, i provisto de algunas piezas *ad effectum vivendi*.

Le siguió el *Gleneg* con un cargamento valioso en el cual habia diez i seis cañones Krupp, 4,000 fusiles Grass, municiones. Fué a recibirlo a Punta Arenas el Comandante Condell en el *Loa*, trasporte de mejor clase

que el *Copiapo*, pero habiendo sabido Prado por una carta tomada en el *Rímac* que se aguardaba aquel buque en Chile envió a la *Unión* a esperarlo al Estrecho. El viaje de la *Unión* está en conexión con la partida del *Huáscar* a nuestros puertos i del *Manco Capac* a Arica, de que me ocuparé en breve”

“Por el momento referiré el viaje de la *Unión*.

Es una circunstancia que hace honor a la marina peruana la prontitud con que cumplía las órdenes que recibía. No hacía 36 horas que García i García había vuelto a Arica después de la captura del *Rímac*, cuando zarpaba de nuevo para el largo crucero al Estrecho de Magallanes, en pleno invierno, por mares peligrosos, habiendo antes relleno sus carboneras y surtiéndose de víveres.

Lo recientemente ocurrido al *Rímac* hacía que en Chile reinara una inmensa intranquilidad por la suerte del *Glenelg*. Se ignoraba que en el Perú se supiese su llegada, porque el incidente de la carta del *Rímac* era desconocido aquí, pero bastaba lo sucedido para que la opinión estuviese nerviosa, y el Gobierno alarmado ante la posibilidad de un segundo contraste. Se había enviado a encontrarlo en el Estrecho a Condell que inspiraba tanta confianza, pero no se consideraba esto lo suficiente.

En esos días la prensa publicó un telegrama del Norte anunciando que la *Unión* y el *Huáscar* habían salido de Arica con rumbo al Sur, i la opinión pública con una adivinación admirable, comprendió el pensamiento de Prado e impuso su criterio al Gobierno

“Julio 31. Hai vivísima preocupación por la suerte del transporte que nos trae armas, escribía Altamirano. se da a esto una importancia inmensa. Se supone que la *Unión* ha ido al Sur, i que con este objeto se acerca el blindado peruano. Todas son suposiciones antojadizas, pero si efectivamente sucediera una desgracia el estallido sería espantoso. En esta vez i por contemporar yo creo que debe hacerse llegar al *Cochrane* hasta Lota siquiera, en protección del transporte y del *Loa* “12.

El Gobierno de Chile no pudo resistir a esta presión previsor de la opinión i envió al golfo de Arauco a esperar al *Glenelg*, al *Cochrane*, *Covadonga* i *Amazonas*. Lo hizo desagradado.

"Agosto 11. El vapor *Glenelg*, que viene de Europa con pertrechos debe llegar en estos días a Lota, escribí a Pinto a Sotomayor. *A todo el mundo se le ha clavado en la cabeza que la Unión ha ido en su busca*. Para protegerlo hemos enviado una escuadra al golfo de Arauco. Si hubieramos tenido un buque de guerra a propósito, lo habríamos mandado al Estrecho. Yo me digo que si cada trasporte que viene de Europa nos da tanto que hacer para protegerlo, no podemos hacer la guerra".

Pocos días después, un vapor alemán confirmó las previsiones del público comunicando que la corbeta *Unión* había estado en Punta Arenas el 16 de agosto.

El capitán de navío y comandante de la corbeta *Unión*, don Aurelio García y García se detuvo en Punta Arenas el tiempo necesario para tomar el carbón que su buque necesitaba, renovar sus víveres tras de comprarlos a los comerciantes extranjeros (los cuales insistieron con el Gobernador, comandante don Carlos Wood, quien accedió a autorizar dichas operaciones de compra y venta). En lo referente a las noticias que García y García deseaba averiguar, todas ellas fueronle reveladas por los expresados comerciantes. También participó -brindándole unas pocas que habían llegado a su conocimiento-, el propio vice cónsul inglés. Sr. Reynard, tal como lo hizo saber en un informe reservado a sus superiores, el citado comandante peruano, don Aurelio García y García.

LA INICIATIVA PERUANA SOBRE EL ESTRECHO FUE TARDIA

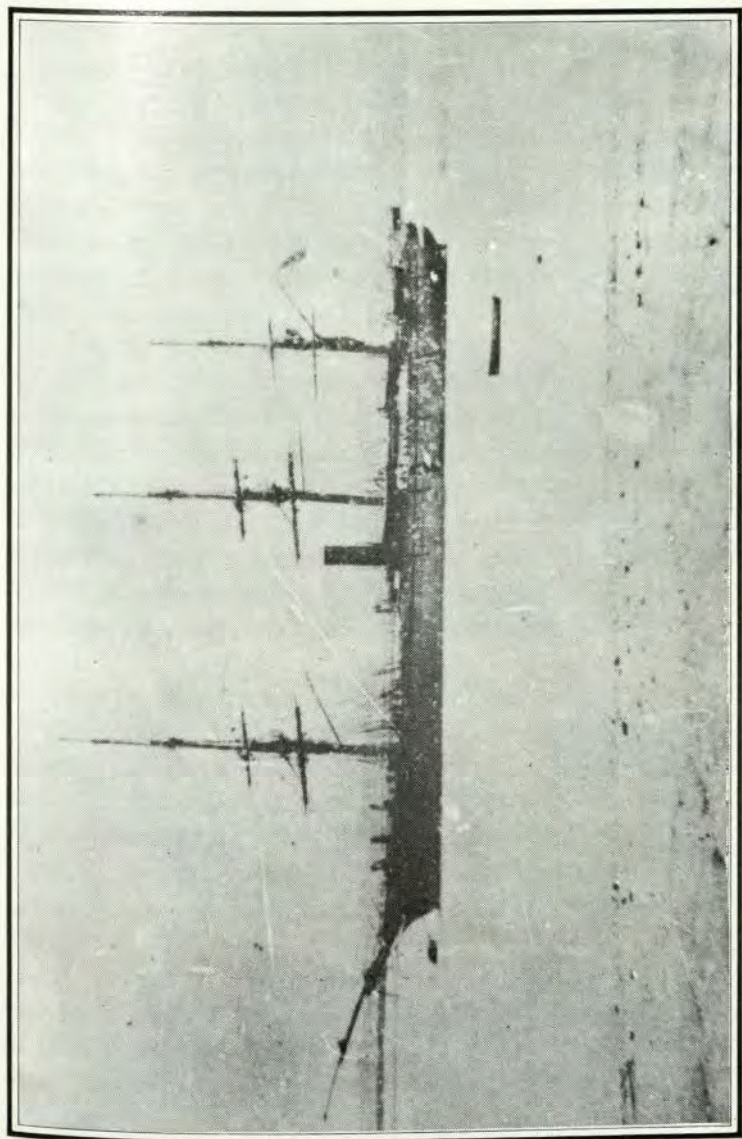
El mismo día en que el *Huáscar* y el *Rímac* (hacia poco tiempo rendido y capturado por nuestro monitor y la *Unión*, zarparon de Arica para atacar al *Cochrane*, se hizo a la mar también nuestra corbeta acabada de mencionar, para cumplir una larga y peligrosa misión en el Estrecho

de Magallanes, procurando interceptar y rendir al transporte alemán *Glenelg* que cargaba material de guerra para Chile.

La *Unión* en su calidad de buque solitario, debía...navegar mar afuera y a lo largo del extenso litoral enemigo, hasta alcanzar la entrada del Estrecho, con el fin de interceptar al carguero europeo que trafa gran cantidad de material bélico para nuestros enemigos. Aquella era, sin dudas, una misión trascendente y sumamente peligrosa.

El citado aspecto referente a las adquisiciones bélicas chilenas en Europa resulta verdaderamente digno de estudio. Blest Gana, diplomático de aquél país en Francia, cumplió una labor que puede muy bien considerarse como extraordinaria. Su celosa e incansable actividad extendida por casi todas las capitales de Europa, es no solamente continua sino prácticamente indesmayable. Las cantidades de pertrechos que remite continuadamente, son casi fabulosas e impresionantes para la época.

"Solamente queremos referirnos -apuntó el historiógrafo peruano, Cosío Zamalloa- a un renglón, al parecer muy simple: las cápsulas para fusil. El gobierno chileno con fecha 24 de febrero hace su primer pedido por 3 millones de cartuchos; el 24 de marzo o sea un mes después hace un nuevo pedido por otros 3 millones; el 8 de mayo el pedido es por 6 millones y el 31 de mayo, el nuevo pedido era por 14 millones. Al 5 de setiembre Chile había recibido más de 22 millones de cartuchos. Además de estas impresionantes cifras para la época, hay que incluir más de 145 piezas de artillería Krupp y Armstrong, 100 quintales de pólvora, grandes cantidades de fusiles y ametralladoras, diez mil vestuarios y materiales para confeccionar diez mil adicionales. Francia, Inglaterra, Austria y Alemania fueron las naciones en las cuales Chile adquirió este material y muchos otros que fueron transportados desde puertos europeos directamente a Valparaíso en 9 vapores que fueron llegando en fechas escalonadas. *Estas medidas de indudable previsión, ejecutadas oportunamente constituyeron una de las causas de la victoria chilena. Es por ello que el ejército en campaña estuvo siempre abundantemente*



La corbeta *Unión*, nave invicta, bastión de la resistencia en la Guerra del Pacífico.

*provisto de armas, municiones y equipos en cantidades muy superiores a sus propias necesidades"*¹³.

Uno de estos primeros buques que iniciaron el transporte de material de guerra para Chile fue el *Glenelg*. Fuera de 16 cañones germanos Krupp, 4,00 fusiles Comblain y una gruesa cantidad de municiones, además de algunos otros pertrechos adicionales como repuestos menores, el ya citado vapor arribó a Punta Arenas el 1ro de agosto de 1879. En dicho puerto chileno hallábase esperándolo regularmente armado el transporte *Loa*, para escoltarlo durante su viaje a Valparaíso que era su destino final.

Por una coincidente casualidad curiosa y apenas arribó a Arica la corbeta peruana *Unión* -luego de haber rendido junto con el *Huáscar* al transporte chileno *Rímac*-, dicha nave fue comisionada de inmediato por el capitán de navío don Miguel Grau para zarpar con rumbo al Estrecho de Magallanes, con el fin de capturar al *Glenelg* durante su viaje por el ya mencionado estirón marítimo, mientras que nuestro monitor procedía a continuar, en unión del ya rendido *Rímac*, su campaña de guerra contra los buques enemigos mediante ataques inesperados y duales.

Así fue como, a las 3:30 horas del día 31 de julio de 1879, zarpó solitariamente la *Unión* para un largo viaje hacia el Estrecho, debido a que al capturar al buque chileno *Rímac* habíase hallado a su bordo una carta que, específicamente, se refería a la llegada del barco alemán *Glenelg* a Punta Arenas, acarreando artillería y pertrechos adquiridos por Chile en Europa. Recién, cuando nuestra corbeta se hallaba en alta mar, la dotación fue informada acerca del destino y verdadero objeto de su misión.

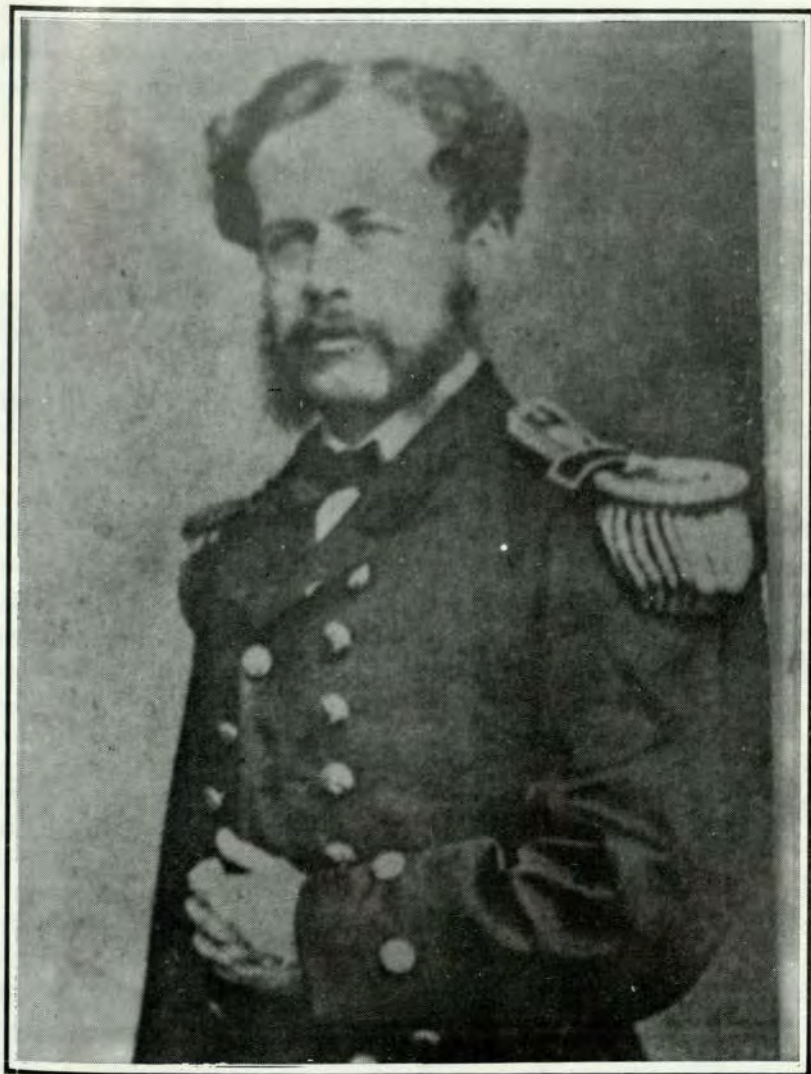
El parte del comandante don Aurelio García y García (comandante no sólo de aquella corbeta sino también de nuestra Segunda División Naval), fue notable por su concisión y sencillez. He aquí su comunicación explicativa:

*"El viaje que íbamos a emprender a lo largo de la dilatada costa enemiga y en la peor época del año, hacía indispensable tomar precauciones extraordinarias para la mayor economía del combustible y así se efectuó desde el primer momento. Aparte de los accidentes de una navegación de invierno que siempre fue tormentosa en la costa patagónica, nada extraordinario ocurrió en la travesía hasta el 13 de agosto, día en que, bajo un duro temporal del Norte, avistamos los nevados de la boca occidental del Estrecho de Magallanes, entrando en él a las 3:30 p.m. que demoraba en Cabo Pilar, al Sur, distancia tres millas"*¹⁴.

Fue así como, mediante la breve y sencilla información oficial del capitán de navío Aurelio García y García, comandante de nuestra corbeta *Unión* fue enterada la superioridad naval peruana acerca de la navegación de su buque hasta el Estrecho de Magallanes, viaje que, ahorrando combustible y aprovechándose de los fuertes vientos imperantes en aquella época del año, fue aprovechada por aquél competente hombre de mar para cumplir con la derrota de su barco, casi con la utilización de los vientos predominantes, a buena velocidad y sin consumir casi el combustible de sus carboneras.

Su nave, "...contrariada por furiosos huracanes, tan frecuentes en esa época en el Pacífico Sur (Ekdhal), se aprovechó en su derrota de los fuertes vientos existentes y utilizó dichas... fuerzas naturales para cumplir con su tarea. *Hay que tener en cuenta que la navegación fue casi exclusivamente a vela.* Cuando amaneció el día 14 de agosto nuestra gallarda corbeta embocó la entrada del Estrecho y sorteó los canales de pasaje, llegando a la colonia chilena de Punta Arenas a las 2 hrs. p.m.

"Grande fue la alarma que nuestra presencia produjo en la población de Punta Arenas -añadió García y García-, cuyos habitantes impresionados por las imposturas de los periódicos chilenos, huían despavoridos a los montes próximos, figurándose que íbamos a incendiar y echar a saco la población. Tuve la satisfacción de tranquilizarlos haciéndoles saber que las armas del Perú jamás se emplean contra poblaciones indefensas.



Capitán de Navío Aurelio García y García, comandante de la *Unión*, corbeta que acompañaba al *Huáscar* el día del Combate de Angamos.

Existiendo en el puerto un pontón del gobierno chileno que tenía una poca cantidad de carbón, aunque no de buena calidad, hice trasbordar ciento dos toneladas que permitió el tiempo. Nuestras provisiones frescas fueron renovadas abonando su importe en efectivo”.

LA CORBETA UNION REGRESA DE PUNTA ARENAS

Resulta interesante y además contradictorio, que en algunos casos referidos a la guerra naval entre el Perú y Chile en 1879, las versiones históricas algunas veces escritas por personas ajenas a la carrera naval emitan sus opiniones incurriendo en gruesos equívocos, reñidos en algunos casos con la verdad histórica.

Para tener una idea acerca de la forma como en veces se escribe la historia, cabe la pena citar a Ekdhal y una parte de sus relatos acerca de los acontecimientos peruano-chilenos: *“El 16 VIII, fondeó la UNION en la rada de Punta Arenas. Allá se le proporcionó carbón y víveres sin que pudiera oponerse la pequeña guarnición chilena a órdenes del Coronel don Carlos Wood, pues el comandante García y García amenazó con bombardear la población si no se le daba las facilidades que para ello exigía”.*

En realidad el coronel Wilhelm Ekdhal era un jefe militar europeo, afincado en Chile, quien escribió motu proprio la *Historia Militar de la Guerra del Pacífico*.

En justicia, y como ya se ha visto, el transporte *Glenelg* había arribado con anterioridad a aguas chilenas -antes de que llegara la *Unión*- continuando luego su viaje el 5 de agosto debidamente escoltado, hasta llegar a Valparaíso el 18 del citado mes sin ningún tropiezo, e iniciar allí la descarga de los cañones y pertrechos que portaba.

Mal pudo García y García amenazar en aguas de Punta Arenas con destruir la población, si ya se había enterado acerca de que el barco buscado ya había recalado en ella hacía algún tiempo, para proseguir hasta Valparaíso y desembarcar su peligrosa carga.

Lo que ignoraba el comandante García y García era que en unos días más tarde pasaría por el estrecho el vapor *Genovese* que también venía trayendo a su bordo una gran cantidad de material de guerra para Chile.

“Las autoridades chilenas, comparando las fechas, consideraban que la *Unión* había capturado al *Genovese* y apresuradamente despacharon al *O'Higgins* y al *Amazonas* rumbo al Estrecho para tratar de evitar lo que consideraban un nuevo fracaso”.

Con igual propósito se dispuso que el *Blanco* y el *Itata* fueran a esperar al convoy peruano en alta mar, frente a Arica”¹⁵.

García y García, en la última parte de su informe dice: “El 18, con barómetro bajo y viento Norte, dejamos Punta Arenas, recibiendo antes la visita del vice-cónsul de S.M.B., señor Reynolds, quien a nombre de la población neutral venía a manifestarme el agradecimiento de que estaban poseídos, por no haber sufrido nada en sus personas e intereses. El día 20, con tiempo despejado y hermoso, salimos nuevamente al Pacífico marcando los *Evangelistas* en la tarde”. Finaliza su informe diciendo: “Obligado a hacer la mayor parte del regreso a vela, sin el aparejo completo, aquel ha sido sumamente penoso y dilatado, contrariados siempre por los vientos del Norte o Noroeste, i calma de muchos días consecutivos. Pero vencidos todos estos inconvenientes, inclusive la absoluta falta de carbón acabamos de fondear sin la menor novedad, siéndome grato participar a V.E. que una vez más ha probado la dotación de esta corbeta la disciplina que tanto la distingue i su entusiasmos i sufrimiento en bien del servicio”¹⁶.

ALGUNAS OPINIONES MILITARES ACERCA DE LA GUERRA NAVAL: EKDHAL

No obstante los avizores esfuerzos de nuestra débil escuadra, ejecutados con la intención de sorprender en forma inusitada los planes chilenos para armar y reforzar casi secretamente sus fuerzas de mar y tierra, mediante una política armamentista inacabable, la Marina del

Perú, si bien trató de oponerse al incuestionable quehacer enemigo, sus continuos esfuerzos y sus constantes pedidos, así como el bien guardado secreto que sobre aquellos casos guardaba Chile, únicamente hizo o trató de hacer muy poco y casi inútilmente, debido a la falta de información y espionaje que -en nuestro caso-, pudo ser suministrado a nuestra Marina a través de las fuentes conectadas con la Dirección Suprema de la Guerra, ejercida por el presidente Dn. Mariano Ignacio Prado, quien, a nuestro entender, resultaba más proclive a las sorpresas que le dieron sus hombres de mar, que a el espionaje, que pudiera ser realizado por gentes especializadas para cumplir tales cometidos expresamente.

Las operaciones arriba indicadas y que ejecutaron nuestros marinos casi de "motu proprio", fueron comentadas especialmente por el militar sueco Wilhelm Ekdhal posteriormente y como se indica:

"Es justo reconocer la habilidad con que el Comando peruano concibió i ejecutó la idea de distraer la atención chilena de la peligrosa expedición de la *Unión* al Estrecho mediante acertadas operaciones en el Norte. Tales fueron las salidas del *Huáscar* y del *Rímac* de Arica el 1ro. VIII para hostilizar los puertos chilenos, y la orden que esa división recibió de dirigirse rápidamente sobre Caldera para pillar al *Cochrane*. "Líneas después agregó: "El plan merece sinceros aplausos, pero el capitán Grau anduvo con mala suerte en esta expedición".

Es interesante examinar las observaciones que hizo Ekdhal: examinar las operaciones peruanas y descubrir en ellas el atrevimiento naval de sus marinos quienes, normalmente no se hubieran atrevido a atacar por sorpresa a buques muy superiores en número y potencia a la pequeña fuerza peruana, pero que lo planearon como un hecho imprescindiblemente necesario, debido a que no les era posible actuar con timidez ni de otra manera, teniendo en consideración la "casi abismal diferencia" existente entre sus efectivos y los que Chile había logrado alistar para la guerra: he aquí un brevísimo resumen de su crítica histórica:

"Los grandes méritos del plan peruano eran:

- 1o.- El atrevimiento de su idea fundamental; la de atacar sorpresivamente al punto más importante de la línea de operaciones chilenas, a pesar de la probable presencia de los blindados en ella.
- 2o.- Elección de los mismos blindados como objetivo principal de dicha sorpresa.
- 3o.- El reconocimiento preparatorio para la ejecución de todo el plan".

Ekdhal analiza el plan en su contexto global, pero no lo hace en sus aspectos parciales, en las maniobras diversionistas que forman parte de un todo armónico y muy bien combinado, tal como se puede releer en su "*Historia Militar de la Guerra del Pacífico*", impresa y publicada en Santiago en tres tomos, entre 1917 y 1919.

Se ocupó más ampliamente, eso sí, sobre la excepcional audacia demostrada durante las rápidas incursiones de la *Pilcomayo* y *Oroya*; el lento viaje a remolque del monitor *Manco Capac*, desde el Callao hasta Arica, así como de la arriesgada y larga travesía de la corbeta *Unión* hasta el Estrecho de Magallanes, así como también de las correrías del *Huáscar* hasta llegar a Valparaíso, puerto vital chileno, que hubiese recordado eternamente su visita si hubiera sido posible el ataque del pequeño y audaz monitor.

No obstante lo expresado, Ekdhal elogió sin ambages la campaña valiente y atrevida de Grau, así como la mala suerte que acompañó a nuestro preclaro almirante:

"Es cierto -escribió Willhein Ekdhal- que el resultado material de esta incursión del "Huáscar" era prácticamente nulo, por haber una suerte adversa cruzado todos sus planes; pero el sólo hecho de que el marino peruano se atreviese a ejecutar aislado correrías de esta naturaleza sobre las líneas de comunicaciones de la superior

escuadra chilena, es una prueba de fuerza moral en la dirección peruana que debe ser reconocida, i que juntamente con la constante actividad debe haber influido favorablemente en las tripulaciones peruanas".

Siguiendo al mismo autor sueco-chileno, durante el periodo de la guerra que aquí se aborda, escribió lo siguiente: *"Pero todas estas circunstancias no disminuyen en lo más mínimo el mérito de la energía y la habilidad con que en este periodo fueron conducidas las operaciones navales peruanas, puesto que, fuera como fuese, es hecho incontestable que la escuadra peruana, la más débil de ambos adversarios, se mantuvo dueña de la iniciativa y continuaba operando ofensivamente "* 17.

EL MONITOR HUASCAR PROSIGUE SU CAMPAÑA DE GUERRA

Un día después que la *Unión* zarpó desde Arica, para -como ya se ha visto, arrumbar hacia el Estrecho de Magallanes-, hizo también el *Huáscar* con la finalidad de buscar al *Cochrane* y torpedearlo, desde que se le suponía en Caldera efectuando algunas reparaciones necesarias. Nuestro monitor debía abstenerse de entrar en combate con el blindado chileno y exponer su seguridad, limitándose a torpedearlo para luego dispararle en retirada, sin exponerse a que el buque enemigo lo batiera usando su poderosa artillería. El *Huáscar* levó anclas acompañado del *Rimac*, hacía poco tiempo capturado por la marina de guerra del Perú.

La máquina de este último buque, que fuera chileno pero que había sido capturado por los barcos nuestros hacía muy poco tiempo, se descompuso al tercer día de iniciada la navegación y tuvo que ser enviado al Callao el día 3 de agosto.

Merced a informaciones recibidas del vapor alemán *Ibis*, con el que se encontró el día 4, y previa investigación hecha por una embarcación que envió Grau al citado mercante, se enteró que el barco capital enemigo que buscaba -el *Cochrane*-, se hallaba en Coquimbo. Pese a lo averiguado,

y para eliminar la existencia de cualquier treta informativa, alargó un tanto sus indagaciones en Caldera, hasta convencerse que la información obtenida era completamente veraz. Así fue como zarpó de Caldera y prosiguió su ruta hacia Coquimbo, desechando un ataque fácil contra el *La Mar* (que hubiera sido una presa fácil) para navegar hacia la probable situación del blindado más difícil de la escuadra enemiga, que probablemente avistaría en los alrededores de Coquimbo por las noticias obtenidas.

Ahora bien, y cuando el *Huáscar* zarpó junto con el *Rimac* aquel día 1° de agosto de 1879, en pos de cubrir las operaciones bélicas que Grau tenía en mente llevar a cabo, en el sur y que en este tramo narrativo nos ocupa-, "un convoy compuesto del monitor *Manco Capac* y los transportes *Talisman* y *Oroya* que lo remolcaban, salía del Callao para Arica, a donde llegó el 7 de agosto, después de un viaje tan feliz cual si reinara la más profunda paz en aquel trecho del mar Pacífico. La llegada del *Manco Capac*, que era una fortaleza flotante, completaba el plan de fortificaciones y defensas de la plaza de Arica"¹⁸.

"En cuanto al viaje de éste (el *Manco Capac*), su presencia en la rada de Arica modificaba sustancialmente la condición de la plaza. Hai que reconocer que este conjunto de disposiciones revela destreza i audacia"¹⁹.

EL HUASCAR PROSIGUE SU EXPEDICION CONTRA VIENTOS Y MAREAS

El monitor *Huáscar*, a pesar de que el mal tiempo comenzó a fustigar su intrépido viaje hacia Coquimbo, "en alcance del blindado chileno *Cochrane*", se vió obligado a capear una furiosa tempestad que comenzó a hacerse presente el día 5 de agosto.

"Azotado por el viento y las olas, el *Huáscar* luchaba en vano por avanzar al Sur. El agua se precipitaba a torrentes por todas partes del buque y lo inundaba. Las luces se apagaron. Los muelles se hicieron

pedazos. Dos de las falúas de proa fueron arrancadas por el viento. El buque era un juguete de la furia del huracán. Una ola de veintidos pies pareció sumergirlo cuando el buque viraba para volver al norte. Se temía que la máquina cesara de funcionar o que el timón se rompiera. De todos modos la máquina era impotente para hacer avanzar al buque contra la resistencia de las olas y el viento. En la tarde, el furor de la tempestad era aún mayor, y Grau tuvo que resignarse a la voluntad de los elementos y regresar al Norte”²⁰.

“Grau, volvió entonces a Caldera en busca del *Lamar*. El 6 en la noche, a las 8, llegó a la embocadura del puerto e hizo reconocer su fondeadero, resultando que había un vapor y varias velas. Reconocido el vapor, se le identificó como el *Valdivia*, de la compañía Inglesa. Así mismo, que el *Lamar* estaba anclado muy cerca del muelle. Grau lo buscó pero en la obscuridad de la noche no pudo dar con él. Siendo las 11 de esa misma noche volvió a tomar su rumbo al Norte. El día 7, a las dos de la tarde, entró en el puerto de Taltal y notificó a la autoridad su intención de destruir las lanchas, lo que estaba haciendo ya cuando se presentaron dos buques a la entrada del puerto. Grau salió a reconocerlos a toda fuerza de máquina y pronto descubrió que uno de ellos era el *Blanco Encalada*. El otro era el *Itata*. El oficial que Grau había enviado a tierra tardó cosa de hora y media en regresar, y Grau, asociando este hecho con el de la aparición de los buques enemigos, concluyó que el uno explicaba al otro, esto es decir, que las autoridades chilenas habían detenido al oficial peruano para que los buques chilenos encontraran al *Huáscar* en el puerto, lo que era cierto”²¹.

“El *Huáscar* evadió el encuentro, conforme a sus instrucciones, e hizo rumbo al Suroeste, seguido por los buques chilenos. Eran las tres y media o cuatro de la tarde del 7. Ya en la noche Grau perdió de vista a sus perseguidores. A las 2 A.M. del día siguiente avistó otra vez dos buques, en uno de los cuales reconoció al compañero del blindado, el *Itata*. Grau cambió de rumbo y otra vez los perdió de vista. Volvió luego a navegar al Norte, se detuvo en Cobija y Tocopilla y fondeó en Iquique en la misma tarde del día 8. Dos días después fondeó... en Arica”²².

Las persecuciones que tuvieron lugar en las fechas acabadas de citarse, en las cuales el monitor *Huáscar*, guiándose por las informaciones que habíánle llegado inesperadamente, emitidas por el director supremo de la guerra, general Dn. Mariano Ignacio Prado, fueron cumplidas por Grau con gran riesgo, y esta vez, porqué no decirlo, concadenándose con una racha de mala suerte, debida tanto al mal tiempo imperante, cuanto a la caprichosa obscuridad reinante en las zonas que fueron amagadas por el temido monitor. Sin embargo, su buque, y felizmente por cierto, no sufrió daños lamentables. La comunicación recibida a bordo y ejecutada de inmediato rezaba así:

"Secretaría de Guerra de S.E. el Supremo Director de la Guerra. Arica julio 31, 1879. Señor Comandante de Navío de la Primera División Naval.- Teniendo noticia S.E. el supremo director de la guerra de que el blindado enemigo *Cochrane*, se encuentra en Caldera componiéndose, ordena a V.S. que zarpe inmediatamente para dicho puerto acompañado del transporte *Rimac* y proceda a echar a pique a aquel blindado o por lo menos causarle una avería si lo encontrase V.S. fondeado y con su máquina apagada o en cualquier estado en que juzgase V.S. poderlo acometer..." - Mariano Alvarez²³.

LAS COMISIONES PERUANAS DE COMPRA DE ARMAMENTOS A PAISES AMIGOS

La legación del Perú en Paris, a cargo del Sr. Don Mariano de Goyeneche y Gamio como ministro Plenipotenciario; el Sr. Canevaro, vicepresidente de la República, a la sazón en Europa; así como la casa comercial Grace y Cía. de Nueva York, fueron las principales agencias de que se sirvió el Perú, en la empresa de la adquisición de armamentos en Europa y los Estados Unidos de Norteamérica, para la guerra con Chile de 1879.

"El Gobierno del Perú obtuvo también armas y municiones en Costa Rica y en Honduras, suministradas por los respectivos Gobiernos de esas

naciones. El chileno Bulnes dice: "Costa Rica se entendió con el Perú y violando la neutralidad le proporcionó 5,500 rifles con sus municiones"²⁴.

Tiempo más tarde y pasado ya el Siglo XIX, el acucioso historiador venezolano Jacinto López, se ocuparía de este asunto al editar su bien documentada obra "La Guerra del Guano y Salitre", impresa en Nueva York durante el año de 1930 y al celebrarse el centenario de la muerte de Simón Bolívar, expresándose con la fraseología que a continuación se indica:

"La opinión pública en los países latinoamericanos condenaba la agresión de Chile contra el Perú y Bolivia. Gobiernos y pueblos entendían en todo el continente perfectamente el sentido de esta guerra y sabían que era una guerra de conquista. El sentimiento público en todos los países americanos anhelaba por esto el triunfo del Perú y Bolivia, los países agredidos, forzados a la guerra por Chile, que los había señalado a la desmembración. Esta simpatía universal en la América por la causa de Perú y de Bolivia inclinaba a los pueblos y a los gobiernos americanos al olvido de los preceptos de la neutralidad en la lucha armada entre los tres países. En realidad los gobiernos y los pueblos de América no podían ni debían ser neutrales, y si lo fueron, lo fueron sin duda por ignorancia de su deber y su interés, o por debilidad, o por torpeza, pues la agresión de Chile contra el Perú y Bolivia era un siniestro ataque contra la paz, la fraternidad y la solidaridad de las naciones americanas, contra los principios fundamentales de sus instituciones políticas y contra su propia existencia nacional. Fue la negación de todo lo que constituía la historia y la vida de las naciones americanas. La guerra de Chile contra el Perú y Bolivia era una regresión a la barbarie, un atentado contra la civilización. El sentimiento público y esta inteligencia de la índole y la significación de la guerra, influyeron sin duda en el gobierno de Costa Rica, y en el de Guatemala y Honduras, para auxiliar con armas al Perú. De este modo contribuían a combatir el designio de introducir en América la abominable política de las guerras de conquista. De este modo prestaban un servicio a la paz

y el porvenir del Continente. De este modo expresaban su protesta y su actitud. Si las naciones americanas se hubieran puesto de acuerdo y hubieran intervenido en esta guerra para imponer la paz, habrían prestado el más eminente servicio a la causa de la moral del derecho y de la civilización de América”.

“El Gobierno de Costa Rica, entonces presidido por el General Tomás Guardia, tuvo, además razones de gratitud nacional para adoptar esta línea de conducta. De estas razones se hace mención en primer término en el protocolo de ambos gobiernos, que firmaron en San José de Costa Rica el 27 de julio de 1879, representados, el de Costa Rica, por don Salvador de Lara, Secretario de Estado en los Despachos de Hacienda y Comercio y Plenipotenciario *ad hoc*, y el del Perú, por don Tomás Lama, Ministro Residente. El Gobierno de Costa Rica debía al Perú cien mil pesos con intereses desde la época de la invasión de William Walker en 1856. El objeto del protocolo era el arreglo de esa deuda, que fue calculada..., en un total de \$ 159,250 en capital e intereses, hasta el 30 de julio de 1879. “El Gobierno de Costa Rica” dice el Protocolo, “que jamás olvidará aquel oportuno servicio, sobre el cual ha guardado silencio el Gobierno del Perú, hoy que esa república se halla comprometida en una guerra con la de Chile”²⁵.

En realidad no se trataba de partidas de dinero en devolución, sino de 5,500 rifles Remington, ballonetas y cartuchos para saldar una antigua deuda desde la invasión de William Walker en 1856, así como del pago de la deuda pendiente con el Perú a raíz de su vandálica irrupción en las aguas de América Central. Con el personal deseo del autor de esta *Historia Naval del Perú*, de aclarar a sus lectores el meollo de esta ayuda que prestó el Gobierno de Costa Rica en 1879, al de nuestra Patria, vale la pena retroceder en el tiempo y aclarar el por qué del pago de una deuda pendiente:

“El aventurero norteamericano William Walker (1824-1860) quien en 1855 desembarcó en Nicaragua presa de una guerra civil, para ayudar al bando liberal; no tardó en adueñarse del poder e imponer

la esclavitud, pero fue derrotado por la acción conjunta de los estados centroamericanos (Costa Rica entre ellos) durante el año de 1857. Regresó no obstante en 1860, y capturado fue fusilado en Honduras"26.

"Este procedimiento del protocolo y el pago de la deuda en dinero era sin embargo ficticio y había sido ideado con el propósito de llenar el expediente, según lo explicó a su Gobierno el Ministro Lama, en una nota fechada el 11 de agosto del mismo año, en la que dice: "Supongo que habrá comprendido V.S. el arreglo de la deuda de Costa Rica en los términos que aparecen del documento que en copia tuve la honra de remitir a V.S... no es la expresión de la verdad y no ha tenido más objeto que salvar las apariencias, a fin de que el país donde este Gobierno tiene numerosos enemigos, ni fuera de él, aparezca Costa Rica suministrando al Perú elementos de guerra, ni aún en pago de su deuda; no tanto por consideraciones a Chile, sino por el temor de que los otros Estados, con los que tiene interrumpidas sus relaciones, saquen partido de este hecho para dañarlo"27.

LA COMPRA DE ARMAMENTOS PARA BELIGERANTES: DIFICULTADES

Salvo el caso de que los elementos de guerra, conseguidos y comprados por el Perú en Europa, así como los conseguidos en la zona oriental de los Estados Unidos de Norteamérica, pudieran llegar al Pacífico y ser embarcados luego en California para ser enviados al Callao, resultaba indispensable el uso del Istmo de Panamá y la neutralidad de Colombia para permitir su acarreo.

Cerrada la vía del Istmo, el Perú encontrábase en la imposibilidad de armarse y el ventajoso triunfo de Chile devendría en una inesperada realidad, desde que los armamentos que obtenía esta última nación en Europa por conducto de su legación en París, podían llegarle a Valparaíso en forma relativamente fácil, ya fuera pasando el Estrecho de Magallanes, ya por la ruta del Cabo de Hornos.

Esta abrumadora ventaja que trató de mantener Chile contra el Perú, fue explotada y defendida por su gobierno hasta las últimas consecuencias, no solamente desde el punto de vista diplomático e internacional, sino también haciendo uso de las comunicaciones -ya escritas, ya falseadas ex profeso-, para evitar, a todo costo, que se le permitiera a nuestro país continuar proveyéndose de municiones, armas largas y piezas de artillería, que le permitiesen fortalecer sus fuerzas de mar y tierra para seguir combatiendo con su adversario.

Como un ejemplo de la pugna chilena, para que no se le permitiese al Perú valerse del tránsito por el Istmo de Panamá, para sus necesidades bélicas en materia de armas y municiones, el historiador chileno, Barros Arana, -sin emplear firmas ni especificar fechas-, consiguió publicar una falaz versión en la Prensa de Bogotá acerca de que: "El Gobernador del Estado Federal de Panamá se había vendido por una fuerte suma de dinero a los agentes del Perú"²⁸.

En realidad, no hubo tal soborno, afirmó Jacinto López, cuya veracidad jamás fue puesta en duda, escribiendo a continuación:

"El Gobierno de Panamá consultó sobre este punto de tráfico de armas y por el ferrocarril interoceánico del Istmo al Gobierno de Colombia; y en vista de esa consulta, este Gobierno dictó con fecha 2 de junio de 1879 una resolución, que contiene entre otras conclusiones la siguiente:

- (A) El ferrocarril de Panamá servirá al comercio de tránsito universal, sin limitación alguna, en atención a la procedencia, clase y destino de las mercaderías"²⁹.

Con lo cual quedaba autorizada y permitido, sin condición ni limitación alguna, el transporte de armamentos por el ferrocarril para los tres países en guerra.

EN PLENA GUERRA CON CHILE SURGIO LA PAZ CON ESPAÑA

Desde el día 27 de enero de 1865 en que se firmó el tratado nominado como el de la Villa de Madrid-, más conocido como el tratado Vivanco Pareja en nuestra historia, y luego que tal documento internacional fuera vituperado, rechazado y motivara el nacimiento de la "Revolución Restauradora del Honor Nacional" así como la declaración de guerra a España, dicho estado de cosas permaneció sin arreglarse hasta el año de 1879 y sin que los mandatarios de turno, ni especialmente el presidente de la República, Don Mariano Ignacio Prado, hicieran esfuerzo alguno por enmendarlo.

Así pues, se dió el caso curioso de que al combatir la escuadra aliada del Perú y Chile contra las fuerzas navales de España en Abtao el 7 de febrero de 1866, la independencia de nuestro país no había sido aún reconocida por España oficialmente, pese a la Capitulación de Ayacucho; en cambio, la de Chile, si contaba con dicho reconocimiento ibérico internacionalmente, aunque le valió muy poco como lo demostraría el bombardeo de Valparaíso.

Recién casi tres lustros más tarde en que se acallaron las lógicas fricciones peruano españolas, tuvo lugar una valiosa intervención diplomática casi escondida en la historia. Esta difícil pero exitosa tarea fue emprendida por nuestro ministro plenipotenciario ante la República de Francia en 1879, Don Juan Mariano de Goyeneche y Gamio, puesto que logró el éxito de su patriótico fin, tratando directamente con el gobierno español para celebrar un convenio de paz y amistad entre los dos países, tras de emprender dicha tarea con tesón y entusiasmo luego de acopiar las referencias que necesitaba.

LA INICIACION DE LAS NEGOCIACIONES

Cuando el diplomático peruano -ocupado como se hallaba en la adquisición de armas y pertrechos para su patria en Europa, así como su

remisión a América-, comprendió que podía también gestionar directamente con el rey Don Alfonso XII (hacía poco tiempo proclamado como tal por el general Martínez Campos, el 29 de diciembre de 1874), acerca de un convenio de amistad y paz entre su patria y España, emprendió dicha tarea con entusiasmo y tesón, tras de acopiar referencias indispensables.

“La dificultad más grave estribaba en que los estadistas españoles querían remover la cuestión de la deuda, que exigían que el Perú reconociera y pagara elevándola a una fuerte suma, antes de alcanzar un acuerdo que pusiera término al incierto estado en que las relaciones de ambos países se hallaban. En audiencia que S.M. el Rey don Alfonso XII concediera al señor de Goyeneche y Gamio, le demandó a éste cual era el estado de las relaciones de la Monarquía con el Perú, y le manifestó su deseo de que ambos países llegaran a un acuerdo definitivo y permanente. Aprovechó el ilustre personaje peruano para expresar al Rey lo conveniente que era que España y el Perú firmaran un tratado que pusiera feliz término al estado de guerra de las dos naciones, *que fuera el reconocimiento oficial y solemne de la independencia del Perú*, y que estableciera sincera amistad y permanentes relaciones diplomáticas y comerciales entre la nueva república y la secular monarquía. Surgió la cuestión del reconocimiento de la deuda... por los daños causados -a España- durante la guerra por la emancipación política del Perú. El de Goyeneche expresó que igual reclamación podían hacer los peruanos, y *que si era condición para la celebración del tratado el indicado reconocimiento de deuda, aquél no se llegaría a firmar*. El Rey ofreció allanar la dificultad como deferencia a su interlocutor, *que acaba de ejercer en Paris el mandato de asuntos particulares del Monarca, mereciendo su aprobación y reconocimiento*”³⁰.

CULMINACIÓN DEL TRATADO PERUANO-ESPAÑOL

Habiendo aquilatado plenamente los alcances de la oportunidad que se le presentaba, don Mariano de Goyeneche solicitó formalmente al gobierno del Perú plenos poderes para firmar el tratado, logrando



Excelentísimo Sr. D. Juan Mariano de Goyeneche y Gamio,
Conde de Guaqui, Marqués de Villafuerte, Grande de España
Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú para las
negociaciones del Tratado de Paz y Amistad con España que se firmó el 15
de Noviembre de 1879.

obtenerlos en forma rápida y concreta, pese al estado de guerra que atravesábamos con Chile y al desarrollo de la campaña marítima en que estábamos empeñados.

Así fue como, y luego de haber sido nombrado también ministro plenipotenciario para las negociaciones a entablarse en España -recuérdese que lo era ya ante Francia-, logró suscribir el 14 de agosto de 1879 con el Marqués de Molins y en París (representante de la monarquía hispana en la capital francesa), el convenio que tanto había anhelado conseguir en bien de su patria.

El congreso de la república peruana aprobó dicho tratado el 1 de octubre de 1879 y cuando el *Huáscar* hallábase cercano a sucumbir gloriosamente en aguas aledañas a Punta Angamos. El 15 de noviembre inmediato, tanto el plenipotenciario Goyeneche, cuanto el Marqués de Molins, firmaron el acta de canje de las ratificaciones definitivamente.

Como se hallaba aún inmediato el recuerdo del glorioso sacrificio alcanzado por el contralmirante Grau y sus heroicos subalternos el 8 de octubre de 1879 en aguas de Angamos, la noticia referente al tratado de paz con España, permaneció relegada y careció prácticamente de difusión pese a su importancia.

Sin embargo, el tratado de paz y amistad que entre el Perú y España se consiguió ratificar en los últimos meses del año arriba indicado, sirvió a ambos países en forma benéfica e indiscutible para el futuro de las dos expresadas naciones.

“Y porque libró a nuestra patria del fantasma de la deuda, que España le exigía reconocer (desde que se firmó el Tratado Vivanco-Pareja), deshaciendo completamente sus exigencias y conformando una sólida amistad cuyos efectos perdurarán siempre, para bien de ambas naciones³¹.

Notas al Capítulo VI

1. LOPEZ, Jacinto. *Historia de la guerra del guano y del salitre*. New York, 1930. p. 245.
2. *Ibíd.*, p. 246.
3. ZULETA, Celso. *Historia militar del Perú*. Lima, 1920. pp.100-101. Vide: prensa chilena: *El Ferrocarril*. Santiago, febrero 14 de 1884.- Reseña, etc.
4. *Ibíd.*, pp. 101-102.
5. *Ibíd.*, p. 103.
6. AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico*. t. V, p.18.
7. BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico*. Valparaíso, 1911. pp. 418-419.
8. COSIO ZAMALLOA, José Carlos. "Acciones ofensivas sobre el litoral enemigo". *Revista de Marina*. Lima, 1980. Enero-febrero, Vol. 364, No. 1, pp.77-88.
9. *Ibíd.*, p. 78.
10. *Ibíd.*, p. 79.
11. BULNES, Gonzalo. *Op. cit.*, pp. 402, 403 y 404.
12. *Ibíd.*, p. 403.
13. COSIO ZAMALLOA, José Carlos. *Op. cit.*, p. 85.
14. *Ibíd.*, p. 85.
15. García y García, Aurelio. "Parte oficial". Vide: COSIO ZAMALLOA, José Carlos. *Op. cit.*, p. 86.
16. *Idem.*
17. EKDHAL, Wilhelm. *Historia militar de la Guerra del Pacífico*. Santiago, 1917-1919. 3 t.
18. LOPEZ, Jacinto. *Op. cit.*, p. 258.
19. BULNES, Gonzalo. *Op. cit.*, p. 412.
20. VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Episodios de la guerra*. Santiago, 1880. t.II., p. 295.
21. "En Taltal sabían por telegrama de Caldera que el Blanco había salido de Antofagasta a la una de la madrugada del día anterior, según lo dice el Corresponsal del *Mercurio* en Taltal, en una

- correspondencia fechada el 8 de agosto. Vide: AHUMADA MORENO, Pascual. Op. cit., t. I., p. 456.
22. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 257.
 23. AHUMADA MORENO, Pascual. Op. cit., t. I., p. 524.
 24. BULNES, Gonzalo. Op. cit., p. 408.
 25. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., pp. 259-260.
 26. LAROUSSE ILUSTRADO. *Diccionario*. Edición 1986. París, Francia. p. 1650.
 27. LOPEZ, Jacinto. Op. cit., p. 260.
 28. BARROS ARANA, Diego. *Historia de la Guerra del Pacífico*. París, 1881-82. t. I., p. 80. Vide: LOPEZ, Jacinto. Op.cit.,p.264.
 29. LOPEZ, Jacinto. Loc. cit.
 30. RADA Y GAMIO, Pedro José *Apuntes para la historia del Perú*. Roma, Imp. Políglota Vaticana, 1917.
 31. *Ibíd.*, p. 546.

Capítulo VII

Reseña manuscrita y posterior a la Campaña Naval del Huáscar

Con motivo del centenario del Combate de Angamos, en el que sucumbió heroicamente el ilustre contralmirante Don Miguel Grau, junto con una pléyade de marinos -peruanos, en combate desigual y único en la historia del mundo, creemos interesante reproducir el artículo que apareció en 1921, escrito por el contralmirante don Manuel Melitón Carvajal-, uno de los pocos sobrevivientes que participó en dicho combate, y cuya relación tiene, para nosotros el mérito de ser una fiel expresión de la verdad más absoluta.

“La escasez de publicaciones respecto a la campaña marítima durante la guerra de 1879, y algunas deficiencias en las que existen, me han determinado, a indicación de personas estudiosas de nuestra historia militar, a publicar la presente reseña, actor como fui en dicha campaña de la que conservé reminiscencias y aún apuntes que pueden ser útiles”.

“Por el momento se trata de simple reseña que puede dar idea general; pero me reservo publicar posteriormente en detalle cada uno de los combates que durante ella sostuvo el *Huáscar*”.

EL DOCUMENTO DE CARVAJAL

“Comenzó esta campaña con la salida del *Huáscar* del Callao, el 16 de mayo de 1879, al mando del Capitán de Navío don Miguel Grau, en dirección al sur y en convoy con el resto de la escuadra en la que iba el general don Mariano I. Prado como Supremo Director de la Guerra.

El 21 de Mayo de 1879.- En la tarde del 20 de mayo salimos de Arica, en convoy, el *Huáscar* y la *Independencia* al mando del Capitán de Navío Miguel Grau, como comandante General. En la madrugada del 21 se presentó el *Huáscar* a la vista de Iquique en donde se encontraban los

buques de guerra chilenos, *Esmeralda*, *Covadonga* y *Abtao*, y al avistarlo, este último zarpó inmediatamente y los dos primeros se pegaron completamente a tierra, tratando de abrigarse tras de los pontones y lanchas allí fondeados. El *Huáscar*, luego que estuvo a tiro, rompió sus fuegos y mantuvo el combate solo, hasta la llegada de la *Independencia* que se había retrasado un poco, en este momento la *Covadonga*, intenta sustraerse del combate, deslizándose muy cerca de la Isla de Iquique, por lo que el comandante general ordenó a la *Independencia*, que tenía el mejor andar, perseguirla y combatirla. Quedó, pues, el *Huáscar* solo frente a la *Esmeralda*, y combatió con ésta hasta echarla a pique y aprisionar a los sobrevivientes de su tripulación.

Este combate duró 3 h. 40 minutos y el *Huáscar* tuvo un oficial muerto, un jefe y varios de la tripulación heridos, a la par que recibió averías en su casco, cubierta, chimenea y arboladura.

Al lado de este éxito satisfactorio, hubo que lamentar la pérdida de la *Independencia* en uno de los arrecifes de Punta Gruesa, al Sur de Iquique, pero se logró además cesar el bloqueo de este puerto y restablecer la comunicación con nuestro ejército allí estacionado, socorrerlo, hostilizando la costa del sur hasta Antofagasta, apresar varios buques al enemigo y destruirle las lanchas que le servían para los embarques de sus tropas.

25 de mayo de 1879.- El *Huáscar* apresó e incendió el bergantín *Recuperado* en la mar, y en Mejillones a la goleta *Clorinda*, la que envió al Callao, aquí también destruyó varias lanchas.

26 de mayo de 1879.- Entró el *Huáscar* a Antofagasta, persiguió al transporte *Rimac*, sin haberlo podido apresar y, como se le hiciera algunos disparos de los fuertes de tierra; regresó y aceptó el combate al que se le provocara; duró este más de dos horas en que apagó los fuegos de estos y de la *Covadonga* que le combatía a través de los arrecifes y buques mercantes apostados detrás de ellos. En este combate recibió el *Huáscar* dos proyectiles en el casco y algunos en la arboladura.

27 de mayo de 1879.- Volvió el *Huáscar* al fondeadero de Antofagasta allí rastreó y cortó el cable submarino, sin oposición ni resistencia alguna del enemigo que le tuvo a tiro de fusil todo el tiempo, a pesar que para realizar tal operación arrió aquel todas sus embarcaciones menores con la mayor parte de su tripulación en ellas. El 19 apresaron a la fragata *Adelaida Rojas*, con su cargamento de carbón y la enviaron al Callao.

El 20, apresaron al bergantín *E. Sancy Jack*, cargado de cobre y lo enviaron también al Callao. En este mismo día destruyeron algunas lanchas en Chañaral y Pan de Azucar; el 2 de julio apresaron a la barca *Adriana Lucia*, cargada de metales, la que, al mando del Alférez Ricardo Herrera, fue enviada al Callao.

Continuaron ambos -buques en expedición al sur y reconocieron el puerto de Caldera, al que penetró el *Huáscar* pasando delante de sus baterías y visitando algunos de los barcos allí fondeados (mercantes), sin experimentar resistencia alguna de parte de aquellos.

“Regresaron ambos buques al norte y el 23 apresaron al transporte chileno *Rímac*, frente a Antofagasta, junto con el escuadrón “Carabineros de Yungay”, sus caballos, carbón y un cargamento de artículos militares que llevaba. Este buque, con todo su cargamento, fue conducido a Arica al mando del capitán de fragata M. Melitón Carvajal.

1 de agosto de 1879.- Salió de Arica el *Huáscar* acompañado del *Rímac*, pero a las pocas millas del puerto, sufrió este último descomposturas en sus máquinas que le obligaron a que se le hiciera regresar, por lo que continuó el *Huáscar* con su viaje al sur con el propósito de ejercer nuevas hostilidades.

Así, en la noche del 4 entró a Caldera, reconoció este puerto y pasando como antes, delante de sus baterías, tomó algunas noticias y continuó al Sur con el fin de sorprender al *Cochrane* en Coquimbo y espionarlo resueltamente si fuera posible, pero en el trayecto se encontró con un fuerte temporal, que tuvo que capear por más de doce

horas hacia el Sur, sino que además le imponía un fuerte gasto de carbón, por lo que le fue preciso regresar hacia el Norte a las 6 h. p.m. del día 5.

De regreso entró el *Huáscar* a Taltal, y cuando se ocupaba en destruir algunas lanchas, se avistó por el norte el *Blanco Encalada* y tuvo que abandonar la tarea que realizaba tratando de ponerse a salvo, prevenido como estaba por el Director Supremo de la Guerra, de rehuir el choque con los acorazados enemigos a cuyos blindajes no podía herir con sus cañones:

Salvado este contratiempo el *Huáscar* prosiguió hacia el norte, reconoció los puertos de Cobija y Tocopilla, fondeando en Iquique a las 2 horas P.M. del día 9. De aquí, en convoy con el *Oroya*, continuó navegando hacia el Norte y llegó a Arica el día 10.

28 de agosto de 1879.- El 22 zarpó el *Huáscar* de Arica en convoy con el *Oroya*; embarcaron en Iquique a dos ingenieros extranjeros especialistas en el nuevo sistema Lay, prosiguiendo luego su viaje hacia el puerto de Antofagasta.

EL HEROICO TRIPTICO DE ANTOFAGASTA: GRAU, DIEZ CANSECO Y DE LOS HEROS

Escasos y estrechamente conocidos han llegado a ser en nuestra historia naval, los acontecimientos ocurridos en los días finales del mes de agosto de 1879, así como los que se iniciarían durante el primero de setiembre del siguiente e inmediato mes. Sin embargo, debido a su manifiesta importancia, el autor no puede soslayarlos tanto por su independencia cuanto por su significado histórico, como acontecimientos aislados durante la guerra del Pacífico, sino también-, y dado el nexo común que los enlaza-, como proezas sacrificadas e innegables de la marina de guerra del Perú.

Como ya se explicó en líneas precedentes que engarzarían los azañosos méritos de Grau, faltaban únicamente algunos días para que sus

charreteras de gala alcanzaran el alto grado de contraalmirante de la marina de guerra del Perú. Dicho ascenso ocurriría el día 3 de septiembre de 1879.

Mientras tanto, el 22 de agosto de 1879 salieron de Arica tanto el monitor *Huáscar* como el transporte *Oroya*, habiendo embarcado a su bordo -como ya se ha dicho- a dos técnicos especialistas en el manejo de los torpedos Lay norteamericanos. El 23 arrumbaron hacia Antofagasta, quedándose en la boca de este puerto el ya citado transporte, mientras el *Huáscar* alistaba sus futuros lanzamientos y preparaba su acción ofensiva.

Se encontraban en el fondeadero muy pegados a tierra y defendidos por las rocas y barcos mercantes, los barcos enemigos: *Magallanes*, *Abtao* y *Limari*, amén de un vapor pequeño; el *Huáscar* se acercó a estos con suma dificultad, tanto debido a la obscuridad de la noche como por la poca visibilidad existente, cuyas siluetas se proyectaban sobre la costa. El comandante del *Huáscar* ordenó a los ingenieros norteamericanos el lanzamiento de uno de los torpedos.

Cumplida dicha disposición, ejecutóse su mandato pero con tan dura sorpresa que, lejos de producirse el efecto deseado, resultó necesario arriar un bote para recoger el torpedo, junto con el azocado de un cable que le comunicaba electricamente al *Huáscar*. Y tras de ejecutar dicha operación delante de los buques enemigos, a la distancia aproximada de un tiro de pistola, obtenido este mal resultado, a las 6 de la mañana tuvo que retirarse el *Huáscar* en demanda de los del *Oroya*. Juntos, se dirigieron a Taltal.

En Taltal se apresaron algunas lanchas que el *Oroya* remolcó hasta Arica, quedando el *Huáscar* solo de crucero en esa costa.

El 28, a las 11 a.m. entraba el *Huáscar* a Antofagasta y recibido con disparos del enemigo, los contestó y se trabó en sostenido combate durante tres horas y media, haciendo este frente con sus dos cañones de difícil puntería, a uno de 300, siete de a 150, uno de 115 y uno de 64.

uniformemente repartidos de que disponían los enemigos. Con todo, el *Huáscar*, que durante la jornada pudo hacer sólo 26 disparos, apagó los fuegos de éstos que lograron hacer 110, aunque se tuvo que lamentar la muerte del teniente Heros, que fue volado por una bomba, y heridos algunos tripulantes.

Hasta las 10 de la noche permaneció el *Huáscar* en Antofagasta, sin ser molestado por los cañones de tierra y salió recorriendo la costa hacia el norte; apresó en Mejillones una lancha a vapor, y en Cobija y Tocopilla, 4 lanchas más, y llegó a Arica el 31 de agosto.

Como ya se apuntó líneas arriba, el 3 de setiembre de 1879, el comandante Grau recibió la noticia de su ascenso a contralmirante de la Armada del Perú.

LAS PECULIARIDADES DEL TRIPTICO HISTORICO CITADO

Elas fueron, concatenadamente, las siguientes que el autor pasa a explicar:

- a.- El disparo o lanzamiento, que resultó fallido.
- b.- El arrojamiento y valentía de Diez Canseco y de Los Heros, para evitar que al retorno explotara sobre el *Huáscar*.
- c.- La recuperación -sin tropiezos- del imperfecto mecanismo explosivo.

En efecto, y una vez lanzada el arma, que en retropropulsión retomó sobre el propio barco lanzador, tanto el teniente primero Diez Canseco (que se lanzó al mar para desviarla con su cuerpo), cuanto el teniente segundo de Los Heros, que de inmediato le ayudó arrojándose al mar, lograron evitar la explosión que posiblemente hubiera hecho sucumbir al monitor, anularon la posible tragedia y cambiaron el rumbo del fallido disparo, a tiempo y con gran peligro de sus vidas.

La trayectoria cambió hacia el fondo de la rada, deteniéndose imprevistamente muy cerca de los barcos enemigos.

El teniente segundo Carlos A. de Los Heros, ya caído la noche, logró recuperar y trasladar hasta su buque insignia el peligroso brulote. Al día siguiente y cuando se reanudó el combate, una bomba enemiga pulverizó los restos de aquel valiente en forma total.

LA CARTA DE GRAU A DE LOS HEROS

A raíz de la muerte del teniente D. Carlos de Los Heros Riquelme, y transcurridos algunos días de su sensible pérdida, el contralmirante D. Miguel Grau remitió a su afligido padre, la siguiente carta de pésame:

Arica, setiembre 18 de 1879.

Sr. Dr. Dn. Juan de los Heros

Señor de toda mi consideración:

Sumamente conmovido tengo el honor de dirigir a usted la presente, para manifestarle el profundo sentimiento que he experimentado, con motivo de la sensible pérdida de su hijo Carlos, acaecida el 28 de agosto último, al frente de Antofagasta, combatiendo con los enemigos de su patria.

Si al recordar este acontecimiento y cumplir tan penoso deber, sólo tuviese en mira dar testimonio de haber visto sucumbir a un valiente, pronto estaría satisfecho mi propósito, pero me mueve además y me aflige sobre manera recordar, sin la esperanza de volverle a ver, a uno de los oficiales más distinguidos que he tenido bajo mis órdenes: su ejemplar modestia, su pundonoroso comportamiento, su caballeresco porte y cuantas dotes personales pueden adomar a un oficial, estaban reunidos en él y se notaban con sin igual naturalidad. Prueba de estas recomendaciones es el inconsolable pesar con que todos en el buque,

todos desde el que suscribe hasta el último de los marineros, le recuerdan con cariño y se disputan las manifestaciones más sinceras de su sentimiento.

Honor y gloria son los legados que hemos recogido los que le vimos en su último momento, y como un sagrado deber que, si bien no puede enjugar el justo duelo de sus padres, puede llevarles un consuelo que mitigue sus dolores, trámtole este precioso legado (1) que formará el orgullo de su familia, a la par que estos sentimientos, los de particular aprecio con que es honroso suscribirme de ustedes muy atento amigo S.S.

Firmado

Miguel Grau

Sometido el caso a la consideración del ministerio de guerra, gestión que se hizo a la postre y ya terminada la odisea del monitor *Huáscar* así como la Guerra del Pacífico en 1879, mientras el Perú ensayaba su reabilidad como país completamente independiente, el 2 de mayo de 1885, la asamblea constituyente de nuestro país recordó nuevamente el azañoso comportamiento de Diez Canseco y Los Heros en aguas de Antofagasta, actitud que nunca debió ser olvidada. Elevóse nuevamente en los términos siguientes:

Lima, 2 de mayo de 1885

Exmo. Señor:

La Asamblea Constituyente, en atención al heroico comportamiento de los tenientes primero y segundo de la armada nacional, D. Fermín Diez Canseco y D. Carlos de los Heros, el 28 de agosto de 1879, en las aguas de Antofagasta, donde salvaron al

monitor *Huáscar* de la acción de un torpedo, lanzándose sobre éste y apartándolo de dicha nave, ha resuelto declarar a ambos oficiales beneméritos de la patria en Grado Heroico; disponer que se ascienda al primero a la clase inmediata a la que actualmente obtiene; y conceder a los dos una medalla de oro, la cual llevará, en el anverso, la imagen del monitor *Huáscar*, al frente de las fortificaciones de Antofagasta, con esta inscripción: "*Fue uno de sus valientes*"; y en el reverso, un torpedo flotando sobre el mar. En la parte superior este mote: "*La Patria Satisfecha*"; y en la inferior, esta data: "*Antofagasta, Agosto 28 de 1879*".

Lo que comunico a V.E., para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dios güe a V.E.

Firmado

Manuel Tovar

V.P. de la Asamblea

al Exmo. Señor Presidente
Provisorio de la República

Firmado

Juan P. Lanfranco

Secret. 1 de la Asamblea

Lima mayo 12 de 1885

Cúmplase, publíquese y expídase el despacho resp.

Rúbrica del Señor Presidente de la República

Secretario de la Asamblea *Max Mas*

Firmado *Echenique*

Ahora bien, echando una mirada retrospectiva hacia el pasado inmediato y antes de continuar la relación que prosiguió haciendo en su reseña histórica el contralmirante don Melitón Carvajal, diremos que -pese a la gestión de la Asamblea Constituyente, acerca del caso protagonizado por Diez Canseco y de los Heros-, el otorgamiento de aquella medalla de oro no se llegó a cumplir, tanto por la circunstancia de que la explosión que hizo desaparecer totalmente las cenizas corpóreas del último de los nombrados, cuanto porque Diez Canseco falleció posteriormente en la selva del Perú (y no en acción de armas) conforme a la ley No. 398, del 3 de diciembre de 1906, que reguló la inhumación tal como se dispuso verificarlas a posteriori, en la Cripta de los Héroes llegado el caso.

EL CONTRALMIRANTE GRAU A PARTIR DEL 3 DE SETIEMBRE

Ascendido en la fecha recién citada, mas sin llegar a ostentar su nuevo y alto rango, Grau -recibió tal noticia al comenzar el nuevo mes- siendo su primera acción la de pedir al director supremo de la guerra, un ascenso para los jefes y oficiales bajo sus órdenes. Prevalcía en su carácter de marino una decisión que nunca cambió: la de permanecer como jefe del *Huáscar* basándose en el inmenso valor de su buque, y la humana seguridad de conocerlo y saber el tremendo valor que ello implicaba para el porvenir del Perú.

Esta resolución fue adoptada, motu proprio, por aquel ilustre marino, y no fue cambiada, pese a la guerra que se cernía contra su buque de manera principal, debido a que Grau prosiguió al mando de su nave hasta las últimas consecuencias sobre el mar de Angamos.

8 DE OCTUBRE DE 1879

Durante el mes de setiembre el *Huáscar* se concretó a escoltar a los transportes que conducían tropas de Arica a Pisagua e Iquique. El 1º de octubre se completó la división del mando del contralmirante Grau con

la *Unión* y el *Rímac* y los tres buques salieron de Arica a las 4 h. am. navegaron al oeste por una hora y después el *Rímac* se separó del convoy con rumbo al norte y los dos primeros continuaron al sur.

En Sarco apresaron éstos al bergantín-goleta *Coquimbo* y, en la madrugada del 5, entraron y reconocieron el puerto de este nombre y siguieron a Tongoy. Aquí se informaron en el vapor *Cotopaxi*, de la Compañía Inglesa de Vapores, del desembarco de fuerzas enemigas en Pisagua y se apresuraron en regresar al norte. Durante este regreso, descomposturas en la máquina del *Huáscar* y la falta de carbón, le obligaron por dos veces, a suspender su marcha para reparar las primeras y satisfacer la necesidad del segundo.

Así continuó la derrota al norte hasta las 12 h. de la noche del 7 en que se avistaron las luces de Antofagasta, y se dirigió el *Huáscar* sólo a reconocer este puerto; practicado ésto, se reunió nuevamente a la *Unión*, que vigilaba en la boca de éste, a las 3 h. 15 m. am. del 8 y ambos se dirigieron al norte; mas pronto notaron por sus proas tres humos y destellos sospechosos, por precaución, se desviaron al oeste.

Con el alba reconocieron fácilmente que los humos y destellos provenían de los buques enemigos *Blanco Encalada*, *Covadonga* y *Matías Cousiño* que les perseguían en caza y siguiendo en este caso la maniobra acostumbrada, las dos naves se dirigieron primero al oeste y después al norte, seguidas siempre por las enemigas que al parecer no activaban la caza.

El *Huáscar* y la *Unión* continuaban así, con cierta tranquilidad, cuando a las 7 h. 15 m. am. avistaron por el noroeste otros tres humos, en los que pronto reconocieron a los buques enemigos *Cochrane*, *O'Higgins* y *Loa* que se dirigían a cortarles la retirada, y pudiendo estimar que esta segunda división les superaba en andar, pues estrechaba rápidamente la distancia de los dos rumbos convergentes que los contendientes seguían, y encuentro era inevitable.

El *Huáscar* se aprestó entonces al combate y la *Unión*, que para este caso tenía instrucciones del almirante de salvar el buque, forzó su andar y fácilmente pudo sustraerse, perseguida, sin embargo, aunque inútilmente, por la *O' Higgins* y el *Loa*. Así la *Unión* quedaba a salvo y el *Huáscar* apercibido al combate, o mejor dicho, al sacrificio de servir de blanco a los cuatro buques enemigos restantes, toda vez que su artillería anticuada -tipo 1865, de avancarga- era impotente para perforar la coraza, de 9 pulgadas que defendía a los buques enemigos acorazados y que su propia coraza, de 4 1/2 pulgadas, no podía resistir la penetración, ni aún de los menores calibres, de la artillería moderna-entonces tipo de 1875, de retrocarga- de los buques enemigos.

Pero el ínclito contralmirante Grau que, al verse perdido, pudo destruir su buque varándolo o sumergiéndolo, prefirió en su denuedo sucumbir heroicamente entregándose a esta tarea a la que siempre supo afrontar y, a las 9 h. 40 m, rompió el *Huáscar* sus fuegos contra el *Cochrane* iniciándose así el glorioso combate de Punta Angamos, inmortalizado por la historia, en el que después de una hora y cuarto de inesperada resistencia, aniquilado e impotente para continuarla, una vez muerto el contralmirante, el comandante Aguirre así como otros más, con sus cubiertas rebosantes de muertos, heridos y múltiples escombros, incendiado en varias partes, sin timón y hasta sin máquinas -tras del intento de..los pocos tripulantes que, para sumergirlo, inundaron sus espacios disponibles- con dicho fin, por lo que tuvo que caer en poder del enemigo, no rendido ni entregado sino únicamente apresado.

Y así debía terminar esta campaña de cinco meses de constantes fatigas, combates y sacrificios, en que se dañó al enemigo de todas maneras y se retardó su invasión, mermándole el dominio marítimo que de hecho ya poseía, poderoso y decisivo conforme a los inmutables principios del arte militar, confirmados una vez más en esta guerra y aún en la reciente europea-, desde que debía al fin abrir el camino de la

invasión, obligando a nuestro ejército a luchar con desventajas, y al Perú a sufrir el desastre que hasta ahora le aflige.

En resumen, durante la campaña del *Huáscar*, que comenzó el 16 de mayo de 1879 y terminó el 8 de octubre del mismo, tuvo este buque en jaque permanente a dos poderosos acorazados y libertad de acción en el Pacífico, a pesar de su impotente artillería y de su débil coraza, sólo con la energía y hábil dirección de su ilustre jefe, el contralmirante Miguel Grau, y el concurso eficaz de sus subordinados.

Sus combates con los buques y fuertes enemigos, todos de real importancia, se resume así:

- 1.- El 21 de mayo, en Iquique contra la *Esmeralda* y la *Covadonga*, durante 3 horas y 40 minutos.
- 2.- El 26 de mayo, en Antofagasta, contra baterías de tierra y la *Covadonga*. Duración: 2 horas en que apagó los fuegos de éstas, y sucesivamente, a su vista y a tiro corto de sus cañones, cortó el cable telegráfico que les daba comunicación.
- 3.- El 1 de junio, frente a Huanillos, contra el *Blanco Encalada* y la *Magallanes*, 18 horas de caza y una de combate.
- 4.- El 1 de julio, en Iquique, rotura del bloqueo y sucesivo combate contra el *Cochrane* y la *Magallanes*, el *Abtao* y el *Matías Cousiño*, una hora de combate y tres de caza.
- 5.- El 28 de agosto, en Antofagasta, contra las baterías de la *Magallanes*, el *Abtao* y el *Limari*, duración 4 horas, en las que se apagó los fuegos de la plaza.

- 6.- El 8 de octubre; en Punta Angamos, contra el *Blanco Encalada*, *Cochrane*, la *Covadonga* y el *Matías Cousiño*, 6 horas de caza, y 11/4 de combate.

RESUMEN DE LAS PRESAS QUE HIZO EL HUASCAR

Carvajal, en su resumen, anotó documentalmente las siguientes:

Bergantín *Recuperado*, fue incendiado

Goleta *Clorinda*, fue remitida al Callao

Goleta *Coqueta*, fue remitida al Callao

Barca *Emilia*, con metales, fue remitida al Callao

Bergantín *E. Sancy Jack*, con metales fue remitido al Callao

Barca *Adriana Lucía*, con metales, fue conducida al Callao

Transporte *Rímac*, con un escuadrón de caballería, sus caballos, artículos militares y 400 toneladas de carbón, lo tomó el Gobierno para su servicio.

Bergantín- goleta *Coquimbo*, fue remitida al Callao.

Una lancha a vapor, la tomó el Gobierno para su servicio

Ocho lanchas de carga, se remitieron a Arica a disposición del Gobierno.

Numerosas lanchas, destruidas en los puertos de Chile.

El Contralmirante A.P.

MANUEL MELITON CARVAJAL

EL RESURGIMIENTO CHILENO Y NAVAL DURANTE LA GUERRA DEL PACIFICO

Las primeras operaciones navales de la guerra entre Chile y el Perú se desarrollaron con escasa fortuna -apuntó el serio historiador chileno Homero Hurtado Larraín-, *con escasa fortuna para los chilenos*. Ambos pueblos se sentían inflamados de sentimientos patrióticos y esperaban con igual impaciencia correr por el mundo las proezas de sus marinos.

"La primera parte de la guerra tenía forzosamente que realizarse en el mar; dueño Chile de las vías marítimas quedaba en condiciones de enviar las fuerzas necesarias a los campos de batalla del Perú".

Antes de que surgiera definitivamente la guerra naval del Perú contra Chile, las primeras jornadas de aquella lucha se iniciaron en tierra y contra Bolivia, que integraba la zona del salitre, y que, en su debida oportunidad, habíase aliado con la república peruana con el propósito de proteger sus intereses en la codiciada zona del salitre, asumiendo su propia defensa territorial en base a la ayuda y el respaldo militar que habíase pactado previamente con el Perú.

Aquel gran desierto -escribió el historiador peruano Jorge Basadre-pródigo en líquenes y cactus que eran "la flora de esa inmensidad desnuda. La ausencia de lluvias permitía la perduración de capas de sal que el cuerpo de la tierra parecía trasudar y que formaban colinas con franjas tan densas que las casas de La Noria se alzaban sobre canteras de sal. La zona de estos depósitos estaba entre los grados de 19° y 26° de la latitud Sur, en un área de acaso 750 kilómetros de largo con un promedio de 3 de ancho".

"La declaración de guerra había sorprendido a ambos países en completo desarme", fueron frases vertidas por el historiador chileno Hurtado Larraín. La historia aquí se toma completamente tergiversada por la pluma del escritor chileno acabado de mencionar, desde que no existió en realidad -entre Bolivia y Chile-, una diferencia tan desconcer-

tante como la indicada por el historiador acabado de citar. Recuérdese que si bien Chile era un país de ascendencia marinera y acostumbrado a duras navegaciones a lo largo y ancho de la mar que circunda sus costas (puesto que hacían años que poseía barcos armados, incluyendo dos acorazados modernos y potentes como el *Cochrane* y el *Blanco Encalada*), Bolivia no poseía buques de especie alguna, por ser una nación mediterránea y absolutamente separada de los trajines marineros usuales y, por lo consiguiente, ajena tanto a cualquier tipo de inavagación que no fuera lacustre, para los casos y empresas usualmente requeridos que utilizaban los cortos recorridos a lo largo y ancho del lago Titicaca.

A los dos días de ocupada Antofagasta, el ejército invasor ocupó el asiento minero de Caracoles (16 de febrero). Los bolivianos expulsados por el enemigo acordaron unirse para oponer resistencia en el pueblo de Calama, bajo la dirección de un gran ciudadano, Ladislao Cabrera, a cuya autoridad se sometió el propio lugareño, Coronel Zapata. "Sumaron estos guerreros ciento treinta y cinco rifles y algunas carabinas. Intimoles el jefe chileno rendición, a los que Cabrera respondió con altivas palabras".

"Un poderoso destacamento chileno, a órdenes del comandante Eleuterio Ramirez, salió entonces del pueblo de Caracoles el 21 de marzo y arribó a Calama al amanecer del 23, día en que tuvo lugar aquél combate desigual. Se distinguió en esta acción el boliviano Eduardo Abaroa, que con doce hombres defendió el paso de Topater a la entrada de Calama."

"Mientras se luchaba en Calama, tropas chilenas desembarcaron en los puertos de Cobija y Tocopilla. Como también ocuparon Mejillones, quedaron dueños del desierto hasta las fronteras del Perú".

"La guerra de Chile con Bolivia había terminado en realidad aquí, porque avanzar al interior de esa República no habría traído utilidad alguna, aparte de las dificultades casi insuperables de esa operación y porque esta última república estaba demasiado pobre e inerte para arrojar a los invasores de su litoral".

LAS DOS ESCUADRAS ANTIPODAS EN PIE DE GUERRA

Durante el año de fines de la guerra naval entre el Perú y Chile, esto sería referirnos al de 1879, y exceptuando a Bolivia, que, como ya se ha dicho, carecía completamente de poder naval por su condición mediterránea, pese a su alianza defensiva con la nación peruana y contraria también a las naves enemigas del Mapocho, hallábase sólo preparada para combates terrestres relativos, mas no para encuentros que ocurrieran en su mar aldeaño, más allá de las costas circundantes.

Según el marino norteamericano James Wilson King, quien entre los años de 1880 y 1881, publicó en Boston una descripción global acerca del poder y armamento de los barcos que componían todas las marinas de guerra del mundo, su descripción relacionada con las naciones sudamericanas de Chile y el Perú, fue la siguiente:

“La escuadra chilena contaba con dos acorazados: -el *Almirante Cochrane* y el *Blanco Encalada* (gemelos, fabricados en Hull en 1874, con 3,150 toneladas, 2,920 H.P., seis cañones Armstrong de 250 libras y otros cañones, y blindaje de 9 pulgadas); las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins*, construidas en 1867 (1,670 toneladas, 800 H.P., tres cañones Armstrong de 150 libras y cuatro de a 40 y 70) y los buques de madera *Esmeralda*, reliquia de la guerra de 1866, *Covadonga*, capturada a los españoles en esa guerra, *Magallanes* y *Abtao*. Además de sus barcos de guerra, Chile tuvo a su disposición una excelente flota de transportes a vapor entre los cuales se destacaron el *Rímac* y el *Matías Cousiño*. La oficialidad de esta escuadra habíase entrenado en el extranjero. Un año antes de la guerra el *Cochrane* había sido enviado a Inglaterra para recibir algunas reparaciones y limpiar sus fondos. El uniforme y las ordenanzas navales chilenos eran de modelo norteamericano”.

“Bolivia carecía de poder naval”.

“La armada peruana, cuyos jefes y oficiales tenían el uniforme según el modelo inglés, estaba formada principalmente por los barcos

adquiridos por Pezet quince años antes, o sea la fragata blindada "*Independencia*", construida en 1865 por Samuda, Poplar, en el Támesis, de 2,004 toneladas, 550 H.P., un cañón de 250, uno de 150 y otros, armadura cuatro pulgadas y media; el monitor blindado *Huáscar* construido en 1864 por Birkenhead Iron Works, Inglaterra, de 1,100 toneladas, 300 H.P., 2 cañones de 300, 2 de 40 y otros armadura de cuatro pulgadas y media y la corbeta de madera *Unión* de 1,150 toneladas. Además de estos barcos tenía la *Pilcomayo*, de 600 toneladas, y dos viejos monitores, el *Atahualpa* y el *Manco Capac*, que servían como guardacostas o baterías flotantes y estaban estacionados permanentemente el uno en el Callao y el otro en Arica... El personal subalterno era inadecuado; la Escuela de Grumetes del Callao había sido clausurada poco antes de la guerra".

De los buques comprados por Pezet se había perdido la corbeta *América* en el maremoto de Arica el 13 de agosto de 1868.

LA GLORIOSA CAMPAÑA DEL HUASCAR EN 1879

Desde el punto de vista histórico y esencialmente naval, y teniendo en cuenta- brevemente por cierto- los comentarios estrictamente marineros que se han venido resumiendo en páginas anteriores, respecto de las hazañas de Grau y sus famosos subalternos, acerca de los cuales no nos hemos extendido en demasía, teniendo en cuenta los breves relatos que nos imponen los resúmenes trazados para esta *Historia Naval del Perú*, de por sí escueta y ceñida a los hechos principales que en ella se examinan, cedemos brevemente tales relatos a un distinguido historiador militar peruano de reconocida trayectoria nacional; el Coronel Celso. N. Zuleta:

"Quedaba solo el *Huáscar* en presencia de los dos formidables blindados chilenos: uno contra dos en número y apenas en razón de uno contra tres como potencia relativamente a cada uno de los acorazados *Blanco* y *Cochrane*, de tal suerte que el *Huáscar* fuera para los dos adversarios o cada uno de ellos aisladamente no podía ser para los dos adversarios, o para cada uno de ellos aisladamente, más que un enemigo

poco temible, un juguete que en nada podía impedir su acción poderosa, y del cual se hubiera desembarazado cuando quisiera”.

“Sin embargo no fue así:

“A partir del 22 de mayo, el *Huáscar* no permaneció inactivo un solo momento. A veces acompañado de la corbeta *Unión*, muy a menudo solo, el desempeñaba, merced a su valerosa y bien dirigida actividad, todas las funciones de una numerosa escuadra. Convoyaba felizmente a los trasportes peruanos cargados de tropas, de armas y abastecimientos de todo género, visitaba a saltos, hoy uno, mañana el otro, repentinamente, todos los puertos y radas de Chile hasta Valparaíso, sin causar daño alguno a sus poblaciones indefensas que hubiera podido destruir por poco que hubiese querido imitar el odioso ejemplo dado por el enemigo; aparecía y reaparecía de continuo en la rada de Antofagasta donde se encontraba el cuartel general del ejército chileno, ya para volver rápidamente atrás después de haber observado diligentemente lo que allí se hacía, o bien para empeñar un breve combate con las baterías de tierra y con los buques allí anclados, o para destruir las máquinas de condensación, productoras de agua, en la playa; atravesaba incesantemente el mar, ora al Norte, ora al Sur, dando caza a los transportes de guerra del enemigo y manteniendo en constante ansiedad su comercio de cabotaje. En el mes de julio, la actividad del *Huáscar* fue verdaderamente tan vertiginosa como feliz. He aquí las fechas y los actos más notables:

10 de julio.- La *Magallanes* y el transporte armado *Matías Cousiño* sostenían el bloqueo de Iquique, cuando inesperadamente les cayó encima el *Huáscar*. Apresó éste al *Cousiño*, al que por magnanimidad no quiso echar a pique, prefiriendo esperar a que la gente enemiga se salvara en los botes; en el intervalo de tiempo preséntase el *Cochrane* y el *Huáscar* tiene que abandonar su presa. La *Magallanes* salvó apenas de ser espoloneada por el *Huáscar*.- (Prensa chilena: “El Ferrocarril” de Santiago, de 14 de febrero de 1881.- Reseña, etc.).

21 de julio.- El *Huáscar* entra en el puerto chileno de Carrizal, se apodera de tres barcos chilenos cargados de mercaderías chilenas, metales y carbón, y embarcando en ellos tripulación peruana los envía al Callao.

23 de julio.- El *Huáscar* acompañado de la corbeta *Unión* persigue y captura al transporte chileno *Rímac* armado en guerra que llevaba a su bordo al regimiento Carabineros de Yungay, 300 plazas, magnífica caballada, víveres, forrajes, armamento y municiones, correspondencia oficial y abundante dinero.

El *Huáscar* se tomó al poco tiempo en una dolorosa pesadilla para los capitanes chilenos. El terror que rodeaba su nombre contuvo las superiores fuerzas del enemigo, mientras procuraba plena libertad de acción a su país.

“Los grandes acorazados chilenos se habían convertido en simple escolta de honor del atrevido monitor peruano; andando continuamente adelante y atrás gastando infructuosamente carbón y tiempo, y llegando siempre tras de él: únicamente alcanzaban, siempre demasiado tarde también, a ver desvanecerse desde lejos en el horizonte su larga columna de humo, y a recoger las noticias de sus recientes proezas...”

No era más satisfactoria por cierto, la situación del ejército -añadió el coronel Zuleta-; pues mientras la escuadra se esforzaba tristemente en la más inútil de las persecuciones contra el *Huáscar*, siempre intangible, la más completa inercia consumía el fuerte ejército concentrado en Antofagasta para efectuar un desembarco en territorio peruano. El temor esparcido por la maravillosa actividad del *Huáscar* lo mantenía inmóvil sobre los inhospitalarios arenales del desierto de Atacama, del cual no osaba alejarse, temiendo una sorpresa, ya fuera en la corta travesía por mar hasta llegar al punto de desembarco o ya durante o después del desembarco mismo, presentándose temible, principalmente, la posible eventualidad de que pudiera estorbar su abastecimiento o su reembarque, si las circunstancias lo hubieran hecho necesario.

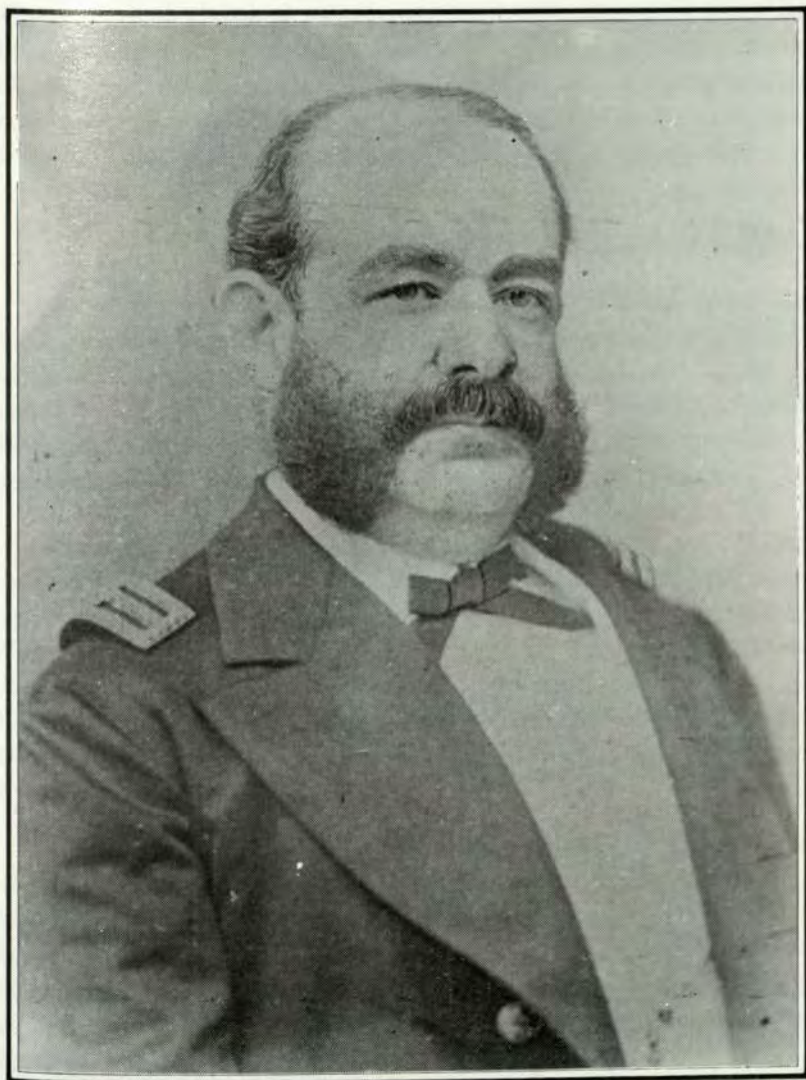
Situación tan anómala, imponiendo temor tan marcado, tiene muy sencilla explicación: el Perú, casi sin elementos, tenía marinos valerosos e inteligentes que sabían sacar todo el partido posible de los débiles y mezquinos recursos marítimos puestos a su disposición; mientras que Chile, con una excelente flota que en otras manos hubiera sido poderosísima, por la gran eficacia, carecía por completo de buenos marinos.

"Una gran conmoción popular ahogada en sangre, sacudió a Chile entero; sus hombres de estado trataron de reparar los errores cometidos; abrieron los ojos y consideraron que mientras existiera sobre el mar el monitor peruano, mandado por el inmortal Grau, quedaba en serio peligro de conquista y ruina la empresa tan cuidadosamente preparada".

"Se tomó, pues la resolución de exonerar a la escuadra de todo servicio que no fuera el de dedicarse exclusivamente a la caza del *Huáscar*".

En consecuencia, el 5 de agosto se levantó el bloqueo de Iquique, se concentró la escuadra se hicieron inmutaciones en el personal y nombramientos; fueron reparadas las máquinas y limpiados sus calderos; se reforzó aquella con la adquisición de siete trasportes armados con buena artillería; se organizaron dos divisiones (12 de agosto), preparándose a la captura o al hundimiento del *Huáscar*.

Desde que esta nave legendaria se dió a la mar el 16 de mayo hasta la fecha de los sucesos que narramos, y después en setiembre y hasta principios de octubre los trasportes del Perú surcaron libremente el Pacífico, sin que jamás uno de ellos cayese en poder de la bien preparada y ya numerosa escuadra chilena. Viajando continuamente del Callao a Arica y de Arica a Pisagua e Iquique, escoltados por el *Huáscar* y las dos embarcaciones de madera corbeta *Unión* y cañonera *Pilcomayo*, los buques peruanos escoltaron sin descanso todo el armamento nuevo para el ejército de Bolivia (rifles Remington y cañones de montaña Krupp), y todos los materiales de guerra necesarios para fortificar Arica; movi-



Don Miguel Grau, comandante del *Huáscar*.
"Yo me quedo aquí cumpliendo mi deber"
8 octubre 1879

lizaron y abastecieron al ejército del Perú. La escuadra chilena no ignoraba que uno solo fuese el puerto de salida y uno también el de arribo de aquellos; de manera que bastaba que se hubiera mantenido en observación delante de uno de dichos puertos, Callao y Arica, para impedir todos los movimientos de tales transportes y capturarlos.

COMBATE NAVAL DE ANGAMOS

Al amanecer del 8 de octubre fue señalada la hora en que, como dice monseñor José Antonio Roca y Boloña, "se dieron cita misteriosa la historia y el infortunio en la amplitud solitaria del océano, habría de palidecer el astro protector del *Huáscar*: estaba ya decretada su caída homérica; pero con más sublimidad que la de Ajax mostrando airado el puño a los dioses: habría de ser majestuoso a la par que terrible!...".

"Regresando de una de sus arriesgadas y temerarias expediciones a las costas chilenas con la corbeta *Unión* y precisamente al salir del puerto de Antofagasta, donde había ido a practicar un reconocimiento, el *Huáscar* dió en la red de la escuadra chilena que, formada en dos divisiones, cruzaba desde pocas horas antes entre Antofagasta y Mejillones. El blindado *Blanco Encalada*, la cañonera *Covadonga* y dos transportes armados componían la primera división, el *Cochrane*, la corbeta *O'Higgins* y un transporte armado la segunda".

Los dos buques peruanos se encontraron con la primera de las dos divisiones que procuraron esquivar, en la certidumbre de que el resto de la escuadra debía encontrarse no muy distante, y de que, empeñado el combate con aquella, pronto se habrían vistos acorralados por toda la flota enemiga; pero, justamente cuando se veían próximos a salir del círculo de la emboscada, se hallaron con el camino cerrado por las naves de la segunda división.

Por más que las maniobras fueron hábiles y atrevidas, el combate se hizo inevitable, y el valeroso comandante del monitor peruano, con el fin de prevenir la concentración de las fuerzas enemigas, por el arribo de la

primera división dejada algo atrás, tomó la iniciativa y abrió el fuego inmediatamente sobre el blindado *Lord Cochrane*.

El intrépido contralmirante Grau, sin embargo, no dejó de apercibirse desde el primer momento, que muy difícil, por no decir imposible, le habría sido deshacerse del poderoso enemigo que tenía en frente, antes, de que llegase el segundo acorazado con el resto de la escuadra, en cuyo caso su situación sería de la más desesperada y sin temor a la paz que sin desesperanza, su primer pensamiento, con la nobleza de ánimos que siempre le distinguió, fue para las duras condiciones de su país al cual iba a faltar tal vez con su principal apoyo; y sin dejarse seducir por ninguna ilusión sobre la ayuda que hubiera podido prestarle la frágil corbeta *Unión*, pensó por el contrario de salvarla de una cierta e infructuosa ruina para que pudiese más tarde prestar más útiles servicios a la patria; y dió por medio de las señales de uso, al comandante de aquella la orden siguiente:

"Salve usted su buque: yo me quedo aquí cumpliendo mi deber"

Tres naves ligeras se destacaron, una de la primera y dos de la segunda división de la escuadra chilena a perseguir a la *Unión* pero ésta, hábilmente dirigida por su inteligente comandante Aurelio García y García, pudo llegar salva e ilesa a Arica en la siguiente mañana del día 9.

EL LEON DEL PACIFICO

Después de un encarnizado combate con el blindado *Lord Cochrane*, entró también en acción con el otro blindado gemelo, *Blanco Encalada* y los buques menores, y puesto entre dos fuegos, casi a tiro de pistola, se batió esforzadamente todavía una hora más contra ambos blindados chilenos, intentando, desesperadamente, herirlos con su espolón, hasta que muerto el valeroso almirante Grau; fallecidos después de él un segundo y un tercer comandante, hecho pedazos la torre, en escombros, utilizando cureñas y cañones, y todas las armas de fuego, diezmada muchas veces la tripulación, lleno de ardientes despojos y reducido a la



Teniente Primero Pedro Garezon, último comandante del *Huáscar* hizo constar que la bandera no se había arriado.

impotencia absoluta tanto para la defensa como para la ofensa, ya sin gobierno por la repetida ruptura de los aparatos del timón, a la orden de *su cuarto y último comandante*, abrió las válvulas de sumersión y esperó...”.

Aguarda sumergirse de un momento a otro bajo aquellas ondas sobre las cuales imperara por tanto tiempo cual generoso y temido rey, y le tocó, por el contrario, la única suerte que podía intimarlo: ¡la vergüenza inmerecida del pie enemigo que profanó asombrado su puente, convertido en cementerio de héroes!.

El Huáscar no se rindió; al ser abordado su último comandante, el teniente don Pedro Garezon, ¡hizo constar que la bandera no se había arriado!.

Los oficiales e ingenieros chilenos cerraron las válvulas cuando el *Huáscar* principiaba a hundirse por la popa.

El mismo día 8, el comandante de la escuadra chilena, D. Galvarino Riveros, enviaba dos mensajes a su gobierno, de los cuales tomamos las siguientes líneas:

“Día 8.- A las 9 A.M. se trabó un combate entre el *Cochrane* y el *Huáscar*. a las 10 entró en combate el *Blanco*.- A las 10 y 50, el *Huáscar* hecho pedazos se rendía...El comandante Grau, muerto; igualmente el segundo y tercer comandantes.- La tripulación del blindado peruano resistió tenaz y heroicamente.- Por el estado en que ha quedado el buque, creo que no podrá servir...”.

“Día 10.- El *Huáscar*, después de sostenido cañoneo con el *Cochrane*, dirigió su proa hacia el *Blanco*, haciendo algunos disparos sobre este blindado que fueron inmediatamente contestados. Hubo un instante en que dejó de verse izada la bandera del *Huáscar* y se creyó concluido el combate, pero la bandera peruana...volvió a levantarse en la nave enemiga, y la lucha continuó. *Las distancias se estrecharon*

de tal manera que se creyó llegado, el momento de emplear el espolón EVITANDO EL DEL BUQUE CONTRARIO. Hubo un instante en que el *Huáscar* pasó como a 25 metros de distancia del *Blanco*, disparando sus cañones y haciendo nutrido fuego con sus ametralladoras de la cofa. El *Cochrane*, alejado por un trecho del *Huáscar* por el movimiento que éste monitor hizo sobre el *Blanco* volvió otra vez sobre él, y maniobrando con oportuna destreza colocó al enemigo entre dos fuegos..etc”.

Al sucumbir el *Huáscar*, como en los días de su mayor apogeo, fue en medio de una aureola de gloria imperecedera, poniendo término a los combates navales de importancia. Al Perú no le quedaban más que dos barcos de madera débiles, la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo* absolutamente incapaces de luchar con la escuadra chilena. Esta, no teniendo competidores, quedó dueña de los mares.

Con tan memorable combate, y ejemplar sacrificio de Grau y compañeros de abnegación y bravura, finaliza la primera parte de la Guerra del Pacífico.

LOS COMENTARIOS BREVES DE LA PRENSA AMERICANA Y EUROPEA

El historiador militar peruano, coronel de artillería D. Celso N. Zuleta, además de haber combatido en la defensa de su patria durante el 2 de mayo de 1866, durante la guerra con España, y participado en la batalla de Pucará, tras del encuentro habido en Sangrar luego de la ofensiva peruana de Cáceres en Marcavalle y Concepción, continuó ahondando la historia militar de su patria durante la Guerra del Pacífico, que, posteriormente y desde 1879, inició Chile contra el Perú y Bolivia.

Posteriormente y a partir del año 1914, como miembro del Instituto Histórico del Perú, inició un importante ciclo de conferencias de carácter militar que se dictaron desde el expresado periodo hasta el mes de abril de 1920, mediante una reimpresión de su concadenada labor y que fueron



Grumete Manuel Medina, sobreviviente del *Huáscar*

autorizadas por el general de brigada, Don Juan N. Eléspuru, en fecha 15 de marzo del año acabado de citar.

Será pues siguiendo la propia opinión y las frases que empleó en su momento el coronel de artillería, don Celso Zuleta, durante sus cinco últimas conferencias dictadas por tan acucioso historiador peruano, las que resaltamos a continuación:

CONSIDERACIONES

Fluyen inmediatamente de la simple consideración a que dan margen los sucesos de este período de guerra. "Ellas demuestran la falta de dirección militar en Chile, traducidas por la inactividad inconcebible de su ejército colocado a las puertas de su objetivo principal (Iquique), fácil presa, sin defensa, y que de haberlo abordado resueltamente habría de haber ahorrado tiempo, sangre y dinero, sin exponerse a *muy posibles fracasos*, como pudieron serlo las batallas de San Francisco, Tacna, San Juan, Chorrillos, Miraflores y Huamachuco; a derrotas calificadas como lo fueron las de Tarapacá, Pucará, Marcavalle, Concepción y San Pablo. Ellas manifiestan, así mismo, la impericia y nulidad, a pesar de su preponderancia abrumadora, de la marina chilena, haciendo resaltar las brillantes cualidades de aptitud y coraje de los oficiales de la marina peruana..." "Y, he aquí lo que al respecto dijeron los más autorizado órganos de publicidad en Londres, Nueva York, Colombia y República Argentina".

"The Times".- "El *Huáscar* es un buque histórico.....

"Ha figurado en todos los combates navales en el curso de la guerra; ha bombardeado las poblaciones de los chilenos (sólo las fortificadas), perseguido y capturado los buques transportes, y ha sido por varios meses el terror de la costa chilena. Al mando de un hábil y valiente oficial, y tripulado por hombres excelentes, el *Huáscar* ha sido siempre un formidable adversario".- Londres, Octubre 10)".

"The Herald".- "No se necesita haber estado del lado del Perú en la desgraciada guerra de Sudamérica, para lamentar que el gallardo *Huáscar* haya sido capturado por los chilenos. Algo que parecía buena suerte, pero que probablemente no era sino competencia en su manejo, ha colocado repentinamente a este buque entre los más famosos que han surcado las aguas americanas. Ninguna empresa era demasiado grande o demasiado pequeña para él... "Que mantenga su antigua reputación, ahora que se halla en otras manos es muy dudoso; porque comandantes tan hábiles como Grau no hay muchos; y oficiales de segundo o tercer orden le temen casi tanto a un buque por el estilo del *Huáscar* como al enemigo (Nueva York, Octubre 10)".

"La Estrella de Panamá".- (entonces Colombia).- "La noticia de la captura del *Huáscar* anunciada ayer 10, de Londres, por el cable, causará dolor en muchos pechos, hasta en los que simpatizan con Chile. El denodado buquecito parecía tener vida encantada, por la impunidad con que había llevado a cabo las numerosas y arriesgadas empresas a que con frecuencia lo llevaba su valiente comandante... Por otra parte su comandante el valeroso contralmirante Grau, había obligado la admiración de todos, sin exceptuar la de los enemigos menos obsecados. No dejaba en pos de sí poblaciones indefensas incendiadas, ni destruía vidas y propiedades innecesariamente, su conducta ha sido siempre la de un marino pundonoroso y la de un cumplido caballero. Puede decirse que hasta ahora el *Huáscar* ha sido protagonista en la campaña, de una y otra parte, y el único elemento de actividad en la historia de la guerra. A los famosos blindados chilenos no les ha cabido otra gloria que la muy triste de llegar siempre tarde".

"La Tribuna", de Buenos Aires (R.A.).- Grau murió pero no ha muerto en la memoria de los argentinos el nombre de ese gran titán de los mares. El *Huáscar*, la pesadilla de la escuadra chilena, Grau, la pesadilla de los chilenos; inseparables eran, el navío y el contra almirante. La estrella polar de Grau era la victoria, y antes de rendirse prefería la muerte. Cruzaba por su imaginación una idea que pudiera en la práctica dar buenos resultados a sus planes, y sin titubear la aceptaba, por más peligros que encontrara para realizarla. ¡A Antofagasta! gritó un día, y se dirigió allí donde los buques se habían estacionado... En la oscuridad de la noche se deja ver un resplandor; era la alarma que ya cundía. El rayo de guerra fulminaba tremendo sobre los buques chilenos y la corona de la victoria vino a posarse sobre la sien de Grau. Hechos como este, pueden citarse muchos, consumados por el intrépido marino. ¡Honor a él! ¡Gloria eterna a los vencidos en Mejillones! El pueblo argentino que ha seguido con la simpatía más entusiasta los hechos gloriosos de Grau, quiere dedicar a su memoria el postrero tributo".

"El Club Patriótico de la juventud ha resuelto hacer un funeral en la Catedral; y una procesión de duelo invitando por este acto a todas las sociedades extranjeras, representantes de la campaña, estudiantes...etc. (Funerales y procesión tuvieron lugar algunos días después y fueron esplendísimos, precisamente por la gran concurrencia de gentes de todas clases".- Octubre 11)".

"La República" de Buenos Aires, R.A..- "La prensa de la República de Chile se deshace en loas y en alabanzas a sus *valientes marinos*. El jefe de la escuadra chilena es un Nelson, y al día siguiente de la captura del *Huáscar*, se publicó su biografía en Chile.- Ella asombrará al mundo entero, sin duda alguna.- ¿y por qué no?... Toda la escuadra chilena compuesta de ocho buques batió al *Huáscar* que era un pequeño monitor en comparación de cualquiera de los acorazados chilenos! El *Huáscar* no presentaba más ventajas que las de ser mandado por un marino valiente y experto, que puso a raya a

toda la escuadra chilena, haciéndola fugar y teniéndola en jaque durante seis "meses".- (Octubre 26 de 1879)".

LA EMBOSCADA NAVAL DE CHILE (VERSION HISTORICA)

Este episodio -como podrá apreciar el lector-, tiene como basamento sustentatorio un trabajo chileno. Es la versión escrita "pede literam" por un distinguido marino retirado. D. Homero Hurtado Larrafn, oficial retirado del servicio naval como teniente 1o, quien la investigó y escribió durante el presente siglo XX.

Historiador mesurado, múltiple en sus obras y ceñido al dato eurfístico minucioso, ha escrito -entre otros trabajos editados en su patria durante el presente siglo XX-, su obra intitulada *Grandes almirantes*, minucioso libro impreso en los talleres de la Armada de Chile, durante el año de 1935.

En el *Diccionario Militar, Naval y Terrestre*, de G. Cabanellas Torres (edición aparecida en Buenos Aires, en 1962), se define una *emboscada* en los términos siguientes:

"Ocultación para atacar por sorpresa. En la guerra cuenta como hazaña y es lícita según sus leyes y moral".

Leamos ahora, con detenimiento e imparcialidad, la versión chilena que, respecto del *Combate Naval de Angamos*, escribió el arriba citado historiador sureño, el ex teniente chileno D. Homero Hurtado Larrafn, en su minuciosa historia que intituló *Grandes Almirantes*:

COMBATE NAVAL DE ANGAMOS

8 de octubre de 1879

"1.- El Gobierno de Chile había decidido hostilizar por todos los medios posibles a la escuadra peruana, aprovechando la indisputable superioridad que teníamos sobre ella. Las continuas incursiones del

Huáscar por las costas del litoral y los infructuosos esfuerzos de nuestros blindados para darle alcance, mantenían vivamente preocupada la opinión pública del país. Los directores de la guerra resolvieron que mientras el *Huáscar* navegara libre en el mar, no era prudente ni aconsejable que el ejército chileno emprendiera operación alguna sobre territorio enemigo. Había que eliminar al monitor peruano a cualquier precio y dominar las vías marítimas a fin de proseguir las operaciones militares.

Estas circunstancias no dejaban otra alternativa a los jefes de nuestra escuadra, que buscar al buque peruano y atacarlo, aunque para ello fuera menester afrontar los fuegos de las baterías de Arica o del Callao. Con tal propósito la escuadra del Comodoro Riveros, compuesta por el *Blanco* que llevaba su insignia; el *Cochrane* al mando del capitán Latorre; la *O'Higgins* que contaba ahora con calderos nuevos, comandada por el capitán Montt; la *Covadonga*, a cargo del capitán Orelle; y el transporte *Loa* comandado por Javier Molinas, zarpó de Antofagasta en la noche del 1 de octubre de 1879 con destino a Arica y en la madrugada del 5 se presentó en las afueras del puerto, esperando encontrar al *Huáscar* que desde algunos días ocupaba un fondeadero en ese paraje.

El monitor no estaba en Arica y algunos pescadores informaron a Riveros que, junto con la *Unión*, habían zarpado al Sur algunos días antes. Luego de discutir si atacaba allí al *Manco Capac* o a la *Pilcomayo* o se perseguía al *Huáscar*. Se optó por lo último".

- "2.- El *Huáscar* y la *Unión*, a las órdenes de Grau, en contra de sus deseos y sólo en cumplimiento de instrucciones precisas del general Prado, dejaron Arica el día 30 de setiembre. Escoltaron al *Rímac* con tropas del general Bustamante destinadas a Iquique y en las primeras horas del 5 de octubre aparecieron navegando lentamente en las afueras de Coquimbo. Este puerto estaba recién fortificado y los visitantes buscaban naves chilenas. Sin disparar un solo tiro continuaron a las 3 A.M. su rumbo al Sur y el 6 de octubre interceptaron dos vapores correos, por quienes supieron que la escuadra del Comodoro Riveros se había dirigido a Arica.

Basado en esta información, Grau que tenía órdenes de no acercarse a menos de 7 millas de Antofagasta, en donde se suponía a los buques chilenos en los días de su partida de Arica, determinó inspeccionar dicho puerto”.

- “3. La ausencia del *Huáscar* hacía inútil la permanencia de la escuadra chilena frente al puerto de Arica, pues no había utilidad práctica en empeñar un combate con los fuertes, sólo con la expectativa de dañar a buques de poca importancia. Por otra parte era muy posible que el *Huáscar* y la *Unión* se hallasen ocupados en hostilizar las costas de Chile y se resolvió de inmediato regresar al Sur, poniendo rumbo a Mejillones, a cuyo puerto llegó la escuadra en los días 6 y 7 de octubre. En la tarde este último día se supo que el *Huáscar* y la *Unión* habían sido avistados navegando al Norte, a la altura de Coquimbo, lo que hacía suponer que pasarían por Antofagasta esa misma noche. Sin pérdida de tiempo, los capitanes Riveros y Latorre, de acuerdo con el Ministro de Guerra en Campaña Rafael Sotomayor, culminaron un plan de operaciones que debería dar por resultados la captura de la nave, que hasta entonces, esquivara la tenaz persecución de nuestros blindados”.
4. Luego que la escuadra chilena fondeó en Mejillones y una vez rellenas sus carboneras, se hizo a la mar en la noche del 7 de octubre organizada en dos divisiones. La primera al mando del Comodoro Riveros, compuesta por el *Blanco*, *Covadonga* y *Matías Cousiño*, llamada “La Pesada” o de menor andar, zarpó como a las 10.00 P.M. dirigiéndose a Antofagasta cerca de la Costa; la segunda bajo las órdenes del comandante Latorre, formada por el *Cochrane*; la *O’Higgins* y el *Loa*, de mejor andar, llamada “La Ligera”, dejó su fondeadero como a la 1 A.M. del día 8 con la orden de cruzar 25 millas afuera de la costa, al frente de Punta Angamos.

Contribuyó en parte al éxito de los chilenos el hecho de que el *Cochrane* se encontraba con sus fondos limpios y máquinas recorridas; en cambio el *Huáscar* no había entrado a dique desde su última salida del Callao en el mes de Julio.

El plan para batir al *Huáscar* era el siguiente: Riveros en observación frente a Antofagasta, defendería esa plaza en caso de ser atacada por el *Huáscar* proveniente del Sur, y si éste pasaba al Norte, los perseguiría de cerca hasta que Latorre le cerrara el paso desde Mejillones. La división de Riveros debía evitar que Grau regresara al Sur. Latorre, cruzar a la altura de Mejillones a 50 millas de la costa, distancia que él propuso reducir a 20 millas, de acuerdo a un telegrama del Ministro Sotomayor que le decía en sus instrucciones primitivas: "Si ud. lo estima oportuno". Latorre redujo esa distancia avisando a Sotomayor y previa conformidad de su Comandante en Jefe, el Comodoro Riveros.

El plan original de Riveros, había sido moverse al Sur, a lo largo de la costa en dos divisiones, una navegando dentro y la otra alrededor de 40 millas de su banda de estribor. Fue en consecuencia, gracias al nuevo plan, que a las 3.30 A.M. del 8 de octubre, la primera división avistó y fue divisada por los peruanos, de modo que equivaldría a decir, que el arreglo anterior habría conducido a los mismos resultados.

5. La división de Grau, que había pasado por Los Vilos el 5 de octubre, se dividió después frente a Coquimbo, y en la noche del 7 al 8 se proponía recorrer prolijamente la bahía de Antofagasta.

A la 1.30 A.M. dejando a la *Unión* como vigía fuera del puerto, el *Huáscar* se acercó al fondeadero, pero al no encontrar allí... a los blindados, salió fuera y se reunió con su compañera a las 3.15 del día 8 de octubre. Ambos buques hicieron entonces rumbo al Norte. Casi inmediatamente divisaron tres columnas de humo aproximadamente cerca de la costa a unas 6 millas de distancia. Sin demora se descubre que se trataba de buques chilenos, y el *Huáscar* y la *Unión*; a las 3.30 A.M. viraron al Suroeste seguros de que el *Blanco* por más esfuerzos que hiciera, no podría estrechar la distancia de 5 millas que lo separaba en ese momento.

El monitor peruano corrió una hora en esa dirección, desarrollando su mejor andar de 10.75 nudos con 66 revoluciones y una presión media de 25 libras de vapor. El *Blanco* y la *Covadonga* que lo perseguían, solamente daban 7,5 nudos. El *Matías Cousiño* enviado al comienzo a Antofagasta, cambió de rumbo para seguir las aguas de su división..

Era claro que la caza no tenía esperanza para los chilenos, salvo que por una causa inesperada el *Huáscar* virara al Norte, con la posibilidad de ser cruzado en su rumbo por la división de Latorre. Tanto el *Huáscar* como la *Unión* eran más rápidos que sus perseguidores, para el *Blanco* la situación era indiferente y la *Unión* era más poderosa que la *Covadonga*.

Pero Grau, precavido, no quiso buscar combate. A las 5.40. A.M. aprovechando una neblina, bajó su andar a 9.5 nudos, virando al Norte. En seguida, terriblemente cansado después de pasar toda la noche en pie, se retiró a dormir. Sería la última vez en su vida.

6. A las 7.15 A.M. del día 8 de octubre el *Huáscar* divisó columnas de humo al Noroeste. Cayó un poco en esa dirección, descubriendo que se trataba del *Cochrane* y los otros dos buques de Latorre. Tan pronto como el *Huáscar* fue avistado por los chilenos, destacaron al *Loa* para reconocerlo más de cerca. El almirante Grau fue avisado y pronto estuvo en cubierta. Según sus informaciones, el mejor andar del *Cochrane* no excedía de 8 nudos y, confiando en que podía eludirlo, permaneció algunos minutos navegando en dirección al *Loa*, pero pronto comprobó que el *Cochrane* se movía más rápido que lo esperado y cayó un poco hacia el Este, poniendo sus máquinas a un máximo de 11 nudos, para hacerse paso entre el *Cochrane* y la costa. Si el buque hubiera estado con sus fondos limpios, habría dado 12 o más millas en lugar de 11 (opinión del ingeniero del *Huáscar* en su parte oficial). Hasta este momento la *Unión* había mantenido su puesto por la amura de babor de la nave Almirante; a

las 7.45 A.M. se dijo que por orden superior, pasó a colocarse por la popa del monitor, para seguir navegando a todo andar, abriendo su ruta ligeramente hacia estribor, con destino a Arica".

La *O'Higgins* y el *Loa* procuraron darle caza durante 10 horas aproximadamente y hasta la caída de la noche, sin que la *Unión* cuya velocidad los superaba- fuese alcanzada. Esta veloz corbeta cumplió con las órdenes emanadas del Director Supremo de la Guerra, General Don Mariano Ignacio Prado, dictadas con anterioridad desde el 30 de septiembre de 1879, en el "Punto 7º de sus "Instrucciones Secretas", conservando así el único buque capaz de continuar la guerra con Chile, como se verá más adelante.

7. Entre tanto el *Blanco Encalada* estaba a más de 6 millas de estribor del *Huáscar* ; y el *Cochrane* a 6.5 por la proa a babor, ambos blindados emergiendo sobre el monitor mientras este procuraba alejarse al Nordeste. Grau consiguió distanciarse del *Blanco Encalada*, pero pronto comprendió que el *Cochrane* era demasiado rápido para él.

A las 8.40 A.M. este último se había acercado a 3,000 metros y visiblemente capaz de cruzar la proa del *Huáscar*, Grau entonces mandó ocupar los puestos de combate a su gente. Mientras se hacían los últimos preparativos se produjo un atraso, debido a que el buque quedó sin gobierno y al cambiar el sistema corriente a la torre de mando produciéndose fuertes guiñadas en el rumbo, el almirante Grau, absolutamente solo, se instaló dentro de la torre de combate, bastante bien protegido y situado bajo el puente de navegación.

8. Cuando se inició la acción a las 9.25 A.M. y a una distancia de 20 millas de la costa, el *Blanco* y el *Cochrane*, se encontraban a 6 millas de la popa y a 3,000 del monitor peruano, respectivamente. Fue entonces cuando el *Huáscar* abrió fuego con los cañones de su torre de artillería. El segundo disparo tocó en el agua, y rebotando, entró por la proa sin coraza del *Cochrane*, averió la cocina y cayó en

cubierta sin hacer explosión. El blindado chileno no contestó hasta que estuvo a 2,000 metros de distancia. Uno de sus primeros proyectiles penetró en el blindaje del *Huáscar*, a babor, y estallando en el interior de la torre de artillería, causó doce bajas entre el personal que servía las cigüeñas de ronza. Poco después, otra granada que hizo explosión cerca del sitio anterior, cortaba el guardfín de babor de la rueda de gobierno de combate, quedando el buque sometido al gobierno de respeto (de emergencia o precaución). El *Cochrane* después de descubrir una curva, quedó navegando casi paralelamente al *Huáscar* y un proyectil Palliser de 300 libras de su torre disparado a 600 metros, hizo impacto a estribor del *Cochrane* con un ángulo de 30 grados, que hundió en 3 pulgadas la coraza y causó pequeños destrozos. El *Huáscar* carecía de proyectiles Palliser.

9. A las 9.40 A.M. cuando ambos buques seguían en rumbos paralelos, el *Huáscar* cayó un poco a babor esperando espolonear a su contendor, pero el *Cochrane* lo evitó moviendo su timón en el mismo sentido. A las 9.45 A.M., una granada, disparada por el *Cochrane* hizo explosión en la misma torre de mando del *Huáscar* y destrozó en pedazos al valiente Almirante Grau cuya cabeza acostumbraba a mantener asomada al exterior por una porta. Un pie suyo fue el mayor fragmento que se encontró de su cuerpo. El Teniente Diego Ferré, ayudante suyo, que estaba frente a la rueda de gobierno bajo la torre separada por una plataforma de madera, sin mostrar herida alguna quedó también muerto a consecuencia de la explosión de esta granada. Dicho proyectil inutilizó por completo el gobierno de combate, y el buque cayó a estribor y corrió al Este, hasta que la avería pudo repararse y puso de nuevo proa al Norte.
10. El *Huáscar*, cayendo a estribor, colocó al *Cochrane* por su amura de babor.

Poco ejercitado en el manejo de la torre de artillería en esa

dirección, una granada enemiga penetró por su parte menos protegida a la izquierda del cañón derecho, y dejó fuera de combate a las dotaciones de la torre. Entre los muertos cayeron los dos jefes de cañón, y entre los heridos, el capitán Melitón Carvajal, Jefe de Estado Mayor del Almirante, quién había entrado a la torre a informar al comandante Elfas Aguirre que había asumido el mando de el buque.

Los cañones fueron puestos nuevamente en servicio, pero su manejo por dotaciones distintas y comparativamente sin experiencia, hicieron fuego poco preciso y aún malo. El Teniente Rodríguez, que se asomó por la porta de uno de los cañones, murió con su cabeza destrozada; la cubierta había sido barrida por las ametralladoras Nordenfelt y rifles del enemigo, y una masa de heridos llenaba las cámaras y camarotes.

11. Pero el *Huáscar* aún combatía al mando del comandante Elfas Aguirre y se mantenía con un rumbo cercano al Norte. El *Cochrane* trató de espolonearlo acercándose en ángulo recto y disparando sus cañones de proa a estribor a distancias menores de 200 metros. El blindado erró en su intento y cruzó a no más de 5 metros por la popa del monitor. Al pasar descargó sus cañones de babor y una granada hizo impacto en la amura de estribor del *Huáscar*, acusando averías en los aparejos de gobierno. Esto fue desastroso para el monitor, por primera vez durante la acción quedó con todos sus enemigos por la popa. Sin poder continuar su rumbo al Norte cayó hacia estribor, al igual que cuando anteriormente perdiera el control del timón, quedando en consecuencia con el *Cochrane* por la aleta (a). Esta posición le permitió reparar nuevamente el gobierno del buque.

(a).- Costados posteriores del buque: aletas de babor y estribor.

Mientras su proa estaba todavía a rumbo, una granada penetró por la coraza, a popa de la sala de máquinas, causando destrozos tras de herir o dar muerte a varias personas, incluyendo entre los últimos al

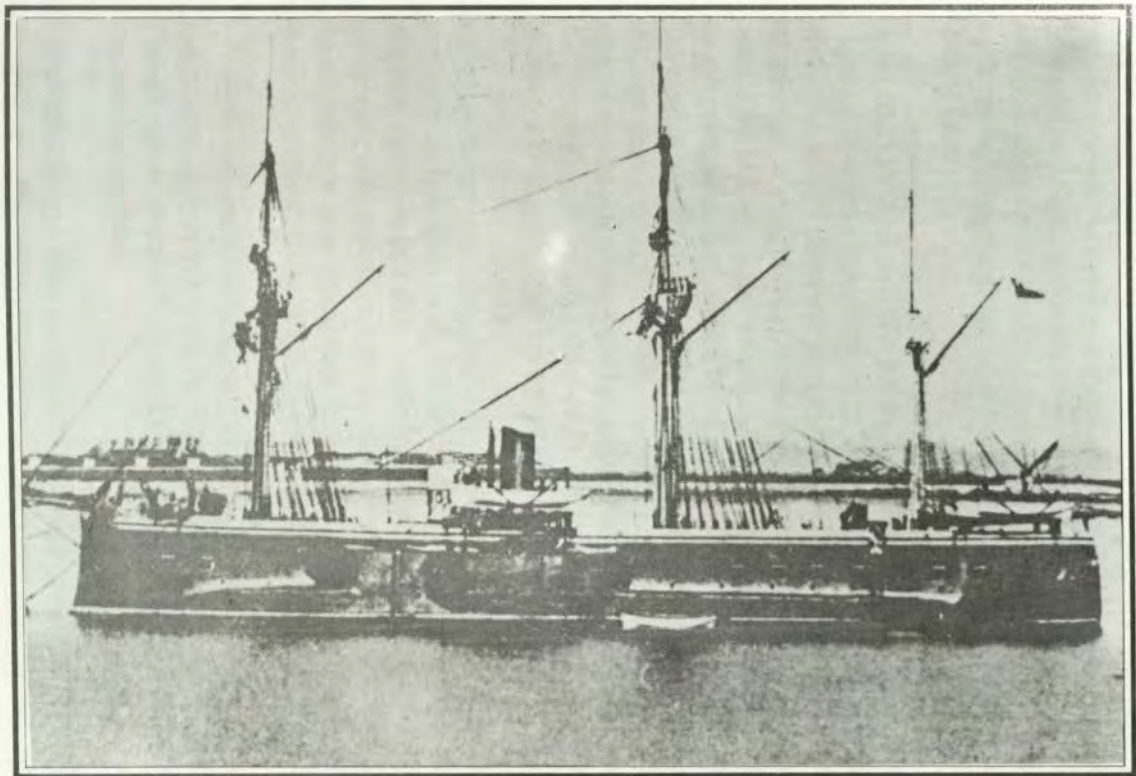
doctor Santiago Távara y al capitán Griffiths, médico cirujano del *Huáscar* y capitán del bergantín-goleta *Coquimbo*, respectivamente, capturado éste último días antes por el blindado y con su tripulación presa a bordo del buque en mención.

12. A pesar de haberse acondicionado los aparejos del timón, el rumbo seguido por el *Huáscar* era inseguro, pues el comandante Aguirre tenía que gobernar el buque desde una de las portas de la torre y "pasar la voz a popa" por la cubierta inferior al personal de los aparejos del timón, lo que hacía imposible su manejo con la debida rapidez. No obstante, cuando el *Cochrane* intentó espolonearlo nuevamente, disparando sus cañones de proa a estribor, a 160 metros de distancia y apuntando también con los del centro con 3 grados de depresión, el *Huáscar* consiguió evitar una vez más su espolonazo, obligándolo a pasar muy cerca de su popa.

Poco después el monitor giró con proa al Sur y el *Cochrane* se preparaba para disparar su cañón de proa a estribor cuando el *Blanco* que giraba en círculo a estribor, intervino inesperadamente. Esto fue a las 10.10 A.M., o sea 45 minutos después que se había iniciado el fuego.

13. El *Huáscar* maniobró más a estribor, como para afrontar al enemigo recién llegado, el que maniobró también al mismo lado para evitarlo. El *Cochrane* para salvarse de una colisión con su compañero, había caído a babor describiendo un amplio círculo para entrar de nuevo en acción. Mientras se alejaba, una granada del *Huáscar* estalló en la parte no blindada de popa, hiriendo a diez de sus tripulantes de los cuales dos murieron más tarde.

Pero el *Blanco* seguía presionando al buque peruano que seguía ahora doblemente amenazado. Al cruzar este blindado dentro de 25 metros, descargó una andanada sobre la popa del monitor, dando muerte o hiriendo al personal ocupado en los aparejos de gobierno y a algunos refugiados en la Cámara de Oficiales. El *Huáscar*, de



Blindado chileno *Blanco Encalada* que con el *Cochrane* y la *Covadonga* se enfrentaron al *Huáscar* en Angamos.

nuevo sin control, siguió navegando al Oeste.

14. El monitor peruano estaba en terribles condiciones. Debido al humo y destrozos de la artillería enemiga, la gente de máquinas no podía ni siquiera ver los manómetros, y, en consecuencia, el nivel de las calderas bajó, quemándose los tubos y produciéndose un violento escape de vapor.

A las 10.25 A.M. el pabellón del buque fue arrancado de su asta en el palo mayor por el fuego enemigo y por un momento se creyó que el monitor se había rendido; pero se izó una nueva bandera en el pico de mesana.- Casi simultáneamente otro proyectil entró en la torre de mando del *Huáscar* y dió muerte o dejó heridos a todos los que allí se encontraban, entre ellos al comandante Aguirre. El teniente Garezon asumió el mando. El cuerpo del infortunado comandante Aguirre desapareció totalmente destrozado. Entre los heridos por este tiro estaba el teniente Palacios, que apenas terminado el combate fue hospitalizado en un vapor de la Compañía Inglesa; mas no alcanzó a divisar con vida las costas de su patria (b).

15. Pero el *Huáscar* aún combatía con más de un incendio a bordo, teniendo sus máquinas en movimiento y disparando ocasionalmente algunos tiros con el cañón izquierdo de su torre. El *Cochrane*, completando el último círculo de giro, renovó sus esfuerzos para espolonearlo y sólo fracasó en sus intenciones por la suerte del monitor peruano en uno de sus movimientos, ya sin control alguno.

Ambos blindados chilenos persiguieron al *Huáscar* disparando sus cañones de grueso y mediano calibre que tenían campo, y aún la *Covadonga* se incorporó a la acción, disparando el último tiro en ese memorable combate.

16. El teniente Garezon viendo que todo intento de escapar era inútil, reunió a un consejo de oficiales sobrevivientes que determinó hundir

el buque. Poco antes, Riveros -el más alto jefe de la Marina Chilena en Angamos- dijo "Hubo un instante en que dejó de verse izada la bandera del *Huáscar* y en vista de ello, los chilenos suspendieron el fuego" al ver además que el buque no mostraba su pabellón izado. Eran las 10:55 A.M. cuando se arriaron los botes del *Blanco* y del *Cochrane* con intenciones de abordar al monitor, aunque en el sus ingenieros mantenían las máquinas en movimiento y el buque seguía a rumbo. Los chilenos, temiendo que sus botes no les permitieran abordar al enemigo, *rompieron el fuego de nuevo* (y en esto hay contradicción flagrante...con la cita anterior del autor, Hurtado Larraín, en su obra editada el año de 1935, en Valparaíso).

Quien estas líneas escribe en la presente *Historia Naval del Perú* (1980-1989), descarta pues, por lógica incontrastable y ausencia de pruebas eufísticas, la versión dada tan a la ligera por el historiador chileno, en el sentido de que "algunos tripulantes mostraron pañuelos y toallas blancas en señal de rendición". Las ligerezas, no deben restar verdad a la historia ni dejar sombra alguna de duda. Prosigamos con la otra narrativa de Hurtado Larraín publicado en 1935:

(b) El indómito teniente Palacios, con varias heridas y la mandíbula destrozada -usando alfileres por no tener tiempo de suturársela médicamente-, volvió hacia el puente y continuó combatiendo y maniobrando desde el puente hasta que, cubierto por diez y siete heridas, exhaló su último suspiro en Iquique, a bordo de un barco de la Compañía Inglesa de Vapores y en los brazos de su propio compatriota peruano, el Sr. Bernardino Codecido..

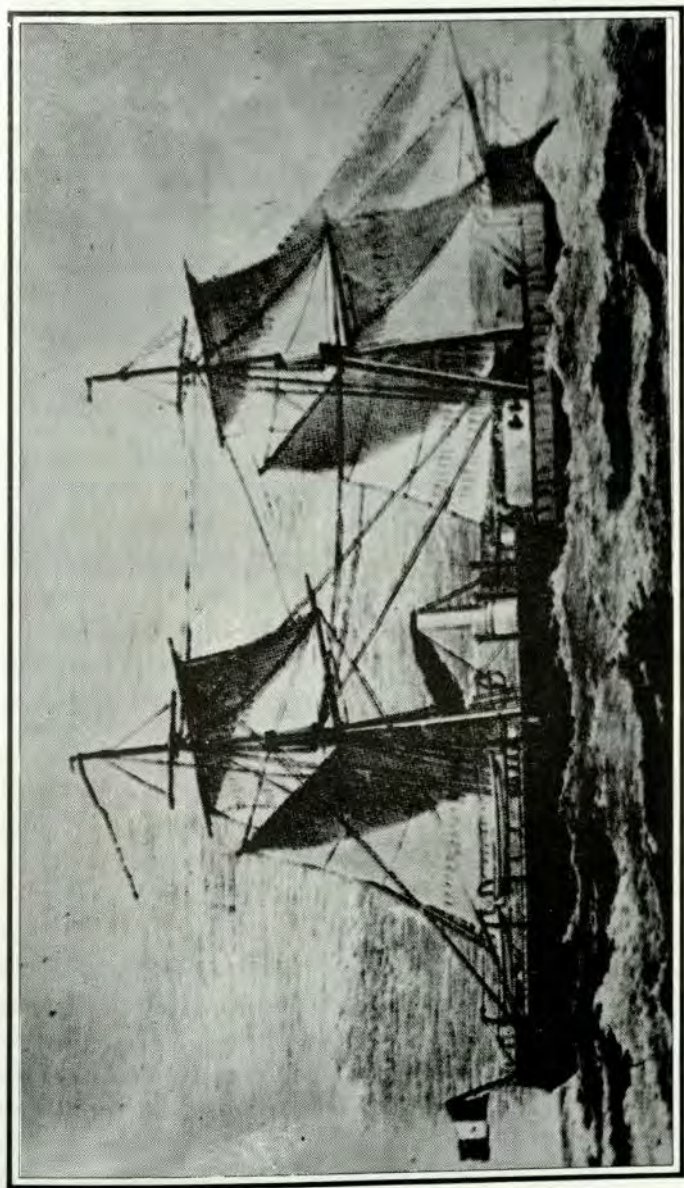
"...y luego pudieron observar que el *Huáscar*, gradualmente, paraba sus máquinas y se detenía".

Esto lo explicó el teniente Garezon como sigue:

"Había mandado al alférez Ricardo Herrera a ordenar al Ingeniero Jefe (el súbdito británico, D. Samuel Mac Mahon) que procediera a



Blindado *Almirante Cochrane* y corbeta *O'Higgins* en Valparaíso aprestándose a zarpar al norte transportando las tropas para la guerra.



Aspecto original del Monitor *Huáscar* cuando el Perú lo adquirió en Inglaterra en 1865.

16. echar a pique el buque abriendo las válvulas en cumplimiento de las instrucciones anteriores del Almirante Grau. Los ingenieros, en cumplimiento de esta orden, vaciaron la entrada de agua salada de circulación de los condensadores a la sentina, lo que obligaba al Ingeniero Jefe Mac Mahon y a sus ayudantes a cerrar la válvula de ingreso de vapor a la máquina de propulsión y parar el buque”.

La detención del *Huáscar* permitió al Capitán de Corbeta del *Blanco*, Luis A. Castillo y al Teniente J.M. Simpson del *Cochrane* abordarlo por ambas bandas. Simpson revólver en mano, corrió a la máquina donde encontró al Ingeniero Jefe y Ayudantes con las manos en la válvula principal de vapor. Y estaban con el agua a las rodillas cuando Simpson los obligó a suspender la inundación...”

17. El *Huáscar* fue encontrado con 3 a 4 pies de agua en su sentina superior. Algunos de los orificios de los tiros en los costados estaban casi al nivel del mar, y si el teniente Simpson no hubiera aparecido con la rapidez que lo hizo, el buque no habría flotado más de cinco minutos. Además, se habían producido varios impactos, especialmente sobre la santabárbara de proa. Pero como el mar estaba en calma y las bombas en servicio no se tardó mucho en dejarlo libre de inundaciones y extinguidos los incendios.

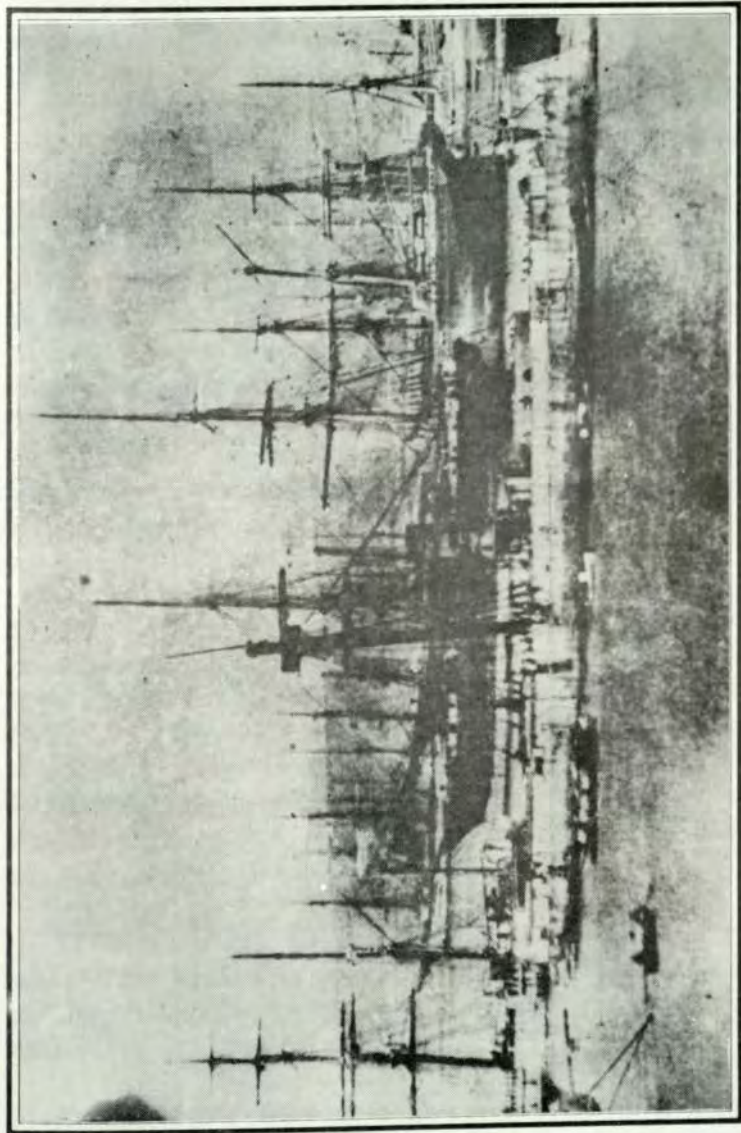
18. La escena a bordo era terrible. Dice el Teniente T.B. Mason, de la Marina de los Estados Unidos de América, en su informe personal dirigido al Contralmirante U.S.A. C.R.P. *Rodgers* el 14 de octubre de 1879, remitido al buque insignia *Pensacola*: “Difícilmente habría una yarda cuadrada en la obra muerta que no nos mostrara efectos de “proyectiles”. La caja de humo y torre de mando estaban prácticamente destruidas; los botes habían desaparecido y sus pescantes volados y caídos de su posición. Su mástil acribillado y el sistema de anclas de vapor sacado de su sitio; pero es extraño, ninguna jarcia fue averiada. Las escotillas y el castillo muy injuriadas. el cabrestante fue arrancado de su sitio. El fuego de artillería chileno había sido extremadamente certero, lo que se comprobaba por el estado del *Huáscar* después de la última parte de la acción o

sea desde que el *Cochrane* tomó posición por la aleta, haciéndolo un blanco seguro.

En las dependencias inferiores, la escena era todavía... peor. Por todos lados muerte y destrucción a causa de las granadas enemigas. Dieciocho cadáveres fueron retirados de una cámara y la torre de artillería estaba llena de restos humanos de las dotaciones que sirvieron sus cañones. Las escalas y estructuras de madera quedaron completamente destruidas. El sistema de gobierno fue averiado en tres diferentes ocasiones y el fuego enemigo había causado incendios en ocho sitios diferentes; la torre de artillería seriamente averiada, mostraba su cañón derecho desmontado, y los cañones y ametralladores Gatling fuera de todo manejo.

El conjunto ofrecía el más desmoralizador y cruel efecto de la artillería que es posible imaginar. Cada impacto enemigo causaba enormes daños temporales, pero aún así, no se veían averías de carácter total. Las defensas acorazadas resultaron, en este caso, un grave inconveniente; ellas servían de firmeza para la explosión de los proyectiles enemigos, los cuales, en ningún caso se detuvieron cuando chocaban en ángulos que no fuesen muy pequeños. El casco a popa y mamparos interiores, sólo sirvieron para aumentar el número de fragmentos que fueron lanzados al interior del buque con fatales efectos. Por el contrario, las granadas que pasaron a través de los costados sin coraza del castillo, no hicieron explosión y causaron pequeños daños. Cada granada que perforaba la coraza, siempre hacía explosión y el buque sufría un nuevo incendio en ese lugar.

Las armas menores chilenas y ametralladoras Nordenfelt ponían fuera de combate al personal de la cubierta y al...que atendían el armamento sin protección acorazada. Los chilenos tenían doce de sus mejores apuntadores instalados en las cofas de sus dos palos. Este fuego hubiera sido todavía más terrible si hubieran usado armas de repetición. Las ametralladoras Nordenfelt se probaron efectivas,



Estado en que arribó a Valparaíso el Monitor *Huáscar* después del combate de Angamos.

no sólo contra el personal sino contra el material. El fuego de una "pompon" a 800 metros de distancia, disparando 17 tiros al minuto, merecía considerarse muy seriamente.

El ataque al espolón entre naves en movimiento, a pesar de sus averías en los sistemas de gobierno, no produjo resultados con éxitos visibles. La ubicación de la torre de mando del *Huáscar* mostró ser desventajosa y un excelente blanco para los chilenos. Se observó en esta acción que mientras los chilenos siempre tenían con sus blindados algunos cañones que apuntar al *Huáscar*, éste se encontró en muchas posiciones en las cuales, sólo cambiando de rumbo, podía tener campo de tiro para disparar. Los sectores muertos para la torre del *Huáscar* ubicada en el centro, eran de 40 grados desde la proa y de 50 grados a popa, o sea que en conjunto sumaban un cuarto de circunferencia. Por otra parte el *Blanco* y el *Cochrane* podían ambos apuntar tres cañones de grueso calibre hacia proa y cuatro menores delanteros a dos por popa, sin dejar sectores muertos en ninguna dirección.

El *Cochrane* recibió tres impactos y su coraza permaneció prácticamente intacta. Entre muertos y heridos sufrió diez bajas. El *Blanco* no fue tocado. El *Cochrane* disparó 45 tiros de granadas Palliser y el *Blanco* 31; en total 76, de los cuales 20 hicieron blanco en el *Huáscar* y 13 perforaron su coraza. Durante la acción que duró 90 minutos, el buque capturado con una dotación de 205 hombres, tuvo 144 prisioneros y 61 muertos, comprendiendo en los últimos a sus cuatro oficiales de mayor graduación.

El *Huáscar* disparó 40 granadas del tipo *Palliser*, de las cuales sólo un 7.5% hicieron blanco, y esto a pesar de que la distancia fue por largo tiempo menos de 500 metros y a veces no más de 80 metros...(a)

Las máquinas motrices del monitor *Huáscar* no fueron averiadas y 3 de sus calderas quedaron en completo servicio. Con ligeras

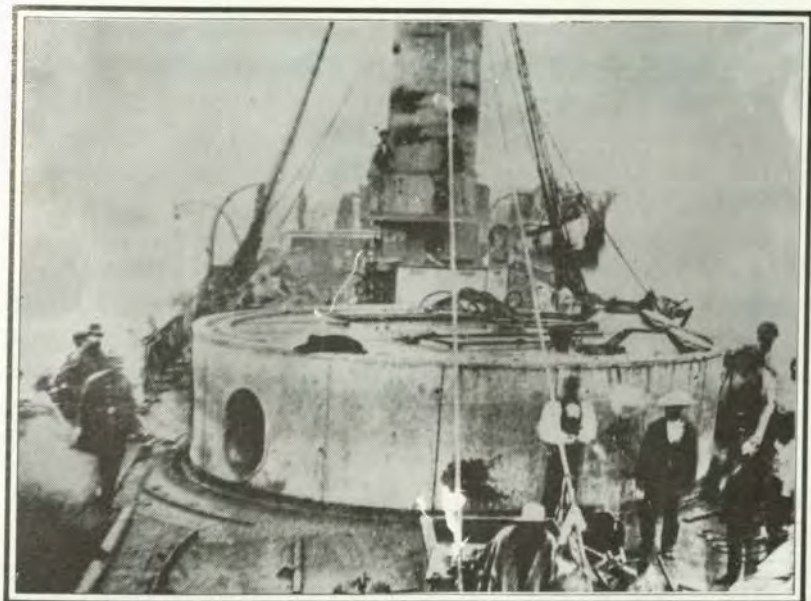
revisiones, éstas quedaron también listas en la misma tarde del combate, y el *Huáscar* con sus propios recursos, navegó hasta fondear en Mejillones. Con tripulación seleccionada, como premio de su comportamiento en el combate, el monitor *Huáscar* hizo rumbo a Valparaíso con esfuerzo, propias máquinas y sin escolta...(b). En el citado puerto fue recibido con significativas ceremonias, cívicas, militares y religiosas. Raras veces se había presentado en un buque de guerra una defensa tan obstinada y difícil. Los restos físicos del valiente Almirante Grau, fueron sepultados en Santiago con honores militares, y las tres naciones envueltas en este conflicto lamentaron profundamente su deceso. Parte de una de sus piernas y el pie correspondiente, descansaron para siempre en el Mausoleo del comandante chileno Viel y durante el tiempo requerido para su cercano envío al Perú, pues ambos valientes marinos eran con cuñados mutuamente y fueron casados con dos hermanas. El Comodoro Riveros fue ascendido a Contralmirante; el Comandante Latorre a Capitán de Navío y el Capitán de Corbeta, Luis A. Castillo, a Capitán de Fragata, al mando del *Blanco Encalada*.

a).- Al *Huáscar*, no le habían llegado aún auténticas.

b).- Un año después en aguas del Callao y siendo Peñía el comandante del *Loa*, un artificio explosivo, ideado por el ingeniero peruano Manuel J. Cuadros junto el artificio ignitor, hundió al *Loa*, mató a su tripulación íntegramente e hizo y provocó el suicidio del marino Peñía.

Esta victoria aseguró el dominio de mar a los chilenos, que hicieron toda clase de preparativos para utilizarlo.

Arrendaron veleros para ser remolcados y servir de transportes; dotaron vapores con lanchones para el desembarque de tropas y repararon el *Blanco* en Valparaíso. "Se aseguraron la compra de un buque de andar de 14 millas, a hélice, al que se le dotó con un cañón de carga por la culata, marca Armstrong, y, en honor a los últimos



El estado del *Huáscar* después del Combate de Angamos.
Vista de la torre.



Impactos de artillería en la torre del *Huáscar*

sucesos, se le bautizó con nombre de *Angamos*. Era un vapor de 1,180 toneladas y 1,480 H.P construído en Glasgow el año de 1876".

OBJETIVIDAD HISTORICA

A través de la narración histórica hecha por el teniente 1o. A.R.CH. (R), D. Homero Hurtado Larraín, quedan expuestos a la luz algunos puntos de sumo interés acerca del combate naval de Angamos, los mismos que completan diversos aspectos de aquella memorable acción, en forma desapasionada, bastante imparcial y ausente de todo chauvinismo condenable.

Reconocida por Chile su indisputable superioridad en el mar, las continuas y exitosas incursiones del *Huáscar* constituyeron -como lo expresa sin ambages- motivo de una viva e inmensa preocupación para el país del sur, porque para dentro de tan ostensible disparidad de fuerzas no era soportable que un solo buque, comandado por marino tan audaz, valiente y competente como Grau lo fuera, tuviese en jaque a toda una escuadra por tanto tiempo, dejándola mal parada ante la opinión pública chilena y sacando ventajas de donde no las había.

Efectivamente, la defectuosa construcción del blindado peruano, su indiscutible inferioridad artillera, la falta de carena de sus fondos y el casi nulo entrenamiento de los hombres encargados de sus cañones, constituyeron factores negativos, solamente gracias a la pericia y el arrojo del inmortal almirante Grau y sus intrépidos compañeros.

¿Cabe acaso dudarlo, en tratándose de un barco impedido de utilizar sus bocas de fuego en "sectores muertos" -de 40° hacia proa y 50° hacia popa-, que lo inhibían de defenderse y atacar, dentro de una periferia de 90° por banda?

De que la emboscada chilena fue estudiada y preparada cuidadosamente, eso tampoco admite discusión. Los comandos de los

buques de su escuadra habían sido recientemente cambiados por marinos idóneos, audaces y más jóvenes que los precedentes con la esperanza de obtener resultados tangibles en la desesperada lucha de todos contra uno, dirigiéndose el esfuerzo total hacia un solo objetivo: la captura del *Huáscar*. Únicamente así pudieron lograrlo.

El monitor peruano -cuyo comandante al igual que el de la *Unión* tenía instrucciones precisas del presidente Prado "de no comprometer los buques bajo su mando en ningún caso", "de batirse solamente con fuerzas inferiores" y de que, si el momento llegase y "resultara imposible el retirarse" tendrían "que cumplir con su deber", tuvo que aceptar el reto del destino, y en resistencia sublime, heroica y denodada, sacrificarse por el honor de su patria y su bandera.

Nuestro país había estado obnubilado. Pese a los continuos requerimientos de sus marinos para que efectuaran ejercicios de artillería frecuentes, la declaración de guerra que nos sorprendió no solamente sin haberlos hecho sino con la escuadra en reparaciones y trabajos de alistamiento en el Callao. Las granadas Palliser que tanto había pedido Grau- por ser las únicas capaces de perforar las corazas de los blindados chilenos-, no alcanzaron a llegarle para ser utilizadas en Angamos,... Los artilleros del *Huáscar* no tenían prácticamente preparación para desempeñarse como tales, errando disparos a distancias asombrosamente cortas y obligando casi a su comandante, ¡cosa increíble! a confiar más en la contundencia del espolón de su buque, que en el fuego de sus cañones.

En cambio los artilleros chilenos, preparados con antelación y de manera sumamente eficiente, se comportaron durante el combate al igual que "en un simple ejercicio de rutina". De allí los innúmeros destrozos que supieron causar sobre el buque oponente con la precisión de sus disparos. Al decir de Hurtado Larraín: "el conjunto ofrecía el más desmoralizador y cruel efecto de la artillería que es posible imaginar".

"El cabo Francisco Muñoz, perteneciente a la dotación del Cochrane,

que fuera quien apuntó el cañón cuya granada hizo volar a la inmortalidad al heroico Almirante Grau, "años más adelante -dice Hurtado Larraín- recordaba con emoción el día de Angamos. Latorre le obsequio el único ramo de flores que existió en el buque, para que adornara el cañón de la batería de estribor que había cauzado aquel histórico impacto".

Como se ha podido expresar a través de toda esta narración histórica, el *Huáscar* no se rindió. Combatió heroicamente hasta el fin; y cuando ya no pudo hacer uso de su artillería, con sus jefes muertos y sus oficiales y tripulantes heridos en gran número, el teniente Garezon - último comandante del monitor -dio la orden de hundir el buque. El *Huáscar* tenía ya varios pies de agua en su obra viva cuando los chilenos lo abordaron; *sus oficiales hablan arrojado sus espadas a la mar*, para no entregarlas en simbólica rendición. Revólver en mano, se obligó a los maquinistas ingleses que el buque tenía, cerróse las válvulas de inundación para impedir el hundimiento total del monitor, anulando toda posibilidad en tal sentido.

Los combatientes del *Huáscar*, desde el almirante Grau hasta el cocinero Edward Ford, prestaron, sin duda alguna, una valiosa contribución a la historia bella de los dramas navales de todos los tiempos, al mantener durante la escena suprema del desenlace fatal la esencial unidad del buque que dotaban.

El arca de sangre y muerte que era el *Huáscar* vencido -escribió Jacinto López- convirtióse, por el heroísmo de sus combatientes, en una arca de gloria e inmortalidad.

A

- ABAROA, Eduardo:** 259
- Abtao** (corbeta chilena): 6, 22, 59, 61, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 75, 194, 195, 198, 213, 245, 248, 256, 260
- Adelaida Rojas** (fragata chilena): 198, 246
- Adriana Lucía** (barca nicaragüense): 198, 246, 257
- AGUIRRE, Elías:** 255, 279, 280, 281
- AHUMADA Y MORENO, Pascual:** 20, 37, 38, 80, 117, 120, 124, 128, 139, 185, 204, 242, 243
- ALAMOS** (alférez chileno): 201
- ALDEA, Juan de Dios:** 102, 103, 106, 150
- ALTAMIRANO** (comandante general de marina chileno): 27, 142, 207, 218, 222
- ALVAREZ, Mariano:** 234
- ALVARGONZALES, Claudio:** 134
- ALFONSO XII, rey de España:** 240
- Amazonas** (buque transporte chileno): 7, 59, 61, 220, 223, 228
- Amazonas** (fragata peruana): 132, 133, 134
- América** (corbeta peruana): xv, 134, 261
- Angamos** (transporte chileno): 7, 8, 286
- Anita** (barca chilena): 178
- Apurímac** (fragata peruana): 132, 134
- ARANIBAR, Carlos:** 158
- AROSMENA GARLLAND, Geraldo:** 161, 190, 192, 204, 205
- ARTEAGA, Justo:** 15, 85, 167, 204
- Atahualpa** (monitor peruano): xv, 2, 3, 28, 261
- Ayacucho** (vapor de la Compañía Inglesa): 167
- AYAX:** 265

B

- BALLIVIAN:** x
- BALMACEDA, José Manuel:** 86, 122
- BARROS ARANA, Diego:** 82, 146, 151, 160, 161, 184, 238, 243
- BASADRE, Enrique:** 116, 118, 156
- BASADRE, Jorge:** 258
- BELL (capitán chileno):** 202
- BELLO, Andrés:** vi, xv
- Blanca (fragata española):** 134, 151
- Blanco Encalada (acorazado chileno):** xv, 4, 5, 13, 27, 28, 30, 52, 61, 76, 77, 78, 82, 84, 87, 134, 173, 175, 176, 177, 179, 180, 181, 182, 184, 189, 193, 197, 207, 212, 218, 220, 228, 233, 243, 247, 254, 256, 257, 259, 260, 261, 265, 266,
- 267, 268, 273, 274, 275, 276, 277, 280, 282, 285, 286
- BLEST GANA, Alberto:** 221, 224
- BOLIVAR, Simón:** iv, 9, 91, 118, 235
- BOLOGNESI, Francisco:** 121
- BONDY, Carlos:** 116, 156
- BUENAÑO MURO, Javier:** 126, 160
- BULNES, Gonzalo:** v, vi, xx, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 37, 38, 45, 57, 58, 68, 69, 79, 80, 82, 92, 122, 123, 124, 139, 140, 160, 184, 187, 204, 213, 220, 221, 242
- BULNES, Manuel:** vii, viii, 200, 202, 203
- BULNES, Wenceslao:** 200, 203
- BUSTAMANTE (general peruano):** 273

C

- CABANELLAS TORRES, G.:** 272
- CABIERES, Eloi:** 32
- CABRERA, Ladislao:** 259
- CABRERA GACITUA:** 103
- CACERES, Andrés Avelino:** 268
- CAIVANO, Tomás:** 1, 35, 38, 79, 138, 144, 160, 161
- CAMPO, José Rodolfo del:** 110, 115, 116, 157, 159, 166, 204
- CAMPOS (capitán chileno):** 202
- CANEVARO (vicepresidente de la república peruana):** 234
- CARVAJAL, Manuel Melitón:** 200, 202, 203, 244, 246, 253, 257, 279
- CASES, Javier Melecio:** xvi
- CASTILLO, Luis A.:** 283, 286

- CASTLETON, R.: 7
 CASTRO DE MENDOZA, Mario: ix, xii, xx
 CLARK, Melbourne: XII
 Clorinda (goleta chilena): 152, 162, 245, 257
 Cochrane (acorazado chileno): xv, 5, 13, 27, 28, 30, 36, 52, 53, 61, 75, 76, 82, 87, 194, 196, 201, 207, 209, 222, 223, 231, 232, 234, 246, 254, 255, 256, 257, 259, 260, 261, 262, 265, 266, 267, 268, 273, 274, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 285, 288
 COCHRANE, Thomas A., conde de Dundonald: 130
 CODECIDO, Bernardino: 282
 CONDELL, Carlos: 7, 91, 96, 97, 99, 100, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 126, 127, 129, 139, 140, 150, 163, 164, 221, 222
 Copiapó (vapor chileno): 22, 33, 59, 61, 67, 221, 222
 Coqueta (goleta peruana): 169, 257
 Coquimbo (bergantín goleta inglés): 254, 257, 279
 CORRAL, Casimiro: ix
 CORTES (cabo chileno de la Esmeralda): 106
 COSIO ZAMALLOA, José Carlos: 37, 60, 63, 67, 71, 79, 80, 195, 201, 205, 214, 215, 224, 242
 COTOPAXI (vapor inglés): 254
 Covadonga (cañonera chilena): 7, 17, 59, 61, 67, 74, 75, 76, 89, 94, 95, 96, 97, 99, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 120, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 163, 164, 165, 171, 174, 175, 208, 223, 245, 254, 256, 257, 260, 265, 273, 274, 276, 281
 CUADROS, Manuel J.: 286
 CUCALON, Antonio: 182, 183

CH

- Chacabuco (corbeta chilena): 6, 13, 30, 31, 32, 33, 61, 68, 71, 76, 87, 141, 143, 170, 172, 179, 260
 Chalaco (transporte peruano): 4, 19, 20, 21, 24, 28, 54, 55, 56, 57, 63, 77, 149, 150, 162, 178
 CHAPARRO, Guillermo: 201, 205
 CHECLE, Guillermo: 148

D

DAZA, Hilarión: xiii, xiv, 178
 DENEGRILUNA, Félix: xiv, xx

DIEZ CANSECO, Fermín: 247,
 249, 251, 253

E

E Sancy Jack (bergantín
 chileno): 198, 246, 257

ECHAUREN HUIDOBRO:
 207

ECHENIQUE: 252

EKDHAL, Wilhelm: 9, 10, 13,
 64, 65, 226, 227, 228, 229, 230,
 242

ELESPURU, Carlos: 116, 156

ELESPURU, Juan N.: 269,

Emilia (barca chilena): 169, 170,
 257

ERRAZURIZ, Emilio: 132, 133
Esmeralda (corbeta chilena): 7,
 13, 17, 30, 53, 61, 63, 74, 75,
 76, 87, 89, 92, 94, 95, 96, 97, 99,
 100, 101, 102, 103, 104, 105,
 107, 108, 109, 112, 123, 125,
 127, 128, 129, 131, 132, 133, 134,
 136, 137, 138, 140, 141, 142,
 143, 144, 145, 146, 147, 148, 152,
 153, 154, 155, 171, 174, 184,
 185, 190, 191, 192, 193, 206,
 207, 245, 256, 260

F

FERRE, Diego: 278

FERREYROS, Carlos: 4, 44, 216,
 217

FIERRO, Alejandro: xvii, xviii,

23, 55, 65

FITZ ROY, Robert: v

FORD, Edward: 289

G

GANNA, Ignacio Luis: 7, 200, 201,
 202, 203

GARCIA MEROU, Martín: 209

GARCIA Y GARCIA, Aurelio:

36, 38, 39, 44, 45, 51, 79, 94,
197, 198, 199, 208, 222, 223, 225,
226, 227, 228, 242, 266

GARCIA Y GARCIA,
Guillermo: 119, 157

GAREZON, Pedro: 116, 120,
156, 267, 281, 282, 289

Genovese (vapor, trafa pertrechos
de guerra para Chile): 220, 228

GIBBS, Guillermo: xii

Glenelg (vapor alemán): 221,
222, 223, 224, 225, 227

GODOY, Joaquín: xvii, xviii, 8,
12, 23, 55, 65, 67, 87

GOÑI (marino chileno): 188

GOYENECHÉ Y GAMIO,
Mariano: 234, 239, 240, 241

GRAU, Miguel: 1, 19, 29, 31, 89,
90, 91, 92, 94, 95, 97, 98, 101,
102, 103, 104, 105, 107, 109,

119, 125, 126, 127, 128, 137,
138, 139, 144, 146, 150, 152,
153, 158, 161, 162, 165, 166,
167, 170, 172, 173, 174, 175,
176, 177, 178, 179, 180, 181,
182, 183, 184, 185, 186, 190,
191, 192, 193, 195, 196, 197,
199, 204, 206, 208, 209, 211, 225,
229, 230, 231, 233, 234, 241,
244, 247, 249, 250, 251, 253, 255,
256, 261, 264, 266, 267, 268,
270, 271, 274, 275, 276, 277, 278,
282, 287, 288, 289

GRIFFITHS (capitán del
Coquimbo): 279

GUARDIA, Tomás: 236

GUERRA, Antonio C. de la: 39,
45, 49

GUTIERREZ, Roberto: 110

H

HAZA, Alfredo de la: 116, 156

HEROS, Carlos A. de los: 247,
249, 250, 251, 253

HERRERA, Ricardo: 116, 120,
157, 246, 282

Huanai (vapor de la Cía
Sudamericana de Vapores,
arrendado por la armada
chilena): 22, 59, 61, 67

Huáscar (monitor peruano): xiv,
1, 5, 16, 19, 28, 29, 63, 68, 72, 73,

75, 76, 77, 78, 83, 89, 92, 94, 95,
97, 98, 99, 100, 101, 102, 103,
104, 105, 106, 107, 108, 109,
112, 115, 119, 123, 125, 126,
127, 129, 137, 138, 139, 140, 141,
142, 144, 145, 146, 147, 148,
149, 150, 151, 152, 153, 154, 155,
162, 163, 164, 165, 166, 167,
168, 169, 170, 171, 172, 173, 174,
175, 178, 179, 180, 181, 182, 183,
184, 185, 186, 187, 188, 189,

190, 191, 192, 193, 194, 195, 196,
197, 198, 199, 200, 202, 203,
206, 207, 208, 209, 210, 211,
215, 222, 223, 225, 229, 230,
231, 233, 234, 244, 245, 246, 247,
248, 249, 251, 252, 253, 254, 255,
256, 257, 261, 262, 263, 264,
265, 267, 268, 269, 270, 271, 273,

IBAÑEZ, Adolfo: x

Ibis (vapor alemán): 231

Independencia (fragata
peruana): 2, 16, 28, 63, 72, 73,
75, 76, 83, 91, 94, 95, 97, 99, 100,
107, 108, 109, 110, 111, 112,
114, 115, 116, 117, 118, 119,
120, 125, 126, 127, 129, 138,

274, 275, 276, 277, 278, 279,
280, 281, 283, 285, 286, 287,
288, 289

Huguin (cañonera francesa): 198

HURTADO LARRAIN,
Homero: 205, 258, 272, 282, 287,
288

I

139, 140, 141, 142, 144, 145,
146, 147, 149, 150, 152, 153, 154,
166, 174, 178, 193, 208, 244,
245, 261

INOSTROSA, Jorge: 93, 100,
122, 123, 204, 205

Itata (transporte chileno): 152,
162, 163, 174, 220, 228, 233

K

KING, James Wilson: 260

L

LA COTERA, Manuel G: 18, 19,
20, 55

LA MAR, José de: iv

La Plata (buquecito
nicaragüense): 53

LAMA, Tomás: 236, 237

Lamar (vapor chileno): 22, 59,
61, 67, 95, 109, 146, 147, 232,
233

LANFRANCO, Juan P.: 252

LARA, Salvador de: 236

LASSERO, J.: 128

LATHROP, Federico: 38
 LATORRE, Juan J.: 6, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 79, 196, 273, 274, 275, 276, 286
 LAUTRUP, Pedro: 200, 201
 LAVALLE, Hernando de: xvi
 LAVALLE, José Antonio de: xvi, xvii, xx, 23, 26, 54, 55
 Lerzundi (buque transporte peruano): 134
 Limari (transporte chileno): 248, 256
 Limeña (transporte peruano): 4, 28, 63
 LINDSAY, Santiago: ix

Loa (transporte chileno): 7, 221, 222, 225, 254, 255, 273, 274, 276, 277, 286
 LOAYZA (subaltemo del capitán de puerto de Iquique): 101
 LOPEZ, Jacinto: iii, xi, xviii, xx, 9, 15, 17, 20, 25, 29, 31, 33, 35, 37, 38, 41, 42, 43, 54, 73, 74, 79, 80, 90, 100, 104, 108, 109, 114, 118, 119, 122, 123, 124, 127, 140, 160, 177, 182, 183, 184, 204, 205, 218, 235, 238, 242, 243, 289
 LYNCH, Patricio: 91

M

MAC MAHON, Samuel: 282, 283
 Magallanes (corbeta chilena): 6, 13, 30, 36, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 56, 61, 66, 68, 69, 71, 75, 76, 108, 173, 175, 176, 177, 179, 180, 184, 189, 193, 194, 196, 197, 209, 248, 254, 256, 260, 262
 Magicienne (buque francés): 105
 Maipo (vapor mercante): 134
 Maipú (corbeta chilena): 134
 Manco Cápac (monitor peruano): xv, 2, 3, 28, 121, 222, 230, 232, 261, 273
 MARTIN, José Carlos: 121, 124

MARTINEZ, Marcial: ix, x
 MARTINEZ CAMPOS (general español): 240
 MAS, Max: 252
 MASON, T. B.: 283
 Matías Cousiño (transporte chileno): 7, 61, 62, 67, 69, 70, 77, 142, 173, 176, 177, 194, 195, 196, 209, 254, 256, 257, 260, 262, 274, 276
 Matilde (buque mercante chileno con bandera nicaragüens): 217
 MELGAREJO, Mariano: xii
 MELO, Rosendo: 52, 79, 110, 111, 112, 123
 MENDEZ NUÑEZ, Casto: 131

MOLINAS, Javier: 7, 273
MOLINS, marqués de: 241
Monrroy (buquecito nicaragüense): 53
MONTERO FLORES, Lizardo: 21, 57
MONTT, Jorge: 6, 220, 273

NELSON, Horacio: 271

O'Higgins (corbeta chilena): 6, 13, 30, 32, 52, 53, 68, 71, 76, 179, 220, 228, 254, 255, 260, 265, 273, 274, 277
Oracle (buque HMS): 105
ORELLA, Joaquín: 7, 140, 273

PALACIOS, Enrique: 157, 281, 282
PAREDES, Lorenzo M.: 128
PAREJA, Juan Manuel: 130, 131
PAZ SOLDAN, Mariano Felipe: viii, xx, 20, 81, 82, 122, 127
PEÑA (comandante del Loa): 286

MORE RUIZ, Juan Guillermo: 2, 94, 95, 107, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 124, 125, 140, 153, 157, 178
MUÑOZ, Francisco: 288
MUÑOZ, Mariano Donato: xi

N

Numancia (fragata española): 131

O

Oroya (transporte peruano): 4, 28, 63, 178, 216, 230, 232, 247, 248
OSSA, José Santos: xi
OTOYA, Ezequiel: 4, 116

P

Pensacola (buque insignia U.S.A.): 283
PEZET, Juan Antonio: 261
Pilcomayo (transporte peruano): 4, 28, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 63, 66, 75, 99, 108, 211, 216, 217, 219, 230, 261, 264, 268, 273

PINTO, Anfbal: 15, 16, 25, 26,
41, 85, 93, 207, 223

PINZON, Luis Hernández: ix

PORRAS, Salomé: 101, 148

PORTAL, Nicolás del: 3, 39, 44,
48

PORTALES, Diego: xv

PRADO, Mariano Ignacio: xviii,
29, 35, 36, 44, 45, 63, 91, 94,

95, 120, 152, 162, 166, 167, 170,

172, 173, 174, 175, 178, 181, 194,

197, 206, 222, 229, 234, 239,

244, 273, 277, 288

PRAT, Carmela Carvajal de: 128,
184, 186, 187

PRAT CHACON, Arturo: 7, 59,
61, 89, 96, 97, 99, 101, 102,
103, 104, 106, 107, 108, 116, 117,
119, 127, 128, 129, 138, 139, 140,
150, 171, 184, 185, 186, 187

PRATS, Belisario: 14, 15, 25, 26,
31, 86, 87

PUELMA, Francisco: xi

R

RADA Y GAMIO, Pedro José:
243

RAMIREZ CANAVAL, Hugo:
40, 56, 79

RAMIREZ, Eleuterio: 259

RAYGADA (comandante, 2o.
jefe de la **Independencia**): 156

RAYGADA, Toribio: 4,

Recuperado (bergantín pailebot
peruano): 152, 162, 245, 257

RENJIFO, Manuel: vii

REYES, Julio Octavio: 106, 180,
183, 184

REYNARD (vice cónsul inglés):
223

REYNOLDS (vice cónsul de
S.M.B. en Punta Arenas): 228

Rímac (transporte chileno): 7,
163, 174, 199, 200, 201, 202, 206,
207, 209, 214, 222, 223, 225,
229, 231, 232, 234, 245, 246,
254, 257, 260, 263, 273

RIVEROS, Galvarino: 267, 273,
274, 275, 281, 286

ROCA Y BOLOÑA, José Anto-
nio: 265

Rodgers (buque U.S.A.): 283

RODRIGUEZ, José Melitón:
170, 279

S

SAAVEDRA, señor (chileno): 81

SALAVERRY, Fortunato: 157

SALAZAR Y MAZARREDO,
Eusebio: ix

SALMON DE LA JARA,
Federico: xvi, xx

SANCHEZ, Carlos: 123

SANCHEZ, Francisco Segundo:
103, 106, 123

SANCHEZ LAGOMARSINO,
José: 3, 132, 133, 157

SANCHEZ CALDERON,
Leopoldo: 4, 21, 57

SANTA MARIA, Domingo: 903,
213

Santa Rosa (vapor): 198

SERRANO, Ignacio: 104, 105,
106, 150

SHERBAKOFF, A.: 12, 51, 189,

Talismán (transporte peruano):
4, 21, 22, 28, 57, 58, 232

TAVARA RENOVALES,
Santiago: 106, 279

THOMPSON, Manuel: 6, 68, 71

Tolten (transporte chileno): 7, 8,

ULLOA, Melchor: 116, 156

Unión (corbeta): 3, 28, 29, 36,
39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47,
48, 49, 50, 51, 63, 66, 99, 108,
134, 151, 169, 197, 198, 199, 200,
201, 202, 203, 206, 208, 209,
220, 222, 223, 224, 225, 227, 228,
229, 230, 231, 254, 255, 261,

212

SILVA SANTISTEBAN, Carlos:
158

SIMPSON, Enrique: 5, 33, 38,
52, 188

SIMPSON, J. M.: 283

SOTOMAYOR, Emilio: 41

SOTOMAYOR, Rafael: 10, 11,
13, 14, 15, 16, 23, 24, 27, 41,
59, 64, 65, 71, 72, 74, 75, 80, 84,
85, 87, 88, 89, 92, 93, 137, 188,
194, 207, 223, 274, 275

STANLEY (práctico inglés): 100,
109, 111, 129

SUCRE, Antonio José de: iv

T

87

TORRE Y RONCAL, Mariano
de la: 120

TOVAR, Manuel: 252

TOYNBEE, Arnold: 168

U

262, 263, 265, 266, 268, 273,
274, 275, 276, 277, 288

URIBE, Juan Manuel: 123

URIBE, Luis: 96, 97, 102, 103,
122, 123, 158, 159

URRUTIA, general (ministro de
la Guerra de Chile): 207

V

Valdivia (vapor inglés): 233
VALDIZAN GAMIO, José: 38, 122, 123, 145, 160, 161, 169, 204, 205
VALLE Riestra, Domingo: 157
VARAS, Antonio: 14, 142, 188, 213
VEGAS GARCIA, Manuel: 37, 79, 98, 99, 112, 114, 122, 123, 135, 160
VELARDE, Jorge: 105, 149, 184
VELASQUEZ, José: 204
VICUÑA MACKENNA,

Benjamín: 20, 21, 24, 34, 37, 38, 88, 99, 122, 124, 130, 160, 243
VIDELA (cirujano chileno de la Covadonga): 112
VIEL, Manuela Cabero de: 170
VIEL, Oscar: 6, 31, 33, 38, 170, 172, 286
Villa de Madrid (fragata española): 134, 151
VILLAR OLIVERA, Manuel: 134, 135
VILLAVISENCIO, Manuel A.: 4, 19, 20, 55, 119

W

WALKER, William: 236
WILKINS, Tomás: 116, 157
WILLIAMS REBOLLEDO, Juan: 4, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 47, 48, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73,

74, 75, 76, 77, 78, 80, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 91, 92, 93, 94, 96, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 141, 142, 143, 145, 151, 173, 175, 176, 177, 181, 188, 189, 193, 194, 195, 196, 197, 206, 211, 212, 213, 214
WOOD, Carlos: 223, 227

Z

ZANUTELLI ROSAS, Manuel: 119
ZAPATA, coronel: 259
Zena (vapor alemán): 221
ZERGERS, Vicente: 101, 122,

123
ZERGERS, José: 122
ZULETA, Celso N.: 125, 160, 242, 261, 263, 268, 269

Indice Toponímico

A

ABTAO: 131, 132, 133, 134, 135,
151, 169, 239

ALEMANIA: 224

AMERICA: 2, 9, 37, 79, 91, 118,
146, 151, 160, 187, 235, 236, 240,
283

AMERICA CENTRAL: 236

AMERICA DEL SUR: xiv, 131,
195, 270

ANCUD: 134

ANGAMOS: véase Punta
Angamos

ANTOFAGASTA: v, xii, xiii,
xvi, xvii, xx, 8, 11, 16, 36, 37, 56,
57, 65, 81, 82, 86, 87, 92, 93, 142,
145, 152, 162, 163, 165, 166,
167, 168, 170, 171, 174, 175,
189, 199, 201, 208, 210, 212,
213, 215, 218, 220, 221, 243,
245, 246, 247, 248, 249, 251,

252, 254, 256, 259, 262, 263,
265, 271, 273, 274, 275, 276

ARAUCO, golfo de: 223

AREQUIPA: 22, 58

ARGENTINA: X, 269

ARICA, puerto: 19, 20, 21, 45,
51, 55, 56, 57, 58, 75, 76, 77, 94,
95, 112, 119, 120, 121, 141, 146,
152, 153, 167, 169, 174, 178, 181,
193, 194, 195, 197, 203, 206,
208, 211, 212, 216, 218, 220,
222, 223, 225, 228, 229, 230,
231, 232, 233, 234, 244, 246, 247,
248, 249, 250, 253, 254, 257,
261, 264, 266, 273, 274, 277

ATACAMA: iv, v, viii, xi, xii,
210, 263

AUSTRIA: 224

AYACUCHO: iv, 239

B

BELLAVISTA: 160, 190

BOCA CHICA, canal: 131, 132

BOGOTA: 238

BOLIVIA: iii, iv, v, vii, viii, ix, x,

xi, xii, xiii, xiv, xv, xvi, xvii, xviii, xix, xx, 1, 2, 8, 13, 15, 16, 21, 26, 37, 54, 55, 65, 79, 82, 87, 122, 130, 131, 132, 136, 162, 183, 211, 235, 258, 259, 260,

264, 268
 BOSTON: 260
 BUENOS AIRES: XX, 122, 271, 272

C

CABO DE HORNOS: 238
 CABO PILAR: 226
 CALAMA: 259
 CALBUCO, canales de: 134
 CALDERA: 198, 229, 231, 232, 233, 234, 243, 246
 CALIFORNIA: 237
 CALLAO, puerto: 2, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 30, 35, 37, 38, 39, 41, 47, 48, 51, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 86, 89, 94, 99, 110, 123, 136, 137, 138, 141, 142, 143, 144, 156, 160, 167, 169, 170, 171, 172, 173, 175, 176, 177, 178, 182, 190, 192, 193, 194, 195, 198, 199, 209,

211, 212, 215, 230, 231, 232, 237, 244, 245, 246, 257, 261, 263, 264, 265, 273, 274, 288
 CAMARONES: 62, 67, 70, 77, 142, 173, 176, 195
 CARACOLES: x, 259
 CARMEN ALTO: 168
 CARRIZAL, puerto: 209, 263
 CARRIZAL BAJO: 198
 COBIJA, puerto: iv, 169, 178, 218, 233, 247, 249
 COLOMBIA: 237, 238, 269, 270
 CONCEPCION: 268, 269
 COQUIMBO, puerto: v, 76, 198, 231, 232, 246, 273, 274, 275
 COSTA RICA: 234, 235, 236, 237
 CUZCO: 168

CH

CHALLAHUE (Boca Chica): 131, 132, 133, 134
 CHAÑARAL: 198, 246
 CHARCAS, Audiencia de: iv
 CHEURANAÑATE, caleta: 154

CHILE: iii, v, vi, vii, viii, ix, x, xi, xii, xiii, xiv, xv, xvi, xviii, xx, 1, 2, 8, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 19, 25, 27, 28, 29, 31, 37, 38, 47, 54, 56, 59, 61, 64, 65, 66, 69,

71, 75, 76, 79, 81, 82, 83, 85, 86,
87, 88, 89, 90, 91, 93, 96, 99, 101,
108, 122, 124, 127, 128, 130,
131, 132, 135, 136, 137, 140, 143,
144, 150, 151, 152, 164, 168,
169, 170, 173, 174, 181, 183, 187,
188, 194, 197, 198, 199, 204,
205, 206, 207, 208, 210, 215,
218, 219, 220, 221, 223, 224,
225, 227, 228, 229, 234, 235,
236, 237, 238, 239, 241, 257,
258, 259, 260, 262, 264, 268,

269, 270, 271, 272, 274, 277,
287

CHILOE, archipiélago de 133,
151

CHIMBA, caleta: xi

CHINCHA, islas: ix

CHIPANA, punta: 36, 38, 39, 41,
42, 43, 46, 47, 48, 49, 50,
51, 53, 56, 66, 79, 143, 196

CHORRILLOS: 269

CHUQUISACA: iv

D

DUENDES, caleta: 178

E

ECUADOR: ix, 130, 131, 132

ESPAÑA: ix, xiv, 17, 47, 54, 83,
124, 130, 131, 132, 136, 151, 239,
240, 241, 268

ESTADOS UNIDOS DE
NORTEAMERICA. ix, 2, 95,
100, 171, 219, 234, 237, 283

ESTRECHO DE MAGA-
LLANES: v, 219, 220, 221, 222,
223, 224, 225, 226, 228, 229,
230, 231, 238

EUROPA. iii, vi, 146, 151, 219,
221, 223, 224, 234, 237, 239

F

FRANCIA: 224, 239, 240, 243

FUERTE BULNES: v

G

GUATEMALA: 23

H

HONDURAS: 234, 235, 237
 HORMIGAS DE AFUERA,
 islas: 67, 70, 71
 HUAMACHUCO: 269

HUANILLOS, puerto guanero:
 31, 32, 34, 35, 36, 39, 40, 52,
 169, 179, 184, 256
 HUASCO: 198

I

ILO: 176, 177, 204
 INGLATERRA: 28, 224, 260,
 261
 IQUIQUE: xvii, 13, 14, 15, 17,
 18, 19, 24, 25, 26, 27, 28, 30,
 31, 34, 35, 41, 44, 45, 46, 47, 49,
 51, 53, 59, 61, 62, 63, 66, 67, 71,
 72, 74, 76, 78, 81, 82, 85, 86, 88,
 89, 92, 93, 94, 95, 96, 99, 100,
 101, 103, 107, 109, 112, 123,
 125, 127, 128,, 129, 130, 136,

137, 138, 139, 140, 141, 142,
 143, 144, 145, 146, 147, 149,
 150, 152, 153, 158, 159, 162,
 170, 171, 172, 173, 174, 177,
 178, 184, 185, 186, 190, 191,
 193, 194, 195, 197, 206, 207,
 208, 209, 211, 212, 213, 216, 218,
 220, 221, 233, 244, 245, 2 4 7 ,
 253, 256, 262, 264, 269, 273, 282
 IQUIQUE, isla de: 245

L

LA LIBERTAD, departamento:
 45
 LA MAR, puerto: iv, v
 LA NORIA: 258
 LA PAZ: ix, xvi
 LIMA: x, xvii, xviii, xx, 8, 12, 17,
 23, 37, 38, 65, 67, 79, 89, 91,

105, 110, 115, 122, 126, 153,
 158, 159, 160, 161, 1 6 8
 183, 204, 205, 242, 252
 LOA: iv
 LOA, río: 40, 87
 LONDRES: 221, 269, 270
 LOS VILOS: 275
 LOTA: 169, 222, 223

M

MADRID: 2, 37, 79, 160
 MARCAVALLE: 268, 269
 MEJILLONES, bahía: IV, V, VI,
 VII, VIII, 35, 53, 152, 162,
 245, 249, 259, 265, 271, 274, 275

MIRAFLORES: 269
 MISISIPI (EE.UU.): 2
 MOLLENDO, puerto: 20, 21, 22,
 34, 35, 52, 56, 58, 63, 152, 162

N

NICARAGUA: 198, 236
 NORTEAMERICA: 234, 237
 NEW YORK: iii, xx, 9, 37, 79,

80, 100, 118, 122, 124, 160,
 204, 235, 242, 243, 269, 279

P

PABELLON DE PICA, puerto
 guanero: 31, 32, 34, 35, 52
 PACIFICO, océano: iii, iv, v, viii,
 xiv, xv, xx, 1, 9, 10, 13, 15, 18,
 19, 21, 23, 27, 37, 54, 56, 57, 59,
 64, 68, 69, 79, 86, 90, 98, 111,
 117, 118, 122, 124, 129, 136,
 140, 160, 161, 183, 204, 205,
 211, 219, 221, 226, 228, 230, 232,
 237, 242, 247, 251, 256, 258,
 264, 266, 268
 PACOCHA (Ilo): 49, 51, 179
 PAN DE AZUCAR: 198, 246
 PANAMA: 21, 219, 220, 237,
 238, 270
 PAPUDO, aguas de: 17, 130, 143,
 151

PARIS: 221, 234, 237, 240, 241,
 243
 PATILLO, caleta: 170, 216
 PERU: iii, v, vi, viii, ix, x, xi, xiv,
 xv, xvi, xvii, xviii, xix, xx, 1, 2, 3,
 8, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 18, 20, 22,
 23, 26, 28, 34, 35, 37, 53, 54, 55,
 56, 59, 60, 63, 64, 66, 72, 79, 81,
 82, 85, 87, 88, 89, 90, 93, 96, 99,
 101, 110, 111, 119, 122, 123,
 124, 126, 127, 130, 131, 135,
 136, 137, 138, 141, 153, 158,
 159, 160, 166, 183, 195, 197,
 201, 205, 207, 210, 212, 214,
 219, 220, 222, 226, 227, 229,
 231, 234, 235, 236, 237, 238,
 239, 240, 241, 242, 243, 247.

248, 251, 253, 256, 258, 259,
260, 261, 264, 265, 268, 270,
282, 286

PETORCA, provincia: 130

PISAGUA, puerto: 19, 20, 24,
32, 33, 34, 35, 52, 56, 76, 95, 141,
146, 150, 153, 162, 167, 178,
179, 184, 195, 211, 215, 216,
253, 254, 264

PISCO: 178

POTOSI, Intendencia de: i

PUCARA: 268, 269

PUEBLO LIBRE (antes
Magdalena): 158

PUNTA ANGAMOS: viii, 29,
89, 98, 205, 241, 244, 253, 255,
257, 265, 272, 274, 281, 287, 288

PUNTA ARENAS: v, 220, 221,
223, 225, 226, 227, 228

PUNTA GRUESA: 91, 107, 110,
111, 113, 115, 116, 119, 120,
125, 127, 129, 136, 137, 138,
139, 143, 144, 149, 150, 153,
163, 166, 173, 174, 178., 208,
245

PUNTA LOBOS: 179, 184

PUNTA TETAS: 198

Q

QUILPUE, punta: 132

QUITO: 168

R

ROMA: 243

S

SAMA, morro: 22, 57

SAN JOSE DE COSTA RICA:
236

SAN JUAN: 269

SAN MATEO, quebrada: xi

SAN NICOLAS, bahía: 76

SAN PABLO: 269

SANGRAR: 268

SANTIAGO DE CHILE: xi, xvi,
xviii, 16, 37, 92, 93, 122, 170,
204, 205, 212, 213, 230, 242,
243, 262

SARCO: 254

SUECIA: 64

T

TACNA: 269

TALTAL, puerto: 233, 243, 247,
248

TAMESIS, río: 261

TARAPACA: iii, v, xx, 17, 24,
32, 34, 37, 41, 57, 86, 95, 122,
146, 160, 212, 215, 269

TITICACA, lago: 259

TOCOPILLA: 87, 152, 162, 163,
170, 216, 217, 219, 233, 249,
259

TONGOY: 254

TOPATER, paso de: 259

V

VALPARAISO: X, XIII, XVI,
XX, 24, 37, 59, 68, 76, 79, 82,
122, 124, 128, 130, 133, 140,
143, 145, 151, 152, 160, 165,

167, 168, 169, 174, 186, 198,
204, 208, 220, 224, 225, 227,
237, 239, 242, 262, 282, 286

W

WASHINGTON: x

Y

YUNGAY: 246, 263

Indice General

	Pág.
INTRODUCCION	
Causas y orígenes de la Guerra del Pacífico	III
Capítulo I	
La Guerra del Pacífico en 1879: fuerzas navales contendientes.....	1
El primer plan chileno en su guerra naval: frustraciones	8
Audaces operaciones de los transportes peruanos.....	18
La obnubilada y abusiva guerra de Williams Rebolledo	23
Las medidas "más eficaces" de Williams Rebolledo	27
Comienzan a zarpar los primeros buques peruanos	35
Capítulo II	
El primer combate naval: Chipana.....	39
Comentarios históricos adicionales acerca de Chipana	43
Las represalias de Williams Rebolledo después de Chipana	51
La adelantada y admirable campaña de nuestros transportes	53
El zarpe simultáneo de la escuadra del Perú	63

Capítulo III

Algunos aspectos históricos retroactivos.....	81
La dirección de las operaciones navales	90
El combate naval de Iquique	93
La fuga de la <i>Covadonga</i> : su persecución	107
Combate de Punta Gruesa y naufragio de la <i>Independencia</i>	110
El Gólgota de Juan Guillermo More	119

Capítulo IV

Otras sorpresas navales históricas	125
Juan Williams Rebolledo: el menosprecio de su viejo prestigio ..	127
Iquique y Punta Gruesa: otra ausencia de Williams	137
Williams: héroes de nuevo cuño y propaganda naval chilena	138
Iquique: La hidalguía de Grau y un ¡Viva el Perú! de Uribe	158

Capítulo V

El <i>Huáscar</i> inicia su campaña solitaria hacia Antofagasta	162
Otras operaciones tácticas del <i>Huáscar</i> en Antofagasta	165
Las consiguientes evasiones tácticas: terrestres y marítimas	168
La impensada persecución del <i>Huáscar</i>	174
Una caballerosa misiva de Grau desde Pisagua	184
Nace el concepto renovador de mandos navales en Chile	187
La reparación del <i>Huáscar</i> en el Callao	189
El retorno del <i>Huáscar</i> : la captura del <i>Rímac</i>	193

Capítulo VI

La desolación chilena por la captura del <i>Rímac</i>	206
Resalta nítidamente la campaña del <i>Huáscar</i> : el temor se inicia..	206

	Pág.
Tras la captura del <i>Rímac</i> : se reanuda nuestra ofensiva naval....	214
El abastecimiento dual de armamentos y pertrechos	219
La iniciativa peruana sobre El Estrecho fue tardía	223
La corbeta <i>Unión</i> regresa de Punta Arenas	227
Algunas opiniones militares acerca de la guerra naval: Ekdhal ...	228
El monitor <i>Huáscar</i> prosigue su campaña de guerra	231
El <i>Huáscar</i> prosigue su expedición contra vientos y mareas	232
Las comisiones peruanas de compra de armamentos a países amigos.....	234
La compra de armamentos para beligerantes: dificultades	237
En plena guerra con Chile surgió la paz con España	239
La iniciación de las negociaciones	239
Culminación del Tratado Peruano - Español	240

CAPITULO VII

Reseña manuscrita y posterior a la campaña naval del <i>Huáscar</i>	244
El heroico tróptico de Antofagasta: Grau, Diez Canseco y De Los Heros	247
La carta de Grau a De los Heros	250
El contralmirante Grau a partir del 3 de setiembre	253
8 de octubre de 1879	253
Resumen de las presas que hizo el <i>Huáscar</i>	257
El resurgimiento chileno y naval durante la Guerra del Pacífico..	258
Las dos escuadras antípodas en pie de guerra.....	260
Combate naval de Angamos	265
Los comentarios breves de la prensa americana y europea.....	268
La emboscada naval de Chile (versión histórica).....	272
Objetividad histórica	287

Publicaciones efectuadas por la Marina de Guerra del Perú
(no incluye las de carácter periódico)

- Alma Marinera, Lima 1989 (agotada), 144 pp.
- Buenaño Muro, Javier – *Capitán de Navío Aurello García y García*, Lima s/f, 14 pp.
- Caivano, Tomás – *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*, Callao 1979 - 1983 (varias ediciones), 2 vols. (agotada).
- Cayo Córdova, Percy, Raúl Palacios Rodríguez y Ministerio de Marina, *El Mar de Grau y la Marina de Guerra del Perú*, Lima 1986 (agotada), 160 pp.
- El Callao. Su historia en imágenes**, Callao 1992 (1a. Ed. agotada), Lima 1993 (2a. Ed. aumentada y corregida), 184 pp.
- La Casa de Grau**, Lima s/f. 20 pp.
- Castañeda Matos, Alicia. *Viaje de los Monitores Manco Cápac y Atahualpa (1868 - 1870)*, Lima 1991, 412 pp.
- Castro de Mendoza, Mario (Vicealmirante) – *La Marina Mercante en la República, 1821 - 1968*, Lima 1980, 2 vols. (agotada).
- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y su relación con los intereses Marítimos del Perú**, Lima 1993, 36 pp.
- Cosío, José Carlos – *Capitán de Corbeta Elías Aguirre Romero*, Lima s/f, 14 pp.
- Durán Rey, Rafael – *Contraalmirante Lizardo Montero Flores*, Lima s/f, 28 pp.
- Elías, Julio J. (C. de N.) – *La lancha torpedera Alianza en la epopeya de Arica (17 de marzo - 7 de junio 1880)*, Callao 1962 (agotada).
- Elías, Julio J. (C. de N. editor) – *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*, Lima 1958, 2 vols. (agotada).
- Gambetta, Néstor - *Vicealmirante Manuel Antonio Villavieja*, Lima s/f, 16 pp.
- Gamio Palacios, Fernando – *Capitán de Navío Luis Germán Astete*, Lima s/f, 20 pp.
- García Martínez, José Ramón – *Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao, el 2 de mayo de 1866*, Lima 1993, 136 pp.
- García Rossel, César – *Contraalmirante Ignacio Mariátegui Tellería*, Lima s/f, 14 pp.

Héroes y Marinos Notables, tomo I, Callao 1982, varios autores (1a. y 2a. Ed. agotadas), 218 pp.

Homenaje a Grau, Lima 1984 (3a. Ed.), varios autores (agotada).

Legislación Naviera 1971 - 1985, Lima 1986, 660 pp.

López, Jacinto – **Historia de la Guerra del Salitre**, Lima 1977 (agotada).

López Martínez, Héctor – **Notas sobre Grau**, Lima 1979 (agotada).

El Protomédico Ilmeño José Manuel Valdés, Lima 1993, 122 pp.

Martín, José Carlos - **Teniente primero José Melitón Rodríguez**, Lima s/f, 16 pp.

El médico de a bordo, Callao 1991, 156 pp.

Melo, Rosendo – **Historia de la Marina del Perú. Los Piratas y el Callao Antiguo**. Callao 1980 - 1981, 2 vols. (agotada).

Nueva Visión geoestratégica del Perú en la Cuenca del Pacífico, Lima 1993, 10 pp.

Ortiz Sotelo, Jorge (C. de F.) – **Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera Parte (1657 - 1845)**, Lima 1980 (agotada), 258 pp.

Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada), Callao 1981, 232 pp.

El vicealmirante Martín Jorge Guise, Lima 1993 (en prensa)

El contralmirante Eduardo Carrasco, Lima 1993 (en prensa)

Ortiz Sotelo, Jorge (C. de F. editor). – **Un derrotero Inglés en las costas de América, 1703 - 1704**, Lima 1988, 128 pp.

La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo, 1856 - 1858, Lima 1988, 208 pp.

Derrotero de la Mar del Sur, del capitán Hurtado de Mendoza, 1730, Lima 1993.

Actas del I Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericano, Lima 1992

Ortiz Sotelo, Jorge (C. de F.) y Alicia Castañeda Matos – **Diccionario biográfico marítimo peruano**, tomo I, letras A -C, Lima 1993 (en prensa).

Panorama sobre el Nuevo Derecho del Mar, Lima 1981 (1a. Ed. agotada), 1987 (2a. Ed. aumentada y corregida), varios autores (agotada), 304 pp.

Pastor, Alberto Enrique - **Vicealmirante Manuel Melitón Carvajal**, Lima s/f, 20 pp.

- Quiroz Paz Soldán, Eusebio – **La Imagen histórica del almirante Miguel Grau**, Lima 1991 (1a. Ed. agotada), 1992 (2a. Ed.), 134 pp.
- Rivera Pérez, Juan (C. de C.) – **Los principios espirituales de los herederos de Miguel Grau**, Callao 1985, 60 pp.
- Romero Pintado, Fernando (C. de F.) – **113 años de la Marina de Guerra**, Callao 1931 (agotada).
- Grau: el marino epónimo del Perú**, Callao 1934 (1a. Ed.) 1936 (2a. Ed.) varias ediciones posteriores.
- Las Fuerzas de la Marina en el Nor - Oriente y la Guerra Fluvial**, Lima 1935 (agotada).
- El aspecto naval de la guerra contra la Gran Colombia**, Callao 1940 (agotada)
- Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra**, Callao 1959 (2a. Ed. agotada).
- Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonia (1830 - 1933)**, Lima 1983 (3a. Ed. del título anterior, agotada), 160 pp.
- Notas para una biografía del vicealmirante Guise**, Lima 1974 (agotada), 108 pp.
- Grau: biografía lírica**, Lima 1984 (agotada), 154 pp.
- Roselló Truel, Vda. de Reátegui, Carmen y C. de F. Jorge Ortiz Sotelo (editores), **Trazando la Frontera**, Lima 1992, 232 pp.
- Serrano Mangas, Fernando – **Nafragio y Rescates en el Tráfico Indiano durante el siglo XVII**, Lima 1991 (coedición), 144 pp.
- Valdizán Gamio, José (C. de N.) – **Historia Naval del Perú**, Lima 1980 - 1992, 5 vols.
- Vegas, Manuel I. (C. de F.) – **Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821 - 1924**, Lima 1973 (2a. Ed. agotada), 1978 (3a. Ed. agotada).
- Velarde Herrera, Mateo Francisco – **Crónicas de Islay y Mollendo**, Lima 1986, 194 pp.
- Zanutelli Rosas, Manuel – **Héroes y Marinos Notables**, t. II, Lima 1993, 84 pp.

*La "Historia Naval del Perú" se terminó
de imprimir el mes de agosto de 1993
en los Talleres Gráficos de la
Imprenta de la Marina, sito en
Av. Venezuela s/n. Bellavista*