HISTORIA DE LA MARINA DEL PERU

TOMO I



ROSENDO MELO

ROSENDO MELO

HISTORIA DE LA MARINA DEL PERU

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 985.03359/M41
Nro. Inv.: 5299 Ej. 2.
Fecha: 06 e 16

PUBLICACIONES DEL MUSEO NAVAL
BIBLIOTECA DEL OFICIAL - VOL. IV

CALLAO, 1980

Primera Edición de la 1ª Parte, 1907
Primera Edición de la 2ª Parte, 1911
Primera Edición de la 3ra. parte, 1915
Segunda Edición 1ª y 2ª Parte, 1980

© Copyright by
Museo Naval del Perú

Hecho el depósito de Ley
Derechos Reservados de acuerdo
a la Ley Nº 13714

Impreso en el Perú / Printed in Peru
Editorial Científica S.R.L.
Pasaje La Calera 290, Ate-Vitarte

PRESENTACION

El Museo Naval cumpliendo un propósito institucional reedita la "Historia de la Marina del Perú" escrita por el Capitán de Travesía Rosendo Melo, meritorio e importante trabajo, que con los del venezolando Jacinto López y del Capitán de Fragata Manuel I. Vegas constituyen obras básicas para el estudio de la Historia Naval del Perú. Originalmente se publicó en tres tomos, el primero en 1907, el segundo en 1911 y el tercero dedicado a la Navegación Fluvial y Lacustre, en 1915. En este volumen hemos reunido los dos primeros y en el próximo publicaremos el restante.

El Capitán de Navío Julio J. Elías creador del Museo, gracias a su talento y labor de investigación, inició una serie de publicaciones, unas inéditas y otras recopilaciones de nuestro patrimonio documental. Entre ellas se pueden citar: "Fuentes para el Estudio de la Historia Naval" en dos tomos, "La Lancha Torpedera ALIANZA y la Epopeya de Arica", el "Diario de la Corbeta UNION" y numerosas monografías y estudios biográficos.

A partir de 1973 esta labor de divulgación se orientó a la edición de una historiografía injustamente olvidada y casi desaparecida, como la "Historia de la Guerra de América" del italiano Tomás Caivano que se publicó después de más de 60 años de su última edición que fue en 1914. Igualmente, se publicaron la "Historia de la Marina de Guerra del Perú" (1973) de Manuel I. Vegas y la "Historia de Guano y el Salitre" (1976) de Jacinto López, testimonios bibliográficos de inestimable valor sobre la Guerra de 1879. La favorable y entusiasta acogida dispensada a estos libros nos obligó a reeditarlos, hecho que constituye el mejor estímulo para la tarea que nos fue encomendada.

La producción de Rosendo Melo es fecunda y variada, entre ellas podemos citar: "Los Piratas y el Callao Antiguo" (1893) "Monografía Histórico-Geográfica del Callao" (1899), el "Derrotero de la Costa del Perú" (1906) y la "Historia de la Marina del Perú" su obra medular en 3 tomos. Miembro de la Sociedad Geográfica de Lima y del Instituto Histórico, es autor de numerosos artículos y monografías.

Como en anteriores publicaciones hemos prescindido de notas y comentarios respetando fielmente el texto, se han suprimido láminas y fotografías que no permitían una reproducción aceptable, pero que no afecta el contenido de la obra. Se le han agregado los índices toponímico y onomástico de los que carecía el original.

Esperamos que este primer volumen tenga la favorable acogida de los anteriores alentando, en esta forma, el propósito de salvar del olvido parte de la obra de quien como Melo dedicó su mayores esfuerzos y sacrificios al estudio e investigación de nuestra Historia Naval.

Callao, Enero 1981.

La Navegación en el Perú

(Copia)

Nº 215.

Lima, octubre 30 de 1906.

Señor Rosendo Melo.

Callao.

Muy señor mío:

Habiendo sido invitada nuestra Sociedad a tomar parte en la Exposición Marítima Internacional que se abrirá en Burdeos de mayo a noviembre de 1907, con motivo del centenario de la navegación a vapor, ha creído conveniente el Consejo Directivo encomendar a uno de los socios la redacción de un artículo u opúsculo sobre la historia de nuestra marina, a fin de presentarlo impreso y debidamente ilustrado en esa Exposición, junto con nuestro Boletín y mapas.

Como Ud. viene dedicándose hace tiempo a este género de estudios, y además sus conocimientos y versación en la materia son notorios, se ha fijado en Ud. para encargarle ese delicado trabajo, que, por otra parte, será quizá el primero en su género y podrá servir más tarde de base para una obra más amplia y completa.

Si Ud. se digna aceptar, como lo espera la institución, este encargo, habrá Ud. prestado nuevo servicio a la Sociedad, y de modo especial al Cuerpo de Marina en el que Ud. ocupa un distinguido puesto.

Con sentimientos de mi mayor consideración, quedo de Ud., una vez más, atento S. S.

(Firmado).— Scipión E. Llona
Secretario

(Copia)

Callao, noviembre 5 de 1906.

Sr. Scipión E. Llona, Secretario de la Sociedad Geográfica de Lima.

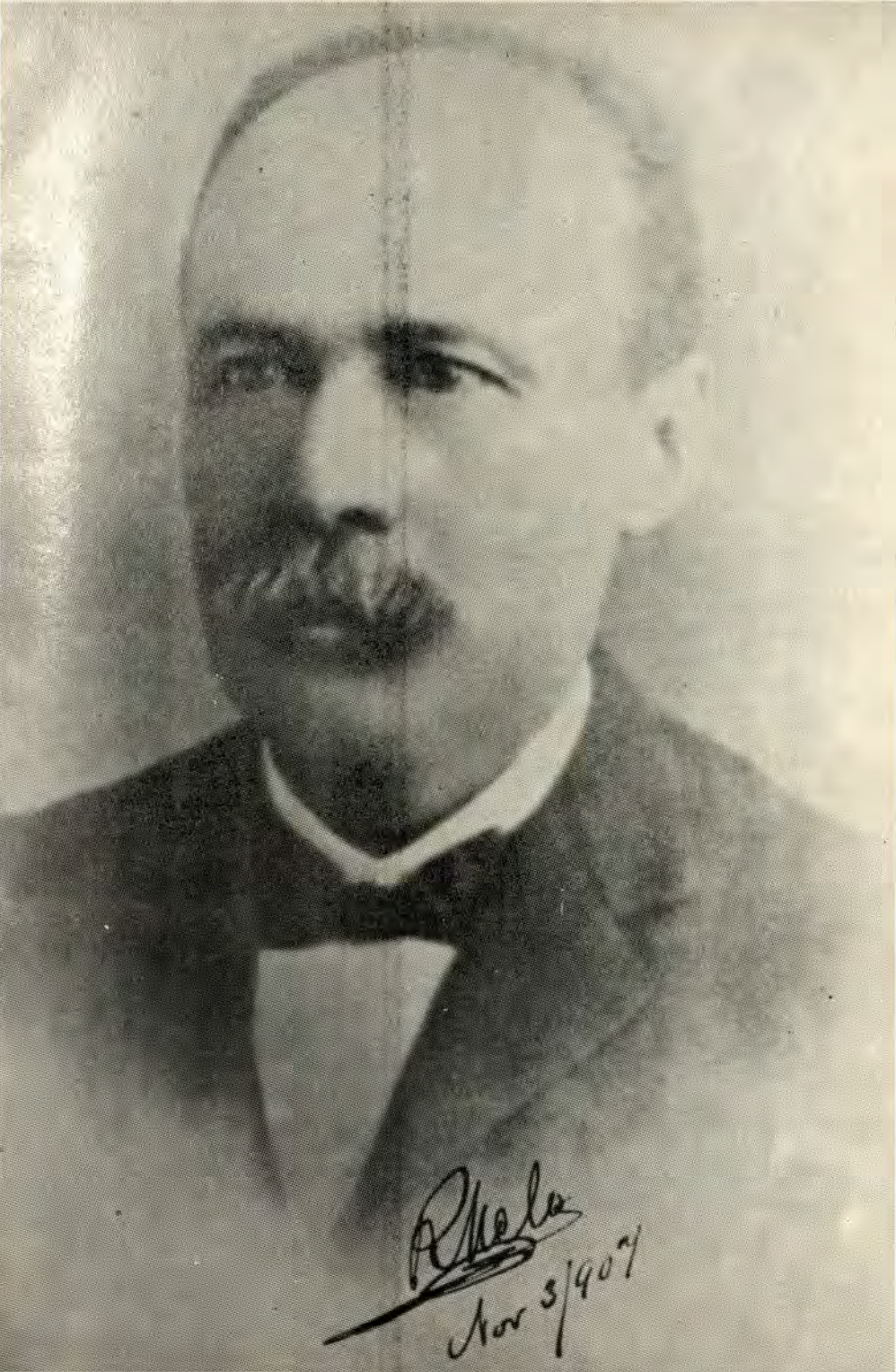
Muy señor mío:

He tenido el agrado de recibir el sábado último la favorecida de Ud., fecha octubre 30, en la cual me hace saber que: habiendo sido invitada nuestra Sociedad a tomar parte en la Exposición Marítima Internacional que se abrirá en Burdeos de mayo a noviembre de 1907, con motivo del centenario de la navegación a vapor, ha creído conveniet ne el Consejo Directivo encomendar a uno de los socios la redacción de un artículo u opúsculo sobre la historia de nuestra marina, a fin de presentarlo impreso y debidamente ilustrado, en esa Exposición, junto con nuestro Boletín y mapas. Agrega Ud., que el Consejo me ha designado para que haga yo el trabajo antedicho, noticia que se sirve acompañar de frases muy corteses y que como tales le agradezco debidamente.

La designación del Consejo Directivo me honra de manera tan señalada, que por pequeña que sea mi confianza en mí mismo, no alcanzo a rehusar su encargo, seguro de que mi buena voluntad y el afán de corresponder a su alentadora distinción, me permitirán superar mi insuficiencia y dominar la ardua faena que me encomienda.

Sírvase Ud. hacerlo saber al Consejo y permitir que me repita su muy atento S. S.

(Firmado).— R. Melo.


Nov 5/907

PRIMERA PARTE
Preliminares

COLON

PUEDE decirse que el Perú, cuya vida es relativamente corta, carece de historia y con más motivo de historia especial de marina; pero sólo pudiera afirmarse tal cosa con verdad, si estuviese acordada la cantidad de hechos que es necesaria para dar comienzo a la redacción de los anales históricos. Al contrario, cuanto menos se tarde en llenar las páginas de esos anales, ellas tendrán menor número de errores, adulteraciones o prejuicios.

La historia del Perú es en algún momento, como la de todo América, la de la geografía mundial, y es en ese momento exclusivamente marítima.

En este aspecto puede remontar al año 150, en el que Tolomeo rompe con los prejuicios empíricos y establece las bases sólidas de la verdadera doctrina cosmográfica.

Salvadas las columnas de Hércules, los navegantes se apartan cada vez más de las playas y diferentes territorios e islas se reconocen, siempre al W. de esas playas.

San Brandano (527), Nicolás y Antonio Zeno, Kolmo, Dulmo, Alfonso y principalmente Marco Polo, de Venecia (1250), aunque mezclando la fábula con la realidad, como en los romances destinados a entretener a la infancia con sucedidos de los que Mandavilla (1322) aumenta el relieve, todos labran en la conciencia del viejo mundo la conveniencia de buscar, la convicción de que había mucho por conocer, la resolución de dirigir las más robustas energías a descrifrar los enigmas geográficos.

Se ponen en juego hasta recursos místicos, haciendo pronunciar a un adolescente estas palabras proféticas, a propósito de las excursiones de San Brandano: "Dios ha dejado buscar durante siete años al piadoso Brandano la tierra que un día será visible a sus descendientes".

Martín Behaim y Pablo Toscanelli llegan por la inducción científica hasta tocar la realidad, con su globo terráqueo el primero y con su mapamundi el segundo: ambos delineando las costas orientales de Asia al frente de las occidentales de Europa, sin más interrupción que una que otra isla, entre éstas la de San Brandano (?).

Describiendo su mapa Toscanelli dice: "Desde Lisboa al W. se han trazado en el mapa 26 espacios (26X4=104°) cada uno de 250 miliáreas hasta la muy grande y magnífica ciudad de Quinsay, que tiene un perímetro de cien miliáreas y diez puentes. Su nombre significa (según la explicación errónea de Marco Polo) ciudad del Cielo, contándose muchas cosas maravillosas de ella, de la multitud de artistas y de las rentas (que da el rey). La distancia citada importa casi la tercera parte de toda la tierra. Aquella ciudad está en la provincia de Mangi, próxima a la de Cathay, donde está la capital del soberano. De la conocida isla Antilia hasta la célebre isla de Cipangu hay diez espacios (40°). La primera es muy rica en oro, perlas y piedras preciosas y los templos y palacios se cubren allí de oro puro. **"Así se ha de atravesar el espacio de mar por rutas desconocidas pero no largas".**

Todas estas ideas geográficas, aunque en muchos casos vagas y fantásticas, habían labrado en el ánimo de Colón, al corriente de todas ellas como navegante y por haber acompañado a Diego Cao en sus descubrimientos de Guinea y demás lugares de la costa occidental de África, así como por su intimidad con los mejores pilotos portugueses, que en aquella época, alentados por el príncipe Enrique de Portugal, habían colocado en primera línea la marina lusitana. Los valiosos planos de su suegro, Bartolomé Muñiz de Perestrello, de que a la muerte de ese marino dispuso, y los que hacía él mismo para uso de los otros, le permitieron mantener prolijamente esa información recogida en cada viaje de sus relaciones, que lo mantenía informado de cuanta ocurrencia náutica se anotaba en los libros de bitácora. Así supo de vegetales que flotaban en el mar de costas en donde no se conocían; de tierras avistadas más al W. de donde se había ido hasta entonces y todo género de novedades hidrográficas.

Se refiere también que el piloto Alonso Sánchez, de Huelva, que viajaba entre las costas de España y las Canarias, yendo en 1484 de estas islas a Madera, fue empujado por un temporal que lo llevó hasta una isla desconocida del lejano occidente. Recogido por Colón al regresar completamente extenuado, aquél lo llevó a su casa, en donde falleció con cuatro de sus compañeros, no obstante la solicitud con que fueron atendidos. Sánchez hizo al ma-

rino genovés revelaciones importantes relativas a los lejanos países adonde los echara el temporal.

Las líneas que siguen pertenecen a una carta de Toscanelli a Colón, respondiendo a otra de éste:

"Veo vuestro anhelo grande y notable de emprender un viaje a la **tierra donde crecen las especias.** Por esto os envío en contestación a vuestra carta la copia de otra que remití hace **unos cuantos días** a un amigo mío al servicio del rey de Portugal, **antes de las guerras de Castilla,** también en contestación de otra suya que me escribió, por encargo del rey, sobre el mismo asunto, y os envío otra carta de marear igual a la que envié al otro".

Este viaje de Colón en busca de las especias, a que se refiere Toscanelli, marca por consiguiente la fecha menos lejana en que puede fijarse la historia marítima del Perú, o por lo menos la de su preliminar. Zarpó de Palos el 3 de agosto 1492 y a los 41 días de viaje hizo este primer descubrimiento: las indicaciones de la brújula están sujetas a VARIACION.

Anotamos este detalle para dejar constancia de que, con ser la brújula, a fines del siglo XV, casi el único instrumento de navegación, distaba mucho de estar bastante apropiada a su mejor uso, debiendo servirle casi tan poco como la carta de marear, copiada antes.

La navegación de largo curso principia para América con la presencia en sus costas de la flota de Colón, compuesta de la nave **Santa María** y las carabelas **Pinta y Niña;** pero sólo la de largo curso.

En cuanto a la costanera existía ya.

Al arribar la flotilla a Guanahaní (octubre 12 de 1492), a los 70 días de viaje, numerosas canoas la rodearon, lo mismo que al bolinear entre las otras Lucayas. Entre esas canoas se vio una de gran tamaño, destinada a cruzar largas distancias.

En viaje de la bahía de Acul para cabo Haití, en demanda del cacique Guacanagarí, en la costa norte de Española, la nave **Santa María** encalla y naufraga. Avisado el cacique manda auxilios para salvamento en grandes canoas, como las que había visto al recorrer parte de la costa meridional de Cuba, cuyo extremo oriental supuso Colón que era el extremo del Asia. Esas canoas, de una sola pieza, eran susceptibles de contener ciento cincuenta hombres y navegaban las grandes distancias que separan las unas de las otras Antillas y a éstas de tierra firme.

En su primer arribo a Jamaica más de 70 canoas armadas salen a cerrarle el paso; eran canoas con 76 pies de eslora, de esbelta estructura, que admiraron por su belleza a los mismos españoles y que se movían con la mayor rapidez y destreza. No es objeto de estas líneas seguir la brega laboriosa de Colón en

lucha con los elementos, con la **broma** que inutilizaba sus naves, con las pasiones que se debatían por arrebatarle gloria y provecho. Indicamos sólo que la navegación existía en el Mar del Norte al surcarlo Colón por vez primera.

En su segundo viaje, emprendido en setiembre 25 de 1493, de cuya flotilla eran parte las carabelas **Niña, San Juan** y **Cordera,** Colón recaló en Guadalupe, isla de la cual acababa de salir, en diez canoas, una expedición de 300 guerreros, a merodear por las islas vecinas. En este viaje visitó Colón la costa meridional de Cuba.

En su tercer viaje (1498) Colón recaló en la isla Trinidad y cuando desde el canal que la separa del continente bordea sobre la costa de Venezuela, que a Colón le ocurre llamar isla Santa, muy ajeno a la sospecha de que tuviera delante el continente Sud Americano, encuentra una gran canoa tripulada por 24 jóvenes indios, armados de arcos y flechas. Prolongada la costa desde el Orinoco a Occidente, Colón admite que bordea delante de un continente; pero sus dolencias le obligan a enderezar las proas sobre la Española, de donde vino poco después Bobadilla a sacarlo encadenado.

En el cuarto y último viaje de Colón al Mar del Norte llevaba cuatro naves. Se había hecho a la mar en mayo 9 de 1502. Al abordar la isla de Pinos encontraron una gran canoa movida por 25 remeros: era propiedad de un cacique que ocupado de operaciones comerciales entre el continente y las islas, viajaba con su mujer e hijos, los que iban en una covacha de palmas. Llevaba en gran cantidad objetos de cambio como hachas y cascabeles de cobre, mantas de algodón, objetos de barro, piedra y madera, cacao y chicha. Más adelante, cuando después del penoso cruce de Colón por la costa de Veraguas, que nunca reconoció como un continente; visitando y bautizando Nombre de Dios, Portobelo, etc. hasta Darién, queda el Almirante recluido en la bahía de Santa Gloria, Jamaica, sobre la cubierta de una de sus dos últimas naves, cuyos cascos, acribillados por la **broma,** había necesitado varar para que no se hundieran; para comunicarse desde allí con Obando, fue menester que su emisario, el valiente y leal Diego Méndez, hiciera la travesía de Jamaica a Española en canoas del lugar, manejadas por indios.

Ya habrá oportunidad de ver que allende Veraguas podía decirse que existía no sólo la navegación de cortas distancias, sino aun la que pudiera llamarse de travesía.

En cuanto a nuestra historia, ella deja de ser la de Colón antes de concluir su primer viaje, durante el cual se manifestó su primer émulo. El número de éstos aumentaba con los éxitos y al fin el albur se impuso en el desarrollo caprichoso del hecho;

disputándosele todo al almirante genovés, todo, hasta la explotación normal de la nueva senda abierta al comercio del mundo entero.

No podemos menos de repetir estas amargas palabras de Goethe: "un curioso ejemplo de lo dada que es la posteridad a quitarle el honor a un antepasado, nos lo demuestra el afán con que se ha tratado de arrebatar a Cristóbal Colón la gloria de haber descubierto el Nuevo Mundo. Es verdad que la imaginación había poblado hace mucho tiempo de islas y países el océano occidental y que en los primeros tenebrosos tiempos mejor se hubiera dejado hundir una isla que dejarla de poblar. Es asimismo verdad que se tenían más noticias de Asia, y que a los aventureros y audaces no les satisfacían ya los viajes a las costas, pues la feliz empresa de los portugueses había sobreexcitado al mundo entero; pero no puede negarse que faltaba un hombre que abarcase el conjunto para convertir en realidad tanto la fábula como lo informe, tanto la tradición como la fantasía".

Colón no sólo beneficia su época con sus propios hechos, sí más eficazmente con la emulación que ellos engendran, con la fe que su éxito asegura a cuantos son capaces de acometer grandes actos.

Y estas otras, de amargura profunda, en las que desborda el justísimo dolor que desgarra el alma enérgica de Colón, víctima de martirios sin fin: "En los diez años que llevo prestando los más fieles servicios, no he ganado lo suficiente para poder llamar mío en Castilla a un mal techado de ladrillos, y hasta hay veces que me falta dinero para poder pagar lo que consumo en las posadas, donde tengo que detenerme para comer y descansar".

La historia deja al ilustre Colón envolverse en el manto de su dolor, como otro César, para no ver cuál de los hombres a quienes enseñara el camino de occidente era el que más se ensañaba contra su fama o bienestar.

Mientras el almirante genovés permaneció encalavernado en el Mar del Norte, el mundo no había cesado de marchar. Vasco de Gama, al mando de cuatro naves, la mayor de las cuales apenas medía 120 toneladas, habiendo otra de 50, alcanza el cabo de Buena Esperanza (noviembre 19 de 1497), lo rebasa aventurándose resueltamente al E. y entra por fin en ese mar que escondía las islas de las especias, siguiendo justamente el rumbo opuesto al de Colón. Sigue al NE. barajando la costa oriental de Africa y en marzo 10 de 1498 reconoce Mozambique. Poco después (mayo 18) descubre las ricas islas de Calicut, delante de las cuales se supuso Colón al descubrir la Española. El afortunado viaje de Vasco de Gama ofreció desde el primer momento

provechos considerables, si bien dejaba todavía en el mundo geográfico incógnitas por despejar.

BALBOA

Desde 1495, a raíz puede decirse del descubrimiento de las Antillas, rasgó el gobierno de España el contrato celebrado con Colón concediendo a quienes lo solicitaran permiso para visitar las Indias, como más tarde, 1500, aprovechó la **fogosidad** de Bobadilla para quitarle el virreinato, que debía retener por sus días y trasmitir a sus herederos.

El primero en solicitar y obtener uno de esos permisos fue Hojeda, que tan buenos servicios había prestado a Colón en la Española. Se le concedió el permiso y a la vez la carta hecha por Colón de la costa de Paria con sus noticias sobre existencia de oro y perlas, como acto especial de protección del obispo Fonseca; agregándose a la expedición Juan de la Cosa, piloto que había sido de Colón, y Américo Vespucio. Esta expedición (1499), recaló hacia Trinidad, pasó el estrecho Boca de Dragón, delante del Orinoco, hasta Margarita, lugares visitados y descritos por Colón y recorrieron la costa norte de Sud América hasta Maracaibo y cabo Vela. Este viaje había robustecido la sospecha de Colón, de que la costa de Paria era la de un continente.

De cabo Vela cruzó Hojeda a la isla Española, de donde volvió a España. Este viaje duró un año.

Pocos días después que Hojeda había salido sobre Paria con los planos de Colón, salió otra nave, en la que venían Pedro Alonso Niño y Cristóbal Guerra.

El viaje de esta nave dio muy buen resultado económico y confirmó los datos geográficos de Hojeda.

Hubo este mismo año, 1499, otro viaje. Lo dirigía Vicente Yáñez Pinzón, capitán que había sido de la **Niña** en el primer viaje de Colón. Esta expedición, compuesta de cuatro buques, recaló en un promontorio que Yáñez denominó Santa María de la Consolación y hoy es cabo San Agustín. Navegando de ahí 40 leguas al Norte dieron en la boca del Amazonas, cuya existencia sospecharon por haber encontrado agua dulce mar adentro. Esta expedición avanzó al Norte hasta reconocer Trinidad, Orinoco y costa de Paria.

La cuarta expedición de este año, 1499, salió de Palos poco después que la de Pinzón, compuesta de dos naves, a cargo de Diego Lepe. Recaló sobre el cabo San Agustín, de donde siguió al Norte repitiendo la derrota de Pinzón, cuyos datos ratificó.

El año inmediato (1500) Pedro Alvarez Cabral encontraba la costa meridional del Brasil, intentando remontar el cabo Buena

Esperanza, en viaje a las Indias Orientales. Corrientes insuperables y tormentas lo arrojaron con su escuadra de buques portugueses a la costa frontera al Africa. Cabral consideró el país una isla.

El mismo año (1500) Rodrigo de Bastida salió de Cádiz con dos buques, mandando él uno y el otro Juan de la Cosa, piloto que había sido de Colón. Recalaron en la costa de Venezuela, que siguieron al Occidente, investigando especialmente la parte de litoral que sigue de cabo de Vela hasta Veraguas, descubriendo la boca del caudaloso Magdalena y el golfo de Darién; visitando el istmo de Panamá un año antes que Colón, víctima por ese tiempo de Bobadilla. La **broma** inutilizó los barcos de Bastidas, que obligado a abandonarlos, cayó en poder de Bobadilla con sus subordinados, y fue remitido a España como preso. El viaje de Bastidas puso en claro la continuidad del continente desde el Istmo al cabo Vela, completando así el reconocimiento de la costa norte de Sud América hasta el cabo San Agustín.

Hojeda (1502-5), Juan de la Cosa, Cristóbal y Luis Guerra (1504) emprendieron viajes, que resultaban muy penosos y de escaso provecho económico.

En 1509 se organizaron dos expediciones de colonización, desastrosas las dos, pero más relacionadas con el asunto de estas líneas: dirigía la una Alfonso Hojeda, siendo uno de sus capitanes La Cosa y otro Diego Nicuesa. Las dos se dirigieron hacia Venezuela, adelantándose el primero, que hizo un desembarco en costas de Cartagena, en donde batallando con los indios, murieron La Cosa y 97 expedicionarios, escapando Hojeda acribillados casco y armadura de puntos de flecha. Las naves de Hojeda esperaban al llegar Nicuesa con su fastuosa flota. Enterado de la ausencia de Hojeda, salió a buscarlo y lo encontró agazapado entre los manglares. Las expediciones unidas castigaron a los indios e hicieron en su pueblo abundante botín, que se dividieron fraternalmente.

Desde Cartagena siguieron al Norte las expediciones, cada una a su destino: la de Hojeda al Darién, la de Nicuesa a Veraguas.

Al abandonar la Española el previsor Hojeda había comprometido al bachiller Martín Fernández Enciso para que llevara auxilio de hombres y víveres a su colonia, de la cual le nombró desde luego alcalde mayor. Había pasado un año, corría el 1510 y Enciso venía en dirección al Darién, cumpliendo su compromiso.

Al arribar a Cartagena, tuvo noticia de lo ocurrido ahí el año anterior y después de proveerse de agua y leña se preparaba a continuar su viaje al W. cuando se avistó una vela, que resultó pertenecer a un bergantín que navegaba con patente de Hojeda

y estaba tripulado por 25 o 30 hombres al mando de un oficial llamado Francisco Pizarro. Este explicó a Enciso que el puñado de hombres que lo seguía era cuanto quedaba de la expedición de Hojeda. Que se habían establecido en el Uraba, en una de cuyas playas construyeron la ciudad de San Sebastián. Convencido a poco Hojeda de que su gente, que los indios diezmaban a flechazos, era apenas suficiente para vivir agrupada y arma al brazo; que los bosques pantanosos que se extendían en todas direcciones, eran otro semillero de muerte coadyuvante de la faena mortífera de los indios; que los víveres escaseaban y Enciso no asomaba, aunque Hojeda, procediendo con demasía de autoridad había enviado a Española en su mejor buque la parte del botín recogido en Cartagena que debió repartirse, para resolver a Enciso a acudirle con recursos; convencido de que todos estos reveses tenían alborotada a la colonia, ante la cual le era cada día más difícil mantener su autoridad y a la que los indios se atrevían cada día más, desde que el mismo Hojeda había resultado gravemente herido en una de las obligadas salidas del fuerte; pugnaba por aplazar la rebelión que veía venir. Pacta un aplazamiento. Toma una nave que les había llevado a vender tasajo y sale en ella para Española, en busca de Enciso, tomándose un plazo de dos meses, durante los cuales obtiene que lo esperen. Hojeda había tardado mucho más del plazo convenido y no volvía. Los doscientos hombres que había dejado en San Sebastián, diezmados por las flechas envenenadas de los indios y las enfermedades, quedaron reducidos a setenta en muy poco tiempo.

En tal extremidad habían acordado regresar todos a Española.

Pero sólo les quedaban disponibles dos bergantines y en ellos no cabían los 70 hombres. Los tales bergantines debían ser lanchones muy pequeños.

Se resolvió esperar que la muerte redujera el número de pasajeros o tripulantes. Al cabo se creyó llegado el momento de abandonar la tierra funesta y se dividieron los sobrevivientes en los dos lanchones, mandado el uno por Valenzuela y el otro por Pizarro.

Soplaba fresco el viento y el buque de Valenzuela, tal vez mal manejado, zozobró a la vista de Pizarro, que ni siquiera se detuvo a ver morir a los náufragos, porque su bergantín no estaba tampoco seguro, ni podía embarcar un hombre más de los que tenía abordo.

* * *

Mucho tiempo pasó antes de que tuvieran noticias de Hojeda. El bravo y caballeroso aventurero naufragó en la costa sur de

Cuba. Caminó con los setenta hombres que lo seguían entre marismas extensas y selva brava, víctimas de escaseces y enfermedades a las que sucumbió la mitad de los náufragos. Los otros salvaron por haber encontrado un pueblo de indios, quienes los favorecieron hasta restablecerlos, llevándolos luego en una canoa a Española, en donde no encontró a Enciso ni el menor recurso, siéndole preciso encerrarse en una casa de religiosos para sobrevivir a su miseria. Ahí murió.

* * *

Enciso había oído impasible la relación de Pizarro, y una vez terminada le habló de la necesidad de regresar a San Sebastián. Había venido como segunda figura y el curso de los sucesos le brindaba desde luego rol principal.

Presentó su nombramiento de alcalde mayor para hacerse obedecer, lo que consiguió, y se dirigió con sus buques a Morrosquillo en busca de los lavaderos de oro del río Zenú. Al llegar y pisar tierra, su primera diligencia fue tomar posesión de ella en nombre de Dios y del rey, basándose en la donación pontifical.

Y cuentan que los caciques que lo oían replicaron:

"En cuanto a no haber más que un Dios, soberano de cielo y tierra, debe ser así; pero creer que el papa ocupe en el mundo el lugar de Dios y tenga derecho de regalar nuestras tierras al rey de España o a otro, es señal de que quien lo dice está ebrio o loco o el rey no estará en mejor estado si con ese sólo título quiere apoderarse de lo ajeno".

Enciso quiso acallar la réplica con sus arcabuces, pero las flechas envenenadas de los indios eran capaces de volver la prudencia al más atolondrado.

Aplazando esta conquista Enciso hizo levar anclas y se dirigió a San Sebastián, capital de su colonia.

Llegaron con poca fortuna.

Al fondear, el mayor de los buques se fue sobre un arrecife y se destrozó, perdiéndose animales, víveres y demás aprovisionamientos destinados a la colonia.

Con grandes esfuerzos se salvó a los náufragos, pero al llegar a tierra se notó un espectáculo matador: San Sebastián y su fuerte eran sólo un montón de cenizas.

Los indios lo habían quemado todo.

La consternación fue profunda.

Era preciso reedificar construcciones bajo la acción mortífera de las saetas y los dardos envenenados, de las enfermedades y las escaseces; era preciso sujetarse otra vez a todas las amargu-

ras sufridas por los hombres de Hojeda, y esta vez desesperando que el jefe regresara.

Fue uniforme la resolución de volver a Española; tan uniforme que el mismo Enciso, aun considerándose definitivamente el jefe de la colonia, no oponía objeción al grito general de: **¡a la Española!** que salía de todos los pechos.

Apenas si se discutía el regreso.

Las voluntades carecían de guía, dominaba la resignación al desastre y el deseo único era huir.

En tales circunstancias se había levantado una voz robusta y reposada; la de un guerrero de aparatosa musculatura, en la plenitud de la vida y que al parecer no se sentía afectado por la angustia general, tal era la placentera naturalidad de su aspecto y la confianza manifiesta en su sonrisa socarrona.

"El lugar este, dijo, es en realidad insoportable y debemos apresurarnos a dejarlo pronto, pues si tardamos en hacerlo sucumbiremos todos. Pero esto no implica el abandono de nuestra empresa. Yo conozco un pueblo, allá, más al W., cerca de la boca del río, que visitamos con Bastidas y La Cosa. Los indios no envenenan ahí sus flechas, hay provisiones y las aguas del río arrastran en sus arenas granos de oro".

Las últimas palabras fueron de efecto mágico. Era Blasco Núñez de Balboa el que las pronunció.

Acababa de llegar con Enciso en cuyo buque se había embarcado dentro de una pipa, para burlar la vigilancia de sus acreedores. Hidalgo venido a menos, oriundo de Extremadura, dejó las playas de España con Bastidas y Juan de la Cosa en 1500 y echado en Española con los otros náufragos y como ellos despojado por Obando, quedó rezagado en la isla, dedicado a la agricultura, en su fundo Salvatierra. Toda su energía y actividad no habían bastado para satisfacer las deudas contraídas para habilitar su fundo y al presentársele la oportunidad de abandonar la Española lo hizo sin reparos.

La indicación de Balboa fue aceptada por aclamación, trasladándose la colonia al lugar que indicó, en donde había un pueblo que sirvió de base a la nueva fundación, que Enciso bautizó con el nombre de Santa María de la Antigua del Darién.

Enciso se proclamó, además de alcalde mayor, gobernador interino hasta que Hojeda regresara y dio rienda suelta a sus ebriedades de adquisividad y de dominio. Quiso reglamentarlo todo y manejar la gleba heterogénea como si se tratara de humildes cartujos.

Apareció la resistencia, que se hizo pronto rebelión descarada.

El único resignado parecía ser Balboa. Entregado desde el arribo a la Antigua a labores agrícolas que le permitían bienes-

tar, no parecía apercibir la aparatosa tempestad que se levantaba.

Inteligente y bravo, aceptaba y cumplía las comisiones que se le encomendaban sin solicitar nunca ninguna. Afable con todos con nadie intimaba. Eludía los corrillos manifestándose siempre muy atareado con las rejas y los azadones.

Los grupos se le acercaban solicitando su parecer sin arrancarle otra cosa que palabras vacías; pero cuando la revuelta se manifestó, Balboa dijo: "ustedes se alteran sin necesidad contra Enciso; él no es aquí más que cualquiera de nosotros. En los permisos de Hojeda y Nicuesa hay establecida una línea norte-sur, divisoria, que pasa por el centro de la bahía de Uraba: al E. del Darién, donde está San Sebastián, es la colonia de Hojeda, él bien lo sabe; al W. de esa línea, incluso la Antigua, en donde estamos, es Veraguas, la colonia de Nicuesa, quien puede ordenar aquí, en representación de la Corona: Enciso no ejerce ninnún derecho al dar órdenes".

La argumentación dio rumbo a la revuelta y Enciso fue puesto a un lado.

Reemplazó a Enciso un cuerpo municipal compuesto de dos alcaldes: Balboa y Zamudio; y un regidor: Valdivia.

Se encontró luego embarazosa esta forma de gobierno y la colonia pedía que se restableciera la gobernación, queriendo por gobernador unos a Balboa y otros a Nicuesa, opinión que al cabo se uniformó por el primero.

Por esa época llegó Colmenares con dos buques cargados de aprovisionamiento para Nicuesa. Dio parte de sus víveres a la colonia y apoyando a Balboa que lo proponía, hizo triunfar la candidatura de Nicuesa.

Colmenares conduciría hasta Veraguas, en donde se encontraba Nicuesa, una comisión compuesta del licenciado Caldera y otros que le comunicaran su elección.

* * *

La expedición de Nicuesa no había obtenido mejor resultado que la de Hojeda. El barco en que él navegaba había quedado en poca agua de pleamar y en la vaciante quedó en seco, haciéndose pedazos. Mucho tiempo hubo de ir a pie siguiéndole un bote que servía para cruzar ríos y esteros, desprovisto de todo. Al cabo hubiera perecido sin el auxilio de su teniente, el capitán Olano que consiguió encontrarle.

Unido al resto de sus buques, visitó en Veraguas Portobelo y otros pequeños puertos hasta Nombre de Dios, en donde lo encontró Colmenares. De los quinientos expedicionarios apenas que-

daban vivos unos 70, desmedrados y macilentos como Nicuesa, que parecían espectros escapados de sus tumbas.

Nicuesa se dignó recibir con atención a Colmenares y con bondadosa complacencia a la diputación de la colonia establecida en la Antigua. Aquellos faustos sucesos permitían al atildado caballero inclinar sus ojos hasta los simples mortales que mendigaban sus órdenes. Pero su amanerada benignidad desconcertó a los comisionados.

Nicuesa tuvo a bien espontanearse y explayó sus doctrinas administrativas, las cuales eran tan severas que a su lado las de Enciso pecaban de radicales y hasta de demagógicas.

"Hemos salido de los dientes de un lobo para caer en las garras de un tigre", decían el licenciado Caldera y sus acompañantes, al dar cuenta de su encargo.

La consternación asomó otra vez entre los inquietos vecinos de la Antigua, hasta quienes Olano, ex teniente de Nicuesa, a quien los comisionados habían visto aherrojado en una jaula, hizo llegar estas lamentaciones: "Experimenten ustedes en mí: yo envié a Nicuesa socorros, salvándole de morir de hambre en una isla desierta y me ha pagado cargándome de cadenas: esa es la gratitud que de él debe esperar el pueblo del Darién".

Las gentes iban y venían sin saber qué hacer, presas de la mayor congoja, y otra vez apelaron a Balboa, el brazo fuerte que equivalía sólo a cien lanzas, quien les dijo:

—"El caso es bien sencillo: si ya no queréis a Nicuesa, no lo recibáis".

Llegado Nicuesa le salieron al encuentro voces y ademanes de muerte, obligándolo a refugiarse en el bosque, del cual lo sacaron trayéndolo a la playa para reembarcarlo. Zamudio, el coalcalde, excitaba a los revoltosos, dirigidos por ahijados suyos.

Balboa no supo dominar su indignación, se interpuso entre los victimarios y la víctima hasta conducirlo de nuevo a su buque y castigó con cien azotes al hombre de confianza de Zamudio.

Los motinistas entre tanto hicieron volver a tierra a Nicuesa y lo embarcaron en un lanchón desmantelado y en avería, que sin duda roló al desgaire hasta hundirse, pues no se supo más de él. La autoridad de Balboa no alcanzó a impedir ni menos a castigar el cobarde atentado.

Repitiéndose los conflictos entre Zamudio y Balboa, se concluyó por elegir al último gobernador, cargo que éste aceptó, aunque con carácter de provisional.

Balboa principió por reunir en la Antigua a los hombres de Nicuesa, que hizo traer de Nombre de Dios. Inutilizando uno de los bergantines pudieron componer el otro, que calafatearon sin pez, y en él se trasladaron a Española Colmenares y Caicedo, que deberían explicar en España lo ocurido en las colonias, como pro-

curadores de ellas. En él se embarcaron también Enciso y Zamudio, este último con encargo de destruir las calumnias que aquél intentara.

Las relaciones entre indios y colonos se normalizaban, haciéndose corrientes entre ellos los cambios de baratijas por oro o víveres, y las excursiones de los españoles iban cada vez más lejos. Una de ellas, encargada a Pizarro y seis hombres, fue batida y con tal motivo Balboa con 130, fue en busca del cacique Careta y lo batió, avanzando hasta las tierras del cacique cristiano Carlos Pauquiaco, con quien mantenía cordiales relaciones de amistad.

Con ocasión de haber regalado el hijo de Pauquiaco a los españoles algunos baratijas de oro, que éstos se disputaban, dijo aquél:

—"Pues en tanto estimáis el oro, os convendrá saber esto: hay detrás de esas montañas que se elevan al Sur, un mar extenso, surcado por un pueblo que posee barcos con velas y remos como los vuestros, cuyo rey come en vajilla de oro y cuyo país está cruzado de ríos que poseen arenas del mismo metal. Este metal es ahí tan abundante como entre ustedes el hierro".

Lo relativo a un mar próximo hacia el Sur impresionó a Balboa, quien pidió y obtuvo del joven indio todos los detalles que creyó necesarios. Los resultados de sus gestiones para normalizar su situación personal respecto de la metrópoli no eran tan satisfactorios como podía esperar, y era necesario un hecho muy notable, algo que fuese capaz de escudarlo.

Con un bergantín y nueve grandes canoas, en las que se embarcaron 190 guerreros españoles, 600 indios cargueros y buena cantidad de perros amaestrados en la caza de indios, se embarcó en Antigua, rumbo al NW., al caserío de su amigo Careta, el 1º de setiembre 1513.

El 6, dejando las embarcaciones al cuidado de parte de su gente en los dominios de Caretas, su suegro, se puso en marcha con el resto de su gente a través de bosques tupidos de corpulentos árboles, enlazados entre sí por vigorosas lianas de casi un decímetro de grueso y duras como el acero, follaje espeso, abruptos barrancos y ríos correntosos; afrontando dificultades y peligros, que hubieran cohibido a hombres muy bien templados.

En Cuareca pretendieron los indios del cacique Ponca cerrarles el paso; pero con pocos esfuerzos los puso Balboa en fuga, dándoles una lección cruel. De Cuareca hizo regresar a los enfermos, continuando el viaje con sólo 67 guerreros, los indios auxiliares y los perros de combate.

El 25 llegaron a un cerro desde cuya cima se veía el mar, según el guía que los acompañaba. Llegados al pie del picacho más alto, Balboa hizo detenerse a los demás y subió solo para

ser el primero en saludar ese mar, que Colón buscaba, sin dudar de su existencia.

Eran las diez de la mañana. Al llegar a la cima poseído de inevitable emoción, profundamente conmovido, cayó de rodillas y algún tiempo permaneció en esta postura, anonadado ante la grandeza que ofrecía a su vista el océano y las consecuencias del trascendental hallazgo, que surgían en su mente perturbada.

Vuelto en seguida a sus acompañantes los llamó: la emoción era demasiado grande para que la soportara un hombre solo!

Los demás europeos avanzaron hasta la cima y todos sintieron intensa emoción, y desde el abrupto mirador no acababan de admirar el grandioso espectáculo. En seguida alzaron un rústico altar con las piedras más aparentes que encontraron a mano y pusieron en ese altar una cruz; el sacerdote Andrés de Vara la bendijo y entonó el **Te Deum Laudamos** y las fatigas y sufrimientos del penoso viaje cedieron el lugar a la satisfacción más amplia y más completa.

Cuatro días después (setiembre 29 de 1513), Balboa, armado de punta en blanco, llevando en la mano izquierda un pendón en el que estaban pintados la madre de Dios y su niño, desenvainó con la otra su espada y entrando en el mar azotó con ella el lomo de las olas haciendo una arenga enfática para tomar posesión de tierra, mares e islas a nombre de los reyes de Castilla y Aragón, con una prosopopeya admitida en la verba tragi-cómica de entonces: "Vivan los muy altos y poderosos monarcas don Fernando y doña Juana, soberanos de Castilla, de León y de Aragón, en cuyo nombre y en el de la real corona de Castilla, yo tomo real, corporal y actual posesión de estos mares, tierras, costas y puertos, islas del Sur y todo lo a ellas anexo; y de todos los reinos y provincias que le pertenecen o pueden pertenecerles, por cualquiera derecho o título, antiguo o moderno de los tiempos presentes o futuros, sin ninguna contradicción; y si cualquiera príncipe o capitán, cristiano o infiel o de cualquiera ley, secta o condición, sea la que fuese, alegare pretensión o derecho a estas tierras y mares; estoy pronto a defenderlas y mantenerlas en nombre de los soberanos de Castilla presentes y futuros, los cuales tienen dominio sobre estos indios, islas y tierra firme del Norte y del Sur, sobre todos sus mares de entre ambos polos ártico y antártico y en ambos lados de la línea equinoccial dentro o fuera de los trópicos de Cáncer o Capricornio y siempre, mientras el mundo dure y hasta que sea llamado a juicio todo el género humano .....".

Y el bravo capitán y los veintitrés bravos que además de los indios le seguían, paseaban en rededor miradas chispeantes, aterradoras, inquiriendo con ellas en dónde aparecía la oposición para aniquilarla.

Pero no se opuso nadie.

Los indios miraban los gestos de los europeos con curiosidad y miedo; la tupida arboleda continuaba restregando sus ramas como antes de la arenga y las olas seguían retozando sin manifestar que les importara algo ni la actitud de reto de esos hombres, ni los nombres que pronunciaban, ni los derechos que establecían.....

De otro lado se desarrollaba una escena de sencillez edificante. La tasca al fondo del golfo de San Miguel es muy tendida y las mareas varían en muchos pies el volumen de agua que la cubre. Concluida la ceremonia de Balboa y fuera de formación los guerreros, se habían agrupado bajo los árboles, en un pequeño espacio abierto, en el cual estaba varada una canoa. La marea crecía y la canoa resultó a flote.

Alonso Martín Benito brincó dentro de ella pidiendo constancia de que era él el primer europeo embarcado en el Mar del Sur.

—Y yo el segundo, dijo Blas de Etienso, embarcándose a su vez en la canoa.....!

* * *

Unas seis semanas permaneció Balboa en San Miguel y en este tiempo tuvo ocasión de visitar en grandes buques el mar, las islas y la vecina costa del Sur. A juzgar por el nombre de uno de los caciques que le hacían corte, Tumaco, no sería exagerado suponer que llegó hasta el puerto del mismo nombre. En todo caso tomó todo género de noticias de interés geográfico y **adquisitivo.**

En noviembre 3, emprendieron el viaje de regreso, que fue muy penoso porque iban cargados de botín y los indios huían a su paso, lo que les privaba de alimentos. Llegaron sin embargo a Santa María el 19 de enero de 1514, sin haber perdido un solo hombre en la realización de tan fatigoso viaje.

Aunque el descubrimiento realizado hacía sagrada la persona de Balboa, él no había descuidado ni descuidaba diligencia que lo resguardase de prejuicios.

Había enviado a Zamudio con Enciso, para que aquél levantara los cargos que pudiera hacer este último; pero Zamudio desatendió su cometido. Mandó a Caicedo y Colmenares para recabar nuevas capitulaciones en España. A la vez envía otro comisionado con obsequios a Española y obtuvo de esa isla dos buques cargados de provisiones: el jefe de estos buques le trajo su nombramimento de capitán general de Tierra Firme, firmado por Miguel Pasamonte, tesorero general de don Diego Colón.

Esos buques, llegados a principios de 1513, trajeron además a Balboa noticias poco tranquilizadoras, las que influyeron sin duda en su ánimo para acometer su última gran obra, en vez de

continuar las excursiones del Darién, que le habían permitido hacer elocuentes envíos de tesoro.

Balboa había confiado también su defensa a Pedro Arbolancha, su amigo, quien le hizo saber que Enciso lo acusaba de haber sacrificado a Hojeda y Nicuesa, personas las dos muy relacionadas en España: prestigiado, el primero, por los méritos contraídos sirviendo a órdenes de Colón, y marcadamente favorecido el segundo, Nicuesa, en la corte, por sus afinidades en ella y la preferencia del obispo Fonseca. Enciso no comprendía en sus acusaciones a Zamudio, que por su parte no daba señales de acción. Hacía aquél así un juego doble: acumulaba todos los delitos en Balboa y exculpando a su apoderado lo convertía en aliado. Exageraba además la riqueza del Darién, hasta donde no alcanza siempre la fantasía más loca, consiguiendo levantar nuevo entusiasmo por esa Tierra Firme en donde abundaban el oro y las perlas, como ya lo habían reconocido y divulgado Colón, Bastidas y otros.

Balboa, al regresar a la Antigua, hizo un informe muy sugestivo de su descubrimiento, cuya trascendencia conocía bien.

Aquel informe lo acompañó de una cantidad de oro por valor de 20,000 castellanos y doscientas perlas, escogidas entre las más valiosas que se recogió en el **Mar del Sur.**

Ese informe sólo llegó a España en 1515 y mientras tanto en abril anterior había salido de ahí una veintena de buques con 1,500 hombres, destinados al Darién, a órdenes de Pedro Arias Dávila (a Pedrarias), nombrado gobernador de Castilla del Oro, nombramiento que comprendía las colonias de Veraguas y el Darién, cuya administración directa tomaba la Corona, como ya había sucedido con Española. Entre estos expedicionarios venían algunos individuos que adquirieron después celebridad, como Diego Almagro.

Balboa se sometió desde luego al nuevo gobernador, haciendo lo posible para serle útil y captándose la buena voluntad de la señora Pedrarias y la del obispo Quevedo, a quienes impresionó favorablemente. Supo estimular también la inmoderada ambición de Pedrarias, con espontaneidades, en apariencia involuntarias, e insinuaciones incompletas.

Balboa tuvo pronto ganada su causa, máxime desde que supo regresar sin daño de una expedición dirigida agua arriba del Atrato, resuelta, al parecer, con el intento de que pereciese en ella. La relación de entrambos hubiera mejorado, mediante la sugestión del descubridor del Pacífico y su bravura y actividad, que eran el éxito de la Colonia; pero la noticia del descubrimiento, aunque demorando mucho, había llegado a España (1515), despejando las últimas incógnitas geográficas de la época, y se había nombrado a Balboa Adelantado del Mar del Sur y gobernador

de las tierras descubiertas por él, con la facultad de descubrir en el océano, de que había tomado posesión; si bien se le dejaba subordinado a Pedrarias.

Todas las pequeñeces pasionales de éste se sublevaron al recibir tal nombramiento, que encumbraba a ese hombre en quien reconocía méritos de los cuales él carecía, y demoró cuanto pudo para entregarlo, haciéndolo sólo por los reclamos de Balboa, que el obispo Quevedo apoyaba.

* * *

Desde que principiaron los permisos para descubrir pudo notarse la necesidad de dotar de administración especial a las colonias, tanto en lo referente a descubrimientos como al aprovisionamiento y explotación de lo adquirido. En 1505 próximamente, se dio cierta forma a esa administración, especie de Tribunal de Colonias o Centro marítimo, algo así como un Almirantazgo, al que se denominó Casa de Contratación. La oficina principal estaba en Sevilla y sus operaciones fueron desde luego vastas y complejas, comprendiendo hasta menudos detalles.

Al conocer la Casa el descubrimiento del Mar del Sur hizo construir en Sanlúcar cuatro bergantines en piezas, operación que se encomendó a Cristóbal Viscaíno. Se nombró también al piloto Andrés Niño, para dirigir la navegación en el Mar del Sur. A la vez se mandaron operarios y material para que Balboa construyese algunas embarcaciones para proceder con ellas a reconocimientos en el gran océano descubierto, materiales cuyo trasporte de Acla a San Miguel causó numerosas víctimas entre los indios que lo hicieron, llevándolos sobre sus espaldas.

Pizarro y Morales expedicionaron, por cuenta particular de Pedrarias, hasta las Perlas e hicieron lujo de crueldad en las depredaciones de que eran víctimas los indios, con lo que se crearon sangrientas resistencias.

Por consecuencia Balboa expedicionó en persona y es posible que llegara hasta Tumaco o más al Sur; pero en las vagas referencias a ese período del descubridor del Pacífico, parece que se ha buscado con empeño hacer el más completo silencio; un silencio cada vez más difícil de romper.

Creía estar a cubierto de peligros mediante el matrimonio que, con el auxilio del obispo Quevedo, había realizado con una de las hijas de Pedrarias; pero una conjuración de bajas pasiones, en las que figuraban muchos de los primitivos colonos de San Sebastián, seguía los pasos del valiente descubridor, buscando la oportunidad de envolverlo. Se produjo una acusación baladí, y casi sin fórmula de proceso fue apresado por Pizarro y ejecutado en Acla

(1517), separada del tronco su cabeza y puesta en una pica ....

.....

"La historia de la conquista española demuestra que muchos de los conquistadores, en su ciego afán de obtener oro y poder, no respetaban a sus propios compañeros, sino que los arrollaban siempre que eran un obstáculo en su camino".

La noticia oficial de la victimación de Balboa demoró casi dos años en propagarse en España, pero es evidente que llegó oportunamente a conocimiento del rey Fernando; pues no obstante las vinculaciones de Pedrarias en la corte, en 1518, es decir, al año siguiente, se nombró para reemplazarlo como gobernador de Castilla del Oro a Lope de Sosa, quien murió al llegar al lugar de su gobierno, antes de asumirlo. La muerte del rey, seguida de cerca por la del cardenal Cisneros y el advenimiento al poder de nuevos hombres, la mayor parte extranjeros, al iniciarse el reinado de Carlos V, fueron sin duda factores que coadyuvaron a dejar impune la torpe e inútil victimación. El éxito de Balboa hubiera engrandecido a España y a sus colonias; su cobarde victimación tuvo por corolario la serie de miserias que empequeñecieron los primeros roces de las civilizaciones del viejo y nuevo mundo.

MAGALLANES

A poco de recibirse en España (1515) la noticia del descubrimiento del Mar del Sur por Balboa, salía Juan Días de Solís a "descubrir a las espaldas de Castilla del Oro". Debía ir desde más al sur de lo reconocido por Yáñez Pinzón, corriendo la costa hacia el Sur, e intentar el paso al Pacífico por el Sur, como había sucedido en Africa; "y una vez en él navegar y explorar desde la costa occidental de Castilla del Oro 1,700 leguas o más dentro de la demarcación de Castilla, e luego que llegaredes a las espaldas de la Castilla del Oro donde estuviere Pedrarias —dicen las instrucciones—, enviaréis un mensajero con cartas vuestras, haciéndome saber lo que habéis visto hasta allí y enviadme la figura de aquella costa, etc".

Componían esta flotilla dos carabelas medianas y una nao que, con ser la mayor, no alcanzaba a 80 toneladas. Salió de Sanlúcar el 8 de octubre de 1515.

Recalaron sobre el cabo San Agustín y siguieron barajando la costa hasta reconocer la hermosa bahía de Río Janeiro. Después de corta permanencia en esa bahía continuaron al Sur reconociendo y fijando varios lugares, hasta llegar al estuario del Plata, que Solís llamó **Mar Dulce,** por no hallarse en agua salada (1516).

Al intentar Solís desembarcar para comunicarse con uno de los caseríos que se veían por la costa, así como hombres que hacían señales, fue víctima de una celada en la que pereció con los siete hombres que lo acompañaban en un bote; cuya desgracia fue causa de que la flotilla diese la vuelta a España, malográndose la expedición.

En el viaje de regreso naufragó frente a la isla Santa Catalina la nave al mando de Caboto. Las otras dos llegaron a Sevilla en setiembre de 1516, cargadas de brasil, que habían embarcado en el cabo San Agustín.

Por mucho tiempo se estuvo gestionando una expedición propuesta por Hernando Magallanes. Era éste un piloto portugués al servicio marítimo de su patria. Había acompañado a Vasco de Gama en su viaje al Pacífico por Buena Esperanza y era contado entre los buenos marinos de su tiempo. De sus conocimientos geográficos había deducido que las Molucas quedaban en el hemisferio terráqueo que el Papa había adjudicado a España, y dedujo también que siguiendo la costa oriental del nuevo continente, debería entrarse al Pacífico haciendo camino al W., de un modo semejante a lo que había sucedido siguiendo la costa occidental de Africa para entrar a ese mar haciendo camino al Este. Dedujo además que esa resultaría la vía mas fácil y corta al país de las especias. El descubrimiento de Balboa afirmó las conjeturas de Magallanes, convirtiéndolas en convencimiento.

Magallanes había dejado el servicio de Portugal, cuyo gobierno le negó un aumento de haberes y de ese mismo gobierno surgieron entorpecimientos que aplazaban siempre esta expedición.

Por último se subsanaron los inconvenientes y la flotilla se hizo a la mar, saliendo de Sanlúcar el 20 de setiembre de 1519, compuesta de los siguientes buques: **San Antonio,** de 144 toneladas, capitán Juan de Cartagena; **Victoria,** de 102 toneladas, capitán Luis de Mendoza; **Concepción,** de 108 toneladas, capitán Gaspar Quesada; **Trinidad,** de 132 toneladas, capitán Hernando Magallanes, que era a la vez almirante de la escuadrilla; y **Santiago,** de 90 toneladas, capitán Juan Rodríguez de Serrano.

Acompañaban a Magallanes, Andrés de San Martín como cosmógrafo, el piloto Esteban Gómez, que más tarde revolucionó la nao **San Antonio;** Delcano, maestre de la **Concepción;** Duarte Barboza su cuñado; Alvaro Mezquita, su sobrino; y Pigafetta, agregado, y uno de los historiadores de este interesantísimo viaje, confirmación de todas las novedades geográficas de esos tiempos.

A fines de noviembre divisaron el cabo San Agustín y el 8 de diciembre reconocieron cabo Frío. El 13 visitaron Río Janeiro, y refrescadas sus provisiones notaron el uso de canoas de una pieza, labradas con herramientas de piedra, que surcaban la bahía.

Continuando su navegación al S. W. reconocieron el río Solís, hoy Plata, por cuyo cauce penetró la nave **Santiago,** que fue agua arriba unas veinticinco leguas, empleando 15 días en la excursión. Se proveyeron ahí de agua y leña, continuando luego la prolongación de la costa; pero a medida que aumentaban en latitud y concluia el verano la navegación se hacía penosa, desarrollándose los rigores de invierno. En vista de esa crudeza, a fines de marzo, sobre los 49° latitud S., ganaron el golfo San Miguel y en él resolvió Magallanes invernar.

Ese ancho golfo sirvió de escenario a uno de los actos poco raros de indisciplina que mencionan las crónicas de aquellos tiempos.

Como se dice antes, la crudeza del tiempo y la grande latitud alcanzada habían aventado semilla sediciosa en esa masa heterogénea de 234 individuos, en que estaban representadas todas las nacionalidades de Europa. Los jefes se habían dividido además por cuestiones de administración y al día siguiente de haber fondeado se declararon en abierta rebelión tres de las cinco naves del convoy, **San Antonio, Victoria** y **Concepción;** quedando solamente en obediencia la **Trinidad,** al inmediato mando de Magallanes, y la carabela **Santiago,** la menor de la escuadrilla. Menos parsimonioso que Colón en circunstancias parecidas, Magallanes cortó por lo sano recuperando la **Concepción** a sangre y fuego, en lo que el capitán de esta nao, Luis de Mendoza, resultó la primera víctima, lo mismo que ocurrió con Gaspar Quesada, de la **Victoria,** quedando presos Juan Cartagena de la **San Antonio,** y el capellán P. Sánchez de la Reyna, a quienes dejó en San Julián al seguir su viaje al Sur, mandando Duarte Barboza la **Concepción** y Alvaro Mezquita la **San Antonio.**

Restablecida con la severidad de Magallanes la disciplina, permanecieron en San Julián cinco meses, habiéndose construido en tierra un observatorio desde el cual el cosmógrafo de la expedición, Andrés de San Martín, estableció, entre otros datos geográficos, la latitud del lugar, que fue 49° 18' S.

Declinando la crudeza del tiempo el almirante avanzó al **Santiago** para adelantar la exploración de senos de costa a fin de no hacerla con toda la flotilla. Serrano alcanzó con su carabela hasta la bahía de Santa Cruz, en donde una tempestad desarboló su barco, echándolo contra la playa, en la que se hizo pedazos. La tripulación salvó a excepción de un negro que Rodríguez Serrano llevaba. Se avisó por tierra a San Julián, hasta donde trasportaron lo que alcanzó a salvarse, proveyéndose a los náufragos de lo necesario durante los dos meses que duró el trasporte. Se proveían de agua fundiendo el hielo.

En agosto 24 continuaron el viaje al Sur los cuatro buques,

bajo la impresión de que tendrían que ir hasta los 75° de latitud para encontrar el ansiado paso al Pacífico.

Las tempestades arreciaban su fuerza intimidando a los navegantes, pero sus temores no contaminaron a Magallanes, más esperanzado cada vez al notar la uniformidad con que, a medida que avanzaba al Sur, robaba la costa al W. Al ganar la bahía Santa Cruz, fondearon en ella para reparar los desperfectos causados por las tempestades y ahí, a la vez que satisfacían esa necesidad, se proveyeron de agua y de pesca, que la había en abundancia y también de leña. El 18 de octubre se hicieron nuevamente a la mar y a los tres días, esto es, el 21, rebasado un saliente de costa que avanzaba decididamente al S. E. (cabo Vírgenes) se abocaron a un brazo de mar, que se dilataba casi al W. franco.

Magallanes destacó dos naves a explorar: la primera regresó pronto con noticias indefinidas, la otra, que demoró algo más en volver, respondió mejor a la angustiosa expectativa del jefe explorador. Había encontrado un canal estrecho con varios placeres intermedios, canal que se continuaba y cuya corriente permitía establecer la existencia de una salida. El almirante reunió en consulta a los capitanes, haciéndose objeciones al avance, como la de que sólo quedaban víveres para tres meses. Esteban Gómez expresó que era temerario aventurarse con tan pocos víveres en los vericuetos desconocidos de ese estrecho. Magallanes manifestó que cumpliría su oferta al rey e iría adelante, amenazando con pena de muerte al que hablara de regresar. En consecuencia avanzó la flotilla por el Estrecho. Frente a cabo Froward, al bifurcarse el canal, Magallanes envió al **San Antonio** a reconocer una de las desviaciones, mientras él esperaba reconociendo la otra.

La nao **San Antonio** no regresó. El piloto Gómez revolucionó al equipaje, apresaron al capitán, Alvaro Mezquita, después de herido, emprendiendo la vuelta a España por la costa de Africa, en la cual recalaron. En mayo 6 de 1521 llegó a Sevilla al mando de Jerónimo Guerra la nave desertora. En su descargo decían de Magallanes que era un farsante, un loco, que no tenía idea alguna de donde estuvieran situadas las islas de las especias, etc.

La fuga de la **San Antonio** después de perdida la carabela **Santiago,** la escasez de provisiones y el mal estado de las que había, la excesiva latitud alcanzada, la incertidumbre de la situación geográfica en donde se encontraban, el creciente desaliento y desmoralización del equipaje, impresionaron de momento a Magallanes que, agobiado por el peso de su inmensa responsabilidad, quedó un momento desconcertado. Estaban en el canal de Todos los Santos.

Ahí pidió por escrito su opinión a cada jefe respecto a continuar el viaje o regresar a España, rogando a cada uno fundarla.

La del cosmógrafo A. de San Martín, parece reasumir la más general y juiciosa.

"Y aunque yo dude, dice, que por este canal de Todos los Santos haya camino para poder ir al Maluco (Molucas), esto no hace ni deshace al caso para que no se haya de saber todo lo que se pudiere alcanzar, sirviéndonos los tiempos, en cuanto estamos en el corazón del verano. Y parece que vuestra merced debe ir adelante por él, ahora en cuanto tenemos la flor del verano en la mano, y con lo que halle o se descubra, hasta mediados del mes de enero primero que vendrá de 1520 años, vuestra merced haga fundamento de volver en vuelta de España".

San Martín aconsejaba destinarse mes y medio más a la excursión, pero volver en seguida, dejando para otra vez la continuación del viaje hasta Molucas, aun dado el caso de que se ganara el océano buscado.

Mientras se establecían estos acuerdos regresaron dos lanchas, que habían ido a explorar, con la buena nueva de que el canal concluía cerca. La flotilla se puso en movimiento y tres días después las costas extremas del W. de dicho canal se desviaban una de otra, robando al Sur y al Norte respectivamente; presentándose a los atrevidos navegantes el amplio Océano Pacífico, el inmenso Mar del Sur saludado por Vasco Núñez de Balboa en 1513; ese mar que en vano buscó el ilustre genovés Colón. Era el 27 de noviembre de 1519. La escuadrilla había cruzado el Estrecho en tres semanas, incluyendo en ese tiempo el perdido en esperar el regreso de la **San Antonio** y el empleado en el sondaje que hacían los botes en el día para orientar la navegación, que se efectuaba en las noches.

Al entrar al Pacífico, Magallanes, profundamente emocionado y con lágrimas en los ojos, ordenó una salva real, que ejecutaron todos los buques.

Lo primero que preocupó a Magallanes una vez en el grande océano fue disminuir latitud, navegando al N. W. en busca de clima más suave. Se supone que en diciembre 21 ha debido pasar sin verlas entre las islas Juan Fernández y San Feliz, haciendo su primera recalada en la de San Pablo, enero 24; isla con arboleda pero sin recursos. En febrero tocaron también en otra isla, que llamaron de Tiburones, por la abundancia de ellos que notaron: tampoco hallaron recursos ahí.

"Perdidas en las soledades de aquel inmenso océano, dice Puente y Olea, avanzaban por el Oeste hacia el extremo Oriente las pequeñas naves de la Casa de Contratación, adelantando en su interesante marcha de adquisición y de conquista para los conocimientos humanos, hollando en su solemne marcha las hasta entonces virginales ondas de aquellos extensos mares, y, prosi-

guiendo en su gloriosa navegación, el 12 de febrero cruzaron la línea y pasaron de nuevo al hemisferio boreal".

La escasez de víveres y hasta de agua era cada día mayor. **"Comían por onzas, bebían agua hedionda y guisaban el arroz con agua salada".**

"Navegamos, dice Pigafetta, tres meses y veinte días sin reportarnos de vituallas. La galleta se había convertido en polvo, que estaba llena de gusanos y escremento de ratas; el agua potable estaba turbia y olía mal. Comíamos cuero de vaca del que se pone debajo de las vergas para que no se estropeen las jarcias. Como este cuero había estado expuesto constantemente al sol, al viento y a la lluvia, teníamos que dejarlo ablandar días enteros en el agua del mar y tratarlo después entre ceniza caliente para poderlo comer. Las ratas se pagaban a media corona cada una. Si no hubiéramos tenido la ayuda de Dios y vientos tan favorables durante la larga travesía, hubiésemos muerto todos de hambre. Creo que ningún hombre emprenderá jamás viaje semejante".

Tal era la aflictiva condición de esta flotilla al abordar tierra poblada, el 6 de marzo de 1521. Era una de las islas del grupo Marianas, que Magallanes bautizó con el nombre de Ladrones, por el gran desarrollo del instinto adquisitivo de los aborígenes, que desde luego abordaron las naves en numerosas y rápidas canoas y no dejaban nada en su sitio, robándose hasta una de las embarcaciones menores. Ahí se aprovisionaron de víveres, agua y leña, continuando su viaje tres días después. Llevaban muchos enfermos, de los que once murieron.

Desde ahí fue la flotilla al W., encontraron algunas islas del grupo filipino, cuyos aborígenes huían en sus canoas al avistarla, hasta que en la isla de Gada obtuvieron recursos y buena acogida de los naturales. En Masagua pudieron obtener peces, vino de palma, arroz, cocos, naranjas y hasta aves. El rey de Masagua guió personalmente la flotilla hasta Cebú, en donde alcanzaron también buena acogida, reponiéndose el equipaje de las extremas mortificaciones sufridas en la penosa travesía desde el Estrecho.

El rey de Cebú había apoyado a Magallanes en su afán de reducir a la obediencia de los reyes de España a muchos otros y con su auxilio intentó someter por las armas a los habitantes de la vecina isla de Mactán, quienes rechazaron el ataque, que costó la vida a Magallanes, el cual lo dirigía en persona.

Con Magallanes perecieron seis tripulantes, y tal vez no hubiera salvado ninguno sin el auxilio de los de Cebú.

Reemplazó en el mando a Magallanes su cuñado Duarte Barboza, que pocos días después, con Rodríguez Serrano y 24 hombres más cayeron en una celada que les tendió el rey de Cebú,

en la que todos perecieron, a la vista de sus compañeros de las naves, impotentes para socorrerlos.

De Cebú fueron a Bohol, en donde se eligió al capitán de la **Concepción.** Juan López de Carabayo, jefe de la flotilla. Ahí, siendo ya escaso el equipaje para servir tres naves, resolvieron trasbordar el material útil de la **Concepción** a la **Victoria** y **Trinidad,** quemando aquella nave, como lo hicieron. Salidos de Bohol visitaron dos islas, Quipit y Cuayagán, en las que apenas se detuvieron y arribaron a la de Paragua, en donde era grande el cultivo de arroz y se aprovisionaron en bastante cantidad de este cereal, gallinas, cerdos y cabras.

De Paragua fueron a Borneo, en donde los agasajaron primero con fiestas y obsequios y luego intentaron tomar los buques con tres juncos y numerosas canoas, apresando la flotilla dos de los grandes juncos el 27 de julio y dos días después otro, tripulado por cien malayos; no logrando sin embargo rescatar sino dos de los cinco prisioneros que les habían hecho al desembarcar para proveerse de pez con que calafatear las naves.

Salidos de Borneo fueron a reconocer la isla Cimbombón, en donde varó la **Trinidad,** que después de mucho trabajo lograron reponer a flote. Con tal motivo se detuvieron ahí a carenar tanto la **Trinidad** como la **Victoria.** A principios de agosto y antes de hacerse a la mar, destituyeron a Carabayo y lo procesaron, nombrando una junta de tres gobernadores: Elcano, Espinoza y Ponce Vera, sirviéndoles como secretario el contador de la **Victoria,** Martín Méndez.

Siguiendo la flotilla en demanda de las Molucas encontraron varios juncos moriscos, en uno de los cuales estaba el gobernador de Paragua, con quien reanudaron buenas relaciones cediéndole dos de los juncos quitados y cinco lombardetas que les habían tomado en el canal de Borneo; ofreciéndoles el gobernador provisiones que aceptaron, con cuyo motivo volvieron a Paragua en 1º de octubre. En el curso de octubre salieron de nuevo y encontraron otro junco, que apresaron después de una breve acción de armas, en la que murió un moro, quedando los demás prisioneros.

Entre los prisioneros escogieron al piloto, obligándole a dirigir la flotilla a las Molucas. Arribaron a la isla Sarangani y encontraron otro piloto moro, que resultó hermano del que tenían, y al fin, en noviembre 8 llegaron a las islas mayores del grupo que buscaban: Mare y Tídore.

A esta última había llegado antes Vasco de Gama navegando al Este después de doblar Buena Esperanza, como llegaba ahora la flota del malogrado Magallanes, navegando al W. desde el estrecho que perpetúa su nombre.

Almanzor, rey de Tídore, recibió muy bien a los expedicionarios, cambiando con ellos presentes y facilitando su relación con los príncipes vecinos. Ahí se aprovisionaron y cargaron de especias, recibiendo algunos papagayos para Carlos V, en prenda de amistad.

Al marearse las naves tocó otra vez la **Trinidad,** abriendo una vía de agua que impuso su descarga. Por esta ocurriencia y mientras se reparaba este buque, se acordó que la **Victoria,** al mando de Elcano, siguiera su viaje por el W. y Buena Esperanza a España y que la **Trinidad,** una vez reparada y cargada de nuevo, cruzara de nuevo el Pacífico hacia el E. para llevar su valiosa carga a Panamá, de donde se trasladaría por el Istmo a España.

El mal estado del casco de la **Trinidad** fue causa de que cayera en poder de naves portuguesas antes de rendir su viaje en Panamá.

La **Victoria** salió de Tídore el 21 de diciembre y navegó entre las diversas islas de esa zona guiada por un piloto moluco, hasta el 8 de enero, que arribaron a la isla de Tidor, en la que se provisionó de búfalos, cabras, cerdos, gallinas y frutas, en especial limones y naranjas. El 11 de febrero abandonaron Tidor, de donde enderezaron la derrota sobre Buena Esperanza, frente a cuyo cabo, llamado entonces de las Tormentas, estaban el 16 de mayo y bregaron con vientos duros durante seis días, trozándoseles un mástil y la verga de trinquete. Los víveres volvieron a escasear y la nave a hacer agua. No tenían puerto a que arribar sin el peligro de caer en poder de los portugueses, especialmente por la naturaleza del cargamento que revelaba su procedencia. Firmes en el propósito de dar término a su viaje en el puerto de salida, resistieron las privaciones y el aumento de trabajo que daban las bombas; pero a la altura del grupo de Cabo Verde, se decidieron a arribar a Santiago, una de sus islas, fallecido el 30% del equipaje y estropeado y hambriento el resto.

Hubo el acuerdo de reservar la travesía que se traía, pero el segundo bote que fue por provisiones no pudo tomarlas y sus tripulantes quedaron presos. Salió Elcano precipitadamente del puerto, dejando a los doce tripulantes de ese bote, entre los que estaba el carpintero, cuyos servicios eran muy precisos por ser las bombas de madera y frecuentes los reparos por hacer.

A toda costa perseguía Elcano la gloria de llegar a Sevilla con su nave, en la que apenas quedaban veinte hombres, enfermos el mayor número. Era el 8 de julio cuando prosiguió su viaje, en peores condiciones de las que le obligaron a fondear en Santiago. El 15 de agosto pasó entre Fayal y las Flores, el 23 afirmaron rumbo, el 4 de setiembre avistaron el cabo San Vicente y dos días después salvaba la **Victoria** la barra del Guadalquivir y pasaba delante de Sanlúcar de Barrameda.

De las cinco naves que salieron sólo llegaba, empleando sus últimos esfuerzos, la **Victoria**, y sólo con 18 hombres de los 239 que manejaban la brillante flotilla a su salida.

Este primer viaje de circunnavegación, notable por las muy desventajosas condiciones en que se realizó, vino a indicar la magnitud del Mar del Sur de Balboa, del Pacífico de Vasco de Gama y de Magallanes, constituyendo el más grande esfuerzo de que ha sido capaz el hombre. La gloria de haberlo realizado mantendrá los nombres de sus héroes en la memoria de sus semejantes, cuando centurias de generaciones se habrán hundido en la noche del tiempo. Colón, Vasco de Gama, Balboa, Magallanes (y Elcano que supo entregar en Sevilla la reliquia que hubo de abandonar su ex jefe con la vida), dieron a la actividad humana vastos horizontes y a la ciencia geográfica valiosas demostraciones. No es posible tratar de historia de navegación en el Occidente de América sin principiar por conocer la historia del Grande Océano, que los ilustres hombres nombrados crearon moralmente, haciéndolo surgir a los ojos estupefactos del Viejo Mundo.

VIAJES POR EL MAR DEL SUR

Después de la victimación de Balboa, un torcedor implacable, como grito incontenible de la conciencia turbada, parece que pretendiera alejar la atención de esos rumores de El Dorado que emergen antes que Balboa y los suyos tramonten la cordillera del Istmo. Al contrario: desde el establecimiento de Panamá, 1519, Pedrarias procura descubrir preferentemente hacia el Norte, en Centro América, desatendiendo el Sur.

Los esfuerzos de la Casa de Contratación habían concluido con el envío de Andrés Niño y los bergantines en piezas, empresa en la que sucumbió el piloto nombrado, por lo que fue abandonada. La Casa tenía bastantes atenciones con la movilización de buques en el Atlántico y la provisión de las colonias en explotación.

Se afirma, aunque sin comprobación suficiente, que Pedrarias intentó personalmente continuar las excursiones de Balboa al Sur, sirviéndose de las naves y elementos de su víctima. Siguiendo esa afirmación, Pedrarias se hizo a la mar, sobreviniendo luego uno de esos chubascos aparatosos que en determinada época son frecuentes en el golfo de Panamá. Las dos pequeñas naves que montaba resultaban muy débiles para resistir el mal tiempo, y, zarandeadas por la mar que las ahogaba, concluyeron por destrozarse y hundirse una de ellas, cuyos tripulantes salvaron en una almadía improvisada, y la otra alcanzó puerto muy laboriosamente, inutilizada casi por completo.

El mal resultado de este viaje, en el que la vida de Pedrarias corrió serio peligro, explica que pasaran algunos meses antes de que Juan de Bazurto, agricultor acomodado de Española, hiciera preparativos para un nuevo viaje, el cual se frustró por fallecimiento de Bazurto.

Este proyecto de viaje es menos conocido que el realizado en 1522 por Pascual de Andagoya, alcalde mayor de Panamá, de acuerdo, sin duda, con Pedrarias y algunos más, que tuvieron participación en la tragedia de Balboa. Arribó al sur del golfo San Miguel, lugar mandado por el cacique Chuchama, quien reclamó de Andagoya auxilio contra los habitantes de Birú, de los cuales sufrían constantes agresiones. El alcalde se puso del lado de los hombres de este cacique, y con ellos y un refuerzo pedido a Pedrarias, acometió a los biruanos; pero el lugar era enfermizo y la fiebre hizo muchas víctimas entre los expedicionarios, inclusive el mismo Andagoya, que resultó enfermo también, de fiebres según unos y según otros por consecuencia de la caída de un caballo sobre el cual lucía su destreza de jinete.

Zaragoza, en su GEOGRAFIA UNIVERSAL, indica que el notable piloto Ladrillero avanzó hasta Buenaventura, puerto que descubrió por cuenta de Andagoya; pero es evidente que tal descubrimiento fue ineficaz, pues si produjo algo permanente ha sido generalizar el nombre de Birú, aplicándolo a todos los lugares al sur del golfo San Miguel. De la corrupción de ese nombre resultó Perú, aplicado después sólo al imperio Tahuantinsuyo. **Las travesías** a Birú intimidaron algún tiempo por el mal resultado de las realizadas.

Sea que nuevos informes recogidos por Andagoya galvanizaran el atractivo de las mencionadas travesías o que sus excursiones y las de Ladrillero tuvieran igual origen que las que les siguieron; es lo cierto que en estas últimas consta la intervención de varios de los personajes del sangriento drama de Acla.

Se presentaron solicitando permiso para descubrir Luque, Pizarro y Almagro. El primero, náufrago en las costas de la Castilla del Oro, había sido maestrescuela en Darién, de donde se trasladó a Panamá, como párroco. Almagro y Pizarro habían venido juntos a Española, cuando vino Ovando en reemplazo de Bobadilla. Luque era testaferro de Espinoza, Almagro el hombre de confianza de Pedrarias, Pizarro encarnaba la resistencia tradicional contra el éxito del hombre que desde el fondo de una pipa se había alzado hasta la cima desde la cual indicó al Viejo Mundo la buscada continuación del Grande Océano.

Almagro, después de su primer viaje, había vuelto a España, en tanto que Pizarro se quedó en Española, de donde salió para el Darién en la expedición de Hojeda. Almagro vino a su vez a Castilla del Oro en la fastuosa expedición de Pedrarias, cuya par-

ticipación en la empresa debía mantenerse anónima. Luque, el banquero de los empresarios, representaba, como queda dicho, al licenciado Gaspar Espinoza, instructor del juicio irrisorio aparejado para justificar la victimación de Balboa, apresado por Pizarro.

La empresa adquirió dos barquichuelos pequeños y en uno de ellos se embarcó Pizarro con 80 hombres y cuatro caballos, mareando hacia las Perlas, teatro otra vez de sus inútiles crueldades. Almagro debía completar entretanto el aprovisionamiento y equipaje del otro, para llevar provisión fresca a los primeros, reponiendo lo consumido, hasta reunirse; si bien tratándose de lugares desconocidos no pudieron determinar aquel en donde se juntarían. Conocida es la penosa odisea de esos hombres aventurados en el litoral arbolado pero inhospitalario que va del golfo de Panamá al cabo Marzo. Bosques impenetrables de vegetación exuberante, pero inútil, ciénagas mortíferas, completa falta de sendas..... Se unía a esas dificultades la creada por la reputación, ya bastante extendida entre los indios, de la **benignidad** que de los recién llegados podrían prometerse. Es muy probable que esta expedición hubiera tenido un resultado miserable e ignorado, sin la experta intervención de Bartolomé Ruiz.

El viaje, empezado a fines de 1524, puede dividirse en etapas. En la primera, Pizarro, después de sesenta días de viaje y de haber fallecido 34 aventureros, largó el ancla al abrigo de la punta de Piñas y ahí permaneció mientras regresaba Montenegro, a quien envió en el barquito a traer víveres de las Perlas. Demoró este comisionado 74 días en el viaje y, en el transcurso de este tiempo, el hambre y las fiebres redujeron la hueste mucho más, a lo que había contribuido un ataque de los indígenas en el momento en que los excursionistas se distribuían el botín adquirido en un pueblo que atacaron. De ahí volvieron a Panamá, en tanto que Almagro, salido después, los buscaba en vano más al Sur, y va hasta el río San Juan, a los 4° de lat. N., saqueando en lo recorrido hasta formar tesoro ingente, con el que a su vez volvió a Panamá (1526).

El tesoro a tanta costa arrancado convenció a los más incrédulos de la riqueza posible de adquirir hacia el Sur, facilitando la organización de otros viajes por los mismos empresarios, Los preparativos se hicieron con rapidez y antes de terminar el año mencionado salía otra expedición dirigida por el inteligente y leal piloto Bartolomé Ruiz.

Constaba la flotilla también de dos barcos y 160 hombres y se dirigió desde luego sobre el río San Juan, hasta donde había alcanzado Almagro en el primer viaje.

Desembarcaron en varios lugares de la costa, menos inaccesible a medida que ganaban al Sur, adquirieron datos más explícitos y se penetraron de que la empresa de conquistar no podía

llevarse a feliz término con tan poca gente. Pizarro con los suyos se instaló a orillas del San Juan y despachó en uno de los barquitos a Almagro para buscar más elementos en Panamá, en tanto que Ruiz seguía hacia el Sur con el otro barquito.

Casi sobre la línea equinoccial se encontraron con una balsa tripulada por indígenas y cargada de artículos de comercio, cuyos dueños y sus mujeres iban como pasajeros, vestidos unos y otros con finos tejidos de lana. Los indios venían de Tumbes, hicieron cambios con los españoles y les dieron minuciosos datos de su país. Casi a la vez llegaron al San Juan, Ruiz con emocionantes noticias y Almagro con 80 hombres más y abundantes víveres.

Así reforzados emprendieron al Sur hasta alcanzar la bahía de San Mateo, en la que divisaron el hermoso pueblo de Atacames, rodeado de grandes campos de cultivo. Intentaron desembarcar, pero había ahí un ejército poderoso, ante el cual optaron por manifestarse amigos. Convencido Pizarro de su escasa potencia militar volvió al Norte y fue a recalar en la isla del Gallo, bahía de Tumaco, no lejos de Barbacoas; y envió otra vez los buques a Panamá.

Pedrarias no era ya gobernador del Darién, y su sucesor, Pedro Ríos, atendiendo el pedido de las gentes contratadas por Pizarro, que querían regresar a Panamá, prohibió a Almagro reclutar y envió dos barcos a traer esas gentes.

Pizarro se negó a embarcarse y permaneció en la isla con trece expedicionarios, número que algunos historiadores, con Jerez, secretario de Pizarro, elevan a 16 y los nombran: Francisco Rodríguez de Villafuerte, Bartolomé Ruiz, Pedro de Candia, Cristóbal de Peralta, Alonso Briseño, Nicolás de Ribera, Juan de la Torre, Francisco de Cuéllar, Alonso de Molina, Domingo de Soria y Luco, Pedro Alcón, García de Jerez, Antonio de Carrión, Martín de Paz, Diego de Trujillo y Alonso Ribera. Temiendo que al quedar tan pocos podían amagarlos los indios del inmediato continente y escasos de víveres además, optaron por trasladarse a la isla Gorgona, más apartada de tierra y mejor provista de agua y pesca: sirviéndoles al caso una balsa. Siete meses esperaron en la Gorgona los auxilios necesarios y al cabo de ellos se presentó Ruiz en un pequeño barco con víveres y la orden perentoria de regresar a Panamá dentro de seis meses improrrogables.

Pizarro aprovechó el plazo para prolongar la costa hasta el golfo de Guayaquil, recalando en Tumbes, en donde completó sus informaciones sobre el país, realizó algunos cambios y pudo admirar lo mismo que los suyos la belleza, buena situación y magnificencia de la ciudad y sus fastuosos edificios, en los cuales, los que desembarcaron, Pedro de Candia y Alonso de Molina, pu-

dieron ver la abundancia de oro y plata que adornaban el templo y la casa de gobierno, inclusive los jardines de esta última.

La ciudad, que miraba al mar, era muy aseada, sus calles rectas, limpias, provistas de canales y árboles muy cuidados y frondosos. El fuerte estaba repleto de provisiones y abundante agua, que se llevaba por canales subterráneos. El puerto era centro industrial y mercantil, de gran movimiento y riqueza. Los españoles, obligados a adoptar las formas más atentas, fueron obsequiados espléndidamente.

De Tumbes siguieron al Sur, visitando Payta y otros lugares del litoral hasta Santa, en los 9° lat. S. Encantados con la fertilidad de los valles avistados, incluso este último, volvieron desde ahí la proa a Panamá, puerto al cual llegaron dentro del plazo fijado por Ríos, quien prohibió, no obstante el éxito alcanzado, que se preparara nueva expedición y menos que se reclutara gente con tal objeto.

Nadie ignora que Pizarro, de acuerdo con sus socios, se trasladó a España, y que después de dificultades previstas, consiguió del gobierno autorización para descubrir y colonizar, mediante pacto en el cual los socios de Pizarro no encontraron bien atendidas sus esperanzas. Después de grandes esfuerzos y bochornos consiguió organizar ciertos elementos con los que zarpó de Sanlúcar para el Istmo en enero 19 de 1530. Casi no se le esperaba en Panamá, por más que Bartolomé Ruiz y Nicolás de Rivera se hubieran ocupado con algunos otros de construir naves en Nicaragua (León). Pedrarias, que en Panamá había vendido su acción en la empresa Pizarro-Almagro-Luque, suponiéndola desastre, entusiasmado con los informes que llegaban del Sur quiso acometerla sólo en su provecho, y ordenó apresar a Ruiz y Ribera, obligándolos a huir y adueñándose de los buques en astillero, de los que no llegó a sacarlos por su próxima trágica muerte. La diligencia de los amigos de Pizarro había producido un doble efecto: galvanizar una ambición, la de Pedrarias, y despertar otra nueva: la de Alvarado, bien al corriente de las **cosas del Perú,** adonde había enviado al mando de Holguín, sigilosamente, una excursión en dos naves, que fueron hasta el Sur de Payta.

Fue período difícil para Pizarro el que media entre su vuelta de España al istmo y la prosecución del viaje al soñado Perú, lo cual era del dominio público. Los socios, que se estimaban burlados en las estipulaciones de Pizarro con el gobierno de España, en vez de mantenerle su concurso, hacían el vacío alrededor del expedicionario, que, solo, carecía de medios para ir adelante. De ahí la agitación de cuantos se creían en posibilidad de tomar alguna parte en esas apropiaciones inmotivadas, cuya sanción era el aplauso.

Al cabo encontró Pizarro dos buques, los mismos de que quiso apropiarse Pedrarias primero y Pedro Alvarado después. Los trajeron a Panamá con esclavos Hernando Soto y Hernán Ponce de León, quienes los fletaron a Pizarro mediante determinados beneficios.

El flamante gobernador del Birú se embarcó en enero 10 de 1531 en esas dos naves, con ciento ochenta infantes y treinta y siete jinenes, con sus respectivas cabalgaduras.

La flotilla se dirigió a Manta, puerto en el que fondeó a los trece días de viaje. Desde ahí empezó la hueste a **caminar la costa,** sirviéndose de balsas para cruzar los ríos que le cerraban el paso. asaltando pueblos y sembrando en todas partes la ruina y la muerte.

Así siguieron hasta Puerto Viejo, Puná y Tumbes, esa odisea sangrienta de civilizadores de machete, cuyas escenas dejan de interesar a la Historia de nuestra marina a medida que se internan tierra adentro.

Esta expedicion recibió diversos auxilios debidos a la acción extraña de muchos que se habían preparado por cuenta propia. En Coaque los alcanzó una nave que vino a venderles víveres, como en efecto lo hizo. En Puerto Viejo se les reunió otra, procedente de León. Venía en ella Belalcázar, con una hueste suya, para agregarse a Pizarro y seguir la aventura. Mandaba el buque Juan Fernández, el primero en cruzar, a partir de la equinoccial, el grado 13 de latitud Sur.

En Puná se les agregó Hernando Soto, que venía con elementos suyos, organizados en Nicaragua.

Al concluir el año había salido Almagro de Panamá con tres naves, dos de ellas fletadas y la otra construida por Ruiz, acompañado de Nicolás Ribera, en Nicaragua, mientras estuvo Francisco Pizarro en España bregando con sus acreedores. Lo acompañaba Ruiz, ese piloto sin el cual Pizarro no hubiera conseguido salir de las ciénagas mortíferas y bosques impenetrables que cierran el litoral del Chocó. Esta flotilla hizo viaje rápido hasta Manta, pero de ahí a Payta empleó casi un año. Había perdido mucho tiempo en buscar a Pizarro, estacionándose en Puerto Viejo, mientras despachaba expediciones en busca de informes. Acaso eran de especie muy determinada los que Almagro esperaba recibir antes de avanzar con su fuerte reserva.

* * *

Otra flotilla llegó a la costa ecuatoriana, mientras Pizarro continuaba su empresa al Sur: la de Pedro Alvarado, gobernador de Guatemala, que se había distinguido en Méjico al lado de Cortés.

Contribuyó a decidir esta expedición Holguín con sus datos. Este otro compañero de Hernán Cortez, había explorado con dos naves hasta Payta y sus informaciones estuvieron reforzadas por las de Juan Fernández, quien después de dejar a Belalcázar en Puerto Viejo y por enemistad con Almagro, hizo pinturas muy vivas a Alvarado, animándolo a emprender ésta que se indica.

Alvarado había obtenido permiso del rey para descubrir islas desconocidas y con tal objeto organizó una expedición bastante fuerte. La componían doce naves y en ellas quinientos guerreros españoles, de los que 250 eran jinetes, 190 ballesteros y los otros peones. Salió esa flota del puerto Posesión en enero 23 de 1534 y recaló en Caraques, a los 30 días. Según Alvarado, "a tiempo que estaba en paraje que pudiera encabalgar hasta el estrecho" sucedieron malos tiempos que lo hicieron aribar a dicho puerto, porque escaseaba el agua para la gente y caballos, de los que murieron 70. De acuerdo, dice, con Juan Fernández, jefe de la flota y los demás, una vez satisfecho el objeto de la arribada, resolvieron **caminar la costa.** Dejáronse en libertad los buques fletados, al ancla a los otros y se envió a Juan Fernández con dos de ellos a explorar al Sur. Era este muy experto piloto y el viaje hecho con Belalcázar, poco antes, le había permitido conocer el régimen del viento y corrientes de la costa. Este marino Juan Fernández, piloto mayor de la flotilla de Alvarado, fue enviado con esas dos naves, a fin de que tomara posesión de tierras al sur de la concesión de Pizarro. Los tenientes de éste sobornaron a los tripulantes de una de esas naves, al norte del Callao y con la otra llegó a Sangalla, Pisco, en donde también lo agredieron parciales del Gobernador y tuvo noticias del ajuste celebrado en Quito entre Almagro y Alvarado, viniéndose a Pachacamac, en donde solicitó y obtuvo de Pizarro el perdón por su cambio de bandera. Almagro había jurado ahorcarle en cuanto pudiera echarle mano, lo que no impidió que fuera uno de los peritos técnicos que declararon que el Cusco quedaba comprendido en el lote de Pizarro, quién lo nombró piloto mayor del Callao. Y que sobrevivió mucho a Almagro lo manifiesta el hecho de que, más de treinta años después de tales amenazas, descubrió, en 1563 las islas que llevan su nombre. En los primeros viajes entre la costa del Perú y la de Chile se empleaban cuatro a seis meses; Juan Fernández los abrevió haciendo camino al Sur hasta encontrar los vientos variables para recalar con ellos, cuyo ensayo le hizo descubrir dichas islas y reducir la duración de esos viajes a treinta días, con cuyo motivo tuvo que defenderse de la santa Inquisición.

Estando Alvarado en Puerto Viejo llegó en otro barco Cristóbal Rodríguez con veinte aventureros infantes y cinco de a caballo. Iban en busca de aventura y se plegaron a este gobernador, porque lo encontraron primero.

La flota de Pedro Alvarado es sin duda la primera de cierta importancia que prolonga la costa occidental de Sud América. Entre sus naves había ocho de más de cien toneladas.

Cuando después de su penosa viacrucis hasta la altiplanicie ecuatoriana y el encuentro con Almagro en Riobamba, pactaron la venta al último de los buques y material de guerra propiedad de Alvarado, las naves que se especificaron fueron las seis siguientes:

Galeón San Cristóbal
Nao **Santa Clara**
" **Buenaventura**
" **Concepción**
Navío **San Pedro**
" **Santiago**

Es posible que entre estas seis unidades resulten comprendidas las dos tomadas a Fernández: las otras seis eran seguramente fletadas.

A la vez que la navegación de cabotaje, limitada en un principio a la América Central, aumentó sus unidades al extenderse a las costas occidentales de la del Sur, se tentaba de nuevo el paso del Estrecho, pero no para examinar el tramo desconocido todavía, sino para ir a las apetecidas Molucas, las islas de las especias. Siguiendo las ideas sugeridas por Magallanes y verificadas por los cosmógrafos más tarde, España disputaba a Portugal la propiedad de esas islas y para efectivar sus derechos envió al Pacífico la segunda expedición, despachada en 1524, a cargo de don García Jofré de Loayza y compuesta de siete naves que fueron: **Victoria, Anunciada, Santi Spiritus, Santa María del Parral, San Lesmes, Pataca** y el patache **Santiago.**

La flotilla encontró vientos contrarios y bregó algunas semanas sin conseguir abocar el Estrecho. El **San Lesmes** empujado por el mal tiempo al S. E. de la Tierra del Fuego, aseguró haber visto "el acabamiento de la tierra". (Isla de los Estados o Cabo de Hornos).

No se dio la debida importancia a esta noticia, que hubiera adelantado en muchos años el tráfico del Cabo, en el que hubiera perpetuado su nombre el capitán Hoces, del **San Lesmes,** evitándose el desastroso fin de la flotilla. Al penetrar en el Estrecho, mayo 25, se embarracaron dos naves, destrozándose y a las otras no les cupo mejor suerte.

Una vez en el Pacífico el capitán Guevara, del patache **Santiago,** prefirió navegar al Norte, hacia Nueva España, antes que aventurarse a cruzar el Pacífico. Este fue el primer buque que prolongó de Sur a Norte la costa occidental de Sud América. Guevara pudo avistarse con Pizarro al Norte de Tumbes.

Además del **Santiago** había alcanzado a entrar en el Pacífico el **Sancti Spiritus,** que se engolfa en ese grande océano, con rumbo a Molucas. En julio murió Loayza, continuando el viaje Delcano, que muere poco después y al cabo regresa este único buque a España en cuadro, como pocos años antes la **Victoria.**

Poco antes que ésta se había aventurado en el Estrecho otra flotilla española compuesta de tres naves: la de Pedro Seijas de Alberna, que iba en demanda de las propias Molucas. Cincuenta años pasaron sin que se supiese palabra de esta expedición, hasta que Cavendish descubrió en una botella, colgada de un árbol, la relación de su dramático desenlace.

Aquella desaparición y el desastre de Loayza causaron honda impresión y resolvieron a Carlos V —al realizarse el doble enlace de él con la hermana del rey de Portugal y de éste con la hermana del emperador—, de transar las diferencias derivadas del cambio de meridiano pactado antes, dando Portugal a España una suma de dinero para sanear su derecho a las Molucas.

En setiembre de 1534 salió, no obstante, otra expedición de Sanlúcar al Sur de América: la de Simón de Alcazaba. Carlos V le había concedido uno de los cuatro distritos en que dividió la costa occidental de Sud América: el comprendido entre Nueva Toledo y el Estrecho. Era Alcazaba un experto marino portugués, con largos años de servicio en España, en mérito de los cuales se le concedía descubrir en dicho distrito. Traía en dos naves 200 hombres y vino directamente al Estrecho, que abocó fácilmente; pero una vez adentro los vientos contrarios fustigaron las naves hasta intimidar a sus tripulantes, que, presas del pánico, rogaron a su jefe volver al Atlántico.

Alcazaba proyectó invernar en menos latitud y al efecto escogió el puerto de Lobos, en la costa oriental de Patagonia. Conociendo que la estadía ahí debía ser larga, quiso aprovechar el tiempo explorando el país por tierra hacia el W., esperando alcanzar las playas del Mar del Sur y territorio de su concesión; pero no resistió el viaje y se volvió a sus naves, encomendando continuarlo al capitán Rodrigo de Isla, uno de sus subordinados. Isla fue hasta la cordillera, que sus hombres se resistieron a cruzar por hallarse cansados y faltos de vituallas, pidiendo regresar a la costa y como Isla y algunos oficiales fieles se negaron, los apresaron, dejándolos atados en medio de la estepa. Volvieron a las naves y asesinaron a Alcazaba, proyectando dedicarse a la piratería; pero cuando hacían sus preparativos en ese sentido los sorprendió Isla con sus compañeros, que habían conseguido desatar sus ligaduras. Los parciales de Isla y las gentes de orden produjeron la reacción y los revoltosos criminales fueron juzgados sumariamente y ejecutados o echados a tierra en esa playa desierta. Los buques prolongaron luego la costa oriental de Sud Amé-

rica hacia el Norte, en demanda de la Española, isla a la cual sólo llegó uno de ellos, el que mandaba el capitán Mori. El mejor de los dos, que montaba Isla, zozobró en el viaje, y no hay constancia de que de ese buque salvara alguien. En él se perdieron hasta los diarios de navegación.

No obstante la resonancia de tamaños desastres, todavía en agosto de 1532 el obispo de Placencia, don Gutiérrez de Vargas, organizó otra expedición, no ya de descubrimiento sino comercial. Estaba compuesta de tres naves, a cargo de Alonso Camargo y destinada al Perú. Sólo una de las tres naves pasa el Estrecho y recala en Chule el **puerto de Arequipa,** en 1540. Fue el primer buque llegado en viaje directo de España al Perú. Este buque importó las primeras ratas. A poco de estar en Chule fue solicitado tanto el buque como su equipaje para ponerse al servicio de Almagro el joven, lo cual parece que sólo se cumplió en cuanto al equipaje, quedando el buque y su carga al cuidado del conquistador Lucas Martínez Vegazo, que desde 1540 disfrutaba una encomienda que le había dado Francisco Pizarro y estaba entre Arica e Ilo. Es sin duda el buque de Camargo el que Martínez tenía en Chule —puerto de Arequipa—, con armas y otros efectos y el cual fue a Chile a avisar a Pedro Valdivia, que su comisionado y teniente, Alonso Monroy, le había enviado otro buque con gente y auxilios, en setiembre de 1543. Este fue el primer buque de travesía que surgió en Valparaíso y uno de los pocos que visitaban el litoral de Arequipa, aunque se había explorado hasta Arica desde 1538.

El buque cuya salida se anunciaba a Valdivia era de los construidos en Centro América y lo mandaba el genovés Juan Bautista Pastene, piloto mayor de la audiencia de Panamá, de donde había venido a Quilca con mercaderías de Juan Calderón de la Barca y en él había enviado Vaca de Castro a Miranda, con una fuerza considerable y pertrechos con los que llegó en setiembre de 1544.

Valdivia utilizó a Pastene en reconocer la costa al Sur de Valparaíso y este marino llegó hasta el grupo de Chiloé, situando diversos lugares notables.

El progreso de la navegación por la costa occidental de Sud América desarrolla más decididamente por el Norte, siendo su verdadero centro Panamá, adonde convergía todo el tráfico comercial, monopolizado por España en el Mar del Norte o de las Antillas y mantenido con relativa independencia en el Pacífico por el interés privado, cuyos derechos tenían por límite la fuerza pública y las ordenanzas, que prescribían la clase y cantidad comerciable de cada producto y los puertos entre los cuales era permitido comerciar.

Con la revolución contra el primer virrey Blasco Núñez Vela se ven en juego más de media docena de naves y luego, alzado

en armas Gonzalo Pizarro, el comisionado de este último, Hernando Bachicao, improvisa una flota numerosa tomando sus unidades en donde las encontraba, sin cuidarse de respetar ningún derecho, ni cautelar siquiera la mercadería guardada en sus bodegas y reunió en esa forma hasta veintiocho naves, sin perjuicio de dos o tres fieles al rey y otras que lograron escapar de la mano rapaz de ese primer pirata de estas costas.

Buena parte de esas naves formaron la escuadra de Gasca, cuya base fue la que Hinojosa le entregó y que Gonzalo Pizarro había quitado a Bachicao, cuando perdió la confianza en su fidelidad, para comisionar con ella a Hinojosa, encargado de cerrar el paso a Gasca en Panamá.

En el curso de operaciones de esta escuadra, se destaca del Callao la fragata de Illanes a Intermedios, sin que fuera novedad que ocurriera eso en 1546; pues, como queda anotado, desde 1538 se habían hecho reconocimientos hasta Arica, puerto de embarque de metales desde 1578, en que el **San Cristóbal** fue a tomar el primer cargamento; como que estaba reconocida toda la costa hasta Tarapacá, desde 1558.

También se habían hecho reconocimientos hasta el Estrecho, ordenados por García de Mendoza, desde Chile. En noviembre 17 de 1557 salieron de Valparaíso dos buques a órdenes de Juan Ladrillero. El más pequeño, **San Sebastián,** su capitán Cortés Hojeda, después de correr muchos temporales, llegó hasta cerca del Estrecho sin lograr encontrarlo y desistiendo de su empeño, regresó al Norte y veinte días después varó en una isla desierta, el 15 de febrero de 1558, a los 49° 40' lat. S.

El otro buque, **San Luis,** capitán Ladrillero, pasó por el canal de Fallos, reconociendo las numerosas islas de la costa occidental de Patagonia, cuyas descripciones admiran hasta hoy por lo precisas y minuciosas.

El **San Luis** cruzó el Estrecho en marzo de 1558 y continuó su viaje a través del Atlántico hasta ganar felizmente las playas de España. Otras expediciones posteriores fueron desastrosas, como la del pequeño **San Sebastián;** lo cual fue causa de que se abandonara la vía del Estrecho, no obstante la obstinación que se había empleado en buscarlo y el entusiasmo que causó su hallazgo.

Sólidamente establecido el dominio español en la Mar del Sur, su navegación se sustrajo a la administración de la Casa de Contrataciones, limitándose los virreyes a ordenar cuanto creían necesario al servicio fiscal, sin tomar en consideración otra cosa que ese despótico interés.

* * *

Que la navegación desarrolló pronto lo prueba el hecho de que ya en 1567 había recursos para enviar buques a vagar en mares poco explorados, como ocurre en el caso de Alvaro Mendaña.

Durante la administración provisional del presidente de la Audiencia, licenciado don García Lope de Castro, obtuvo su sobrino Mendaña dos buques para ir con ellos a explorar el océano hacia Occidente, y esa expedición, que se hizo a la mar en noviembre del año dicho, llevaba como piloto mayor a Hernán Gallego y como capitanes a Pedro Sarmiento y Pedro Rodríguez. Esa gira al azar duró cosa de trece meses en cuyo transcurso se descubrieron varias islas, Jesús primero y luego el grupo de Salomón, de las que reconocieron Samba, que Mendaña apellidó Santa Isabel, Malaitá o San Cristóbal, Guanera, Buena Vista, Florida, San Dimas, San Germán, Guadalupe, Sesarga, Guadalcanar, etc. Como las provisiones se agotaban y la hostilidad de los aborígenes empezaba a corresponder a las depredaciones de los españoles, se resolvió el regreso al Perú. Los dos barcos se separaron casi al comenzar el viaje de regreso y sufrieron fuertes temporales y falta de agua y víveres alcanzando a recalar en Salagua, México, con las velas destrozadas, averiados los vasos y en deplorable estado de miseria.

Mendaña obtuvo de la corte nombramiento de Adelantado y gobernador del grupo Salomón y la orden de que se protegiera su expedición colonizadora, de la que se trata más adelante.

Virtualmente se había relegado al olvido el paso por el Estrecho, imaginado entonces la única senda posible del Sur. El viaje de Mendaña de América a Oceanía y su descubrimiento de islas habitadas susceptibles de tanta riqueza como las de las especias, avivó en Europa el deseo de tomar su parte en los acaparamientos fáciles que se reservaban para sí solos España y Portugal, sin otro fundamento que una bula pontificia.

La primera manifestación ostensible de tácita protesta la presenta Drake entrando en el Pacífico sin permiso del rey Felipe y con el beneplácito de Isabel. Ocurrió esa entrada el 6 de setiembre de 1578. Había salido de Plymouth el año anterior con las naves **Pelícano, Cierva, Cisne, Caléndula** e **Isabel;** buques armados y tripulados en el ya dicho puerto de origen, con buena artillería y 164 hombres. Eran menores de 200 toneladas.

Salieron en noviembre de 1577, sobre Mogador, en donde Drake construye una pinaza y prolonga la costa occidental de Africa, haciendo algunas presas, entre otras, un navío portugués, cuyo piloto sirve a la derrota de la flotilla. Cede luego a los prisioneros

la pinaza y hace camino al Oeste hasta San Julián, puerto en el que, como Magallanes, hace sus últimos preparativos para aventurarse en el Estrecho y ahorca a un capitán.

Recala sobre cabo Vírgenes, en el Estrecho, el 21 de agosto de 1578 y lo recorre en 16 días, dándose tiempo todavía para hacer sondajes, reconocimientos y situaciones y hasta para que el capitán Whinter descubriera la **canela blanca,** tan eficaz contra el escorbuto. Se dio tiempo también para bautizar algunos lugares, entre otros la isla Isabel: nombre de su soberana, que se conserva hasta hoy.

Al ganar el Pacífico su flotilla se dispersó, fustigada por huracanes indominables, que llevaron su propia nave, la **Pelícano,** hasta los 59° latitud S., la más extrema alcanzada hasta entonces y fondeó en una isla del grupo DIEGO RAMIREZ. Rehaciendo camino al Norte avistó el extremo S. de la América meridional o sea el cabo Horn, no bien estimado por los marinos del **Lesmes:** quienes perdieron la oportunidad de desvanecer el error que suponía al Estrecho dividiendo la parte ya conocida de América de otro continente que se prolongaba mucho más al Sur. Drake precisó bien ese **acabamiento de la tierra,** avistado desde el **Lesmes,** echado también al Sur por la tempestad.

El resto de la flotilla tuvo fin desastroso. Dos naves embarrancaron en el Estrecho y al salir de éste al océano Pacífico fuertes tempestades dispersaron el convoy, una de las naves fue destrozada por las olas y la otra repelida de nuevo al Estrecho: esperó algunos días a las disgregadas, hasta que al sospechar que esperaba en vano, Carder su capitán, resolvió volver a Europa. Con ese intento enderrotaron al Atlántico y después de prolongar algún tiempo la costa oriental de Patagonia embarrancaron cerca de Bahía, salvando el equipaje, con auxilio de los marinos portugueses.

Después de muchas penalidades sufridas al recorrer la costa occidental de Patagonia, la nave capitana vino desde las de DIEGO RAMIREZ a arribar a la isla Mocha el 29 de noviembre. Drake, que en su juventud había permanecido algún tiempo en España, al servico de la duquesa de Feria, poseía perfectamente el castellano, lo que le permitió hacerse pasar como español, en cuya condición le proporcionaron los aborígenes agua, leña, víveres y un piloto que llevase el buque hasta Valparaíso.

Al llegar a ese puerto el 5 de diciembre, había fondeado en él un navío mercante, propiedad de Hernando Lamero, piloto que había sido en una de las naves que hicieron la primera expedición de Mendaña, en la que descubrieron el grupo de Salomón. Ese navío tenía a su bordo una fuerte cantidad de oro en polvo embarcado en la isla de Santa María y embarcaba ahí vino con destino al Callao. Drake se apoderó del buque, desembarcó luego

y se apropió de cuanto había en las bodegas, que los comerciantes abandonaron para huir. Los hombres de Drake limpiaron hasta la Iglesia antes de volver abordo con cuantioso botín.

Fue luego a Coquimbo, pero los vecinos de la Serena, avisados por tierra, rechazaron el intento de desembarcar ahí, continuando en consecuencia su viaje hasta Caldera, puerto en el que permaneció algunas semanas el **Pelícano** carenándose.

El gobernador había armado mientras tanto en Valparaíso una nave, con gente de combate escogida; pero esa nave llegó a Caldera cuando ya Drake había abandonado el puerto.

De Caldera se dirige éste a Arica en donde apresó varias naves cargadas de metales preciosos, escapándosele una, cuya caza continúa hasta que se le pierde en las tinieblas, siguiendo luego al Callao con toda diligencia, para anticiparse a la noticia que pudiera llevar la nave escapada.

En la noche del 13 de febrero de 1579 Drake se deslizó dentro de la bahía del Callao, sin que nadie se lo impidiera, justificando esta falta de vigilancia la afirmación del virrey Toledo: "no he encontrado en el Perú quien se ocupe de otra cosa que de sus propios intereses".

Drake registra las doce naves que había fondeadas en el Callao entre las que no había ninguna artillada, porque las naves armadas habían salido para Panamá con dinero para traer mercadería. Se apropia cuanto hubo de valor en las naves, cuyos cables corta e informado de lo que le importaba siguió viaje al Norte. En Payta averigua que le adelanta poco el navío **Cacafogo,** al cual alcanzó sobre cabo San Francisco, trabando combate en seguida. Cambiados algunos golpes de cañón, se rinde el **Cacafogo,** en el que se apropia tesoro por valor de más de £ 900,000.

Avanza más al Norte y sobre el grupo de las Perlas apresa todavía al navío **San Antón,** cargado de cuantioso tesoro y al apropiárselo Drake, firma recibo en el libro de bitácora, abandonando el barco por falta de tripulación con que dotarlo. Eludiendo Panamá sigue al Norte y entra en Aguatulco, en donde saquea y quema el pueblo.

Drake siguió hasta más al Norte del cabo Mendocino. Llevaba el alentado propósito de volver al Atlántico por el Norte de América, aunque no se hablara todavía del estrecho de Aniám, ni menos del de Bering, que han consumido tantas y tan nobles energías. A los 43° latitud Norte las densa neblinas y un frío cada vez más intenso detuvieron la marcha obligando a retroceder al intrépido marino y en ese viaje de regreso, que hizo recorriendo la costa, descubrió la hermosa bahía de San Francisco, que bautizó con su propio apellido: Drake. Dio también al país, del que tomó posesión en nombre de sus soberanos, el nombre de Nueva Albión.

Frustrado el intento de Drake de volver al Atlántico por el extremo opuesto al lado por donde había salido de él para entrar al Pacífico, rodeando así la América, para evitar encontrarse con flota española armada, endereza desde San Francisco el rumbo al Poniente, como lo habían hecho desde el Estrecho las de Magallanes y una nave de Loaiza. Salido de San Francisco el 23 de julio, hizo escala en el grupo Ladrones en setiembre y llegó a Molucas en noviembre 14. Fue muy bien recibido por el rey de Ternate, con quien ajustó un tratado de comercio. De ahí pasó a las Célebes, dirigiéndose luego por el cabo de Buena Esperanza a Plymouth, puerto en el cual fondeó, después de tres años de viaje, en 3 de noviembre de 1580. Este ha sido, por más de un concepto, viaje muy útil y muy trascendental. Refiriéndose a él Roberts dice:

"Este viaje, produjo a Drake, a los mercaderes de Londres, sus socios en la empresa, y a los aventureros que los acompañaron, según una cuenta formada a la vuelta, después de hechos todos los pagos y descargos, la cual cuenta yo ví suscrita por su propia mano, 47 libras esterlinas por cada libra, de tal suerte que los que aventuraron con él 100 libras obtuvieron 4700, lo que dará idea del beneficio obtenido, aunque acompañado de sinsabores, dilaciones y peligros".

Contestando la reina Isabel a la reclamación interpuesta con motivo de estas hostilidades producidas en estado de paz entre España y la Gran Bretaña, dijo: "puesto que los españoles se abrogan el derecho de dominar en todo el Nuevo Mundo con exclusión de las demás naciones de Europa, prohibiéndoseles que lleven a aquellos países sus buques, ni aun para hacer el comercio legítimo, es muy natural que ellos busquen el medio de proporcionárselo, aun cuando sea por medios violentos".

Aparte del precedente político sentado con el éxito de Drake en este viaje de circunnavegación, el tercero realizado, y del nuevo y expedito sistema de rápida apropiación que establecía, tuvo éste como consecuencia directa, el que por resolución del virrey F. Toledo emprendió desde el Callao, en octubre 11 de 1579, Pedro Sarmiento Gamboa. Llevaba una flota de once naves divididas en dos divisiones mandadas la una por Villalobos y por don Pedro Corzo la otra, siendo piloto mayor Fernando Laineros. El envío de esta poderosa flota tenía por objeto esperar en el Estrecho a Drake, que se confiaba volvería por él en su viaje de regreso a Inglaterra.

La flota se disgregó en el viaje por causas que se ven repetidas en estos viajes en convoy y Sarmiento llegó al Estrecho con sólo dos naves. Sabido es que no encontró a Drake ni podía encontrarlo; pero en cambio hizo el estudio hidrográfico de la región

Magallánica, conservándose hasta el día mucha parte de la nomenclatura que estableció.

Sarmiento prolongó su viaje hasta España, llevando proyectos de colonización y fortificación del Estrecho, bien acogidos en la Corte, que organizó otra expedición, compuesta de veintitrés barcos y tres mil quinientos hombres entre colonos y marinos. Esta expedición, que se hizo a la mar en 1581, tuvo desde el primer momento a la desgracia por inseparable compañera. A pocos días de salida regresó a Cádiz con 800 hombres y siete naves menos.

Salieron otra vez y tuvieron nuevas pérdidas y al enfrentar el Estrecho, en marzo de 1583, no pudieron ganarlo y después de varias tentativas inútiles tuvieron que arribar a Río Janeiro. Insisten Sarmiento y el almirante Rivera con cinco naves y 350 hombres y cuando después de muchos accidentes logran barajar el cabo Vírgenes y echar algunos colonos a tierra, un ventarrón se lleva las naves, Rivera cansado de esa lucha interminable con los elementos vuelve las proas a España, y Sarmiento con una nave y algunos colonos funda el fuerte Jesús con cincuenta hombres, y más adelante, al N. E. de cabo Froward, Filipópolis. Para aprovisionar estas colonias fue al Brasil y al regresar resulta prisionero de piratas, con lo que los colonos del Estrecho quedaron privados de todo auxilio.

En 1517, al avanzar por el Estrecho Sir Tomás Cavendish, otro de los marinos ingleses que penetró al Pacífico sin permiso de nadie, encontró donde estuvo Filipópolis un hacinamiento de escombros y restos humanos y un solo hombre vivo: Tomé Hernández, que refería los más espeluznantes detalles de ese drama horrible, en que el hambre y el frío aniquilan todo un pueblo.

Cavendish bautizó el lugar con el nombre de Puerto del Hambre, que se le ha conservado. Este otro marino inglés, como Drake, recorre la costa de Sud América de Sur a Norte sin que se le ofrezca ninguna dificultad; haciendo recaladas en Quinteros, donde no hizo más que perder algunos hombres; en Arica puerto de embarque de metales desde 1574, en que los principia el **San Cristóbal**, el primero que lo visitó con tal objeto; en Puná, en donde recorrió sus naves; en Payta, puerto en el cual se desembarcaba la mercadería noble llegada de Panamá y en donde, por tal motivo, se hacían importantes operaciones. Cavendish completó su botín con el cargamento de un galeón de la China, capturado en la costa de México y volvió a Plymouth por Buena Esperanza.

Cavendish aprovechó su paso delante de la costa de Sud América, 1585-7 para estudiar sus puntos notables y situarlos. Una segunda expedición suya tuvo término adverso, sin avanzar del Estrecho.

Otro viaje con interés para la geografía fue el segundo de Mendaña, emprendido el 19 de abril de 1595. Componían la expedi-

ción cuatro buques, dos grandes y dos medianos y para completar su dotación de cuatrocientas personas hizo escala en varios puertos de la costa, el último Payta. Llevaba como piloto mayor al marino portugués Pedro Fernández Quiroz y por almirante a Lope de la Vega, cuñado de Mendaña, nombrado Adelantado de Salomón y gobernador. Esta expedición descubrió la isla Magdalena, el grupo de Marquesas y luego Santa Cruz, abundante de víveres y animales de consumo, en donde intentó Mendaña establecer colonia. Las enfermedades y el asedio constante de los aborígenes impidieron realizar esa resolución. Víctimas de las enfermedades murieron muchos colonos y así mismo Mendaña, su cuñado, Lorenzo Barreto y los sacerdotes Antonio de Serpa y Juan de Espinoza. La viuda de Mendaña con el carácter de gobernadora movió la colonia y sin conseguir evitarlo fueron a escorar en Cavite, llevando Quiroz la derrota y la voz de orden la gleba insurreccionada. La flotilla debió dirigirse a San Cristóbal en busca de la Almiranta **Santa Isabel,** que había desaparecido antes de fondear en Santa Cruz y continuar en caso adverso hasta Manila, como lo habían hecho, porque no encontraron Salomón. En ese viaje se hundió la fragata y la otra nave se dijo que había llegado a las islas Mindanao.

La que llegó a Cavite (Manila), fue la Capitana, de nombre **San Pedro,** después de pasar entre el grupo de las Ladrones, en cuyas islas se negó Quiroz a recalar.

En Manila fueron muy atendidos los tripulantes, especialmente la gobernadora viuda de Mendaña, que contrajo matrimonio con el joven don Fernando de Castro. Una vez reparada y abastecida la **San Pedro** se hizo de nuevo a la mar con rumbo a Acapulco, adonde llegaron tras muchos sufrimientos en diciembre once de 1597. La narración de éste y otros viajes de ese tiempo manifiesta que se hacían sin otros elementos de cálculo que los de estima, que carecía de verificación e indicaciones precisas.

Rompiendo el rigor cronológico, consignaremos breves apuntes de la tercera de estas expediciones occidentales: la de Pedro Fernández Quiroz. Había ocurrido el hallazgo casual de Galápagos (Fontacias).

Nave desviada de su derrota, encalló en una de las islas, y parte de los náufragos alcanzaron a llegar en un pequeño bote a Guayaquil (1604). El conde de Monterrey, virrey entonces, prestó auxilio a los náufragos y envió a Galápagos una nave para traer a los que ahí habían quedado, por no poderlos contener la embarcación llegada a Guayaquil.

El descubrimiento de ese grupo, que Alonso de Torres, capitán de fragata, visitó ocasionalmente bautizando las seis islas principales con nombres que ha sustituido después la nomenclatura inglesa, despertó otra vez la fiebre de los descubrimientos y es

posible que contribuyera a facilitar el apoyo que el nombrado virrey prestó a la expedición, patrocinada por el rey y enaltecida por bendición pontificia. Iba en ella como piloto mayor Luis Baes de Torres, que montaba la almiranta, cuyo capitán era Juan Bernardo Fuentidueña, la capitana nombrada **San Pedro,** capitán Alonso Alvarez de Castro y una zabra mandada por Pedro Bernal Cermeño, muy velera y que era la misma que acababa de recoger a los náufragos rezagados en Galápagos, causa del descubrimiento del grupo.

El 21 de diciembre de 1605 salió esta expedición del Callao con rumbo al W. y el propósito expreso de **descubrir en las regiones australes.** En su viaje Quiroz descubrió varias islas deshabitadas que bautizó con los nombres de Luna Puesta, San Juan Bautista, San Telmo, Cuatro Coronas, San Miguel, Conversión de San Pablo y otras, además de las que estaban pobladas, como San Pablo, de la que eran vecinas Decena, Sagitaria, Fugitiva, Peregrina; Taumaco, del grupo Salomón, vecina de Santa Cruz, cuya bahía, Graciosa, buscaron antes, sin encontrarla; San Marcos, Margaritana, Pilar de Zaragoza: y después de pasar a la vista del grupo Ladrones, llegan por fin a La Cardona, hoy Australia. Fondeados en una hermosa bahía de esta isla, bautizada con el nombre de San Felipe y Santiago, los tres buques hicieron una salida para recorrer mayor extensión de costa, pero sólo la **Almiranta** y la **Zabra** volvieron a su fondeadero. La capitana **San Pedro,** abatida por la tempestad, no pudo alcanzar dicha bahía, y al cabo perdió de vista la isla también, resolviendo el capitán Fernández Quiroz arribar con su barco a Nueva España, a uno de cuyos puertos, Natividad, llegaron en noviembre 21 de 1606, trasladándose de ahí a Acapulco tres días después.

En el modo de navegar de entonces había tanta incertidumbre, que apenas puede decirse hoy que en su viaje Quiroz visitó islas de los grupos Islas de la Línea, Sociedad, Nuevas Hébridas y Australia, cuya fecha de descubrimiento se discute hasta hoy.

Cuanto pudiera decirse para dar idea exacta del caudal náutico que inspiraba esas navegaciones, se deduce sin esfuerzo de las siguientes líneas copiadas del libro **VIAJES DE QUIROZ** (tomo I, capítulo LVII), copiado a la letra:

".....el capitán (Quiroz) mandó se diesen las velas, para lo que fue preguntado a qué rumbo se habían de poner las proas y respondió: **—póngalas a donde quisieren, que Dios las guiará como convenga:** y porque estaban al SE. dijo que fuesen allí....".

Torres con la **Almiranta** y la **Zabra** quedaron en la bahía San Felipe y Santiago, que oportunamente alcanzaron y ahí estuvieron esperando a la **San Pedro** hasta convencerse de que no volvía. Luego prolongó la costa hasta el cabo York, en la parte norte de Australia, a cuya isla pertenece la bahía San Felipe y San-

tiago, en donde se dividió la flotilla. Pasó Torres entre esa costa y la de Nueva Guinea por el estrecho en que ha perpetuado su apellido, y después de reconocer algunas otras islas, fue a rendir viaje en Filipinas.

No es intento de estas líneas mencionar todos los viajes de descubrimiento o estudio realizados en el Pacífico, y ni aun siquiera en el Perú; pues con los mencionados sólo quiere darse una idea general del curso y desenvolvimiento de la navegación, que tiene que buscarse en la marina española, de la que inmediatamente deriva. En el desarrollo de nuestra navegación, como en el del comercio, de las industrias, de la libertad, de la autonomía nacional, son factor importante las excursiones de las marinas extranjeras, no sólo las de carácter científico, sino más especialmente las llamadas de piratas.

Muchas glosas ha tenido la frase espiritual de Luis XIV, puestas algunas hasta en la boca de caciques salvajes: "Me gustaría ver el testamento en que el padre Adán dividió entre las dos el mundo, sin dejarme a mí un pedazo de terreno"; decía el monarca francés, aludiendo al obsequio que el papa Clemente VI, español, hizo a España y Portugal de la parte del mundo desconocida antes de Colón.

March traduce esa ironía, la que dice revelar la emulación de las naciones europeas, y señala como su auxiliar más formidable la **administración** despótica de las colonias que se establecían en regiones remotas, cuya tiranía, llevada al extremo, produciendo innumerables desgracias, debía concluir por provocar saludable reacción.

Los actos de corso o piratería, que en edades anteriores resultan a veces confundidos, evidenciaban en el mayor número de los casos, cuando menos, que la fuerza de los conquistadores no lo suplía todo; y al cabo resultó que se reconociera el derecho de la ciencia para investigar y verificar, cruzando libremente los mares, sin ninguna limitación; sucediéndose las concesiones para aprovechamiento y por último la autonomía.

Es por esto que no huelga apuntar, siquiera de paso, las expediciones marítimas más notables del período colonial y los hechos que de ellas se derivaron.

Después de Drake y Cavendish, tocóle ingresar en el Pacífico a Hawkins, que había abandonado Plymouth en 1591, con una escuadrilla de cuatro naves, inclusa una pinaza. Estaban bien armadas y aprovisionadas, siendo su dotación muy escogida. Hizo escalas en Madera, Canarias, Bahía y otros puertos orientales de Sud América, capturando en uno de ellos un navío portugués, con el que reemplaza uno de los suyos, que quemó por inútil. A la altura del **Plata**, otro de sus buques, al mando de Tharlton,

deserta del convoy y regresa a Europa. El Estrecho inspiraba pavor.

Un **pampero** hizo zozobrar la pinaza y el otro buque, viéndose obligado Hawkins a arribar con sólo el que le quedaba, **The Dainty** (la Linda), para carenarlo. Continuando luego el viaje fueron a recalcar en las Malvinas el 2 de febrero de 1594 y doce días después salió sobre el Estrecho, abocándolo el 19, y deteniéndose en uno de sus puertos 38 días, empleados en refrescar la gente, reponer la aguada y proveerse de leña y aves marinas. En 29 de marzo rebasaron cabo Pilar, entrando resueltamente en el Pacífico. Su primera escala fue en la Mocha, de cuya isla se trasladó a Valparaíso, primer teatro de sus correrías. Tomó algunos barcos pequeños que devolvió previo rescate, reservándose uno de mayor porte, en el que había encontrado cierta cantidad de oro en polvo.

Al salir de Valparaíso fue a surgir en Juan Fernández, en donde estuvo algunas semanas, tal vez esperando presa, o haciendo nuevas refecciones a sus naves. El día 2 de mayo se hizo a la vela en aquella isla y prolongó la costa de Sur a Norte hasta penetrar en la bahía de Pisco, dirigiéndose a la caleta de Paracas. Ahí fue a buscarlo don Beltrán Castro de la Cueva, con una flotilla compuesta de dos naves medianas y un patache.

No está bien averiguado que hubiera combate, y por el contrario, se afirma que al avistarse ambas flotillas, cayó un fuerte viento que causó en la española tantas y tan graves averías, que el navío **Almiranta** resultó inservible y las otras dos naves sufrieron también bastante.

No hay en esa parte de costa temporales que causen tales desperfectos, supuestos, sin duda, para ocultar la verdad, que muchas veces mortifica a la soberbia. Porque al lado de esa hay otra versión que se comprende mejor: Hawkins estaba solo con **La Linda** a la altura de Paracas y al avistarlo don Beltrán se le fue encima con las tres naves que llevaba; pero el buque inglés mantuvo su barlovento y sus setenta y cinco tripulantes escogidos supieron aprovechar el blanco que ofrecían los buques españoles y el embarazo que en sus maniobras debían causar los numerosos pisaverdes embarcados por una patriotería que con frecuencia se presenta en ciertos países, sin ofrecer otro resultado que el de entorpecer la maniobra.

El combate se mantuvo hasta que se hizo de noche y arreció la **paraca**, volviendo entonces los buques españoles sus proas al Callao. Allí don Beltrán cambió una de sus naves, reparó las otras y salió al alcance de Hawkins, de quien había noticias auténticas, recibidas las unas de los tripulantes de las naves apresadas en Valparaíso y las otras del piloto Pérez Bueno, de quien se había servido Hawkins como práctico hasta Huanchaco, puerto

en el que lo desembarcó con otros prisioneros, para evitarse consumos inútiles. Hawkins sólo conservaba un buque de guerra: **La Linda.** En cambio la escuadrilla española tenía en sus tres naves tres unidades de combate.

Prolongando la costa don Beltrán dio sobre el enemigo en Atacames y lo atacó antes de que pudiera franquearse. La poesía cursi, pretendiendo sonar la trompa épica, ha excedido lo cómico grotesco, queriendo realzar un resultado previsible. El marino inglés se rindió al español, pero pactando, y don Beltrán comprometió su nombre e influencias asegurando a Hawkins que le defendería la vida. Trabajo le costó al caballero castellano mantener la palabra empeñada.

* * *

Entre los exploradores del Estrecho, tan calumniado en la primera centuria de su descubrimiento, figura el almirante holandés Jacobo Mahú, que salió de Rotterdam para estudiarlo en junio 27 de 1598. Este jefe verificó las situaciones establecidas por Sarmiento y estableció a su vez otras, recogiendo los elementos necesarios para formar las cartas holandesas del Estrecho y sus inmediaciones, lo mismo que de varias islas como **Seval de Ubert,** nombre de uno de sus capitanes, de las Malvinas, que Ubert avistó en 1600, y de las bahías Fuerte Escudo, en donde está puerto Galante, Saucir, Cerrada, etc.

Se pretende que Mahú organizó una orden de caballería bautizada con el nombre de León desatado o León furioso y que en la bahía Fuerte Escudo fijó uno en el que estaban escritos los nombres de todos los flamantes caballeros, aunque se conforma más con la seriedad holandesa el que los nombres puestos en el escudo, que da nombre al lugar, fueron los del personal técnico de la comisión hidrográfica.

* * *

Casi al regreso de Mahú, 1600, salió de Plymouth para el Pacífico, por el estrecho de Magallanes, Olivier de Nort, con cuatro naves armadas a su costa, al mando del almirante Veraxer; eran los navíos **Mauricio y Henrique de Frederic** y los yates **Concordia** y **Esperanza.** La flotilla entró al Estrecho en febrero de 1600 y demoraron en prolongarlo cuatro meses. Uno de los buques, al mando de Jacobo Machis, intentó desembarcar en Arauco, pero fue rechazado, sucumbiendo él y 27 hombres más a manos de los indios que impedían el desembarque. Simón de Cordes, sobrino de Machis, sucedió al tío en el comando y fue a Chiloé, en donde, engañando al gobernador de Castro, Luis de Pliego, a quien

victimó con los nueve soldados de la guarnición, saqueó el pueblo. Unido al convoy intentó Cordes otro desembarque en Santa María y ahí murió a mano de los indios con los cuatro hombres del bote en que se acercaban a la playa.

La flotilla toda apresó, a la vista de la isla, al navío **Buen Jesús,** sin grande provecho, porque el capitán de este buque, Ibarra, al comprender que iba a ser presa del enemigo, arrojó al mar el tesoro, proveniente de una mina que se explotaba en Santa María, desde tres años antes. Ese tesoro constaba de mil doscientas libras oro, parte en polvo y parte en barras.

Nort se mantuvo algún tiempo cruzando de Huasco al Sur, e hizo varias presas, de las cuales incendió la mayor parte. Tuvo noticias por el piloto de una de las presas, de los aprestos navales que hacía el virrey Velasco para capturarlo y poniendo sus proas al W., alcanzó el grupo de Ladrones primero y luego el de Filipinas.

La flota de Nort sostuvo un recio combate con dos navíos españoles, lo cual no le estorbó seguir su viaje por Buena Esperanza a Rotterdam. Nort hizo una relación muy detallada de este viaje.

* * *

Una de las flotillas que con más felicidad llegó a estos mares, fue la del almirante holandés Jorge Spilberg, que entró al Estrecho en abril 28 y al Pacífico en mayo 6 de 1615. La componían siete buques armados, que se llamaban: **Gran Sol** la capitana, **Luna** la almiranta, **Venatoria, Eolo, Lara** y **Amsterdam.** Empleó en pasarlo sólo ocho días, perdiendo una de las siete naves. Principió sus asedios en Chiloé, pasó de esa isla a Mocha, en donde se reparó y aprovisionó, y después a Santa María, en donde hizo abundante botín.

El virrey, marqués de Montesclaros, recibió bien pronto la noticia y salieron al Sur los buques de guerra disponibles, que eran tres, los que regresaron sin traer noticia de los holandeses; reforzándose entonces la flota española con tres naves más, alistadas con toda diligencia. Así reforzada la flota española salió de nuevo al Sur, y antes de avanzar 50 millas, el 17 de julio de 1615, se encontró con la flota holandesa, trabándose entre ambas un reñido y sangriento combate, en el cual resultaron hundida la nave española **Almiranta** y apresado el **Patache.**

Ocurrió este combate al caer de la tarde, enfrente de Cerro Azul, nombre con el cual se le bautizó. Una de las varias versiones de esta notable acción de armas dice, que ya de noche, don Rodrigo de Mendoza, sobrino de Montesclaros, general del Callao y jefe de la flota española, después de hundir uno de los mayores buques holandeses desconció a su almiranta, que mandaba

Pulgar, y la hundió; pero la versión española consigna a su vez el hecho de que hundiéndose la almiranta española, **Spilbered** ofreció auxilio a Pulgar, quien prefirió sucumbir, rechazando ese auxilio.

"Las dos escuadras se retiraron en la necesidad de reparar las averías que habían sufrido" dice una crónica, y añade: "mayor destrozo había sufrido la española".

Ese resultado era previsible, desde que sólo había en ésta tres buques de combate y de ellos uno resultó hundido y otro capturado, porque luchaban contra seis buques de guerra.

El buque único que quedó de la escuadra española se retiró al Callao y la holandesa vino tranquilamente a repararse en San Lorenzo, sin ser molestada en los ocho días que ahí permaneció.

Más todavía: antes de levar anclas para continuar su viaje al Norte, Spilberg destacó un buque que se puso delante del puerto a cañonearlo, sin que su provocación recibiera más respuesta que el disparo de una pieza, para la que no hubo otro artillero que un fraile, y se afirma que el proyectil hundió no sólo al buque provocador, sino también a los que permanecían en la Isla, a siete millas de distancia.

Spilberg continuó sus hostilidades a lo largo de la costa. En Huarmey visitó el pueblo, y ahí existía y tal vez exista un crucifijo de tamaño natural, con la frente agujereada por una bala arcabuz, disparada por uno de los asaltantes, casual o deliberadamente.

Visitó después Payta, cuyo puerto intentó tomar desembarcando en Colán, proyecto que cruzó la encomendera de ese distrito, doña Paula Piredo y Herrera de Andrade y Colmenero.

Spilberg se dirigió de ahí a Filipinas, justamente al llegar a Payta el virrey príncipe de Esquilache, sucesor del marqués Montesclaros.

En Filipinas tuvo la escuadra holandesa otro combate con la flota del almirante español Juan Ronquillo y también se dice que éste la "derrotó miserablemente con pérdida de casi todos sus bajeles y gente" pero la misma versión agrega: —"a pesar de la falsedad con que la malicia de Teodoro Bry —por lisonjear la envidia de los extranjeros— afirma **"que volvieron** todos los amigos triunfantes y llenos de despojos".

* * *

En el mismo año que Spilberg, visitó el Estrecho Jacobo Lemaire, del alto comercio de Amsterdam, con los buques **Concordia** y **Horn,** trayendo como primer piloto a Guillermo Schouten. La flotilla salió de Texel en 1615. Era este un viaje exclusivamente de estudio. Recorrieron la costa del Brasil y Patagonia y avan-

zando al Sur hasta los 54° 46', llegó el 25 de enero de 1686 al estrecho que medía entre la costa SE. de Tierra del Fuego y la isla de los Estados, que se suponía parte de aquélla. El estrecho tomó el nombre de su descubridor, Lemaire, que conserva y la isla el de los Estados Generales, a cuyo nombre tomó posesión de ella Lemaire.

Entre los lugares que reconoció y situó Lemaire o su piloto Schouten, figura el Cabo de Hornos, nombre del navío que lo avistó el primero; cabo que pudiera llamarse **Lesmes** con más fundamento, o en su defecto **Pelícano**, nombres de los buques que respectivamente lo avistaron antes.

Efectuados sus interesantes estudios Lemaire cruzó el Pacífico visitando las Molucas y Filipinas, para volver al Atlántico por Buena Esperanza.

* * *

El precioso hallazgo de Lemaire hace época en los anales cosmográficos, pues con él acaban las suposiciones estravagantes y puede completarse la figura de Sud América.

El gobierno inglés es el primero en enviar una nave inglesa a estudiar el nuevo paso y verificar la hidrografía del estrecho de Magallanes e islas del Sur. La mandaba Guillermo Ezeten, quien agregó a ese estudio el de las costas de Chile y el Perú; regresando luego a Londres con un caudal de datos valiosos.

* * *

Por su parte el gobierno de España mandó también dos carabelas en 1617. Vino a cargo de ellas Morel, quien debía estudiar sitio conveniente para fortificar el nuevo estrecho, cumpliéndose, con el empeño infantil de cerrar los pasos conocidos, la ley del progreso, que indicaba a los veleros la remontada del cabo de Hornos. Morel estudió despacio el Lemaire, en cuyas playas desembarcó, poniéndose en contacto con los aborígenes, de elevada estatura y colosales pies; y volvió al puerto de origen después de un año de ausencia.

En vista de los datos recogidos por Morel, el gobierno español envió otra expedición de dos carabelas encomendadas a los hermanos Bartolomé y Gonzalo García Nodal. Acababan de publicarse en Holanda los planos levantados por Lemaire y ellos debían verificar su exactitud, sobre el terreno.

Salieron de Sanlúcar el 27 de setiembre de 1681 y arribaron a Río Janeiro a los dieciocho días para reparar las averías sufridas en las tempestades de la rápida travesía. Recorridas las naves continuaron ganando al Sur. El 2 de enero avistaron la bo-

ca oriental del estrecho de Magallanes y el 22 llegaron al de Lemaire.

Hecho muy prolijo estudio del estrecho nuevamente descubierto lo prolongaron hacia el Sur y el 6 de febrero estuvieron sobre el cabo Horn, que intentaron bautizar de nuevo con el nombre de San Ildefonso, como intentaron también que el estrecho Lemaire se llamara San Vicente. De varios intentos de rebautizos propuestos por los hermanos García Nodal, sólo uno ha alcanzado la sanción de los geógrafos: el del grupo **Diego Ramírez,** nombre del piloto de esta expedición, el que se ha perpetuado en vez del de Elisabethides, que le puso Drake al visitarlo el primero.

* * *

El estrecho de Lemaire fue aprovechado para entrar al Pacífico por el almirante Jacobo Clerk, más conocido con el renombre de **El Heremit,** renombre derivado de haber sido Clerk eclesiástico antes de ser marino.

Holanda había alcanzado éxitos como país colonizador, eficazmente secundado por la **Compañía de los viajes lejanos.** Se había apropiado las Molucas, Batavia y otras posesiones y, como suele suceder en casos tales, las adquisiciones obtenidas lejos de satisfacer estimulaban su apetito.

Vuelto el estado bélico, el **Statuder** puso a órdenes del Heremit una flota de doce naves en las que se distribuyeron doscientas noventa y cuatro bocas de fuego, mil marinos y seiscientos treinta y siete soldados. Esta flota salió de Amsterdam el 29 de abril de 1623 y se había alistado con tan escaso misterio, que antes que saliera a la mar ya el gobierno español pudo dictar providencias para prevenir los daños que en las colonias americanas pudiera causar.

El marqués de Guadalcázar previno en consecuencia la resistencia posible en Chile y el Perú.

La flota holandesa estuvo sobre Magallanes el 2 de febrero del siguiente año y se entretuvo explorando de ese estrecho al Sur con minuciosa prolijidad. Sea por rendirse a la prevención que existía contra el estrecho de Magallanes, por los fuertes brisotes de Poniente que en éste reinaban cuando llegó, o por inspirarle más confianza el Lemaire; es lo cierto que optó por este paso, que realizó sin novedad, dieciocho días después de haber pasado delante de la boca oriental del de Magallanes.

Aunque un indio aseguró haber avistado desde la punta San Antonio a la esperada flota, por cuyo anuncio sin confirmación fue sumariamente ahorcado, Clerk, después de franquear el cabo de Hornos, arrumbó sobre las islas **Juan Fernández,** fondeando en Más a Tierra, en la que refrescó su gente e hizo agua y leña.

Desde estas islas fue directamente al Callao, puerto en el cual fondeó, al abrigo del Cabezo de la isla San Lorenzo, el veinticuatro de mayo de 1624.

Asedió esta escuadra al Callao sin más resultado que el de convencer a su jefe de que estaba muy prevenida la defensa. Los buques mercantes y dos de guerra, la **Loreto** y el **San Bartolomé**, estaban encerrados con vigas flotantes y cadenas. Los otros buques de guerra habían salido para Panamá con tesoro.

El almirante Clerk, desde antes de llegar, sufría de disentería, enfermedad de la cual falleció nueve días después; sepultándose sus restos en dicha isla de San Lorenzo. Esta pérdida de la escuadra fue causa sin duda de que se frustrara la expedición, que alarmó bastante.

El sucesor de Clerk, vicealmirante Hugo Shapenham, no estuvo sin duda bien penetrado de la empresa, aunque en ella tuviera antes de desempeñar eventualmente el primero, el segundo lugar.

Amagó el puerto con toda la escuadra, lanzó sobre los buques fondeados un brulote que fue a reventar delante de **Bocanegra** y penetrado de las dificultades que ofrecían al desembarque las fuerzas organizadas para impedirlo, estableció el bloqueo, destacando una flotilla a tentar fortuna en Pisco. Se había arreglado ahí un fortín y las milicias, entusiasmadas por un sacerdote, bastaron a frustrar el intento. Shapenham mantuvo el bloqueo hasta setiembre 9, en cuya fecha salió directamente sobre Guayaquil, puerto en el cual desembracó, aunque por poco tiempo.

De Guayaquil siguió la flota holandesa hasta Acapulco, puerto que hostilizó también. Desde ahí se dirigió al Poniente, llegando a Mindanao el 26 de enero de 1625. Ahí quedaron algunos buques estacionados y el resto pasó a Batavia, continuando desde ahí por Buena Esperanza a Amsterdam.

* * *

Varias otras expediciones como las de Hendrix Brower, Carlos Enrique Clerke, Dampier, Davis y muchas más invaden el Pacífico penetrando en él por el Estrecho, o por el Cabo, generalizando así esa vía, de la cual se quitó al fin la pavorosa reputación que le habían dado las desgracias ocurridas al acometerla. Al lado de los asedios violentos que publicaban la vulnerabilidad de la fuerza marítima española, el contrabando cobró alientos cada vez mayores, como consecuencia necesaria de la opresión fiscal, que no podía ser más exigente.

La circunstancia eventual de que Colón recalara sobre el mar de las Antillas y fuese **Castilla del Oro** la primera colonia continental, había dirigido a esa colonia las primeras instalaciones administrativas de España, las que dilataron su importancia con la que alcanzó dicha colonia del doble descubrimiento de Balboa,

que a la vez informa de la existencia del **Mar del Sur** y de hallarse este otro mar separado del que se conocía, o **del Norte,** por una angosta lengua de tierra.

El tráfico interatlántico, limitado primero a las colonias del Mar del Norte, que fue término de esas expediciones durante algún tiempo, hubo de dilatarse a medida que se creaban colonias nuevas en el Pacífico o Mar del Sur y por la fuerza natural de ese desarrollo y el empeño tal vez justificado pero peligroso de ser el exclusivo proveedor de las colonias que formaba, le indujeron a establecer en la dicha Castilla, que también han llamado Tierra Firme, su centro administartivo-comercial.

Se abocó esa Administración la dirección del comercio, reservándose el trasporte de las mercaderías a los lugares de consumo y el de los tesoros que se dieran en pago hasta las plazas proveedoras de la Península y gravó uno y otro servicio en términos casi prohibitivos.

Causaba con tales procederes inmensa carestía en los artículos que entregaba al comercio y a la vez proscribía los similares que pudieran reemplazarlos, en cuanto a mercadería, y respecto al tesoro, acumulándolo en grandes cantidades en barcos inaparentes o mal defendidos, causaba pérdidas de magnitud incalculable.

La mercadería destinada a Tierra Firme debía venir necesariamente en los galeones, acumularse en Portobello, lugar único de feria y el dinero con que debían hacerse las compras ir también bajo registro por el buzón oficial.

Y luego se reservaba la autoridad disponer los lugares con los que podía negociarse, en cuál cantidad, qué clase de artículos y cuanta circunstancia esencial concurriera a esas operaciones.

Se había prohibido sembrar vid, olivos, etc., para que obtuvieran mejor colocación los productos de España y hasta el fomento de los obrajes para que no tuvieran competencia las telas españolas.

Y a la vez que con gastos exorbitantes la provisión española llegaba recargada con los impuestos de averías, almojarifazgo, boquerón, alcabala: se mataban las industrias locales para hacer espacio a las metropolitanas. La carestía de géneros creó el contrabando, la acumulación de caudales fomentó la piratería, la muerte de las industrias esterilizó la apropiación de los países aherrojados, cuya limitada capacidad adquisitiva les impedía comprar en cantidad apreciable los géneros impuestos.

No bastaba la multitud de impuestos que gravaban la mercadería, y para impedir la importación directa de la China, se prohibía el comercio con México. Se disponía que se exportara para Guatemala, por ejemplo, sólo 30,000 botijas de vino, determinada cantidad de aceite etc., y hasta la suma que podía emplearse y ya era mucho, como consta de las siguientes palabras de la me-

moria presentada en 1612 por el virrey marqués de Montes Claros: "Hay a más de las dichas disposiciones generales para el gobierno de estos reinos, otras que miran a hacerlos enteramente dependientes de España: como las de que no haya obrajes, no se planten viñas ni olivares, no se traiga ropa de China, para que los paños, el vino, el aceite, y las sedas vengan de Castilla"; dice que esa dependencia exige tacto y es peligrosa y agrega: "digo peligrosa en la justicia, que rigor parece vedar a los moradores lo que naturalmente les concede la tierra que habitan: peligroso aun para lo mismo que se desea, que ya podría él apresurar a buscar salida, quebrantando los grillos y rompiendo las cadenas del precepto. Y de manera que la violencia perdiese en una hora lo que el artificio ha ganado en tantos años; peligroso también en la conservación de este cuerpo que vamos descoyuntando por este medio y la ayuda de sus propios miembros le pretendemos impedir. Señor (dice al nuevo virrey) lo más seguro a la persona de V. E. es obedecer, pero esté seguro que habrá hecho por sí, cuando tan a ciegas se diere por rendido, que no habrá puerta al discurso de la mayor conveniencia en el servicio de S. M.".

El claro criterio del representante de un rey absoluto le permitía ver con toda claridad que no se atropellan impunemente las leyes necesarias al desarrollo normal de las agrupaciones humanas, por grande que sea la fuerza que mantenga el atropello o débil la voz de protesta que se le oponga. Ya lo dice el funcionario, cuya administración fue una noble y constante lucha en favor de los desheredados: **peligroso para lo mismo que se desea.** Las adquisiciones territoriales infundadas movieron a las naciones y permitieron las expediciones de corso, más o menos toscas: las excesivas trabas puestas al comercio estimularon el interés de los comerciantes y el comercio ilícito tomó proporciones casi iguales a las agresiones armadas.

Larga y enojosa sería la repetición detallada de todas las expediciones de contrabando en grande que se realizaron, bastando al objeto que se persigue decir que hubo flotas de muchas unidades armadas que vinieron al Pacífico por el Sur distribuyendo mercaderías que ya no se podían pesquisar, porque la magnitud del comercio y la de los contrabandos de la mercadería abuzonada en los galeones fiscales, hacían imposible todo control

Corsarios y contrabandistas vulgarizaron el paso por el estrecho de Magallanes y el de Lemaire y por el cabo de Hoorn u Hornos y acabaron con la vía del Istmo, dispendiosa, mortífera y más ocasionada a los grandes asedios de la piratería y el corso. Unos y otros desarrollaron la navegación y caldearon en la individualidad colectiva de las secciones americanas las nociones solidarias de equidad, de interés lícito y de justicia.

* * *

En 1630 llegaba a ciento el número de naves que hacían el tráfico de cabotaje, cuyos armadores residían en Lima la mayor parte. Esas naves estaban obligadas a estar artilladas, en particular las de cierto porte, y el derecho de propiedad estaba restringido por muchas resoluciones, la mayor parte de cuestionable justificación.

Mientras para ellas el tráfico resultaba improductivo, las naves contrabandistas no tenían impuestos y su mercadería se vendía a precios bajos, porque además de menos flete economizaban rodeos inútiles y trasbordos y viajes por tierra. Hasta 1743, año en el cual estuvo en el Pacífico Jorge Juan, la mercadería no muy basta se desembarcaba en Payta, desde donde iba en acémilas a Lima y más al Sur; resultando de gastos y de impuestos precios imposibles de pagar.

Para dar otro ingreso al Fisco o asegurarle el control, se estableció que el metal precioso sólo se exportaría sellado y esto, en defecto de otra información estadística, permite imaginar la magnitud del contrabando, pues a mediados de 1714 no había entrado una barra a la Casa de Moneda. Jorge Juan en su **Relación Secreta** describe en qué forma descarada ingresaba la mercadería de contrabando paseada delante de los balcones del virrey. Los contrabandistas pagaban más por las pastas, sin exigirlas amonedadas. Resultando que tanto por el bajo precio de la mercadería del llamado **comercio ilícito** como por la más económica forma de pago, la mercadería libre absorbía casi por completo la actividad comercial y los consumos.

Y no fue sólo el contrabando subrepticio el que minaba por su base esa severa pero descaminada administración. Al realizarse la paz de Utrech (1712) España concedía a Inglaterra el derecho de importar anualmente a la feria de Portobello, con el nombre de **navío de permiso,** una nave cargada de mercadería, cuya limitación resultó muy elástica y a la sombra de esa concesión se hizo más difícil pesquisar la importación no autorizada, confundida desde antes con la que corría libre y desapercibida por el buzón fiscal.

Tras de los buques que venían con mercadería por el cabo de Hornos, se aventuraron al Pacífico buques de guerra españoles destinados a perseguir su contrabando, y esos buques principiaron a establecer la corriente de naves por el Sur, que ha prevalecido.

Virtualmente el tráfico del Istmo y las ferias de Portobello concluyen en 1739, por efecto de los asedios de que en el Mar del Norte son blanco, no sólo sus galeones con tesoros, sino aun los mismos puertos de Tierra Firme, de parte de ingleses, holandeses y franceses y aun de los piratas cosmopolitas; además de los motivos económicos indicados, que era torpe desatender más tiempo.

Existe un dato, en cifras bastante elocuente para manifestar los magníficos resultados del dicho impuesto: desde veinte años atrás hasta la fecha indicada, salieron de Portobello en los galeones **treinta y cuatro millones** de pesos; en los veintinueve posteriores, a contar desde ése en que se cambió el tráfico del Istmo al cabo de Hornos, la exportación de tesoro alcanzó a la cantidad de ciento veinticinco millones, embarcados en el Callao.

El curso de galeones de España a Portobello se estableció anualmente. Desde 1656 los galeones venían cada tres años hasta 1722, periodicidad precaria, pues el regreso de los galeones de Portobello a España estaba subordinado a las entregas del comercio, que no siempre quería o podía hacerlas oportunamente.

Las expediciones de barcos españoles al Perú en persecución de naves europeas de comercio libre, son casi tan numerosas como las de estas últimas.

Una de las más notables de esas flotas de policía aduanera vino por el Cabo en 1717, a cargo del brigadier don Nicolás Martinet, que además mandaba una de las naves, el **Conquistador,** que había estado antes en el Perú con el nombre de **Príncipe de Asturias.** Otro de los buques, el **Rubí,** que también había venido antes con otro nombre, el de **Sancti Spiritu,** estaba mandado por Mr. de la Jonquier. Además de éstos habían salido otros dos buques, con igual origen y destino, al mando de don Blas Lezo y don Bartolomé Urdinzú formando una sola flota. La nave de Urdinzú se quedó en Buenos Aires. Los tres buques se ocuparon de visitar los puertos del litoral en busca de barcos contrabandistas, de los que apresaron seis cargados.

No obstante la facilidad con que esta última flota y otras doblaron el Cabo, hubo otra de fecha posterior cuyo paso estuvo muy dificultoso y sólo se obtuvo en parte: la del mando del brigadier don José Pizarro. Salió esta escuadrilla de Santander en octubre de 1740, compuesta de los navíos **Asia,** de 60 cañones, **Guipúscoa** de 74, **Esperanza** y **Hermione** de 50, **San Estevan** de 40 y un patache de 20. El viaje de esta flota fue penoso desde el principio: los temporales le impusieron tres arribadas sucesivas, a Santoria primero, después a Tenerife y luego a Maldonado, a los cuatro meses de viaje. Informado ahí Pizarro de que Anson se hallaba en la isla Santa Catalina hacia el Estrecho, se dirigió a ella sin esperar los víveres que necesitaba, y navegando al Sur estuvieron tan cerca una de otra flota, que la **Perla,** de la flota de Anson, estuvo a tiro de cañón del navío español **Asia;** pero la tempestad no permitía otra maniobra que la de capearla.

Doblando el cabo de Hornos, un temporal más fuerte que los anteriores destrozó los navíos **Hermione** y **Guipúscoa,** dispersando el convoy, cuyas restantes naves de arribada llegaron sucesi-

vamente a Montevideo, mientras Anson porfiaba por ganar el estrecho de Lemaire.

Después de permanecer algún tiempo fondeadas y de carenar las naves en Montevideo, Pizarro volvió a tentar el paso con el **Asia** solo, pero el navío hubo de regresar, despedazado, al puerto de origen.

De nuevo volvieron a la porfía los tres navíos, de los cuales el **Asia** desarboló a la altura del Cabo, al **San Sebastián** se le partió el timón y los dos regresaron al Río de la Plata. Sólo la **Esperanza,** al mando de Mendinueta, ganó el Pacífico y vino a recalar a Talcahuano, en donde había desembarcado ya alguna tropa cuando entraron al mismo puerto las naves de la flotilla destacada del Callao contra Anson, por el virrey marqués de Villa García. Componían esa flota los navíos **Concepción** de 50 cañones, **San Fermín** y **Sacramento** de 40 y **Socorro** de 24. Mandaba la flota el general del Mar del Sur don Blas Lezo. Comandaban la **Concepción** y el **San Fermín,** Jorge Juan y Antonio Ulloa.

Mendinueta, capitán de la **Esperanza,** dio noticia a Lezo de haber avistado a Anson y otros detalles relativos al destrozo de la escuadra de aquél, de cuyos siete buques el **Severu** y la **Perla** arribaron a Río Janeiro, muy averiados, el **Wager** embarrancó en la costa de Patagonia, y los otros cuatro, que lograron pasar el Cabo diseminados, se reunieron en Juan Fernández. Si Lezo cumple la orden de esperar en Juan Fernández, apresa los barcos ingleses, que llegaron uno a uno en condiciones lamentables y permanecieron más de tres meses en esas islas, en las que hasta a sembrar se dedicaron los que no se necesitaban en el trabajo de carena.

El jefe de la escuadra española del Atlántico, Pizarro, vino de Buenos Aires a Valparaíso por tierra y ahí se embarcó en la **Esperanza** para seguir al Callao. Del hecho de haber venido por tierra Pizarro al Pacífico, se dedujo la frase de que había **pasado el Cabo en carreta.**

* * *

Los accidentes disminuyen en estos viajes, sin duda porque mejora la arquitectura naval.

En la relación del viaje al Pacífico que en 1764 hace al capitán Byron, en el **Delfín,** se hace constar lo que sigue: "Se forraron de cobre los fondos y asimismo los machos y hembras del timón, **siendo prueba la primera que en su especie se había hecho hasta entonces en bajel alguno".** Como esta precaución se habían adoptado otras, especialmente en cuanto al galibo y accesorios de los flancos.

En 1748, con motivo del trágico terremoto de dos años antes, llegaron los navíos **Europa** y **Castilla** con fierro, herramientas y

armas, al mando del brigadier Francisco Orosco y estos buques regresaron a Cádiz el año siguiente sin ninguna novedad. Orosco tenía el mando inmediato del navío **Castilla** y el del **Europa** el capitán Ventura Ortuno.

Tampoco tuvieron novedad en su viaje los bergantines **Peruano** y **Limeño,** de dieciocho cañones cada uno, que a petición del virrey Gil, envió el gobierno de España para hacer el servicio de guarda costas. Ni las fragatas **Pilar** y **Brillante,** que en 1778 regresaron con tesoro y objetos de arte.

Igualmente feliz fue el paso por el cabo de la flota que formaban las fragatas **Rosalía, Setentrión** y **Astuto,** que vinieron con tropa en 1770 y regresaron con tesoro. Marca esta expedición la terrible justicia que hizo el virrey Amat, con motivo de haberse amotinado la dotación de los dos últimos por falta de pago. Amat se constituyó abordo en el Callao, hizo diezmar al equipaje y fusiló a dieciocho de los diezmados, ahorcando además a los promotores de la sedición.

La antes nombrada fragata **Rosalía** y el navío **San Lorenzo,** en el mismo año citado en el acápite anterior, fueron enviados a reconocer una isla que pretendía haber descubierto el capitán inglés Davies. El comandante González, del **San Lorenzo,** tomó posesión y levantó el plano de ella, bautizándola con el nombre de San Carlos y entablando relación con los habitantes.

Dos años después envió Amat al capitán Domingo Boenechea, en la fragata **Aguila,** con la instrucción de que después de visitar la isla de Otaheti para desalojar a una colonia inglesa que se decía haberse establecido en ella, cumpliese de regreso órdenes relativas a la colonización de San Carlos.

Boenechea avistó en octubre 28 una pequeña isla habitada por salvajes, a la que llamó San Simón. Tres días después descubrió otra también habitada, que bautizó con el nombre de San Quintín y al día siguiente otra de mayor extensión, que no pudo reconocer bien por hallarse el día muy nublado y el tiempo tormentoso: la llamó Todos Santos.

La fragata se puso al pairo el 6 de noviembre al amor de la playa de otra isla habitada, Amactu. Los indios que estaban por la ribera se acercaron a su costado, en canoas manuables muy rápidas y se manifestaron tan sociables y confiados, que uno de ellos se quedó voluntariamente abordo. Amactu, fue bautizada con el nombre de San Cristóbal por un cerro elevado, cuya figura recuerda el que hay al N. E. de Lima. El indio que se quedó abordo ayudó al reconocimiento de Otaheti, isla grande, que se alcanzó y situó a los ocho días de haber dejado San Cristóbal.

Otaheti fue denominado Amat, nombre que no consiguió aceptación, por mucho que expresara la cortesanía del descubridor. Se exploraron detalladamente las costas de esta isla, demarcando con

precisión sus lugares notables, levantándose planos de las costas, puertos, etc. La **Aguila** tocó, al tomar fondeadero, en una piedra anegadiza, que causó avería en la proa, lo que obligó a tomar fondeadero en otro puerto, que indicaron los indios y que se denominó del Aguila, por ser ése el nombre de la fragata. Ahí desembarcaron para tomar nota de los productos de la isla, costumbres de sus habitantes, pueblos y demás circunstancias dignas de hacerse notar. De esa isla fueron a la de Morea, que le queda pocas millas al N. W. En total se reconocieron diecisiete islas.

El **Aguila** vino de regreso a Valparaíso, en cuyo puerto fondeó el 21 de febrero de 1772, llevando algunos indios naturales de las islas visitadas.

El dos de abril salió de Valparaíso para San Carlos, pero ya a la vista de San Féliz, navegando con brisa fresca, la nave abrió una vía de agua hacia el lugar de la proa que había sufrido el golpe contra la roca en Otaheti, novedad que la puso en peligro, obligando a Boenechea a dirigirse al Callao, en cuyo puerto surgió el treinta y uno de mayo.

Está por averiguar el resultado práctico o beneficios pecuniarios de este largo ejercicio de descubrimientos; pero a la vez está fuera de duda, su trascendencia científica.

Uno de los viajes de fines del siglo XVIII en el que mejor se revela el dominio completo del Cabo fue el de Malaspina de 1789, realizado sin la menor avería, salvo la rotura de un mastelero en la tormentosa costa de Alaska. Es uno de los viajes que más honra a la marina española, como que se realizó en seguida de los de Cook y Laperouse, esas dos ilustres víctimas de la exploración geográfica. Es también el más concluyente testimonio a favor de la vía del cabo de Hornos, de la cual casi disipa las pavorosas nubes amontonadas por desastres cuyas causas pueden explicarse hoy en forma concluyente.

Se hizo en dos corbetas construidas al efecto, **Descubierta** y **Atrevida,** y duró de 1789 a 1794. No es del caso seguirlo en sus exploraciones al N. W. verificando los vestigios del estrecho de Anian o Berhing o su excursión al Poniente; pero Malaspina como Moraleda en el Sur y Colmenares, más tarde, en el litoral peruano, estudió algunos tramos de la costa y levantó planos que conservan su mérito después de un siglo.

Esta flota dobló el cabo de Hornos al entrar y al salir del Pacífico, sin que el más insignificante desperfecto haga necesario detenerse en cuanto se refiere a ese paso, que en el curso del siguiente siglo pierde toda apariencia terrorífica.

Todavía hubo otro viaje feliz en 1794 y fue el de los bergantines **Peruano** y **Limeño,** que vinieron de España por el Cabo para

servir de guardacostas y en los cuales se dedicó Colmenares a estudiar el litoral.

El arte de navegar había ganado mucho terreno y aunque extinguida de hecho la escuela especial que creó el conde de Alva Liste en 1657, estableciéndola en el hospital del Espíritu Santo, bajo la dirección del cosmógrafo Lozano, con el nombre de academia náutica, se había constituido otra vez en forma más eficaz y legal. Según real orden de noviembre, de 1791, se creó tres años después, a la vez que el apostadero del Callao y como su anexo, una academia náutica, cuyo director fue el capitán de navío y del puerto don Agustín de Mendoza y Arguedas, natural de Moquegua, y profesor el teniente de fragata don José Moraleda, el alférez de ídem don Andrés Baleato y el profesor don Pedro Alvarez. Esa academia contaba al principio del siglo XIX con nueve primeros pilotos, matriculados para servir en la marina mercante; cuarenta segundos pilotos, cinco pilotines y nueve alumnos. La biblioteca contenía numerosas obras de hidrografía y navegación y cartas para la venta, las que se anotaban y remitían a Madrid con derroteros ilustrativos. Los capitanes y pilotos estaban obligados a avisar los errores que notasen en las cartas; los bajos y sondas que descubriesen, y las situaciones de las costas y observaciones astronómicas que hiciesen en sus viajes, con el fin de rectificar y mejorar dichas cartas y derroteros.

Baleato hizo en 1792 un plano del Perú, que se grabó y publicó. El local de la escuela náutica estuvo en el palacio de gobierno y Abascal lo ensanchó y mejoró. Después de Mendoza fueron directores Moraleda, Baleato y más tarde don Eduardo Carrasco, que había sido segundo maestro y fue más adelante contralmirante de la República.

La escuela náutica se estableció más tarde en su anterior local del Espíritu Santo, hoy Escuela de Ingenieros.

SEGUNDA PARTE
La navegación mundial en los últimos cien años

EL VAPOR

En los últimos cien años, que son apenas catorce más de los que cuenta el Perú de vida libre, ha ocurrido en la arquitectura naval y en los medios de propulsión de las naves cambio tan profundo, que apenas como vestigios arqueológicos alcanzan atención los antiguos vasos de marear y la manera de moverlos. La fuerza aerífera cesa casi como medio propulsor y en cambio se la hace elemento de sustentación en los viajes aéreos, mantenidos hace pocos lustros en la atmósfera amena del lirismo y hoy convertidos en sucesos vulgares, sin novedad. El viento, sin el cual los grandes viajes por regiones hostiles, inhospitalarias o desiertas de hace cuatro centurias no se hubieran realizado; hoy no sólo ha dejado de ser necesario para navegar, sino que cada día que pasa se utiliza menos en la navegación. En cuanto al remo, el propulsor original, sólo se emplea en el tráfico del costado de las naves a los muelles.

Y sin embargo: desde la ostentosa galera real hasta la barca pescadora, la galera de guerra, la de piratas, la de comercio; todas acudían al remo para auxiliar a las velas, para sustraerse a los caprichos del viento o para alcanzar las velocidades máximas de esa época en que todas las marchas se hacían con pies de plomo.

Tipo de tales barcos es la galera que servía a Tiberio para sus viajes de recreo en el lago Noemí, allá por el año 34 de nuestra era, cuando fue Roma la ostentosa reina del mundo mediterráneo. Estaba construida con maderas preciosas, y decorada con metal, midiendo 230' de eslora por 80' de manga y la movían 200 remeros, con mayor número de reserva. Una gran mole muy ornamentada, con suntuoso alcázar, minaretes, senadores, plantas y hasta árboles: una hermosa terraza flotante con la que puede ase-

gurarse que el emperador, su dueño, no se hubiera aventurado en el Adriático, aun descartado el peligro de ser arrollado por la violenta tramontana.

Limitando hasta sólo esa época la rememoración de los vasos que han servido para ir sobre el agua, resalta más el hecho generador de estos borrones, hecho que conmemoran los geógrafos reunidos en el Congreso Marítimo de Burdeos, al que nuestra Sociedad Geográfica de Lima los tiene destinados. Nadie desapercibirá que se alude a la aplicación del vapor y a la vez a la revolución causada por ese maravilloso factor del tráfico sobre el agua, cuya aparición no se celebrará nunca con suficiente entusiasmo; a esa revolución bienhechora y admirable del tráfico marítimo, que reduce las distancias reduciendo el tiempo empleado en recorrerlas, que cambia las arcas imaginarias de antaño en construcciones finas y fuertes, grandes y ligeras, de menos obra y mayor seguridad; que llevan en ellas mismas sus elementos de propulsión, como gigantescos automóviles.

Y es de notar cómo a la vez que el material de las naves les permite lanzarse al océano en todas direcciones con velocidades vertiginosas, el arte de navegar por los mares se convierte en la ciencia náutica con cuyas demostraciones matemáticas el piloto sigue siempre en sus viajes la línea más corta, sabe a cada momento el lugar en donde se encuentra y los peligros que debe barajar; sin que ni las neblinas, ni la falta de determinados astros a la vista, lo desorienten. Con las mejoras de material han llegado las de los elementos de cálculo: relojes casi exactos, tablas logarítmicas de toda clase, cartas precisas de lugares, de declinación, de variación, de corrientes; proformas diversas destinadas a obtener en cualquier momento la situación de la nave con más rapidez que la que ella lleva, orillando cuantos peligros pueden obstruir un rumbo dado.

* * *

No parece ocioso rememorar cómo la idea benéfica, la aplicación del vapor a la navegación, aparece y se generaliza gradualmente. Ella se ha dejado conocer a pequeñas dosis. Ya se ve parte de la idea, ya se confunde, y antes de tenerla completa ha precisado labrarla detalle por detalle. No ha aparecido exabrupto en la mente de nadie. Su gestación ha sido penosa, cultivada y escarbada en numerosos cerebros robustos.

Antes de Fulton, en cuya mente culmina la idea del vapor, ha causado muchos calvarios, ha malgastado grandes energías, ha esterilizado emocionantes sacrificios. Muchos ingenios anónimos sangraron labrando la pista sin que el golpe febril de su piqueta consiguiera más que fijar dirección al anhelo, anotando

aquí un vestigio, allí un corroborante de esperanzas indefinidas. Los obreros anónimos, como los cómicos sin éxito, decían su papel en la escena y regresaban a la penumbra, a bastidores, rientes y resignados a la falta de aplausos, a la desatención, a la impotencia.....

Y esa idea de la fuerza contenida en el agua enrarecida no tenía nada de nuevo. Ya desde el siglo XIII Roger Bacon describía el grande y mal conocido poder en estas palabras, que a la luz de hoy sólo son aplicables al vapor. El anticipó que "podían hacerse mover carruajes con fuerza incalculable sin emplear bestias y hacer máquinas de navegación sin remeros; de manera que los más grandes buques de mar y de río se pudieran navegar con sólo un hombre para dirigirlos, más rápidamente que si estuvieran llenos de remeros". Pero Bacon era un videntes antes que un operante, un poeta filosófico antes que un inventor, y se dejó a los hombres del futuro encontrar los métodos prácticos de explotar el gran poder que él había encontrado y predicho.

La enorme fuerza latente en el agua y que se manifiesta puesta al fuego, era seguramente desde mucho antes conocida y es evidente que su descubrimiento ha debido seguir muy de cerca al descubrimiento del fuego. Esa fuerza expansiva, misteriosa e incostrastable ha debido notarse al poner al fuego semitapada la primera olla con agua.

Debió ocurrir entonces esta pregunta:

—¿Es posible dominar esta fuerza formidable hasta convertirla en ejecutor pasivo de nuestras combinaciones?

La pregunta no obtuvo respuesta en muchos años, en el curso de los cuales es digno de anotación observar que la fuerza expansiva del vapor se equiparaba a la explosión de la pólvora y que tanto De Hautefeuille como Papin se propusieran emplear la pólvora de preferencia al vapor para mover el pistón en un cilindro, por considerarse esta última fuerza más manejable.

AEOLIPILE

De todos los mecanismos descritos por el físico griego Hero, ninguno tan interesante como el aeolipile o bola de Aeolus, que aunque era sólo un juguete, poseía las propiedades de verdadera máquina de vapor y fue indudablemente la inventada primero. Como el libro de Hero manifiesta ser una revista de escritores anteriores a la época en que se escribió, que fue ciento treinta años antes de Cristo, es indudable que la invención remonta a más de dos mil años.

Hero describe varios procedimientos que los sacerdotes griegos destinaron a sugestionar a los devotos o sólo a entretenerlos. En su tratado de neumática describe varias maneras de aprove-

char el aire caliente o el vapor, para producir efectos en los que la ignorancia sólo veía obra de magia o comprobaciones de intervención sobrenatural.

Por medio de esos artificios se cambiaba el agua en vino, se abría la puerta del templo por sí sola o se elevaba el licor de libaciones a una vasija puesta en alto y aislada, en la que aparecía sin que la generalidad sospechase la acción del calor, creyendo en cambio contemplar milagros.

El más interesante de los artificios empleados fue, sin duda, el aeolipile giratorio o bola de Aeolus. Consistía la máquina en una bola hueca de metal, que giraba sobre su eje comunicado con un caldero de agua, debajo del cual estaba el hogar. El globo se tenía provisto de uno o más tubos que salían de su superficie, cuyas puntas estaban tapadas, pero con un agujero al costado. Prendido el fuego en el hogar y hecho el vapor, éste llenaba el globo, y al escaparse por el orificio de los tubos, proyectábase contra la atmósfera produciendo una fuerza reactiva que hacía girar el globo sobre los ejes fijos, "como si estuviera animado por dentro de un espíritu viviente", dice Hero. Era el rudimento del cilindro mecánico.

El libro manuscrito del físico griego yacía en el polvo del archivo hasta que al renacimiento literario en Italia, 1547, fue traducido del griego e impreso en Bolonia, con lo que a favor de la imprenta, que ya se generalizaba, se multiplicaron sus copias y fue conocido de todos los hombres estudiosos de Europa. Este trabajo despertó muchísimo interés y en el curso de un siglo se hicieron de él ocho distintas ediciones en diferentes idiomas. La mente de curiosos y científicos se dirigía en particular al tópico sugestivo del vapor manejado; pero por mucho tiempo no se avanzó más allá del Aeolipile, aunque todos se esforzaban por aprovechar de varios modos su fuerza rotativa.

El arquitecto italiano Branca usó el **chorro de vapor,** que salía de una cabeza de bronce, produciendo la rotación de una especie de turbina, que engranada con otras ruedas ponía en movimiento el pilón de un mortero destinado a moler drogas.

En el museo británico existe, bajo el número 3281, un manuscrito de Hastly, copiado de una obra italiana que se admite como escrita el siglo XV, con el nombre de: **Delineationes machinarum.** Ese manuscrito contiene el dibujo inserto después, que, es un buque de ruedas movido por un manubrio.

Esto hace recordar los buques de ruedas movidos por bueyes o caballos, que se conocían desde los romanos.

Combinando las máquinas de Hero y Branca en ese barco, pudo inspirarse el marino español Blasco de Garay para desarrollar su intento de aplicar el vapor a la locomoción de las naves, si bien la fecha de sus trabajos, 1540, es anterior a la impresión

del manuscrito del primero y sin duda coetáneo del invento de Branca.

Garay hizo sus primeros ensayos en Málaga, en la fecha dicha, y en Barcelona los otros, tres años más tarde. En ambos casos la rueda era el medio propulsor y se asegura que en los ensayos de Málaga esas ruedas las movían veinticinco hombres; pero en los de Barcelona pretenden que la fuerza motriz era el vapor. Afirman que en este último puerto su nave **se movía sin gente,** y agregan, como posible, que la máquina empleada pudo basarse en el principio rotativo del aeolipile.

Contradiciendo el empleo de esa fuerza por Garay, dice Bergeuroth que ha examinado muy prolijamente en el archivo de Simancas cuanto pudiera referirse al empleo de vapor por aquel inventor, sin encontrar noticia de que se hubiese empleado éste en dar vuelta a las ruedas de una nave para moverla. Esto, sin embargo, puede ser verdad, sin probar nada contra los ensayos de Garay.

Debe recordarse la predicción de Bacon, citada antes, que se relacionaba con el empleo de máquinas para la navegación sin remeros. Papin propone: propulsar "buques sin remos contra viento y marea" a poco de generalizarse la máquina de Newcomen como fuerza de bombeo. Jonatham Hulls obtiene patente para aplicar la fuerza del vapor a naves que se ocuparan en sacar y meter buques en las bahías. Hulls fue seguido por Jouffroy en Francia, después de un largo intervalo, por Fitch en América y otros más, como se pormenoriza en seguida; adoptándose orientaciones más precisas desde que Fulton y Watt inventaron su motor de condensación y distribución, con lo que la navegación a vapor resultó practicable.

Se supone que el primero en emplear el vapor en trabajo regular fue el segundo marqués de Worcester, uno de los más infatigables inventores mecánicos. Su máquina estaba destinada a elevar el agua por medio de la expansión del vapor; el invento corresponde a 1663 y lleva el Nº 68. Mr. Sourbier lo describe como capaz de elevar a cuarenta pies cuatro grandes cubos de agua por minuto a través de un tubo de ocho pulgadas de diámetro: el conde Magalottey confirma esos datos, agregando que sólo un hombre basta para mover esa máquina.

El mismo marqués decía: "es un admirable y poderoso modo de hacer subir el agua por medio del fuego, sin absorber, impeliendo. Este método no tiene límite si los calderos son fuertes. He llenado un pedazo de cañón en sus tres cuartas partes de agua, tapándole la boca y el oído, sujetándolo a un fuego constante: a las veinticuatro horas reventó haciéndose una gran grieta: así es que teniendo un modo de reforzar mis calderos por dentro y que uno se llene después del otro, he visto correr el agua como una

fuente constante, elevándose cuarenta pies de alto. Un caldero de agua rarificada por el fuego hace subir cuarenta de agua fría y el hombre que atiende al trabajo sólo tiene que mover dos llaves, de manera que cuando un caldero de agua se consume el otro comienza a llenarse de agua fría y así sucesivamente. El fuego puede ser atendido por la misma persona en el intervalo de mover las llaves".

Es el mismo régimen de la bomba inventada por Savery y exhibida en la real Sociedad de Londres, en 1698; sin aplicación manifiesta a la propulsión de las naves, si bien este mismo Savery proyectó la nave de ruedas, movidas a cabrestante .

Como se ve, el barco de ruedas de Savery está basado en la colocación de las ruedas en los extremos de un eje con engranaje casi al centro, el que muerde la rueda dentada puesta en la cabeza de un cabrestante, a cuyas barras se pone la gente necesaria para producir la fuerza que precisa. Este barquito se ensayó en el Támesis.

PAPIN

En vista de la máquina de Savery, Papin, después de varios ensayos, que fueron otros tantos fracasos, alcanzó la concepción completa de un bote a vapor. Savery había combinado una máquina de bombear, que resultó tan inservible para este uso como para la propulsión de naves, y, además, como queda visto, una nave de ruedas movidas por un cabrestante. Papin imagina completar la nave a cabrestante de Savery con la máquina para elevar agua, del mismo inventor.

Papin, de regreso de Londres a Marburg, emprende muchos ensayos y después de quince años de labor, venciendo grandes dificultades, resolvió construir una máquina fijada a un bote: "une petite machine d' un vaisseau á roues" son sus palabras. "Es muy importante, escribía a Leibnitz el año 1707, que mi nueva construcción de buques sea puesta a prueba en un puerto como Londres, donde hay suficiente profundidad de agua para la aplicación del nuevo invento, el cual por medio del fuego hará más capaz a uno o dos hombres de producir efecto, que algunos centenares de remeros".

Se le ofrecieron muchas dificultades a Papin para alcanzar permiso de pasar su modelo del Fulda al Weser, pero lo obtuvo y el pequeño buque llegó hasta Münden, en donde, sin que pudiera evitarlo, fue bárbaramente destrozado por los boteros del río.

Papin pidió en vano auxilio a la Sociedad Real de Londres y maltratado por el ímprobo trabajo y las decepciones, el ilustre proscrito murió dos años más tarde, dejando a otros gañanes del

pensamiento la tarea de completar la idea que él había elaborado respecto de la locomoción de las naves con fuerza de vapor.

Muchos otros ensayos se habían hecho. En 1774 D'Auxirion hizo varios experimentos en el Sena. Perier hizo también uno el año siguiente y el marqués de Jouffroy construyó una embarcación que suprimía los remos. Jouffroy, después de muchos ensayos, hizo una nave movida por ruedas que navegó en el Saona, 1783, con éxito completo, lo que presenciaron numerosas personas. El marqués pidió un privilegio por 30 años, que le fue negado. Más tarde volvió a su intento con mayor empeño, pero se le cruzó otra nave y por coronación de sus afanes sólo alcanzó ser admitido en un asilo de pobres.

También Jonathan Hulls obtuvo más tarde patente del bote de su invención.

Su motor actuaba por presión atmosférica y el bote llevaba dos ruedas atrás de la popa, como la usan hoy mismo las barcas planas que emplea la Peruvian Corporation para el acarreo de metales en el Desaguadero.

Al de Hulls siguieron muchos otros experimentos persiguiendo el mismo resultado en Inglaterra, Francia y Estados Unidos. Pero estuvo reservado a Watt el paso que pudiera decirse decisivo. En uno de sus paseos por el campo, Watt recordaba a Newcomen, que había mejorado algo la máquina rotativa de Savery, y cavilando sobre ambos procesos mecánicos, surgió en su mente ilustrada el doble concepto de la condensación del vapor y la aplicación de su fuerza al movimiento rotativo. Fue la gran adquisición de 1765.

Se deben a Symington las orientaciones iniciales en el gran proceso de aplicación del vapor a la navegación. Este ingenioso mecánico se ocupaba de la locomotora terrestre cuando vino a verlo Miller, dedicado a buscar la manera de propulsar naves sin remos, por lagos y canales. Había inventado la nave de tres barquillas unidas, con ruedas a los lados de la central, que se movían por un cabrestante como en el barco de Savery; pero el procedimiento era laborioso y apenas producía una marcha pesada. Miller consultaba a Symington cómo podría abreviar el esfuerzo y hacerlo más eficaz. Symington le indicó como respuesta, la máquina que tenía ideada para mover convoyes por tierra, aconsejándole su adopción.

Aceptada por Miller la propuesta, invitó a Symington a construir la máquina, asesorándole a Taylor y a la vez hizo construir un bote especial para colocar en él la máquina encargada.

Ese primer ensayo lo hizo Miller en el lago de su quinta, en Escocia. El pequeño motor de un cilindro de bronce de 4" de diámetro y dos c. de fuerza, preparado bajo la dirección de Symington, colaborando Mr. Taylor como personero de Miller, fue

colocado dentro del bote con ruedas, preparado al efecto. El experimento se realizó en un lago de la hacienda de Mr. Miller, en presencia de centenares de personas, en octubre de 1788, con éxito completo, navegando el buque a una velocidad de cinco millas.

El siguiente año Miller hizo construir máquina más grande de un buque de 90' de eslora. El buque se movió a una velocidad de siete millas por hora, pero ofreciendo dificultades que no ocurrieron con el modelo pequeño. Miller dio luego de mano a esto y así pasaron diez años, mientras muchos inventores presentaron distintos proyectos, obtuvieron patentes y las abandonaron.

En 1801, buscaba lord Dundas la manera de hacer embarcaciones en los canales que dirigía, y sabedor de los ensayos anteriores en que Symington estuvo ocupado, le solicitó un remolcador, que éste construyó, bautizándolo con el nombre de una hija del lord: **Charlotte Dundas.** Este buque, cuya prueba en viaje hasta Glasgow dio un resultado magnífico, se ocupó en remolcar buques al puerto y halarlos por el canal del Forth al Clyde. Symington había mejorado su máquina, arreglando su movimiento directo, en el que el vapor actuaba a cada lado del pistón, según el método inventado por Watt, cuya patente había expirado.

Tan completo resultó el poder del **Charlotte** que un día de 1802 en que soplaba un viento tan fuerte que ninguna lancha podía ir contra la corriente y el viento, ese vapor pudo ir al puerto Dundas desde una exclusa a 19 millas de distancia, remolcando las barcas de 70 toneladas **Active** y **Eufemia** en sólo seis horas.

Lord Dundas, muy satisfecho con tan completo éxito, pidió ocho naves semejantes, con lo que Symington debía ver justamente recompensados sus desvelos. Surgió sin embargo otra dificultad: la explotación del **Charlotte** ofrecía el inconveniente de que el movimiento que causaban las ruedas en las aguas destruía las paredes del canal de manera tan alarmante, que obligó a retirar el remolcador, el cual quedó abandonado por muchos años en una especie de rada o placer que hacía ese canal. Se dice que sólo perseverancia faltó a Miller, Taylor y Symington para que el éxito más completo coronara sus laudables esfuerzos; pero ellos no podían exceder a la voluntad de Miller primero, y luego al apoyo de lord Dundas, quien creyó suficientes los millares de libras esterlinas empleados en el asunto.

* * *

Respecto al daño que el **Charlotte** hacía en el canal no parece que se le atribuyera por el solo efecto de la novedad. En este propio mes de setiembre de 1907 el **Chambers's Journal** trae un interesante artículo que informa acerca de la aplicación en

Bélgica y Alemania de la electricidad para el halaje, a fin de evitar en los canales las olas y consiguiente destrucción de bordes, que causan las naves de locomoción propia. Esos daños deben ser tan evidentes que para evitarlos no han titubeado las empresas de trasporte en hacer instalaciones costosas a lo largo de los canales para facilitar dicho halaje, tratándose de instalar ahora ese sistema en la vía de agua que va de la importante ciudad de Leeds a Liverpool. La instalación se explica con sólo indicarla. En un principio se usó una locomoción de trolley, surtida por un alambre sobre postes y corriendo por una pista labrada en el malecón, sistema que resultaba más caro que el carril de hierro por demandar gasto crecido de conservación; en consecuencia se han adoptado los rieles. Como es imposible que las locomotrices remolcadoras se crucen, cuando se encuentran dos caminando en sentido inverso cambian esas remolcadoras y cada una vuelve hacia el punto de donde venía antes del encuentro. En algunos casos estas instalaciones tienen doble carril y alambre, uno a lo largo de cada orilla del canal, con lo que se gana tiempo, ahorrando el trabajo de cambiar remolcadora.

Algunos años después de Symington, Henry Bell, de Glasgow, que había presenciado los experimentos en el canal, 1789, acompañando a Fulton en su visita al **Charlotte Dundas,** hizo fabricar un vapor que llamó **Cometa,** lanzado en el Clyde y se hizo así el padre de la navegación a vapor en Inglaterra. En 1812 el **Cometa** navegaba entre Greenock, Glasgow y Halensburg.

FULTON

En América el primero en estudiar la navegación fue John Fitch, de Filadelfia, en 1786, año en el que hizo navegar en el río Delaware un bote con seis remos a cada lado y en 1790, un buque de pasajeros, que recorrió en seis meses más de dos mil millas, a una velocidad media de siete y media por hora.

Mas fue de Roberto Fulton el honor de la primera aplicación práctica del vapor a la navegación. Además de Fitch, Stevens, Livingston y otros la habían estudiado cuando tocó el turno a Fulton. Sus estudios se fijan hacia 1793, fecha en la cual hizo un viaje a Escocia, visitó la abandonada **Charlotte** y obtuvo dibujos de su maquinaria, que pudo comparar con sus recuerdos del buque de Fitch, que le había impresionado mucho.

Roberto Fulton nació en Lancaster, Pensilvania, en 1765. Fue desde temprano muy estudioso, de inteligencia precoz y en sus primeros tiempos pintaba retratos en Filadelfia. En 1786 fue a Londres recomendado al duque de Bridgewater y a lord Stanhope, con cuyas influencias pudo estudiar ingeniatura civil.

En 1793 estuvo asociado a un proyecto de mejora de la navegación por canales, lo cual le hizo familiar la idea de usar el vapor como fuerza para la propulsión de las naves. De 1797 a 1804 residió en París con Mr. Joel Barlow, embajador americano en Francia y en este período inventó un submarino (torpedo) designado para la guerra naval. Excitó la atención del gobierno francés, y Bonaparte, primer cónsul, comisionó a Volney para examinarlo, haciéndose en 1801 varios ensayos en Brest. El submarino podía descender a cualquiera profundidad y ascender de nuevo. En cierta ocasión estuvo sumergido cinco horas continuas. No podía vencer corrientes fuertes por deficiencia de la máquina, que había pedido a Watt, sin obtenerla, por creer éste que se trataba de un elemento de combate contra los buques ingleses. En la carta-pedido, dice Fulton: "el objeto de mi investigación es ver si puedo encontrar cómo aplicar un motor al trabajo de los botes en nuestros grandes ríos de América. Las personas que han hecho estos ensayos han principiado por lo que ellos llaman mejorar la máquina de Watt, pero sin tener la menor idea de la física que se halla escondida de los observadores comunes. Estas mejoras me parecen a mí como las del preceptor a quien sorprendió Alcibiades corrigiendo a Homero, para uso de sus discípulos. Su mal éxito en esto y el no haber encontrado la manera de **afirmarse en el agua,** son las razones por las que todos han fallado. Como durante mis experimentos de navegación submarina he encontrado un modo excelente de **agarrarme en el agua,** quiero aplicar la máquina a este movimiento. La única cosa que se necesita es arreglarla de modo que sea tan liviana y compacta como sea posible".

Las noticias sobre el poder destructor del **Nautilius,** nombre que Fulton puso a su submarino, causaron, como se dice antes, la desatención del pedido; pero luego que ofreció el autor su invento al gobierno inglés, desaparecido el motivo cívico que inspiraba la conducta del fabricante, entraron en relaciones de negocio.

El gobierno francés se excusó de patrocinar este torpedo y el inglés, que también lo hizo examinar, tampoco se entusiasmó por adquirirlo. Sin embargo, en la prueba de Brest, que presenció el almirante Villaret, pudo anotarse que se consiguió volar un bote en la bahía. Un segundo ensayo en París, en el Sena, obtuvo de la comisión nombrada por Bonaparte, informe muy favorable.

Después de la visita de Fulton al **Charlotte,** en Escocia, en donde recogió minuciosas informaciones de Symington, que puso en marcha su barco para complacerlo, de regreso a París, se encuentra con Mr. Roberts Livingston interesado como él en la navegación a vapor y ambos construyen un bote para probarlo en el Sena; pero el peso de la máquina parte el bote en dos y todo se hunde. Fulton insiste, repite el laborioso ensayo y en 1803 aga-

saja a los parisienses con el espectáculo de un pequeño bote movido a vapor y remolcando otros dos. Un cronista presencial describe el hecho así: "Un bateau mû par des rues comme un chariot": un bote movido por dos ruedas como una carroza.

De este hecho histórico resulta el primer ensayo de navegación a vapor de Fulton realizado en aguas francesas, lo que explica la solicitud, en Francia, de honrar una gran efeméride americana con la celebración en Burdeos de una Exposición Marítima Internacional para solemnizar el centenario de la navegación a vapor inaugurada por Fulton, en el Hudson, el año 1807; causa del honroso encargo con que se ha favorecido al autor de estos borrones.

Asociado otra vez con Livingston, ex embajador americano en Francia, Fulton regresó a su país en 1806, empeñado en la construcción del buque a vapor, que llamó **Clermont**, de 150 toneladas. La máquina la construyó, en Inglaterra, la fábrica de Boulton y Watt, en 1805 y el **Clermont** alcanzó al principio a hacer cuatro millas por hora, andar que aumentó a siete poco después. La máquina era de 19 caballos de fuerza, el cilindro de 24 pulg. de diámetro, con tiro de 4 pies. Las dimensiones de esta máquina tenían toda la semejanza posible a las del **Charlotte Dundas**, de Symington por lo que Mr. Woordcroft dijo: "tal semejanza de dimensiones no se puede imaginar que sea accidental".

Cualquiera que fuese el pensamiento contenido en la interlínea anterior, es lo cierto que el **Clermont** entabló desde luego sus viajes regulares entre Albany y New York, lo que hace a Fulton el primero en establecer la navegación a vapor.

Un opúsculo de Docteur tratando estas materias, consigna una anécdota de la que puede desprenderse que el inventor, de fama universal, obtuvo mediocre resultado precuniario de su invento. Dice que en el servicio de pasajeros que hacía el **Clermont**, sube un viajero francés y va a pagar el precio del viaje: seis fuertes. Sólo había en la cámara un hombre para recibir el dinero: Fulton. El francés paga el pasaje y le extraña la actitud muda y fría del cobrador. De repente le dice éste: "Dispénseme Ud; estaba pensando en que éste es el primer dinero que recibo por todos mis trabajos acerca de la navegación. Mucho desearía tomar con Ud., en memoria de este suceso, una botella de vino; pero soy demasiado pobre para ofrecérsela".

Samuel Smiles, en su obra destinada a los trabajos mecánicos de Boulton y Watt, termina su revista de las varias estancias notables de desarrollo de la navegación a vapor, con este resumen:

"Se observará lo gradual que ha sido la invención del buque a vapor. Se ha desenvuelto paso a paso, por muchos hombres, en muchas edades. Primero tenemos a Blasco de Garay haciendo experimentos con ruedas en la bahía de Barcelona hace 300 años,

la resurrección probablemente de algún método viejo y casi olvidado de propulsar embarcaciones; después la repetición del experimento por el príncipe Ruperto y Savery en el Támesis, pasados más de 150 años; posteriormente la invención de Savery de su máquina a vapor, seguida por la idea de Papin de combinar la máquina con las ruedas y la construcción por último de un modelo para ilustrar su practicabilidad. Sigue luego la patente concedida a Jonathan Hulls para su buque a vapor, en el que la máquina fue trabajada por presión atmosférica, seguida de numerosos inventores con el mismo objeto en Inglaterra, Francia y América. La invención de la máquina de condensación de Watt y su aplicación al movimiento rotativo fue el siguiente gran paso. La resurrección por Miller de los experimentos con ruedas fue el paso para la aplicación por Symington de la idea de Papin, de combinar la máquina a vapor con las ruedas, la que al fin logró con éxito en la **Charlotte Dundas;** y finalmente la invención fue aplicada a usos prácticos por Fulton y Livingstone en América y por Henry Bell en Escocia. Pero debe reconocerse como evidente gran verdad, que no fue sino cuando la invención de James Watt se aplicó a los usos de la navegación a vapor, que su practicabilidad quedó establecida como un éxito asegurado. Hasta entonces todos los experimentos hechos habían sido éxitos incompletos y aunque cada uno avanzaba respecto de los anteriores hacia el gran resultado perseguido, era sólo paso a paso, y hasta este día (1865) las máquinas construidas según el principio de Watt continúan siendo el gran poder motriz tanto para la navegación de ríos como de océanos".

La **Scientific American** dice ahora en un artículo de su número de agosto 31 de 1907:

"El título de Fulton para ser considerado el padre de la navegación a vapor conviene con los de todos los inventores de primer rango en el terreno especial de sus investigaciones. El **Scientific American** ha sostenido siempre que si algún individuo debe ser escogido de entre todos los que están asociados al desarrollo de una gran invención cuyo nombre debe llevar en los siglos venideros, la designación debe caer sobre el hombre que recoge todos los trabajos progresivos de sus predecesores, los estampa con su originalidad inventiva y los da al mundo en una forma práctica de aprovechamiento. Es sobre estos principios de selección que Bessemer es conocido como padre de la industria moderna del acero; Edison de la luz eléctrica; Westinghouse del breque automático o de aire comprimido; Marconi de la telegrafía inalámbrica; Spragne del carro de trolley; y Parsons de la turbina de vapor. Con igual imparcialidad, la historia ha convenido en llamar a Fulton el padre de la navegación moderna a vapor. Al hacer esto no se ha querido deprimir los trabajos de inventores

anteriores: de William Henry, que en 1763 trabajó en este asunto y construyó un vapor propelido por ruedas; de Fitch y Ramsey que hicieron excelente trabajo en los últimos años del siglo XVIII y el último pero no menos importante de Stevens. En verdad, si hay algún inventor en América que a fuerza de trabajo propio se acercó mucho a Fulton es Stevens, quien en 1804 corrió un yate a vapor desde la batería a Hoboken y tres años después corrió el **Phoenix** a New Brunswich y menos de un año después del viaje del **Clermont** de ida y regreso a Albany, corrió el mismo **Phoenix** a Philadelphia por mar, llevándose así la palma de inaugurar la navegación de alta mar. Sin embargo, el concurso de opiniones de aquellos que han hecho cuidadosas investigaciones históricas, cede a Roberto Fulton la distinción de colocar en ruta regular, navegando a itinerario, el primer vapor práctico de pasajeros. El **Clermont** no fue meramente un modelo de inventor, era una nave fuerte, diseñada y construida para un fin especial; y en su primera expedición ofrecía cuantas condiciones concurren a un éxito brillante. El modelo más auténtico del **Clermont** que se conoce, existe en el museo nacional de Washington. Una mirada casual es suficiente para mostrar al arquitecto naval la fuerte influencia que el **Clermont** ha ejercido en el diseño posterior de los buques del río Hudson".

Según datos del mismo Fulton, su buque tenía 150 pies de eslora, 13 de manga y 7 de puntal, siendo su calado 28 pulgadas. El plan de distribución muestra una cocina en la proa, atrás de ésta el rancho de la tripulación con una escalera que conducía a la cubierta de proa. Atrás del cuarto de caldero estaba la cámara de caballeros y al extremo de popa se encontraba la cámara de señoras. El acceso a la cubierta desde estas dos cámaras se hacía por medio de una escalera situada entre las dos, en un vestíbulo separado, adonde se entraba por dos puertas distintas.

Es evidente que hasta en este buque primitivo se hizo todo esfuerzo para darle la separación posible dentro de sus pequeñas dimenciones. El primer viaje del **Clermont** se hizo desde el embarcadero de Paulus Hook conocido ahora con el nombre de Barclay Street. Que Roberto Fulton tenía conciencia desde ese tiempo de la importancia histórica de su hazaña, lo demuestra la carta que escribió al editor de **American Citizen,** en la que le dice:

"Señor: Llegué esta tarde a las 4 de Albany en el vapor. Como el éxito de mi experimento me da mucha esperanza de que estos botes serán de gran importancia para mi país, para evitar opiniones erróneas, y satisfacer a los amigos de las mejoras útiles, tendrá usted la bondad de publicar la siguiente exposición de hechos: —Salí de New York el lunes a la una y llegué a Clermont, residencia del canciller Livingston, a la una del martes. Tiempo 24 horas. Distancia 117 millas. El miércoles salí de la re-

sidencia del canciller a las nueve de la mañana y llegué a Albany a las cinco de la tarde. La suma es 160 millas en 32 horas o sea cinco millas por hora. El jueves a las nueve de la mañana salí de Albany y llegué adonde el canciller a las seis de la tarde; salí de allá a las siete y llegué a New York a las cuatro de la tarde 160 millas, igual a cinco millas por hora. En todo este camino, tanto al ir como al regresar, el viento estuvo en contra; ninguna ventaja podía derivar de mis velas: el total ha sido, pues, hecho con el poder de la máquina a vapor".

Encontrado el carril conveniente la navegación a vapor se desarrolla, ganando cada día nuevas ventajas en sus medios de acción y en su aprovechamiento. El progreso es tal que en 1820 se establece una línea de paquetes entre Holyhead y Dublin. El año 1838 es memorable en este servicio: salen el **Sirius** de Cork y **Great Western** de Bristol el 4 y 8 de abril respectivamente y llegan a Nueva York el día 23, adelantando el **Sirius** 15 horas, y empleando en el viaje, por consiguiente 19 y 15 días, respectivamente.

Más tarde el tiempo empleado en ese viaje es de ocho días y hoy de CUATRO DIAS. El **Clermont**, de 150 toneladas, ha sido reemplazado por vapores como los de la compañía Cunard, de 30,000 y 40,000 toneladas y el tiraje de siete millas por veinte y veintiséis.

LA HELICE

El vapor de ruedas, al estilo del **Cometa**, que en los primeros tiempos parecía un éxito completo, manifestó pronto inconvenientes bien saltantes, y los inventores se ocuparon de buscar con qué reemplazar ese sistema de propulsión. El de tornillo o hélice se ensayaba ya en la primera mitad del siglo XVIII; por lo menos Bougner en su **Traite de Navire**, escrito en 1746, hace mención de un aparato de brazos giratorios, como aletas de molino de viento, que se usaban para la propulsión de buques.

En 1751 el notable matemático Daniel Bernouilly, describe y da el dibujo de una hélice. En 1770 James Watt menciona la hélice en carta dirigida al doctor Small, quien en respuesta le dice haberla probado.

En 1776 el americano D. Bushwell, describiendo un submarino, detalla la hélice como el mecanismo más apropiado para moverlo.

En 1802 el doctor Shorter, mecánico inglés, hizo público un proceso de aplicación del tornillo a la locomoción naval, pero su descubrimiento quedó rezagado porque la aplicación del vapor a esa locomoción no se acentuaba aún y la rueda parecía lo más seguro y eficaz; convicción que se mantuvo unos treinta años.

En 1804 J. Stevens probó en Nueva York mover con hélice un buque provisto de una máquina de Boulton y Watt. Parece que

éste fue el ensayo más formal hasta entonces de la hélice como mecanismo propulsor; pero su adopción está más particularmente ligada al nombre de Mr. Francisco Smith, un hacendado de los alrededores de Londres.

Mr. Woodcroft patentó una hélice el año 1832 y cuatro años después patentó otra Smith, mejorándola en 1839. Este y Ericsson, inventor americano, hicieron en el Támesis un ensayo de embarcación movida por tornillo, con un pequeño vapor de hélice de cuarenta y cinco pies de eslora, ocho de manga y veintisiete pulgadas de calado. Este vaporcito remolcó al **Toronto,** buque de 630 toneladas, contra una corriente de cuatro y medio nudos.

Este mismo año 1839 un caballero americano hizo construir en Inglaterra el **Robert Stockton,** de hélice, en el cual regresó a Estados Unidos.

Al fin, en 1840, Mr. Smith hace construir a hélice un buque de 232 toneladas y 80 caballos, que denominó **Arquimides;** y embarcado en él fue de puerto en puerto, venciendo en todas partes la resistencia que la rutina oponía a la hélice.

El almirantazgo inglés, que le había negado todo apoyo, cedió entonces, acordando la construcción del **Rattler,** que sirvió de estudio para adoptar la resistida innovación.

El honor de haber inventado la hélice puede adjudicarse a muchos, pero es exclusivamente de Mr. Smith el de hacer admitir y haber generalizado su uso en escala mayor.

La última palabra en esta admirable evolución mecánica pareció pronunciada con la construcción, en 1857, del gran vapor **Great Eastern,** cuya obra acometieron Russell y Brunell en 1855, no sin que sus desusadas proporciones dejaran de motivar críticas acerbas y hasta burlas, que el tiempo se ha encargado de declarar ineptas. Se habían agrupado en este enorme vaso todos los medios conocidos de propulsión.

Seis mástiles, de fierro Lowmoor los dos de popa, más pequeños y de acero los otros cuatro, así como de alambre de acero la jarcia fija, y además, la ya clásica rueda y la hélice, todavía en lucha con aquélla, de 25 pies 9 pulgadas. Las máquinas de las ruedas las fabricaron Scott Russell & C°, eran cuatro cilindros compound de ocho pies y tiro de 7½; fuerza nominal 1750 caballos e indicada 7004. El motor de la hélice se movía por medio de dos cilindros de 6 pies 1 pulgada de largo y tiro de cuatro y medio pies, poder nominal de 1000 caballos e indicado 3900. Revoluciones 60 por minuto. Capacidad para 11379 toneladas de carbón. Sus características eran: eslora entre perpendiculares 707 pies, 9½ pulgadas, y 726'9" en cubierta: manga 76 pies 3 pulgadas; puntal, desde la quilla a la cubierta más alta, 60 pies; tonelaje bruto 25000 toneladas; desplazamiento 27.650.

Su gran salón tenía 200 pies de largo por cuarenta de ancho y se instalaban en él, con toda comodidad, 650 pasajeros. Sólo fierro lowmoor se empleó en la construcción, que resultó grande y muy fuerte, si bien su arquitectura en general no resistía la comparación, en lo relativo a belleza, con los esbeltos transatlánticos de hoy.

Tanto lujo de fuerza motriz no alcanzó tampoco a dar al **Great Eastern** la apetecible velocidad, que quedó reducida a 13 nudos. No obstante sus grandes progresos, la mecánica industrial mantenía grandes reservas y el tremendo leviatán dejaba mucho que desear en su marcha, que no respondía a los elementos agrupados para hacerla rápida.

Había además predisposición adversa. Después del primer viaje se suprimió el servicio de pasajeros, para destinarlo sólo al de carga; pero todavía distaba de esa actualidad el desarrollo comercial que hoy existe y tampoco correspondió. Hizo luego un viaje al Oriente, también sin resultado lisonjero y permaneció algún tiempo inactivo hasta que fue empleado en tender el primer cable submarino que puso a Londres al habla con New York.

Más adelante, el primer leviatán que ha flotado en el mundo entero, al ancla en el Mersey (Liverpool) se convirtió en el más elegante café-concierto que se ha mecido en las aguas de este río.

Por mucho tiempo fue el gran tipo de leviatán: hoy es sencillamente un aborto que se adelantó a su época y hasta por sus dimensiones, en su tiempo gigantescas, ha pasado a ocupar categoría secundaria.

LA TURBINA

Puestos en el carril de los mejoramientos mecánicos, su desarrollo parece ilimitado. Después de reemplazar las ruedas con la hélice se trata de suplir los cilindros con la rueda hidráulica, perfeccionamiento del chorro de vapor sobre la turbina. La turbina naval fue inventada por el H. C. A. Parsons y lleva su apellido. En 1894 se hizo el primer ensayo en grande con la torpedera TURBINA, construida por Parsons y vendida al gobierno inglés, que con el buen suceso de este primer ensayo construyó los **destroyers** llamados **Biper** y **Cobre;** el primero de los cuales obtuvo una velocidad de 36'86 nudos por hora, equivalente a 42'5 millas que fue hasta Diciembre de 1906 el **récord** de rapidez en las naves del mundo entero.

La Compañía Cunard, de su parte, ha mandado proveer de máquinas de turbina sus magníficos vapores gemelos **Lusitania** y **Mauretania,** ambos hoy a flote, probados los dos y de los cuales

el primero ha rendido más de un viaje a Nueva York, uno de cuyos periódicos especiales se expresa al respecto así:

"El **Lusitania**, cuya llegada a Nueva York ha causado un furor que no puede apreciarse con exactitud sin regresar al día en que el **Great Eastern** entró a ese puerto, singularizó su llegada rompiendo el **récord** desde Queenstown a Sandy Hook, habiendo mantenido el promedio de andar más alto al de cualquier otro buque en su viaje virginal transatlántico. El más alto **récord** anterior fue alcanzado por el vapor alemán **Deutschland**, que en 1904 cubrió la distancia entre Queenstown y Sandy Hook en 5 días, 7 horas y 23 minutos. El **Lusitania** ha superado estos números haciendo igual carrera en 5 días, 54 minutos, que da un ahorro de 6 horas 29 minutos.

La mayor velocidad en viaje occidental la alcanzó el **Kaiser Wilhelm II** con un promedio de 23.58 en la distancia de 3,050 millas entre Cherburgo y Nueva York, haciendo el viaje en 5 días 18 horas.

Es muy sugestivo el alto grado de desarrollo que ha alcanzado la travesía del Atlántico recordando el recorrido del **Lusitania** en su viaje virginal, habiéndose fijado con varias semanas de anticipación la hora en que soltaría la boya en el puerto de salida y aquella en que volvería a tomarla en el de su llegada.

Satisfaciendo los deseos de Mr. Vernon H. Brown, el agente general en Nueva York de la Compañía Cunard, ésta decidió que el buque navegara a una velocidad tal que pudiera llegar a la barra, afuera de Sandy Hook, a las 8 de la mañana del viernes, con una marea alta, y es significativo el que, a pesar de algunas demoras por neblina, debido a su reserva de velocidad, el **Lusitania** pudo llegar al lugar antes dicho a las 8 h. 5 m. de la mañana indicada.

No se hizo ningún esfuerzo porque excediera el buque al promedio de 23 nudos. Se preguntará con razón: y si una velocidad de 23 nudos fue bastante para que el **Lusitania** llegara a Nueva York en el tiempo indicado ¿cómo se justifican los esfuerzos hechos para llevar sus máquinas y calderos a la alta capacidad revelada en las pruebas y que le aseguran 2½ o 3 nudos más? La respuesta es obvia. "Cuando todas las partes movibles de la máquina hayan llegado a un perfecto ajuste y los centenares de personas, caldereros o mecánicos, que concurren al funcionamiento de la maquinaria estén familiarizados con sus funciones, el **Lusitania** hará forzosamente 25'5 nudos y estará en dique los jueves en la tarde. Esta es una expectativa muy razonable, recordando el andar producido en la prueba, que fue realizada en más de 1,000 millas y que en recorridos más cortos ha alcanzado 26'5 nudos. Durante el viaje virginal a que se refieren estas líneas, se

ensayó varias veces el andar máximo, dando siempre 26 nudos o algo más.

La ventaja incidental de una máxima velocidad es la de que, aunque un buque no la use en todo el viaje, tiene una reserva con qué compensar las demoras que pueden causar el mal tiempo o la neblina.

Así es que, por su gran tamaño y velocidad, el **Lusitania** no sólo podría mantener una velocidad de 20 o 21 nudos contra vientos y mares muy fuertes, sino que, una vez pasado el mal tiempo, utilizando toda su fuerza podría recuperar el tiempo perdido y llegar a puerto en su hora de itinerario.

Desde luego, este vapor gigantesco no es el primero en usar la turbina en vez de máquinas recíprocas: el **Carmania**, de la misma Compañía, se había anticipado, pero éste no corresponde al tipo de vapores veloces y sólo puede estimarse como uno de los costosos ensayos que han precedido a los leviatanes de que se trata, sirviéndole de estudio previo.

Comparando el buque gigantesco de Brunell, el **Great Eastern** con el **Lusitania**, tenemos el desarrollo habido en las naves a vapor entre 1858 y 1907.

El **Great Eastern** tenía 689' de eslora, 83' de manga y 27,000 toneladas. El **Oceanic** 685' de eslora, 68' de manga y 28,000 toneladas. Sigue a éste en tamaño el **Kaiser Wilhelm II** con 678' entre perpendiculares, 72' de manga y 26,000 toneladas de desplazamiento; pero en el largo total excede al **Oceanic** en un pie, pues mide 706' contra 705' que alcanza el **Oceanic.**

En cuanto al poder y velocidad de estos grandes transatlánticos, la tabla que va a continuación, es de positivo interés. El poder combinado de ruedas y hélice del **Great Eastern** era 7,650 caballos y su velocidad máxima 14'5 nudos. El **City J. Rowe**, que salió en 1881, se puede llamar el primero de los vapores de línea de gran tamaño, pues tenía 543' entre perpendiculares y 11,230 toneladas, con una fuerza indicada de 11,200 caballos, siendo su máxima velocidad 18'23 nudos. En el **Umbría**, 1887, de 500' entre perpendiculares y 10,500 toneladas de desplazamiento, la Compañía Cunard tuvo la satisfacción de producir el primer buque que mantenía una velocidad de más de 20 nudos al través del Atlántico, llegando hasta 20'18. Después vino el **París**, en 1888, el primer buque de dos hélices, con velocidad de 21'8 nudos, que se obtuvo con una fuerza de 20,000 caballos. El próximo en romper el **récord** fue el **Campania** de la Compañía Cunard, con una eslora de 600' entre perpendiculares, 18,000 toneladas y 30,000 caballos de fuerza para 22'01 nudos de velocidad.

En 1897 la Compañía North German Lloyd entró en la competencia con su excelente vapor **Kaiser Wilhelm der Grosse de 626'** entre perpendiculares. Tenía 20,880 toneladas de desplazamiento, 30

CARACTERISTICAS DE LOS GRANDES TRASATLANTICOS

NOMBRE	Fecha	DIMENSIONES			Calado	Desplazamiento	CILINDROS	Presión de trabajo	Caballos de fuerza indicados	Velocidad de prueba
		Eslora entre perpdrs.	Manga	Puntal			Diámetro en Pulgadas			
		pies	pies pulg.	pies pulg.	pies pulg.	tons.		lb.		nudos
Great Eastern	1858	680	83 0	57 6	25 6	27,000	Hélice—4 de 84." Ruedas—4 de 74"	30	7,670	14.5
Britannic	1874	455	45 0	36 0	23 6	8,500	2 de 48 y 2 de 83"	70	5,500	16
City of Rome	1881	543	52 0	38 9	22 0	11,230	2 de 46" y 3 de 86"	90	11,900	18.28
Umbria	1885	500	57 0	40 0	22 6	10,500	1 de 71" y 2 de 105"	110	14,321	20.13
París	1888	528	63 0	41 10	23 0	13,000	2 de 45"-2 de 71" y 2 de 113	150	20,000	21.8
Teutonic	1890	565	57 6	42 2	22 0	12,000	2 de 43"-2 de 68" y 2 de 110	180	19,500	21
Campania	1893	600	65 0	41 6	23 0	18,000	4 de 37"-2 de 79" y 4 de 98	165	30,000	22.01
St. Louis	1905	536	63 0	42 0	26 0	16,000	4 de 28"-2 de 55" y 6 de 79	200	18,000	21.08
Kaiser Wilhelm der Grosse	1897	625	66 0	43 0	28 0	20,880	2 de 52"-2 de 89" y 4 de 96	178	30,000	22.75
Oceanic	1899	685	68 5	49 0	32 6	28,500	2 de 47"-2 de 79" y 4 de 93	192	27,000	20.72
Deutschland	1900	662.9	67 0	44 0	29 0	23,620	4 de 37"-2 de 74"-2 de 104" y 4 de 10"	220	36,000	23.75
Kronprinz Wilhelm	1901	663	66 0	43 0	29 0	21,300	4 de 34"-2 de 69"-2 de 98" y 4 de 102"	213	36,000	23.57
Kaiser Wilhelm II	1903	678	72 0	52 6	29 0	26,000	4 de 37"-4 de 49"-4 de 75" y 4 de 112"	225	38,000	23.5
La Provence	1906	597	64 7½	41 8	26 9	19,160	2 de 47"-2 de 79" y 4 de 81	200	30,000	22.5
Lusitania	1907	760	88 0	60 4½	33 6	38,000	Turbinas	195	68,000	25.5

mil caballos y subió el **récord** a 22'5 nudos promedio. El **Deutschland**, de la Compañía Hamburg American, 1904, le quitó el **récord:** media 663' de eslora entre perpendiculares, 23,620 toneladas de desplazamiento y 38,000 caballos de fuerza, que le procuraban una velocidad de 23'5 nudos, e hizo el viaje de Plymouth a Nueva York en 5 días, 7 h. 38 m. Esto fue igualado y superado por el **Kaiser Wilhelm II**, con 40,000 caballos de fuerza y una fracción sobre 23'5 nudos. El **Lusitania**, en su viaje de prueba de 1.200 millas ha alcanzado un promedio de 26'4 nudos. Para obtener ese andar sus máquinas desarrollaron el poder enorme de 65,000 caballos. El **Lusitania** y su gemelo el Mauretania fueron construidos, entre otras cosas, con el objeto preciso de recuperar el **récord** del Atlántico, que fue quitado a las compañías inglesas por las alemanas, que lo retuvieron diez años. Los dos buques fueron construidos con asistencia del almirantazgo británico, tanto financiera como profesional; pues el gobierno inglés adelantó la suma de 13'000,000 de pesos para la construcción de los dos buques y garantizó el pago de una suma considerable para que ellos llevaran la mala real. Estos buques los retendrá su gobierno en tiempo de guerra y se han construido de manera que en poco tiempo puedan ser aplicados a este objeto. Para servir como cruceros era necesario que tanto su aparejo de gobierno como las máquinas fuesen protegidos, y que sus cubiertas estuviesen reforzadas para el montaje de una batería de cañones de tiro rápido; y en efecto el aparejo de gobierno queda completamente sumergido y las máquinas, que resultan bajo la línea de agua, quedan separadas de las paredes exteriores del casco por carboneras laterales con doce pies de carbón a todo lo largo de dichas máquinas y sus calderos. Los buques están provistos de doce plataformas para montar igual número de cañones de tiro rápido de 6" y 50 calibres. Con este armamento y protección, además de su habilidad para mantener una velocidad de 24'5 a 25'5 nudos por hora, estos buques deben ser capaces de alcanzar y capturar cualquiera de los exploradores rápidos, y a una gran porción de los cruceros rápidos protegidos y **destroyers** de cualquiera enemigo probable. Para servicio de exploración deben ser de gran utilidad.

Cuando se decidió construir dos buques de 25 nudos, se comprendió que necesariamente tenían que ser de tamaño excepcional, forma refinada y de un sistema de propulsión diverso del de la máquina recíproca. Por eso se dio atención preferente a la turbina, y los esfuerzos unidos del cuerpo técnico del almirantazgo y el de los dos grandes astilleros Swan Hunter, en el río Tyne y John Brown y C^{a} en el Clyde, resolvieron el problema del tamaño, modelo y poder necesario de los nuevos buques. Una complicada serie de ensayos se hizo en los estanques del almirantazgo y por los dos astilleros, deduciéndose de ellos que se construiría buques

de tamaño y poder sin precedente. Tienen estos buques de eslora casi 800', de manga 88', de puntal 33'5 a 37.5',68,000 caballos de fuerza y capacidad en sus carboneras para 7,000 toneladas de carbón, de las cuales consume 1,100 toneladas diarias en sus 193 hornillas. Sus nueve cubiertas están comunicadas por elevadores dobles para los pasajeros, de los que acomoda 540 en primera, 460 en segunda y 1,200 en tercera, cuyo total unido a los 800 tripulantes de su equipaje, eleva a tres mil el número de personas a que está destinada cada una de estas fastuosas villas flotantes. El espléndido comedor de cada uno admite cómodamente 400 pasajeros y tienen **restaurants,** baños, servicio inalámbrico y telefónico, centros sociales y de lectura, salas de fumar y cuantas comodidades pueden desearse. Pesan sus anclas ocho toneladas y la mena de sus cadenas tres y media pulgadas de grueso. Sus cuatro chimeneas se elevan a 155' y los mástiles a 216'.

El contrato de construcción estipulaba una velocidad en la prueba de 25'25 nudos máximo y un promedio a través del Atlántico, de ida y regreso, de 24'5 nudos. En las últimas pruebas del **Lusitania** el contrato fue grandemente excedido, obteniéndose 26'5 nudos en distancias cortas y 25'4 en una prueba con 1200 nudos de recorrido. Una comparación de dimensiones inexplicada sólo da una idea pobre de las proporciones de estos buques. Su tamaño se puede apreciar mejor cuando se compara con algún objeto familiar y a este fin se ha escogido la fachada del Capitolio de Washington, igualando una y otra escala.

Puesta la quilla sobre el nivel de la calzada y proyectada sobre la fachada del edificio, las cubiertas altas del buque quedarían sobre la balaustrada del edificio principal, que es exactamente 69'5 sobre ese nivel. Así es que la cubierta de botes del **Lusitania** estará 78' sobre tierra y a 100' sobre la misma la cámara del capitán. La cima de las chimeneas dista del suelo 155' o sea dos veces la altura del edificio principal. El largo del **Lusitania** excedería en mucho al del edificio: éste tiene 751' por 785' que mide el buque.

Además, si la quilla del buque se colocara en el Broadway (calle principal de Nueva York) con uno de sus costados contra las casas de una de sus aceras, el otro quedaría 28' más adentro de los edificios que orilla la acera opuesta. Se comprende sin esfuerzo que para mover la inmensa mole de este buque, a una velocidad como de treinta millas, necesita una fuerza enorme. Esta fuerza se ha dividido en cuatro hélices, movidas por cuatro turbinas, habiendo una turbina de alta presión para cada hélice exterior y una de baja presión para las hélices interiores. Existen además dos turbinas de retroceso colocadas en los ejes interiores.

El **Lusitania** y su gemelo el **Mauretania** exceden al **Great Eastern** en más de 100' de eslora, según las características anotadas

y calan 35'5. El primero, lanzado al agua el 7 de julio de 1906, ha rendido su primer viaje en setiembre de este año con el resultado dicho antes y en su prueba el **Mauretania** excedió a su gemelo, haciendo 26 nudos y fracción.

Con el viaje de regreso de Nueva York a Liverpool en cuatro días veintidós horas cincuenta minutos, el **Lusitania** ha superado su propio **récord** en dos horas y 34 minutos. En su segundo viaje este vapor ha empleado de Liverpool a Nueva York CUATRO DIAS VEINTE MINUTOS, con un andar medio de **veinticuatro nudos setenta y seis.**

No es exagerado decir que el **Lusitania** y su gemelo el **Mauretania** marcan el más importante avance en tamaño y velocidad que se haya hecho jamás en la historia de la navegación, correspondiendo no obstante la prelación en dimensiones al buque gigante de Brunel, el **Great Eastern.** Con la debida deferencia a los buques **Lucania** y **Campania** y a los de las compañías alemanas, el **Lusitania** y **Mauretania** se puede decir que hacen tipo aparte, con un poder indicado antes y su velocidad probada de 25'5 nudos por hora; estos buques, en comparación con los más finos que se conocen, son un 50% más grandes y dos nudos más veloces, que los competidores que más se le parecen. Son más grandes que el **Adriatic** de la "White Star Line" del que se mencionan las 20,000 planchas de fierro Lowmoor con que está hecho. Como se ha dicho, estos buques se han construido con auxilio del gobierno británico, y han sido diseñados para convertirlos sin esfuerzo en cruceros rápidos, capaces de alcanzar a cualquier buque mercante o de guerra. Cada uno de ellos llevará 12 cañones de seis pulgadas como los del **Grau** o **Bolognesi.**

El trabajo de construir las turbinas ha sido muy penoso y de gran costo. La caja de la turbina de baja presión es una fundición enorme, con un diámetro interior de dieciséis pies seis pulgadas. Todas las turbinas necesitan el ajuste y alineamiento de no menos de tres millones de láminas para los cubos.

Veinticinco nudos por hora ha sido por mucho tiempo una máxima velocidad a que no se esperaba poder llegar en grandes buques transatlánticos y fue sólo cuando la turbina marítima comenzó a mostrar sus propiedades, que la construcción para esa velocidad principió a tomar forma en el cerebro del arquitecto naval.

Las pruebas oficiales del **Lusitania** ocuparon cuarenta y ocho horas consecutivas, que empleó en rodear Irlanda. Saliendo del Clyde y regresando al Mersey, alcanzó un promedio de 25'5 nudos en un trayecto de 300 nudos, en el que su andar fue 25'45; siendo decididamente esa la prueba más severa a que se ha sujetado antes una nave. El **Mauretania,** a su vez, dio 26 nudos y una fracción, por lo que teniendo en cuenta ese exceso de dos

tercios a un nudo de velocidad sobre la de su gemelo, en la prueba, es más intensa la ansiedad que hoy existe por saber si en el viaje inter-atlántico que va a emprender, conserva igual superioridad y quita el **récord** del **Lusitania.**

En su carrera de 300 millas por la costa de Irlanda el **Mauretania** dio un promedio de 27,36 nudos, equivalente a 31'5 millas terrestres. Sobre 1,200 millas el promedio fue de 26'65 y si este buque ha podido conservar tal velocidad en esas 1,200 millas, no se ve que haya motivo para temer que no la mantenga desde Queenstown a Sandy Hook, quitando así el **récord a su gemelo.**

En este interesante problema de velocidad en la navegación a vapor, el ingeniero naval y los capitales han derrochado el esfuerzo, pero todos convienen en que ahora es el fogonero el gran factor del éxito. Cuando las grandes compañías de navegación suelten otro de estos galgos colosales del océano a recobrar o conseguir el **récord** de la rapidez, los fogoneros bien escogidos y las propinas pueden decirse que resuelven el resultado.

Si se compara los apuntes del libro de bitácora del piloto con los de recorrido del ingeniero, sería curioso notar la íntima correspondencia que existe entre la curva de velocidad y la de presión de vapor, y que es del hogar de donde surge el éxito que las grandes compañías de navegación y los gobiernos, con muy buen juicio, persiguen.

Buen carbón y buenos fogoneros ha necesitado el **Lusitania** para mantener la necesaria presión de 200 lbs. por pulgada, en cada uno de sus veinticinco calderos, durante los viajes de su pasmoso **récord** y con iguales elementos lo tomará para sí el **Mauretania,** mientras otro leviatán de vuelo más rápido se presenta a disputarle la primacía.

Teniendo en cuenta que las máquinas del **Lusitania** son nuevas y la gente que las sirve no se ha familiarizado con ellas, es muy razonable esperar que, después de hechos algunos viajes, este transatlántico podrá obtener un promedio de velocidad de 25'5 nudos en condiciones normales de viento y de mar, puesto que su segundo viaje hecho en **cuatro días veinte minutos,** acusa ya un promedio de veinticuatro nudos setenta y seis centésimos, como queda dicho. Desde ahora puede anticiparse que el **Mauretania** hará el viaje en menos de **cuatro días;** pero es imprevisible el grado de rapidez **a que puede llegarse en algunos años más** y prematuro determinar los esfuerzos que impondrá la obra bastante laboriosa de superar el **récord** que se prevé ha de alcanzar el **Mauretania.** Grandes energías explotando la evolución infinita de la mecánica industrial, llevarán sin duda mucho más allá de lo que hoy es posible concebir.

Al lado de la rapidez que proporciona, la turbina tiene el inconveniente de funcionar en un solo sentido, lo que impide ir

atrás. Para alcanzar un gran tiro de expansión y un alto vacío, la compañía "White Star" ha ordenado la construcción de dos grandes vapores impelidos por turbinas, a la vez que por maquinaria **recíproca** o de cilindro.

La práctica hoy para ir atrás con máquina de turbina, es colocar dos de poder limitado en el mismo eje que las de baja presión, las cuales, cuando el buque va adelante, giran **in vacuo.** Para retroceder se cierra el vapor de las turbinas de alta presión y se abre a las auxiliares. Este arreglo tiene el defecto de que sólo parte de la maquinaria sirve para retroceder y esta parte considerable de dicha máquina gira inútilmente la mayor parte del tiempo, resultando de esto que las máquinas de turbina ocupan mayor espacio que las recíprocas de igual poder. Esto es lo que se propone evitar la compañía "White Star".

DREADNOUGHT

El aprovechamiento de la turbina no se ha limitado a los grandes transatlánticos. El gobierno inglés lo ha aplicado a su último gran acorazado a flote el **Dreadnought,** la más alentada construcción naval de los tiempos modernos y también el buque más valioso en el que se ha empleado la turbina Parson como medio de hacer girar sus cuatro hélices motrices. Desplaza el **Dreadnought** 17,800 toneladas y son sus características: eslora 150 m., manga 25 m., puntal 18,3 m., desde la quilla al puente, calado a popa 8,01 m. y lo defiende una coraza de once pulgadas, de acero. Desarrolla su máquina una fuerza de 23,000 caballos, con velocidad de 21 nudos. Su radio de acción a diez nudos es de 5,800 millas. Aparte de la artillería menuda tiene diez cañones de doce pulgadas, en reductos para dos, y esos cañones pesan 58 toneladas cada uno; siendo la fuerza inicial de sus proyectiles media milla por segundo y su alcance tal, que mide casi el ancho del canal de la Mancha, pues un proyectil disparado en Dover puede alcanzar a Calais. El costo de esta notable maravilla ha sido de £ E. 1.797,497. No obstante sus citadas características, su aspecto, no acusa la gran diferencia en que su volumen excede al de nuestros cruceros.

Gemelo de esta poderosa fortaleza marítima puede estimarse al **Bellerophon,** ya a flote desde junio 27 de 1907, aunque excede al **Dreadnought** en 600 toneladas de capacidad. Es otro coloso propelido a turbina, mediante la cual se espera que su marcha sea sumamente rápida. El **Superb,** una más de estas enormes fortalezas destinadas a asegurarle a la Gran Bretaña el dominio de los mares, fue lanzado al agua en New Castle, en noviembre 7 de 1907. Mide 490' de eslora, 82' de manga, 27' de calado, y desarrolla 27000 caballos de fuerza, con los que se espera alcanzar

veintidós nudos. El **Superb,** estará armado de diez cañones de 12" y otros de menos calibre. El Japón ha lanzado también al agua, últimamente, un blindado de desusadas proporciones y aunque su máquina es de movimiento recíproco, cilindros, los facultativos le atribuyen superioridad, no sólo en las dimensiones, sino además también en la mayor potencia de su artillería.

Alemania se manifiesta resuelta a no quedar rezagada en ese afán de proponderancia que empuja a todos las potencias marítimas y cuyos espejismos fascinadores influencian hasta a los pueblos pobres. Cada vez se dotan con mayores ventajas los barcos destinados a experiencias militares y es ya difícil predecir si al cabo tendrá límite tan vertiginoso desarrollo.

SALEM

Otro buque militar de turbina, nuevo tipo de crucero explorador de la armada norteamericana, es el **scout Salem,** lanzado de los astilleros de Fore River Company, en julio de este año, 1907. Su velocidad estimada en 24 nudos, es la mayor entre la de cruceros de esa armada y sólo la superan la de los **destroyers** y torpederas. Aunque tiene un nudo menos que los **scouts** ingleses, la diferencia de velocidad está compensada por la posibilidad de mantenerla en toda condición de tiempo, por una capacidad de carbón doble a la de los buques ingleses y en consecuencia por un radio de acción más grande. El **Salem** tiene 420' entre perpendiculares y entre los extremos 422'2"; manga 46'8", calado 19'15", desplazamiento concluido 4640 toneladas, neto 3750. Capacidad para carbón 1250 toneladas, mayor velocidad en las pruebas 24 nudos; radio de acción a diez nudos 6250, id. a toda velocidad 1875 nudos; poder máximo de sus máquinas turbinas, 1600 caballos. Sus calderas multitubulares tienen una superficie total de calefacción de 33080 pies cuadrados y ocupan un espacio de 693 pies cúbicos.

La batería consiste en dos cañones de 5", diez de 3", tiro rápido, y dos tubos sumergidos para torpedos de 21".

Las turbinas son de tipo Curtis, de 120" de diámetro. La presión en la llave de vapor es de 250 libras y la rotación máxima del árbol mecánico de 350 revoluciones por minuto. Tiene 12 calderos de tubos de agua, del tipo **Express,** de la compañía constructora. El **Salem** lleva cuatro chimeneas, de 75' de altura sobre la base.

El **Salem** es en cierto modo un buque para preparación de personal, que estará expedito cuando el tipo se adopte, pudiendo basarse sobre la experiencia que habrán adquirido los hombres necesarios al aprovechamiento completo de esas máquinas casi tan finas como las de reloj y que por esto mismo sólo correspon-

den estando debidamente servidas. El **Salem** tiene semejanza con nuestros cruceros por ser del tipo **scout** (buques de descubierta o avanzada); y aunque el tonelaje del **Salem** es mayor, su artillería es de menor calibre: 5" los cañones del **Salem** y 6" los del **Grau** y **Bolognesi.**

GAS POBRE

No se ha circunscrito el incesante progreso de los inventores mecánicos a perfeccionar las máquinas y su funcionamiento, sino que ha propendido también a retener esas ventajas con el menor gasto posible, aprovechando la elasticidad y fuerza del mismo vapor dos, tres y cuatro veces, en máquinas que se llaman de doble, triple o cuádruple expansión.

Ultimamente se ha conseguido gran economía con la composición denominada **Gas pobre,** invención de Herr Emil Capitaine. Adoptado su procedimiento en Alemania para emplearlo en embarcaciones menores en las aguas quietas mediterráneas, los señores Thornycroft les han dado más amplio aprovechamiento, extendiendo su uso a los viajes marítimos, tanto en embarcaciones de paseo como en las destinadas al comercio. Los ensayos hechos en el Solent han dado satisfactorio resultado. El buque que ha servido a Thornycroft para ensayar la locomoción generando gas pobre. Mide 60 pies de eslora por 10 de manga y cala dos y medio pies. Es del galibo esbelto que usa este constructor en sus embarcaciones. Lo mismo el motor que el generador están construidos por diseños de Capitaine y en honor suyo la nave lleva el nombre del inventor: EMIL CAPITAINE.

El motor es de tipo vertical, de cuatro cilindros y trescientas revoluciones por minuto. Los ensayos hechos prueban en forma definitiva que una máquina con generador de gas pobre, tiene la fuerza más económicamente producida hasta esta fecha.

El gasto de combustible de gas pobre cuesta de un décimo a un vigésimo de penique por caballo-hora y es particularidad de su uso que suprimiendo o poco menos atención la del hogar, produce fuerza casi automática y uniforme.

Las primeras investigaciones sobre este gas las hizo Emerson Dawson. Comparando dos máquinas de 200 caballos de fuerza, una de vapor y otra de gas pobre, deduce de la comparación de consumos una diferencia de 53 a favor del gas pobre. En máquinas de 40 caballos dedujo 70, así como la doble circunstancia de producir con este gas la autocalefacción y un grado uniforme de calor.

La teoría del gas pobre es ésta: cuando al través del carbón incandescente puesto en una retorta se hace pasar una mezcla de aire y vapor, hay una reacción química entre el carbón y el oxí-

geno por un lado y entre el carbón y el vapor por el otro, generándose un gas combustible, llamado gas pobre.

Los constituyentes del gas pobre son: el monóxido de carbono, hidrógeno y a veces partículas de methane, cuando el gas está hecho de carbón. Estos son los constituyentes caloríficos de este gas; pero además contiene elementos inertes, cuya presencia es debida a la manufactura y son el ácido carbónico y el nitrógeno.

No cabe duda que la ingeniatura naval encontrará lo que aún le falta: la forma de combustión que reduzca el gran esfuerzo que hoy se impone al fogonero, independizándose de él al mejorar su actual condición. Y es muy probable que ese calor, a la vez intenso y tan igual como sea posible, resultará del mejoramiento en la producción del gas pobre, en el que algunas condiciones, la igualdad de calor y la innecesaria vigilancia del fogonero, indican su más completo estudio. Después de haber llegado casi a la perfección en la estructura no es de temer que se escolle delante de las exigencias del hogar. Se hace revelaciones a diario y no ha de tardar en presentarse la que despejará esta incógnita.

TERCERA PARTE
Navegación Marítima Mercantil

Tiene el Perú tres vías navales: marítima, fluvial y lacustre. Para tratar en particular de cada una en el orden indicado, se subdivide esta tercera parte en tres secciones, denominadas navegación marítima, navegación fluvial y navegación lacustre; comprendiendo cada una dos partes: una sólo comercial y la otra militar o de exploración.

NAVEGACION MARITIMA COMERCIAL

La Historia del Perú ha registrado el primer acto de presencia de marinos netamente peruanos en el Pacífico: fue el encuentro de la balsa que cruzó el rumbo a la nave de Bartolomé Ruiz, a la altura de **cabo Pasado.** Ese primer roce de dos civilizaciones distintas pero completas, reviste elocuencia tan reveladora, que puede considerarse cada embarcación un símbolo, cada haz de hombres una demostración: los indios navegan con dirección cierta, en ejercicio honrado, en vehículo rudimentario pero seguro, quieta la conciencia, claro el ejercicio del derecho; del barquichuelo intruso que iba al azar en busca de lo desconocido, ignorante del punto de destino y del camino que hacía, es preferible no mencionar la composición. De qué lado estuvo la consecuencia solidaria, el amor al prójimo, el respeto de los otros, lo revela el proceso de ese primer encuentro, proceso que por otra parte no tenemos propósito de resucitar. Se cita sólo para constatar que la navegación marítima estaba establecida en el Perú antes de la irrupción del hombre rojo, que se hacía en balsas y que estas balsas, de las que existen varios tipos, son genuinamente las embarcaciones nacionales, aborígenes. Las hay de varias formas, aunque todas recuerdan la almadía.

La de viajes largos queda dibujada al tratar de los VIAJES POR EL MAR DEL SUR. Hay otra muy parecida que se ha usado en los puertos del Norte para el tráfico entre las naves y la playa.

En los puertos del Sur se usa también la balsa de odres. Los aborígenes hacían en ellas el recorrido de tramos relativamente largos, bien que manteniéndose al amor de la costa, pero sin interrumpir su marcha durante la noche, auxiliados por su admirable conocimiento de los astros, visibles en su hemisferio. Ellos ignoran la nomenclatura científica, no sabrían definir astronomía, pero no confunden el lucero de la mañana con ninguno de los del COCHECITO.

En algunos puntos, desde Huanchaco hasta San José, existe todavía el **caballito,** haz de totora, uno de cuyos extremos se alza arqueado para terminar en punta casi vertical.

En general el caballito sólo sustenta una persona: el indio que lo maneja. Lleva éste las piernas colgando en el agua y lo impulsa y gobierna con un pedazo de bambú rajado, que toman ellos por el centro y lo usan como pala, sirviéndose sucesivamente de los dos extremos. Los indios se aventuran en esas embarcaciones entre las olas, cuando la mar está más agitada, con destreza y valor admirables. Cuando la braveza del mar interrumpe el tráfico por las playas y urge comunicarse con las naves fondeadas, especialmente remitiendo papeles, el indio en su caballito llena funciones que en otros lugares no se obtendrían con ningún dinero. Atada al cuello la comunicación, envuelta en tela impermeable y sentado en su haz de paja, el indio embiste a las olas, entre las que desaparece a momentos para reaparecer en seguida sin alterar su marcha.

El caballito les sirve a los indios para pescar, como en los alrededores de Lima les sirve el **pelado,** que usan ahora y que es tan celoso, que sólo ellos son capaces de mantener su estabilidad. La canoa es manipulación del Chocó.

En cuanto al caballito ha tenido un uso anterior a esa canoa y era sin duda antes de mayores dimensiones.

Desde la revolución que en 1544 hizo la primera Audiencia que vino de España a Lima contra el primer Virrey compañero de viaje de los miembros de aquélla, así como en las de Gonzalo Pizarro, se menciona en los autores clásicos el vehículo de enea o totora. Respecto del aludido Blasco Núñez Vela, la cita no puede ser más solemne. Hecha la revolución, la Audiencia intentó quitar la armada a Alvarez Cueto, cuñado del virrey, sirviéndose de un hermano de este último como mensajero, "el cual fue luego al puerto y se metió en una **balsa,** con un indio que la remaba" dice el Palentino.

Días después, la Audiencia, no pudiendo disponer de naves, resuelve confinar al virrey en la vecina isla de San Lorenzo "isla

despoblada que está más de una legua del puerto". Continúa: "le llevaron con mucha gente de guarda a un portezuelo **donde los indios de Maranga echan sus balsas".**

El Virrey pide constancia de que "le echaban a la mar en un haz de paja, con solo un indio, para que fuese anegado e muerto".

El oidor licenciado Cepeda, pide a su vez que conste "como al presente no había en el puerto ningún barco en el que SS. pudiese ser llevado y que todos los barcos de la tierra eran de la suerte y manera como aquel en que le hacía embarcarse y como los demás en que iban los que le habían de guardar y defender".

"Aviendo pues pasado estos autos, el Virrey fue metido en la mar, en una balsa de espadañas o enea, con un indio que la remaba". "I se embarcaron cada uno en su balsa y se echaron a atravezar el canal o **Boquerón".**

"Era cierto cosa de lástima ver ir de aquella suerte al Virrey, metido en una **balsa de enea,** de poco sostén y menos seguridad, arrastrando los pies por el agua, con mil sobresaltos, que las ondas del mar de poco en poco le daban (por no tener experiencia de semejante navegación), lo cual se veía en el semblante de su rostro y por algunas palabras que dezia".

Se ve pues que estas balsas eran en realidad caballitos grandes, de los que se servían los indios para pescar, tanto en el Callao, como en sus alrededores litorales.

Una de las principales operaciones respecto de los caballitos y balsas es la de secarlas tan pronto como sea posible para mantenerlas livianas y los indios no la olvidaban nunca. Respecto de los caballitos ella impone poco trabajo; pero el de armar y desarmar las balsas de palos es tan rudo y requiere tan variada multitud de labor y detalles, que basta presenciar una para comprender el ingenio, la consagración y la resistencia de las gentes que a ellas se dedican.

Hoy, como al cruzarse con Ruiz, el indio balsero hace su pesca y cuando tiene bastante salado va con ella mar adelante; vende, compra y prescinde de las mortificaciones que le causan los reglamentos de aduana, en los que sus condiciones especiales no han sido atendidas, dificultándolas más el cura, que en su fervor de creyente no repara en las necesidades que le obliga a desatender por realzar el culto; y el capitán de puerto, cuya posible iniciativa sólo carece de ligaduras cuando se dedica a aumentar dificultades que ya por sí mismos son bien dolorosas. Y sin embargo ¿qué no haría uno de esos balseros, educado, sobre la cubierta de un barco moderno....?

* * *

En otros puertos sin muelle habían sustituido las balsas con lanchas de dos proas y fondo casi plano, apropiadas para defenderse de las olas y varar en la playa; estas lanchas van desapareciendo a medida que se construyen muelles, con cuyo auxilio cualquiera embarcación menor es igualmente buena.

Hacían antes el cabotaje goletas y bergantines de escaso tonelaje, en general poco diligentes, algunos de los cuales eran almacenes flotantes cuyos armadores iban de puerto en puerto vendiendo o permutando mercadería. Se cita viaje de Tumbes al Callao en el que después de ocho meses y algunas arribadas, hubo de traerse el buque remolcado desde Casma. Ulloa y Juan citan otro más notable aún: el de un buque que empleó cinco años de Paita al Callao, habiendo arribado varias veces al primero de los puertos nombrados. Consignan todavía un detalle elocuentísimo: el contramaestre se había casado en Paita y, al llegar al Callao, el primero de sus hijos sabía leer y corría por las jarcias sin ningún temor. Desde que se iniciaron las expediciones de comercio ilícito en el Pacífico, los toscos vasos cargados de mercaderías eran como almacenes flotantes e iban de puerto en puerto, vendiendo y comprando, sin cuidarse del tiempo distraído en esas operaciones. Los vasos de entonces no se distinguían por la diligencia y eso explica que en las importaciones del Norte prefirieran, tanto los pasajeros como los importadores de mercadería noble, desembarcar en cuanto alcanzaban Paita, para concluir el viaje a lomo de mula.

Esas especies de arcas o cajas casi cuadradas eran, además de pesadas, de escaso tonelaje y no es por lo mismo extraño que hacia el año 1816 o 20 su número fluctuara alrededor de doscientas destinadas al porteo desde América central a la costa de Chile. Este número disminuyó bastante por consecuencia de las operaciones bélicas de la independencia: patriotas extraños y españoles, más los primeros que los otros, hicieron objeto de sus atropellos inevitables a los buques mercantes, que además disminuyeron mucho por cambio de bandera u ocultación. Buena presa de unos, destinadas por otros al servicio militar, incendiadas o arrebatadas a sus armadores, las naves sufrían daño de todos y el número de ellas quedó reducido casi al de las que pudieron resultar cubiertas bajo la salvaguardia de armadores a quienes su bandera podía y quería proteger.

Por algunos años la marina comercial arrastró una existencia mezquina y hasta pudo declarársele innecesaria, pues el comercio había paralizado casi sus operaciones y por tanto holgaban los elementos de porteo. Un decreto protectoral abrió al comercio de cualquiera procedencia los puertos Callao y Huanchaco; pero sólo los buques interoceánicos aprovecharon al principio la ventaja, porque lejos de temer abusos podían abusar ellos, contando

con el apoyo incondicional de los buques armados de sus respectivos países, no sólo al internar mercadería afecta, sin pagar derechos, sino además cuando introducían material de guerra, fusiles, pólvora, plomo, a vista de todos y con cañones abocados a tierra.

Arica, Pisco y otros puertos fueron testigos de esos atropellos al derecho de que eran autores hasta los simples comandantes de buque, los que gozaban de cierta amplitud en sus operaciones por efecto natural de la distancia en que quedaban de sus respectivos gobiernos, con los que mantenían comunicaciones escasas y tardías. Esos hombres de mar distaban bastante de la cultura y preparación que ahora tienen hasta los más subalternos oficiales.

El país resultó aniquilado. Después de dar soldados y dinero al rey y a los patriotas, reponiendo bajas en las filas y dinero en las arcas de unos y otros, hubo de hacer frente a las generosidades, apetitos e imposiciones que nos tenían y nos dejaron tan profundamente agradecidos y exangües. La navegación hubo de reflejar ese estado de forzosa quietud, de postración en apariencia insanable. La solidaridad indudablemente llenó sus fines; pero el esclavo redimido de la cadena en lo civil, pasó a ser el desecho de todos los egoísmos, y de todas las intemperancias, quedó inhábil para gozar los beneficios de la vida libre y hasta para entretener la vida. Como comprobación irrecusable de tan triste abatimiento económico basta citar el hecho notorio de que hacia el año 1834 sólo había en el Callao **una lanchita** de alquiler para el movimiento de carga en la bahía, siendo así que ese movimiento sólo se hacía por medio de lanchas.

Cinco años más tarde y no obstante las guerras civiles y las intervenciones extranjeras, el movimiento marítimo en el Callao, principal puerto peruano, revelaba ya notable reacción; hubo en diciembre de 1838, en el indicado puerto, cuarenta y nueve naves entradas por 32 de salida!

En ese mismo año se organizó la sociedad marítima "Compañía de Asia". Estaba constituida por acciones de quinientos pesos cada una y el Estado la favorecía con la **exclusiva** de la importación de artículos de Asia y Filipinas, con la única restricción de que los accionistas fueran peruanos.

La estadística del puerto del Callao arroja el monto de la actividad de la navegación por veleros. De 1841 a 1860 ingresaron al Callao 3,735 veleros ultramarinos, con 4'283,848 toneladas. Como son excepcionales los arribos a puertos peruanos sin comprender al Callao, en la estadística de este puerto queda casi totalmente incluida la de todo el litoral.

En 1860 la marina mercante nacional constaba de 15 fragatas,

33 barcas, 33 bergantines y 29 goletas, con capacidad las 110 naves de 24,234 toneladas.

Otro período, de 1861 a 1867, acusa un arribo de 2,237 veleros trasatlánticos con 2'520,103 toneladas. Comparando ambos períodos resulta para el primero un promedio de 186 buques para cada año y para el segundo 319, casi el doble; pero para tener la clave del aumento debe recordarse que en esos últimos años el guano fue abono casi único en el cultivo mundial, y los buques venían de todas partes a buscarlo en nuestras islas.

Por esta razón el aumento de veleros trasatlánticos se manifiesta así: 1868 tuvo 438 arribos o entradas, y siguen 1869—583—1870—507. De 1870 a 1879 los arribos ascendieron a 9.367 veleros, con 5'427,907 toneladas, casi mil por año; pero el promedio es difícil de determinar, porque sólo en 1870 fue de 1,494 naves. Se había hecho el más grueso contrato de consignación de guano y embarcaba con actividad febril, como si se tratara de escapar objetos de un incendio; se fletaba la mayor cantidad de buques posible, arrollando todas las dificultades económicas, que en definitiva sólo gravaban al país; para exportar la mayor cantidad de guano antes de que los numerosos opositores que tuvo ese contrato lograran fuerza para anularlo.

Están considerados sin embargo entre esos arribos los de naves nacionales procedentes de Hong Kong con chinos, de Chile con trigo, del Ecuador, Colombia y Centro América con madera y otros productos.

Había 23 fragatas, algunas de más que mediano porte, dedicadas al porteo de chinos de 1870 a 1874, año en el que cesó tan inhumano tráfico, y en el intervalo importaron 46,190 asiáticos, en 93 arribos.

Los catorce barcos trigueros, también de cierto porte, que importan en el decenio 228,920 toneladas de trigo, representan 503 arribos.

Los otros 2297 arribos corresponden al cabotaje o sea al porteo de productos nacionales o nacionalizados, entre puertos nacionales.

Los de buques trasatlánticos están en parte agrupados por sus cargamentos: 1,100 buques entraron con 657,882 toneladas de mercadería ultramarina, 844 con un millón de toneladas de carbón mineral; 525 importaron 337,490 toneladas madera; 58 naves importaron 42,878 toneladas de material para ferrocarril, 37 de ellos en los años 70 y 71, período de fiebre de obras; 37 naves importaron 18,568 toneladas arroz de la India.

A ese número de veleros puede agregarse el ingreso de vapores, que fue en los diez años de 5165, con 4'270,178 toneladas y 392,512 pasajeros; datos que permiten formar concepto del desarrollo alcanzado por la navegación en el Perú. Ese desarrollo se

dificultó desde que Chile, afrontando una violenta crisis económica suya y apoyada en el poder militar de dos naves, se echó al azar de las armas buscando lo que le hacía falta: cesó bruscamente cuando se hizo evidente en el Perú que éste no se había percatado de los peligros que ofrece la angustia de vecinos bien armados.

Todo fue barrido por la furia sin causa del vencedor, y nuestra bancarrota tan completa, que la fecha de nuestra derrota definitiva en la guerra del Pacífico marca un nuevo período en la historia patria, el que pudiera principiar con aquella en que una forma de cesación de hostilidades nos fue misericordiosamente acordada.

Después de ella reaparece en el litoral, tímidamente primero, luego con menos encogimiento el ajado bicolor; como esos viajeros imprevisores a quienes se despoja en los caminos hasta de la ropa puesta, sin la que no se atreven a entrar en poblado: la desnudez del Perú fue literalmente paradisíaca.... No se ha repuesto la flota nacional.

Falta, además aplicación actual para veleros. Se exporta poco guano y éste exclusivamente por cuenta de la Peruvian. La carrera de China ha reaparecido, pero con vapores extranjeros. No se exporta salitre. La importación ultramarina se hace en vapores también, pero de bandera inglesa o alemana el mayor número.

Parece que la navegación a la vela ha concluido y no obstante cada vez se presentan mejores tipos de veleros, como el clipper mixto R. C. **Rickmers.** Este hermoso velero moderno mide 441' de eslora, 53'8 de manga y 26' de puntal; tiene capacidad para 8000 toneladas y desplaza 11.360. Su área de velamen mide 50,000' cuadrados y la belleza de su galibo es irreprochable. Además de sus velas tiene una máquina recíproca, de hélice, que le sirve para la entrada a los puertos y los casos de calma o de urgencia. El **Rickmers** en su primer viaje a Nueva York, hizo 15.75 nudos, con viento medio, durante ocho horas; pero con brizote puede hacer 17 o más.

Cuando estuvo entablada la trata de chinos en buques nacionales, Guillermo García y García tenía en ese servicio una hermosa fragata mixta de este mismo tipo.

VAPORES

Cúpole en suerte al Perú ser uno de los primeros países sudamericanos cuyas playas visitó antes que otras el vapor. Cochrane propuso a Chile servirse de ellos, pero la propuesta no fue adoptada: en cambio el **Telica** visitó puertos del Norte, en 1829.

Fue el vapor **Telica** un velero que vino de Europa a Guayaquil trayendo en su bodega una maquinaria, que se le colocó hallándose al ancla en dicho puerto, del cual, concluida la instalación, salió para los del Perú navegando a vapor, con carga y pasajeros. Lo piloteaba su mismo dueño y armador, de apellido Metrovich.

Todo género de dificultades se amontonaron en su camino para entorpecerlo: falta de mecánicos, de simples herreros, de fierro especial y sobre todo eso la falta de combustible aparente, traían violento al armador, víctima por otra parte del humorismo desconsiderado de los pasajeros, difíciles de satisfacer aun en las navegaciones entabladas.

Al llegar a Huarmey, en donde debía proveerse de leña, las dificultades aumentaron. Los pasajeros se fueron a tierra so pretexto de que abordo Metrovich los mataba de hambre y se negaban a regresar diciendo que ni el buque ni el capitán les inspiraba confianza.

En el pueblo, habitado por indios, estaban intrigados con este barco que había entrado sin velas, echando humo, como si estuviera ardiendo y no querían venir a su costado.

Súbitamente se vio desde tierra una explosión tremenda, después de la cual el **Telica** voló en pedazos.

Sólo escapó el marinero Jump, que llegó a tierra nadando. Por él se supo que el capitán había disparado con su pistola sobre un barril de pólvora puesto en la cubierta, que al disparo siguió un estrépito terrible y que al darse cuenta de sí mismo estaba el nadador Jump en el agua; y como había desaparecido su buque nadó para tierra.

Cuál fue la causa determinante de la resolución violenta de Metrovich no supo decirlo Jump y era el único que pudo saberlo.

El **Telica** al volar arbolaba bandera colombiana.

* * *

Este mismo año presentó don Guillermo Radcliff un proyecto para construir dos vapores en Nueva York y establecer con ellos una línea que uniera ese puerto con el Callao; debiendo navegar uno entre Callao y Panamá y el otro entre Portobello y Nueva York. Estos vapores deberían estar provistos de velas, medir 300 toneladas cada uno y en sus **ingenios de vapor** desarrollarían cien caballos de fuerza. El consumo de carbón debía ser de tres toneladas diarias, hacer sus viajes redondos en treinta días, coincidiendo los arribos a Panamá y Portobello. Debían ser capaces de embarcar cien toneladas de carga y 50 pasajeros y hacer doce viajes en el año de Nueva York a Portobello con escala en Cartagena, e igual número de Panamá al Callao con escala en Gua-

yaquil. El andar debía ser al rededor de ocho millas y el costo de ambos cien mil pesos.

Este y varios otros proyectos, eco del desarrollo de la navegación en el Atlántico, se sucedieron sin alcanzar la meta, hasta que salió a la palestra la COMPAÑIA DE NAVEGACION A VAPOR EN EL PACIFICO, cuyo primer vapor llegado fue el **Perú,** segunda nave del nuevo sistema que visitaba puertos peruanos: era un vapor de ruedas, perteneciente a la "Compañía de navegación a vapor en el Pacífico". Esta sociedad se había organizado en Liverpool, sobre la base de cinco mil acciones, de cincuenta libras cada una. De esas cinco mil acciones se destinaron mil para ser colocadas en el Pacífico, por el agente de la sociedad, señor Wheelwright. El gobierno autorizó al Tribunal de Comercio para suscribirse a treinta acciones y dio a la Compañía, además, un privilegio de treinta años para explotar la navegación a vapor, con varias franquicias más. Era presidente el general Gamarra y ministro de hacienda el general Castilla.

Las acciones se pagaron en diez dividendos y al año de organizada la sociedad, en febrero 7 de 1840, se expedía patente de navegación a sus dos primeros vapores gemelos, de 700 toneladas de registro, 150 caballos de fuerza en su máquina y 198 pies de eslora por 50 de manga. Tenían aparejo de bergantín y corte bastante esbelto para su época. Los vapores se llamaban el uno **Perú** y el otro **Chile.**

Como se dice antes, el primero en llegar a costa peruana fue el **Perú:** salió de Valparaíso el 25 de octubre y el 3 de noviembre se puso delante de Chorrillos, causando entusiasmo loco en la aristocrática villa. A las 3 de la tarde entró al Callao, en donde el entusiasmo fue de lo más bullicioso y espontáneo.

Hubo salvas, cohetes, música, repiques de campanas, embanderamiento de casas y todo género de manifestaciones de regocijo. El vapor recién llegado conducía siete pasajeros y al largar el ancla se llenó de visitantes, a los que atendieron el agente señor Wheelwright y el capitán señor Peacock.

El mes siguiente llegó a su vez el **Chile** con viaje irregular, como consecuencia de la escasez de combustible. El capitán de este vapor, señor Glover, se hizo menos simpático que Peacock para los visitantes, que, en su disculpable curiosidad, llegarían a convertir el trabajo de atenderlos en tarea ardua.

Estos vapores hacían sus viajes entre Valparaíso y el Callao: de este último puerto al Norte se hacía la navegación en veleros y las salidas de éstos se avisaban en hojas sueltas o en las columnas de EL COMERCIO, entonces más cortas, pero que aparecían nutridas de tales avisos. La goleta **Lord Albinger** era una de las muchas cuya salida para el Norte estaba subordinada al arribo de los vapores de Valparaíso al Callao.

La Compañía desarrolló muy poco en sus cinco primeros años de actividad; no se estimaba el valor del tiempo, el comercio se rehacía muy lentamente, los recursos en los puertos eran escasos y los dos vapores tenían su centro muy distante, siendo infinitamente menos traficado que años después. Es indudable que ella hubiera agotado sus recursos económicos antes de afianzar la regularidad y ampliación de sus operaciones; pero en 1846 obtuvo del gobierno inglés un subsidio de 175,000 duros anuales con cargo al servicio postal y a título semejante le asignaron el Perú 14,400 pesos, Chile 66,800, Bolivia 5,000 y 4,200 Colombia.

Establecida para entonces la exportación de guano, que traía a estas costas numerosos veleros trasatlánticos, éstos en gran parte venían con lastre de carbón, los montes del litoral fueron sujetándose a cultivo y pronto pudo esta empresa normalizar su acción y ampliarla holgadamente.

En 1852 aumentó su flota con cuatro vapores de 1,100 toneladas y 450 caballos de fuerza: **Lima, Santiago, Quito** y **Bogotá;** y con este refuerzo se llevaron los viajes hasta Panamá. Poco después se agregaba otro contingente: **Valparaíso, Cloda, Bolivia, Guayaquil, San Carlos, Nueva Granada, Anne, Inca** y **Morro.**

En 1865 la P. S. N. C. extendía sus viajes al Río de La Plata. Dos años más tarde elevaba su capital a dos millones de libras y establecía como extremos de su línea Panamá en el Pacífico y en el Atlántico Liverpool. Al establecer su servicio en toda esa extensión, dividió su flota en dos líneas: los costaneros, que navegaban entre Valparaíso y Panamá; los trasatlánticos que venían de Liverpool a Valparaíso. El Perú quedaba incluido en el recorrido de la primera línea, por medio de la cual se porteaba entre Valparaíso y puertos al Norte los pasajeros y carga de tránsito para el Estrecho. En 1870 la línea del Estrecho hubo de prolongarse hasta el Callao. Inauguró la nueva línea el espléndido trasatlántico **Sorata,** de 4,038 toneladas de registro y 4,000 caballos de fuerza, destinado a carga y pasajeros. El capital se había elevado a tres millones de libras y la flota de 54 vapores, a hélice el mayor número, comprendía 120,000 toneladas de registro y una fuerza nominal de 21,395 caballos. Los trasatlánticos rendían viaje semanal en el Callao, con provecho incontestable del comercio; pero al establecimiento en dicho puerto de los nuevos impuestos de puerto acordados a la Empresa del Muelle y Dársena, se suspendieron esos viajes, restableciéndose la forma anterior, esto es: la línea del Estrecho limitada entre Liverpool y Valparaíso, con trasbordos en este puerto a vapores de la línea de cabotaje para pasajeros o carga de puertos al Norte del último nombrado.

Esta limitación dejó excedentes muchos vapores de grueso tonelaje, para cuyo aprovechamiento organizó la Compañía la línea **Orient,** entre Londres y Australia.

Más adelante se han restablecido viajes de trasatlánticos hasta el Callao, pero escogiendo los de menor tonelaje y destinados exclusivamente al porteo de carga, en viajes eventuales.

La "Compañía de navegación a vapor en el Pacífico" fue bastante tiempo objeto de la odiosidad que engendran los monopolios, pero ha sido también la balanza más fiel del desarrollo del comercio y demás industrias en el litoral peruano, con las que ligó sus intereses, aunque, indudablemente preocupada sólo de estos últimos. Pero si de hacerlo retiraba un provecho legítimo y no pensaba en más, lo hacía manteniendo al servicio de esas industrias la fuerza del vapor y su imponderable aprovechamiento rotativo, que ella vulgarizó antes que nadie pensara en hacerlo. Aunque sólo haya hecho el bien por su bien, se le debe gratitud.

Otra Compañía surgió sin embargo de la animosidad a que se alude antes, pero acaso contribuyó a su formación el ensayo en menor escala, hecho con éxito relativo, en 1860; pues su resultado probó que, con ser tan poderosa, la P. S. N. C. no era invulnerable.

Aludimos al **Peruano**. Fue este vapor de la COMPAÑIA AMERICANA, organizada en 1860 y que mantuvo esa nave en ejercicio cosa de un año. El **Peruano** fue construido en Westervelt, casco de madera, máquina de balanza y ruedas, de cuyo tipo tuvo uno la P. S. N. C.: el **Favorita.** El vapor de la Compañía Americana medía 181 pies de eslora, 30 de manga y 10 de puntal; calderos probados a 40 libras de presión, andar de 9 a 11 millas con presión de 15 a 20 libras; aparejo de goleta y servicio para 60 pasajeros de cámara y 130 de cubierta, a los que atendían con especial solicitud, apartándose así del trato que les daba la P. S. N. C., que no los diferenciaba de los cerdos.

El **Peruano** navegaba entre Pisco y San José de Lambayeque, repleto siempre de carga y pasajeros. La Compañía inglesa comprendió sin duda que tan brillante resultado era aliciente eficaz para que la **Compañía Americana** ampliara su flota y le compró su vapor en magnífico precio, aparte de concesiones que alcanzaron hasta al capitán del **Peruano,** que enarboló bandera inglesa.

Pero el antecedente quedó establecido y a partir de entonces varias Compañías, inclusive algunas nacionales, intentaron tomar participación en el porteo de la costa occidental de Sud América, que la P. S. N. C. utilizaba sola. Hubo intento de radicar compañías de trasatlánticos, entre los cuales la francesa se mantuvo más tiempo, hasta que las dificultades de su país en Madagascar truncaron su tráfico.

Luego vinieron naves de otras Compañías: Kosmos, Lamport & Holt, Gulf line, Merchant line, West line; vapores de carga el mayor número de arribo eventual y que explotan el comercio interoceánico.

Pero la competidora más formidable de la P. S. N. C. fue la **Compañía Sud Americana,** que después de ruda campaña contra su rival, vive hoy con ella en amigable fraternidad, dividiéndose el porteo de las costas occidentales de América del Sur en viajes que por algún tiempo llevaron hasta las de América del Norte.

Merece recordarse la formación de esta última Compañía, siquiera no sea más que como referencia oportuna, hoy que en las altas esferas sociales se agita, con entusiastas iniciativas del poder público, el afán de establecer una Compañía peruana, de navegación a vapor, empresa acometida varias veces sin éxito, porque se ha acometido con elementos mezquinos y sin la orientación suficiente.

El año 1870 la Compañía Sud Americana tenía una flota que no podía ser más modesta: cuatro pequeñas unidades que, antes que naves para navegar, parecían lanchas remolcadoras: **Maipo, Paquete de Maule, Bío Bío** y **Huanay** con ejercicio limitado al litoral chileno. La flota era bien pequeña, pero estaba manejada por un cerebro robusto y gente experta. A esos cuatro buques se unieron después el **Lamar** de 408 toneladas y el **Copiapó** de 800, con los que alcanzó la línea hasta Arica, puerto al cual llegó este último, en su primer viaje, el 8 de enero de 1871; estableciendo los viajes semanales entre Valparaíso y Arica.

Estaba recién descubierto Caracoles y la adversión al privilegio, que favoreció al **Peruano,** lejos de atenuarse, era cada vez más viva.

En julio de 1873 llegaba el **Copiapó** al Callao hasta donde se extendió la línea y a ése siguieron el **Limarí** y el **Rímac,** vapores nuevos. Luego el **Itata,** el primer **Loa,** el **Lontué,** el **Amazonas.** La flota crecía y con ella el favor de la opinión, que tardó bastante en moderar su entusiasmo.

La Compañía inglesa llevaba su servicio caletero por el Norte sólo hasta San José o Pimentel: la carga de los puertos situados entre los nombrados y el Callao venía a este último, lo mismo que los pasajeros, para seguir a Payta en los vapores de Panamá. La Compañía Sud Americana hizo cesar esa anomalía, estableciendo una línea especial costanera, que seguía de Pimentel al Norte comprendiendo a Sechura, puerto más económico entonces para la mercadería basta, destinada a Piura y terminaba en Tumbes, que antes no había gozado el beneficio de la navegación a vapor.

Se mejoró por bastante tiempo el trato a los pasajeros y se hicieron concesiones a los embarcadores.

Dos veces se enfrentaron las dos Compañías en ruinosa guerra de tarifas, concluyendo por concertar amigablemente sus intereses.

La Compañía Sud Americana ha conseguido distribuir a sus accionistas dividendos de 12%, sin perjuicio de su fondo de re-

serva y el que destina a la constante renovación y aumento de su flota, y por su parte la inglesa, no obstante la pérdida de tres importantes unidades por naufragios recientes, ha fijado en su servicio costanero otras de mayor importancia.

La flota de estas grandes Compañías, que se dividen el cabotaje consta de las siguientes unidades:

La inglesa:

	Tns.	H. P.
* Orita (doble hélice) ..	9500	10000
Oriana	8000	10000
Oronsa	6000	9000
Ortega	8000	9000
Quillota	4000	3700
Quilpué	4000	3700
México	5548	5000
California	5548	5000
* Panamá	5464	5000
* Victoria	5464	5000
* Oravia	5321	5000
* Orissa	5317	5000
* Oropesa	5303	5000
* Galicia	5300	4000
Potosí	6000	3500
Callao	4500	.....
Bogotá	6000	3500
Flamenco	6000	3500
Esmeralda	6000	3500
Duendes	6000	3500
Sorata	4581	3500
* Guatemala	3327	3000
Corcovado	4568	3550
Sarmiento	3603	5000
Inca	3593	3000
Magellan	3590	3000
Antisana	3584	3000
* Chile	3225	3000
* Perú	3225	3000
* Puno	2398	3000
Pizarro	2160	2000
Arica	1571	1250
Ecuador	1768	1250
Quito	1089	1000
Manaví	1041	1000
* Rupanco	1000	800
Taboga	649	500
Chiriqui	643	400
Asistence	214	120
Perlita	49	50
Chica	49	50
* Perico	268	100
Chalaca	35	50

En construcción

Kenuta	5000	4
Lima	5000	
Huanchaco	4500	
Junín	4500	

* Vapores a doble hélice.

De las 43 unidades en uso, la mayor parte casi vapores nuevos, diez son interoceánicos y llegan sólo de Liverpool hasta Valparaíso; los siete de menos tonelaje sólo trafican al Norte, alrededor de Panamá; pero es indudable que en casos dados se altera la distribución de estas naves.

La flota sudamericana consta del cuadro que sigue:

Nombre del vapor	Tonelaje de Registro	Capacidad para carga	Fuerza de máquina caballos
Huasco	2272	5000	6000
Aysen	2272	5000	6000
Teno	1645	4000	3000
Lebu	1645	4000	3000
Tucapel	1917	4500	5000
Limarí	1710	3800	4000

Palena	1600	3400	3800
Loa	1483	3200	3500
Aconcagua	1390	3000	3100
Imperial	1549	3000	2000
Mapocho	1549	3000	2000
Maipo	1504	2950	2000
Cachapoal	1449	2755	1900
Amazonas	1145	2500	1800
Itata	1201	2600	1500
Maule	623	1000	600
Malleco	443	700	450
Lircai	303	600	400
Cautin	414	600	400
Remolcador Mataquito	.....	.....	300

La mayor parte de estos vapores son nuevos y pueden servir como patrón de todos ellos el **Aysen** o el **Tucapel,** semejantes, que tienen poco tiempo de servicio.

Algunos de ellos, en particular los siete últimos, limitan sus viajes a la costa chilena. Estos vapores están preparados para hacer servicio militar en caso de guerra. Los 19 vapores representan 23,456 toneladas de registro.

La flota ha aumentado su volumen lentamente, pero sin que la parsimonia de esa renovación perjudicara su servicio y pagando el costo de sus nuevas importantes unidades con los propios provechos de su ejercicio. Ha perdido algunas naves, pero las ha reemplazado siempre con ventaja. Lo único que ni ésta ni las otras empresas de navegación consiguen ofrecer, es evitar los robos y atropellos de sus indisciplinadas dotaciones.

KOSMOS

Otra formidable compañía que también participa del cabotaje peruano, es la alemana de vapores Kosmos, cuyos viajes desde Hamburgo se extienden por la costa occidental del Pacífico hasta San Francisco de California y la Columbia Británica. El tonelaje de su flota, especialmente destinada a la carga, es de casi cien mil toneladas repartidas en veinticinco o treinta vapores. Cuenta entre éstos con los nuevos vapores de pasajeros **Thessalia, Nitokris** y **Negada,** semejantes, de 7,500 toneladas de desplazamiento.

Además el **Setos, Sais** y **Serapis** de 8,000 toneladas de desplazamiento cada uno; el **Salaits,** el **Sakarah** y el **Serak,** semejantes, de 8,500 toneladas de desplazamiento; el **Illyria** y el **Isriria** de 7,000 toneladas de desplazamiento cada uno; el **Massovia** de 6,500 y el **Abisisnia** de 10,000 toneladas de desplazamiento. Además ha

fletado los vapores **Themisto, Louisse, Theodor, Willo Guarden, Jethon, Waddon, Adato** y **Augustos** que representan 54,500 toneladas de desplazamiento.

ROLAND LINE

La Roland Line es otra Compañía alemana de vapores interoceánicos de carga que participan del tráfico en el Pacífico, en el que cuenta poco tiempo. Ha entablado sus viajes entre los puertos de Bremen, Rotterdam y Amberes y los principales del Pacífico hasta el Callao, con los vapores **Turpin, Lambert, Holger, Ganelon, Haymon, Olivan** y **Duendart.**

Estos siete vapores representan 20,989 toneladas de registro, con capacidad para 47,550 toneladas de carga.

En el presente año de 1907, ingresarán a la línea los nuevos vapores de carga **Río** y **Naims** de 3,600 toneladas de registro cada uno, con capacidad para 16,400 toneladas de carga.

LA MERCHANT LINE

Los vapores de esta compañía navegan con bandera inglesa y hacen su carrera entre Nueva York y otros puertos en la costa oriental de América hasta los de Chile, Perú y Guayaquil en el Pacífico.

En el año 1906 han llegado a esta costa con procedencia de Estados Unidos, los siguientes vapores: **Cumbal, Celia, Coya, Condor, Queen Mary, Capac, Queen Adelaide, Earl Douglas, Cuzco, Dunnotar, Planet Neptune, Cacique, Serathearm, Dalbliar** y **Kisk.**

Estos quince vapores representan 37.716 toneladas de registro. Los vapores de esta línea hacen dos viajes al año a los puertos del Pacífico.

Ultimamente han llegado el **Chipana** de 2.320 toneladas y el nuevo vapor **Charcas** de 10.000 toneladas de desplazamiento: estos vapores son exclusivamente para carga.

LAMPORT & HOLT LINE

Estos vapores hacen su carrera desde Liverpool, Glasgow, Manchester y Havre para los puertos de Chile y Perú. Están en conexión con la Anchor Line de Calcuta, trayendo a su bordo carga de la India para esta costa del Pacífico.

En el año de 1906 han efectuado viajes a los puertos del Pacífico los siguientes vapores: **Chancer, Bellasco, Ville de Paris, Cervantes, Bellagio, Newton, Ville du Havre** y el **Bellanoch.** Los ocho representan 46.206 toneladas de desplazamiento.

Todos estos vapores son destinados para carga, con excepción del **Ville du Havre** y el **Ville du París,** que tienen comodidades para pasajeros de primera clase.

GULF LINE

Estos vapores trafican entre Liverpool, Glasgow y puertos del Pacífico hasta Guayaquil, inclusos los del Perú. En 1906 han tenido en servicio los vapores: **Line Branch, Willow Branch, Hazel Branch,** el **Tania** fletado y otros más hasta diez, con 23,400 toneladas de registro.

Por lo regular estos vapores efectúan dos viajes en el año, pero el que acaba de expirar han sufrido grandes atrasos, por las largas estadías.

WEST COAST LINE

Los vapores de esta línea hacen su carrera desde Nueva York al Pacífico, con escala en los principales puertos de Chile y Perú.

En 1906 ha tenido en acción los vapores **Devonshire** de 5,000 toneladas de carga, el **Anchenarden** con 5.200 toneladas; el **Hurstdale** con 4,600 toneladas, el **Ludgate** con 5,500 toneladas; el **Brantwod** con 5,200; el **Shira** con 5,800 toneladas.

Sin insistir sobre la detallada exactitud de estos datos, debe agregarse a los vapores que mencionamos los que han llegado de Occidente con inmigrantes asiáticos y otros eventuales, que bien alcanzarán a otras 50.000 toneladas.

VAPORES NACIONALES

Para ser exactos hasta la prolijidad sería preciso consignar la existencia de algunos vapores anexos a empresas industriales, que aun arbolando bandera extranjera pueden considerarse nacionales, porque navegan sin salir de las aguas litorales, y hasta el **Santa Rosa,** recientemente salido del servicio del Estado y que en la actualidad carenan al parecer para reemplazar al **Colón** en los viajes a Tambo de Mora. Pero ninguno de ellos importa al fomento de la marina nacional, si se exceptúa el vaporcito **Nazaret,** que trafica la costa del Norte al mando de un marino peruano.

El notable desarrollo alcanzado en la explotación de nuestro tráfico marítimo ha interesado algunas veces la atención, pero es opinión general que en los ensayos que se produjeron ha faltado la noción completa de un negocio menos vulgar de lo que parece y han faltado también elementos materiales para plantearlo.

De 1867 al 68 funcionó una compañía de vapores fiscales en servicio del tráfico mercantil: el **Chalaco,** vapor bastante bueno en esa época, que mandó primero don A. García y García y luego don Gregorio Pérez; el **Mairo,** vaporcito de poco provecho, al mando de don Julio Tellería, primero, y después al de don Nicanor Asín y el **Sachaca,** más inaparente que el anterior, que mandó Pérez antes de tomar el **Chalaco,** reemplazándolo don Gaspar Ureta. Eran todos jefes de marina, pero las naves que debían manejar no correspondían a sus merecimientos.

Años más tarde estuvo organizada una compañía de navegación con tres vaporcitos mercantes, traídos especialmente por los señores Miranda y Cª El gerente señor Leandro Miranda era persona entendida en muchos asuntos y le eran familiares varios idiomas. El mayor de los vaporcitos, **María Luisa,** mediría unas quinientas toneladas, el **Luisa** no excedía de trescientas y el **Grimanesa** era de menor tonelaje. Trajeron buen servicio de mesa y licores exquisitos. Estuvieron mandados por marinos nacionales como Ureta, Boiset y otros, y, como ahora al **Nazaret,** les sobraba siempre y en todos los puertos carga y hasta pasajeros, lo que no impidió que su vida fuese breve: no alcanzaron a mantener su tráfico dos años.

En todos los puertos dejaban carga por la insuficiencia de sus bodegas y los pasajeros viajaban aglomerados, mareándose como no sucede en vapores más estables por su mayor capacidad.

La compañía estuvo en la precisión de liquidar y los vaporcitos se dispersaron, comprados para el exterior.

Todavía hubo otro intento realizado con trasporte del Estado, cuya vida fue más corta, no obstante las muy especiales condiciones del gerente, que parece no tuvo la facultad de escoger su personal técnico. Los buques que se le entregaron eran casi pontones y las circunstancias ocasionales en que se acometió la empresa no permitían destinarle mucho capital.

El actual gobierno, como otros a que hemos aludido, ha facilitado la organización de una "Compañía de navegación a vapor y dique flotante", que cuenta con un pequeño capital ya suscrito, susceptible de ampliarse, y una subvención liberal, con lo que acaso consiga afrontar la oposición que han de hacerle las poderosas compañías en ejercicio.

También se ha organizado últimamente una compañía de vapores ítalo-peruana que parece cuenta con elementos de vitalidad normal. Ofrece usar bandera peruana y haciéndolo se sujeta a la ley de protección a la marina mercante nacional, lo que hace su oferta de marcado interés para cuando se resuelva sistemar el mejoramiento del personal náutico militar, explotando las facilidades que para alcanzar los hábitos de mar, sin grave costo, ofrece la navegación de comercio. Verdad que aun sin esa

perspectiva abierta a una profesión huérfana, es siempre motivo de satisfacción que aumenten las naves estimulando al tráfico, que aumente el tráfico estimulando el aumento de las naves.

NAVEGACION MARITIMA DE GUERRA

El origen de fuerza naval americana en la costa occidental de Sudamérica debe buscarse en aguas del Plata, en la República de Argentina.

En ese periodo indefinido de tregua o tolerancia tácita que hace la primera etapa de vida autónoma de Chile, tuvo esta república un pequeño bric, el **Potrillo,** que un capitán mercenario entregó a los españoles. Después del rechazo sufrido en Cancharrayada y de la resistencia heroica pero inútil de O'Higgins en Rancagua, mientras Osorio entregaba la honra, la hacienda y la vida de los vecinos de Santiago a Sambruno, los que pudieron emigrar y desconfiaron de la pérfida amnistía fueron a avecindarse en Buenos Aires.

Todos los hombres notables que se ocupaban de la lucha de independencia veían con entera claridad la necesidad de llevar la guerra a la metrópoli colonial y de procurarlo adueñándose del mar, como el modo práctico de llegar a ese resultado. Dueños de la mar podían hostilizar el comercio español, amenazar el prestigio de su administración, llevar por todas partes la propaganda autonomista y crear y fomentar hábitos de libertad y seguridades de obtenerla y conservarla. Los vencidos de Chile y emigrados tenían motivos más apremiantes para abrigar esas convicciones y propagarlas con el ferviente celo de quienes después de gustar breve tiempo la dulzura de la vida propia, lo habían perdido todo, hasta el hogar y en muchos casos parte de la familia, que había quedado a merced de un vencedor implacable.

La idea tomó pronto forma y se encargó de realizarla al comodoro don Guillermo Brown, que tan completo éxito alcanzó (1814) en Montevideo sobre la escuadra española. Era el momento en que San Martín separándose del ejército del Norte para asumir la administración política de Mendoza, organizaba silencioso el ejército que devolvería la autonomía a Chile: se quería dar más inmediata ocupación a Osorio, para disuadirlo del intento de acometer el paso de los Andes.

El comodoro Brown aceptó, desde luego, la propuesta, y organizó su flotilla, tomando en ella parte un hermano suyo, don Hipólito Bouchard y el presbítero chileno don Julián Uribe. El móvil más imperioso para este último era rescatar a los notables de Chile que, engañados por la promesa de olvido, la amnistía de Osorio, volvieron a Santiago en donde se les apresó, confinándo-

los en las islas Juan Fernández, sujetos a todo género de mortificaciones, incluso el hambre y a la más cruel explotación.

Se aprontaron cuatro naves: fragata **Hércules,** bergantín **Trinidad,** corbeta **Halcón,** tremolando bandera argentina, y el **Uribe,** que llevaba al tope bandera negra.

El comodoro mandaba el primero de los buques nombrados, **Hércules,** (a) **Lanegra,** y su hermano el segundo; ambos de propiedad de aquél. La corbeta **Halcón** pertenecía a Bouchard, su capitán, y el queche **Uribe,** que mandaba el capitán italiano Barrios, era propiedad del presbítero don Julián Uribe, quien se embarcó también, por ir personalmente a rescatar a los presos. Era jefe de la guarnición Freyre, más tarde general y presidente de Chile.

La flotilla salió de Buenos Aires en octubre de 1815 y pocos días después, a la altura del Cabo, se perdió el queche **Uribe,** recargado de artillería, la que además estuvo mal estibada. Todos los tripulantes de esta nave perecieron, inclusive el presbítero, con lo que la parte del programa, referente a prisioneros, quedó desatendida.

Los otros tres buques ganaron el Pacífico, visitaron Mocha y después de corto cruce, en el que hicieron varias presas, se encaminaron a la costa peruana. Brown vino a recalar sobre el islote Hormigas de Afuera, a cuyo amor fondeó, y desde ese centro de operaciones, punto de recalada para los buques veleros que buscaban el Callao viniendo del Norte, capturó varios de ellos, entre otros la fragata **Gobernadora** y la goleta **Andaluz,** en los que puso artillería.

Existía fondeado al amor del islote un buque desarbolado al capturarlo, que servía de pontón, en el cual había también depósito de prisioneros y algunos de éstos fugaron en un bote, que fue a recalar en Chancay. De ese puerto tuvo el virrey Abascal las primeras noticias de la flotilla argentina y en relación con ellas adoptó sus providencias, siendo de las primeras, por faltar buques de guerra, armar las fragatas mercantes **Tagle, Reina de los ángeles, Minerva, Comercio, Trujillana** y el bergantín **Europa.**

Por su parte Brown, comprendiendo que las noticias que debían haber dado los prófugos hacía inútil su permanencia en Hormigas, se presentó en el Callao el 16 de enero de 1816, cañoneó la plaza hundiendo una fragata y causando averías en varios buques y casas de la ribera. El fuego de los fuertes y lanchas cañoneras lo obligaron sin embargo a retirarse a la isla San Lorenzo, pero antes de fondear delante de ella, se fue sobre la fragata **Consecuencia,** que se avistó en demanda del puerto; y abordada se supo que venía de Cádiz con pasajeros y valioso cargamento. El buque fue estimado buena presa y los pasajeros quedaron en la condición de prisioneros.

Brown repitió sus asedios al puerto sin notable resultado, aunque intentó un asalto nocturno en embarcaciones menores, que llevaban tropa; pero aunque tomaron algunas lanchas, frustró el éxito la presencia en la bahía del batallón Extremadura, que Abascal había embarcado con justificada previsión.

El virrey, tras grandes esfuerzos, pudo mover en febrero 15 los cinco buques nombrados, puestos a órdenes de Cousieyro; pero la flotilla argentina había abandonado ya las aguas del Callao y apareció por el Norte, mientras Cousieyro la buscaba al Sur.

Brown se dirigió a Tumbes y después de visitar ese puerto fue a la isla Puná con toda su flotilla, febrero 9, de la cual el mayor número de buques quedó allí fondeado, continuando él agua arriba del Guayas, con dos buques ligeros: el bergantín **Trinidad** de 18 cañones y la goleta **Andaluz** de 12. Llegado frente a Guayaquil, febrero 12, atacó el fuerte Piedras, cañoneándolo hasta rendirlo, y conseguido esto fue contra el fuerte San Carlos, que sostuvo el fuego con éxito. El **Trinidad** varó al maniobrar, lo que imputó Brown al práctico, a quien mató. Las descargas menudearon sobre el buque varado, que resultó hecho pedazos, quedando prisioneros Brown y 44 tripulantes. La **Andaluz** abandonó la acción y fue a comunicar las nuevas al grueso de la flota, que esperaba en Puná.

El hermano de Brown abrió negociaciones sobre canje de prisioneros con el gobernador brigadier don Juan Orosco y Pascual, que se negó a conocer de ellas; nombrándose una junta especial, que resolvió aceptar las propuestas de la flota, tomando en cuenta dos motivos determinantes: al capturar el comodoro a la **Consecuencia** encontró a bordo de esta fragata al brigadier D. Juan Manuel de Mendiburu que venía de Madrid como gobernador de Guayaquil, en reemplazo del de igual clase militar Vasco Pascual; se ofrecía canjear a ese jefe y otros empleados por el comodoro y sus hombres, agregando los argentinos la devolución de tres buques cargados de mercaderías. De otro lado y en caso de no aceptarse la propuesta, se insinuaba la facilidad con que la escuadra podría incendiar la ciudad, los fuertes y las embarcaciones a vista. La junta acordó aceptar las estipulaciones, que tuvieron realización completa en Puná, reasumiendo el comodoro su comando.

La flotilla argentina continuó de Puná al W. y fue a fondear en una de las islas de Galápagos, en la que permaneció más de un mes. Ahí se distribuyeron las adquisiciones hechas, separándose Bouchard del comodoro por haber desaparecido la cordialidad entre ellos. Bouchard volvió de Galápagos por el Cabo a Buenos Aires, en la fragata **Consecuencia** y más tarde ingresó al servicio del Perú. Brown con la **Hércules**, la **Halcón** y demás buques prolongó la costa hasta San Blas, vendiendo la mercadería

ocupada y desde ese puerto volvió al Sur, haciendo siempre escalas. Encontrándose al ancla en Buenaventura lo sorprendió un piquete de fuerza española, obligándolo a huir sin cuidarse de la **Halcón**, que cayó en manos de los españoles, con sus tripulantes, mercadería y aun el propio hermano del comodoro.

Desde aquel puerto el comodoro se fue directamente al Sur y pasó al Atlántico, en cuyo océano su buque **Hércules** fue apresado por la fragata inglesa **Brasen** y conducido a la isla Antigua.

La expedición Brown tuvo incuestionable eficacia, aunque no fuera más que comprobando lo fácilmente vulnerable del poder marítimo español en el Pacífico. El dominio de este océano estaba indicado como objetivo principal en los círculos políticos de todas las naciones embrionarias de Sud América, como se dice antes, y especialmente en el de los que preferían localizar lejos los horrores y destrozos de la guerra; en el de los que querían llevar la guerra a la metrópoli colonial, centro de recursos, arsenal de la resistencia española.

"Este triunfo y cien más serán insignificantes sin el dominio del mar" decía O'Higgins después de Chacabuco, y al decirlo expresaba un credo que estaba bien impreso en todos los cerebros sanos.

Tal convicción se arraigó más en vista de las dificultades que hubo de remover después de esa victoria para volver la libertad a los confinados en Juan Fernández, entre los que se contaban hombres viejos notables, padres de familias honestas, que arrastrados por el amor filial y confiados en la fe que merecían los que llevaban la palabra del Rey, habían vuelto a sus hogares, después de destruidas las huestes autonomistas, para ser rodeados como se rodea el ganado, encadenados, remitidos en carretones a Valparaíso y embarcados ahí en la corbeta **Sebastiana,** que hizo a Juan Fernández dos viajes con confinados: en 1814 el primero y en 1815 el otro. La forma en que se hizo esa traslación es una afrenta para sus obcecados autores. Como de Uribe y de muchos más, fue vivo anhelo de todos rescatar a esos presos que sólo lo eran como encarnación de crueldades tanto más odiosas cuanto que evitándolas no sufría merma el propósito político que guiaba a sus crueles autores. Es inútil decir que O'Higgins participaba de esos anhelos, pero carecía de naves para llegar a Juan Fernández y en su angustiosa extremidad acudió a un ardid: mandó arbolar en los fuertes y oficinas la bandera española, en la esperanza de que cualquiera navío que viniese en demanda del puerto, al ver esas banderas, lo tomaría sin desconfianza. Sucedió como estuvo previsto. El bergantín **Aguila** recaló sobre el puerto y decidido a la vista de esas banderas que pregonaban el dominio de España, se dirigió al fondeadero y cayó en la celada. (Fines de febrero de 1817).

Ese buque armado en guerra y dotado de cien marineros colecticios, se puso a órdenes del marino irlandés Raymundo Morris, a quien acompañó en el desempeño de su comisión el coronel Cacho, distinguido jefe español, que se encontraba en la condición de prisionero y que fue escogido para convencer al gobernador de las islas de que era inútil resistir. El **Aguila**, bautizado con el nombre de **Pueyrredón** en atención al Director Supremo de la Argentina, salió de Valparaíso en cumplimiento de su comisión el 16 de marzo inmediato, y estuvo de regreso, después de haberla cumplido satisfactoriamente, el 31 del mismo mes. Se afirma que el nombre de **Pueyrredón** sólo se le dio a este buque en julio del mismo año. Montaba 16 cañones, careciendo de condiciones para el servicio militar. Era, además, bastante viejo. Fue el segundo buque de Chile.

La víspera de la batalla de Maypú, en previsión de lo ocurrido después del desastre luctuoso aunque heroico de Rancagua, O'Higgins, que había formado parte de la conmovedora caravana compuesta de mujeres, niños y ancianos que emigró en 1814 a través de los Andes, en la más deplorable miseria, se apresuró a hacerse cargo de la **Windham**, fragata de la compañía de Indias orientales, contratada en Londres por el comisionado confidencial de Chile en Inglaterra, Alvarez Condarco. Personas del alto comercio, interesadas en salvar a sus respectivas familias en caso de derrota, ayudaron a pagar los $ 30,000 de su costo. Era de ochocientas toneladas y más de media vida, pero bastante bueno para el objeto que decidió su adquisición. Salvado el peligro los comerciantes dueños de la mitad del buque quisieron dedicarlo al corso, pero en junio 3 de 1818 ingresó al servicio del Estado, fuerte de 46 cañones, con el nombre de **Lautaro**, devolviéndose a los comerciantes el valor que tenían invertido.

Para mandar la **Lautaro** se contrataron los servicios de O'Brien, oficial de la marina inglesa, separado del de su país; dotándolo con cien marineros colecticios y doscientos cincuenta chilenos, que aparte de ser bisoños en achaques de mar, no entendían más el inglés en que mandaban los oficiales, que éstos el castellano en que sus subordinados se excusaban de no entender sus órdenes o pedían se las aclarase.

Bloqueaban Valparaíso la fragata **Esmeralda** de 44 c y el bric **Pezuela** de 18; dejados a órdenes de Osorio. El Director supremo ordenó que la **Lautaro** saliera a romper el bloqueo y así lo hizo, dejando el puerto en la noche del domingo 26 de abril para avistarse con los buques españoles a las 7 de la mañana siguiente.

Coig, comandante de la fragata española, confundió a la chilena con la **Amphion**, fragata inglesa, con la que a menudo se ponía al habla. Contribuyó a su error la bandera inglesa que la **Lautaro** traía al tope y conservó hasta encontrarse muy cerca.

Coig al notar su error descargó una andanada sobre la **Lautaro,** que cambiando la bandera inglesa con la chilena, devolvió la descarga casi a toca penoles, estrechándose contra la **Esmeralda** hasta cortarle con el bauprés la jarcia del mesana, que desarboló en parte, dificultando las perchas y cabos pasar a la cubierta del buque abordado; lo que sólo consiguieron O'Brien y treinta de sus subordinados, apoyados por las repetidas descargas de fusil que hacían desde el castillo de proa de la **Lautaro** los soldados de la guarnición, a órdenes de Miller.

Como primera diligencia O'Brien arrió la bandera española y se ocupaba de guardar las escotillas del entrepuente adonde se habían refugiado los tripulantes españoles, mientras venía más gente suya a apoyar el asalto. Los masteleros desprendidos dificultaban sin embargo el trasbordo y luego un golpe de mar separó las dos fragatas, antes de que se las hubiera abozado bien. El segundo de la **Lautaro,** teniente Jorge Argent Turner se apresuró a arriar botes en que enviar refuerzo a O'Brien y una vez desprendidos del costado se fue sobre el **Pezuela,** que después de arriada la bandera se escurría del teatro del combate, procurando salir del radio de tiro de la fragata chilena.

Al notar esta maniobra de la **Lautaro** los españoles volvieron a cubierta, atacaron a los abordantes, mataron a O'Brien y a muchos de sus valientes subordinados, precisando a los demás a echarse al mar para alcanzar los botes de la **Lautaro,** quedando los menos diligentes prisioneros. La dotación española repuso al tope su bandera, dedicándose luego a reparar de prisa las averías del mesana. Al notar otra vez la bandera española al tope de la **Esmeralda** Turner cambió de bordo, dejando escapar al **Pezuela** para embestirla resueltamente y repuesta a tiro la cañoneó y destrozó, produciéndole incendio. La **Esmeralda** se puso en retirada, sin que pudiera alcanzarla la **Lautaro,** de mucho menor andar.

Se pretende que el **Pueyrredón** tomó parte en este combate, pero Miller, que es bastante minucioso, no la menciona y Gay mismo, que insinúa la especie, no señala las funciones que desempeñó; lo que autoriza a desatender la insinuación. Uno solo de los propósitos de esta agresión se cumplió: el de romper el bloqueo y este éxito resultó pagado bastante caro.

El descontento producido con tal motivo tuvo su compensación. Al volver la **Lautaro** al puerto alcanzó y capturó al bergantín **San Miguel,** en viaje de Talcahuano al Callao, llevando algunas familias que emigraban de Concepción, huyendo de los azares de la guerra. Entre los pasajeros notables iban don Pedro Nicolás Chopitea, don Rafael Beltrán y el comandante don Matías Arias. Llevaba este buque gran cantidad de valores, alhajas, pla-

ta sellada y mercaderías, cuyo valor excedía en mucho al costo del **Lautaro.**

En cuanto a ideales náuticos dice Gay: "..... **las miradas de San Martín y O'Higgins no se limitaban a tener una marina con que guardar las costas. En sus conversaciones hablaban con frecuencia de la posibilidad de una expedición contra el Perú, una vez dueños de Chile, con cierto número de buques y de ir a conquistar a aquel arsenal de hombres, armas y municiones la independencia que deseaban: el principal objeto del viaje de San Martín a Buenos Aires fue combinar con el director Pueyrredón esta expedición naval, ya muy meditada".**

Testimonios distintos acreditan que el objetivo constante de San Martín, desde que abandonó el ejército de Tucumán, era llevar la guerra al Perú; en lo que no podía pensarse sino después de despejar el tráfico por el océano.

"Cinco días después de este grande acontecimiento, (la victoria de Maypú) **que fijó la suerte y destinos de Chile, el victorioso general San Martín apareció por segunda vez en Buenos Aires, donde fue recibido con una admiración y entusiasmo parecidos a la idolatría. Su objeto era presentar al gobierno el plan que había trazado, para invadir por mar el Perú desde Valparaíso: solicitar refuerzos suficientes para llevarlo a efecto y decidir al general Belgrano a obrar de concierto, marchando con el ejército desde Tucumán para atacar a los españoles en el Perú por el lado de Potosí, mientras él desembarcaba personalmente cerca de Lima".** Era el viejo programa del resuelto y discreto general yapeyuano: era la senda práctica de todos los patriotas un momento agrupados a orillas del Plata.

Uno de los primeros actos de O'Higgins había sido organizar en Valparaíso la Escuela de Marina, cuya dirección encomendó a don Manuel Blanco Encalada (*), que siendo casi niño había alcanzado la clase de alférez de navío en la marina de España, de la que se había separado para ponerse al servicio de la independencia de Chile, patria de su padre, a la que había servido como oficial de artillería hasta alcanzar grado por grado la clase de teniente coronel. Contaba entonces 26 años.

Se habían recibido buques de diversos lugares: el navío **Cumberland** de la Compañía de Indias, de 1,300 toneladas y 64 c, enviado también de Londres por el agente confidencial de Chile allí, Alvarez Condarco, equipado y listo. Se le dio el nombre de **San Martín** en homenaje al ilustre general, dotándolo con 300 hombres del país, sacados de las cárceles o rodeados en las calles y dando el mando a Wilkinson.

(*) Blanco Cicerón, según Miller y Córdova y Urrutia.

Los coquimbanos habían comprado la corbeta **Chacabuco,** antes **Clifton,** de 20 c, armándola en corso para ir con ella al Norte, a caza de presas. La habían comprado en 30,000 pesos, gastándose además 10,000 en prepararla. El Director la adquirió al costo y entregó el mando a Blanco Encalada, a quien reemplazó después Dias, capitán de artillería.

El **Araucano** fue uno de los cuatro buques que animó a venir don Miguel Carrera y llegó de Estados Unidos a Valparaíso al mando de don Carlos Woster, quien lo vendió y continuó de su capitán hasta que al salir para Talcahuano pasó al **Lautaro,** reemplazándolo en ese buque don Raymundo Morris. Fue antes el **Colombo,** de 16 c.

El 9 de octubre de 1818 esa flotilla a órdenes de Blanco Encalada, hecho capitán de navío, salió de Valparaíso con pliegos cerrados.

Se sabía desde algún tiempo antes que en Cádiz se preparaba una respetable expedición, cuyo destino era Sud América, aunque su itinerario se ignoraba. De ahí la actitud incierta de San Martín en Mendoza. ¿Se dirigía la expedición a la costa oriental o a la occidental de Sud América? Nada podía saberse y era justamente por eso que O'Higgins no omitía medios para aumentar sus elementos navales y prepararlos de la mejor manera posible.

Al fin habían llegado informaciones más precisas, traídas a Buenos Aires por uno de los buques expedicionarios: la fragata **Trinidad,** revolucionada en el viaje. De la relación de sus tripulantes resulta que el 21 de mayo de 1818 se habían embarcado en Cádiz dos batallones del regimiento Cantabria, un escuadrón de dragones y una compañía de artillería volante, con efectivo de 2,800 hombres; que esa expedición constaba de once naves, diez transportes y la fragata de guerra **Reina María Isabel,** que los custodiaba. La **María Isabel** era una de tres fragatas compradas por España al gobierno ruso, tenía 50 cañones y medianas condiciones marineras. Se supo además que, según órdenes dadas, el puerto de recalada prescrito era Talcahuano. El gobierno del Plata se había apresurado a comunicar las anteriores informaciones por un expreso.

A tales noticias se debía el que la escuadrilla chilena dejara el puerto, con rumbo al Sur. Las instrucciones prescribían a Blanco ir directamente sobre Mocha, pero él no creyó conducente abrirse mucho de la costa y aún más, le pareció mejor visitar Santa María.

En la mañana de octubre 26 de 1818 se avistó dicha isla Santa María, al Sur de la bahía de Concepción, la que no alcanzaron hasta el día siguiente, por ser muy flojo el viento. Al oscurecer se avistó una vela al Sur y se destacó al **Araucano** para recono-

cerla. Al día siguiente se reconoció ese buque: era la fragata inglesa **Shakespeare,** ballenera. Por ella se averiguó que la fragata **María Isabel** había arribado días antes a esta isla con transportes, que estaba desaprovisionada y con muchos enfermos abordo, y que cinco días antes había seguido a Talcahuano con los dos transportes. A poco se presentó un botero, el cual en vista de la bandera española que flameaba al tope de estos buques, supuso que fuesen los que le habían ordenado las autoridades esperar y entregó al jefe de la flotilla, Blanco Encalada, los pliegos de instrucciones que para los transportes que fuesen llegando había dejado el jefe de la expedición española, capitán de navío Capaz, que era a la vez comandante de la fragata **Reina María Isabel.** Cinco soldados, dejados en comisión, confirmaron la noticia.

Así orientado por las noticias de la ballenera, del botero y el pliego de Capaz, el capitán Blanco, aprovechando de un norte fresquito que casualmente sopló, se fue en popa sobre Talcahuano.

La **Chacabuco** había perdido el convoy desde la víspera y el **Araucano** quedó en observación para comunicarle órdenes. A las 12 m. del día 28 los buques chilenos avistaron a la fragata española, fondeada en Talcahuano, a tiro de pistola de la playa y avanzaron sobre ella con la bandera inglesa al tope, la cual cambiaron por la chilena a unos doscientos metros de distancia. La **María Isabel** hizo su andanada de recibimiento y el **San Martín** no le hizo esperar el retorno de su cortesía, fondeando al alcance de la voz de su enemiga. En esta fragata picaron la amarra, con lo que varó en seguida sobre la playa, precipitándose unos tripulantes a los botes hasta llenarlos y arrojándose otros al agua para ganar tierra a nado más pronto.

Blanco se apresuró a capturar la fragata encallada y a órdenes de Wilkinson se inició en ella la faena de volverla a poner a flote, pero el viento norte que soplaba la retenía contra la costa, dificultando la maniobra. Aunque mes y medio antes, al embarcarse Osorio había volado los fuertes, a falta de cañones los milicianos disparaban sobre la fragata con rifles, aprovechando su proximidad a tierra; ayudando en esa hostilidad algunos de los náufragos voluntarios, parapetados todos detrás de las tapias y accidentes del terreno. Como este fuego embarazaba el trabajo de salvamento, se desembarcó una fuerza para hacerlo cesar, lo cual se consiguió de pronto; pero tardando sólo el corto tiempo que empleó la noticia en llegar a Concepción, vino de esta ciudad el general Sánchez con los 1,600 hombres a que había alcanzado su efectivo, agregadas las tropas llegadas en los dos transportes a las reliquias del ejército de Osorio, que aquél había conservado a sus órdenes. La faena de salvamento había ocupado la noche entera sin resultado, porque a la acción del viento se unía la de la corriente; y el fuego de fusilería estorbaba el

trabajo. Al arribo de Sánchez y durante la noche se intentó abordar el buque encallado, lo que impidieron los patriotas con fuego bien nutrido. En el día situaron los españoles 4 piezas entre las ruinas del fuerte San Agustín, pero disparaban de preferencia sobre el **San Martín** y la **Lautaro,** persuadidos de que la **María Isabel** no flotaría fácilmente. Sin embargo: cuando ya se imponía la necesidad de quemar la fragata antes de abandonarla, el viento norte roló al Sur, Wilkinson orientó las velas y la fragata española se enderezó primero y luego se zafó de su lecho de arena, alejándose de la playa, empujada por el viento.

Después de un accidente en que el **San Martín** resultó varado a su vez, por consecuencia de la composición y escasez de su personal; los tres buques levaron anclas y el primero de noviembre fondeaban en la isla de Santa María.

La información de Blanco Encalada se había completado con la lectura de los documentos encontrados en la **María Isabel** y desprendiéndose de ellos que los otros transportes debían recalar en la isla Santa María, se dirigieron a ella sin pérdida de tiempo. Allí encontraron a la **Chacabuco,** que a precaución se mandó a cruzar delante de Talcahuano y al **Araucano.** Allí se les reunió otra unidad naval: el **Galvarino.** Era éste la corbeta **Hecate,** antes del servicio de la marina inglesa. Guise la había adquirido y vino con ella a Buenos Aires, de donde lo dirigieron a Valparaíso, para la entrega del buque, la que realizó en debida forma. Montaba 18 c, y llegó a Santa María al mando de Spry.

El cruce de estos buques españoles fue poco afortunado, casi desde su salida de Cádiz. Por haberse negado permiso a un sargento para saltar a tierra en Tenerife, en donde se detuvo el convoy algunos días refrescando la gente, al continuar el viaje se sublevó la fragata **Trinidad,** matando a los oficiales y llevando la nueva y los datos a Buenos Aires. En Tenerife mismo había sido preciso abandonar otro transporte, declarado inhábil para seguir viaje. De los cuatro que entraron a Talcahuano, Sánchez pretendió dejar ahí la fragata **San Fernando,** pero a última hora se le permitió seguir al Callao con los otros: **Atocha, Escorpion** y **Esperanza.**

Fondeada la escuadra chilena en Santa María con bandera española, tomó una después de otra a las fragatas **Magdalena, Dolores** y **Carlota.** Veían buques con su bandera, los suponían compañeros e iban confiados a fondear entre los otros y una vez anclados los buques y puestos de parada los jefes y oficiales iban a saludar al superior, mientras hombres y mujeres del transporte daban vivas en su entusiasta alegría de haber ganado el puerto. El desengaño venía después.

Al cabo se resolvió el capitán de navío Blanco Encalada a abandonar Santa María, dejando en observación a la **Chacabuco,**

que tomó otros dos transportes, escapando solamente la fragata **Especulación,** que consiguió escurrirse hasta el Callao.

El 7 de noviembre entraba la escuadra triunfante a Valparaíso. El éxito había sido completo, no sólo por los cuantiosos elementos adquiridos, sino además porque careciendo de ellos las reliquias del ejército de Osorio, agrupadas por Sánchez, éste sólo podía ofrecer un peligro insignificante.

El convoy de trece velas fue recibido por los porteños con indescriptible alegría y desde entonces se dio como terminado el dominio español en el Pacífico.

El antes teniente coronel Blanco Encalada fue objeto de las manifestaciones más calurosas de aprobación tanto en Valparaíso como en Santiago, y el gobierno lo elevó a la categoría de contralmirante.

* * *

O'Higgins favoreció también el crucero del bric argentino **Intrépido,** que en la armada de Chile se llamó **Maypú.** Se armó con 18 c, tripulándolo 115 hombres al mando del marino inglés John Brown, tal vez el mismo hermano del comodoro que a órdenes de éste mandaba la **Halcón,** en la que fue apresado en Buenaventura mientras su hermano se ponía en salvo. Pudo fugar, rescatarse o alcanzar indulto.

Este buque salió de Valparaíso para el Norte con el principal objeto de hostilizar el comercio español, en ejercicio de corso, como su hermano o simplemente homónimo, lo hizo antes. Salió de Valparaíso el 17 de octubre de 1818 y frente al puerto de Pisco, encontró cruzando dos buques de comercio armados en guerra por el virrey Pezuela: la fragata **Resolución,** de 32 c, mandada por el teniente don Francisco Sevilla y el bergantín **Cantón,** de 5 c, mandado por el alférez don Antonio Gonzales Madroño. Puestos a tiro, cerca de las islas de Chincha, se trabó el combate, con evidente ventaja de los buques españoles, pero desplegándose por ambas partes denuedo y pericia. El **Maypú** resultó pronto con un palo tronchado y aun cuando se defendió con obstinación, fue abordado y rendido.

Brown estuvo preso en el Real Felipe y a él y los usyos se les juzgó como piratas. Cuando cosa de cinco meses después, estuvo Cochrane con toda la escuadra chilena en el Callao, ofició a Pezuela, con fecha 4 de marzo (1819) proponiendo canje de prisioneros que dicho virrey aceptó, fue excluido explícitamente Brown por considerarlo pirata no obstante que el **Maypú** se batió con bandera chilena. Esta exclusión, atento el carácter humanitario de Pezuela, confirma la presunción de que se tratara del hermano del comodoro. En esa respuesta el virrey hacía sa-

ber, además, a Cochrane, que los marineros apresados en el **Maypú** habían sido entregados a buques de sus respectivas nacionalidades. Bajo la acusación de pirata Brown fue condenado a muerte y apiadado de su situación el cabo de guardia Alomí fugó con el sentenciado.

Hay una circunstancia en esta fuga que debe consignarse como estigma contra quien la produjo, con mengua de la humanidad. Alomí arregló las cosas de manera de llegar con su preso al costado de la fragata inglesa **Tyne,** comandante Falcón, fondeada en la bahía. Este limitó el asilo a Brown, haciendo volver a tierra a Alomí a pretexto de que **no era inglés.** La crueldad de ese procedimiento hizo la defensa del soldado infidente ante el noble corazón de Pezuela, quien tuvo la generosidad de indultarlo.

COCHRANE

A la vez que para la compra de naves se había dado instrucciones al agente confidencial en Londres para contratar marinos que las manejaran. Don José Alvarez Condarco contrató a lord Cochrane, por entonces separado del servicio de la armada inglesa y éste a su vez a otros marinos; y aun quiso traer un vapor, a lo que se opuso el agente para evitar pérdidas de tiempo, embarcándose dicho jefe y sus acompañantes en la barca mercante **Rosa,** en la cual llegaron a Valparaíso a fines de noviembre de 1818.

Por cordial que fuese el recibimiento que se le hizo, es indudable que debió mortificarle no haber llegado un poco antes, cuando hubiera encontrado la marina en estado virginal y no hubieran ya en ella antecedentes gloriosos que superar y hombres vinculados a esos antecedentes, cuyos puestos dejaban sin ninguno a sus compañeros de viaje. Por mucho que las recientes glorias navales reflejaran en la frente de todos los hombres de mar como aureola común, no es aventurado afirmar que se consideró defraudado al presenciar el entusiasmo frenético con que se aplaudía al héroe de Talcahuano. Luego, a contar de don Jorge J. Guise, cuyos servicios acababa de contratar el gobierno de Chile, estaban embarcados varios jefes extranjeros, muchos de los cuales habían recibido ya su bautismo de sangre a la sombra de la nueva bandera.

Ese personal náutico en ejercicio no manifestó menos inquietud, la cual hubiera tomado mayores proporciones sin la modestia con que don Manuel Blanco Encalada, ascendido a la alta clase de contralmirante, se subordinó al vice almirante Cochrane; ofreciendo en esa conducta un ejemplo que necesariamente contuvo a los demás. Este germen malsano influyó bastante, sin embargo, en las operaciones de esa flota, de la que se generó la peruana.

Desde luego, se efectuaron algunos cambios: se dio a Guise el mando de la **Lautaro**, el de la **Chacabuco** a Cater en vez de Dias, nombrado secretario de Blanco, como oficial de artillería, y el de la **O'Higgins**, ex **María Isabel**, en donde se instaló el vice almirante, a Foster. Wilkinson continuó en el **San Martín**.

Vencidas algunas dificultades, relativas particularmente a las tripulaciones mal pagadas, Cochrane salió de Valparaíso en enero 16 de 1819, con rumbo al Norte y bastante abierto de la costa, con el doble objeto de adiestrar a las tripulaciones e interceptar si era posible a la fragata **San Antonio**, próxima a salir del Callao para Europa, llevando cuantioso tesoro. El 10 de febrero llegaron los expediconarios a Hormigas de Afuera, lugar indicado para recalada. Una vez ahí pintó Cochrane sus buques al estilo norteamericano, para figurar los buques de esa nación **Macedonia** y **Juan Adams**, cuyo arribo al Callao estaba anunciado para esos días. Su objeto era sorprender a las fragatas de guerra **Esmeralda** y **Venganza** de 44 c, fondeadas en dicho puerto con las corbetas mercantes **Milagro**, **San Juan Bautista** y **Begoña** de 18 c, cada una, las fragatas **Begarrera** y **Gobernadora** de 16 c, cada una y la **Comercio** de 12 c, la **Presidenta**, la **Castilla**, la **Sebastiana** y los bergantines **Veloz**, **Pezuela**, **Maypú** de 18 c, el pailebot **Aranzazú** y otros más insignificantes; montando los últimos armados, entre todos, unos 27 c: eran las naves destinadas a defender el puerto del Callao, apoyadas en sus fuertes.

Lord Cochrane resolvió aprovechar para su sorpresa el 23 de febrero, que por ser martes de carnaval suponía que mucha parte de la tripulación estaría con permiso en tierra, entregada al juego y tal vez en Lima; pero desde el 21 había una neblina muy espesa, durante la cual y estando Guise en la O'Higgins, una racha de viento alejó su buque, al que no pudo volver sino pasados cuatro días. En un momento en que despejó algo, vióse cerca un bergantín al que se dio caza, no sin que antes su capitán hiciera varios disparos de cañón. En esos momentos y envueltos siempre en la neblina, se oyeron muchos cañonazos seguidos, suponiéndose en cada buque chileno que el otro estaba empeñado en un combate. En un clarón de la neblina, apareció una lancha cañonera, que capturaron antes de que consiguiera escapar: por sus tripulantes supo Cochrane que los cañonazos eran salvas al virrey Pezuela, que estaba en la bahía. Este había ordenado un simulacro naval, embarcándose en el **Maypú** para presenciarlo más de cerca.

Al despejar un poco la neblina y al amor de la isla se vio desde el **Maypú** una fragata al parecer española, con la apariencia exterior de los buques que llegan de viaje largo. El virrey ordenó ir sobre ella a reconocerla, pero el teniente Sevilla, capitán del **Maypú**, se excusó de acatar la orden, porque **"no debía**,

dijo, **afrontar azares de guerra con el virrey abordo"** y volvió de prisa sobre el puerto.

El buque que tenían cerca era la **O'Higgins,** que desde luego se puso a la caza del bergantín. La **Lautaro,** situada algo más a barlovento, se aproximó a la capitana. Ambos buques tomaron la vuelta del puerto y fueron hasta el fondo de la bahía, en donde estaban los buques españoles agrupados delante de los fuertes. Al acercarse la **Lautaro** a la **Esmeralda** esta última rompió sus fuegos, sin cuidarse de la bandera norteamericana que llevaba, imitándola otros buques españoles. La **Lautaro** tuvo un muerto y cuatro heridos, uno de éstos Guise. El segundo comandante maniobró mal, sotaventeándose, y la **O'Higgins** quedó sola a mantener el combate, después de haber fondeado sobre un anclote.

El 29 de febrero y 1° de marzo repitió Cochrane sus asedios a la plaza, notificando el último de estos días bloqueo de la costa comprendida entre Guayaquil y Atacames. Anunciaba además que la bandera neutral no cubriría la mercadería enemiga y que los neutrales debían abandonar los puertos de la zona bloqueada dentro de los ocho primeros días inmediatos.

En San Lorenzo intentó Miller preparar brulotes, causándose una explosión de la que resultaron lastimados el mismo Miller y diez personas más.

Prepararon luego explosivos en el bergantín **Lucero** y en marzo 22 por la noche lo remolcó la O'Higgins hasta dentro de la bahía, dirigiéndolo luego sobre la escuadra; pero hallándose el brulote ya bastante cerca, el fuerte San Miguel lo hundió a cañonazos, antes de que la preparada explosión se produjese.

Como la **Lautaro** y la **San Martín** se habían quedado lejos por ser menos diligentes, la capitana volvió a su fondeadero de la isla. Ahí fueron a buscarla las cañoneras, pero unos tantos golpes de cañón bastaron a dispersarlas.

"El bloqueo declarado el 9 de marzo había empezado de hecho, pues a la entrada de la bahía se estacionó una división, lo que le proporcionaba hacer algunas presas, aunque no siempre con estricta sujeción a las leyes marítimas de las naciones". En San Lorenzo encontraron prisioneros patriotas en horroroso estado de miseria, que fueron puestos en libertad.

No bastando la fuerza naval chilena a atacar a la española al abrigo de los fuertes, ni siendo suficientemente activa la caza de presas y faltos de agua y víveres los buques de la división naval chilena, que llevaba dos meses fuera de Valparaíso, se dirigió a Huacho, quedando en el Callao, para mantener el bloqueo, la **Chacabuco,** a órdenes de Cater. En abril 18 llegó al Callao, procedente del Sur, Blanco Encalada con la **Galvarino** y siguió al Norte, a juntarse con el vice almirante.

Este estaba de plácemes. En Supe había capturado $ 70,000

y en Huarmey, abordo del bergantín **Gacelle,** fondeado en ese puerto, otro tanto.

Blanco recibió orden de volver al Callao a continuar el bloqueo con el **San Martín, Pueyrredón** y **Chacabuco.**

El 13 llegó Cochrane a Payta y destacó a Foster a tierra con cien hombres, con los que puso en fuga a la guarnición y saqueó la ciudad. De una goleta fondeada en el puerto, la **Sacramento,** extrajeron cañones, cacao y botijas de aguardiente.

De Payta vino la **O'Higgins** al Sur e hizo otro desembarque en Supe tomando esclavos, azúcar, ganado y víveres. Volvió de ahí a Huarmey por agua y, no encontrándola buena, fue a buscarla a Guambacho (Samanco).

De regreso al Callao, en junio, supo Cochrane que Blanco Encalada, falto de víveres y desesperado de que llegara el jefe de la armada, levó anclas y regresó a Chile. Cochrane hizo otro tanto y en junio 17, fondeaba en Valparaíso.

Aparte del daño efectivo que hizo esta expedición al prestigio naval de la marina española en el Pacífico, y del causado a su propio prestigio, con las apropiaciones realizadas, causaron daños importantes: la **Motezuma** y otras diez naves, lanchas cañoneras, víveres, mercadería, tesoro.... Algo que pasaba de medio millón de pesos; para agregar a las exacciones que por su parte realizaba el paternal gobierno del país, así esquilmado.

El 12 de setiembre de 1819 salió de Valparaíso para el Norte la segunda expedición de Cochrane. Laborioso había sido aprovisionarla y apertrecharla. A medida que el peligro propio se veía menos, el egoísmo prevalecía más.

Días antes se habían despachado al Sur los buques **Pueyrredón, Intrépido** y **Motezuma,** en previsión del refuerzo que debía llegarle de España al virrey.

La segunda expedición Cochrane constaba de los mismos buques de la primera, exceptuando los antedichos y la **Chacabuco;** pero se habían agregado otros: la **Independencia** de 28 c, y dos más viejos, **Victoria** y **Jerezana,** destinados a servir de brulotes. Traía esta expedición unos cuatrocientos hombres para desembarque, bastantes explosivos, y pertrechos. En Coquimbo hicieron escala para aumentar su gente de desembarque y de ahí fueron directamente al Callao, fondeando en San Lorenzo el 28 del mes dicho. Dos días después (setiembre 30 de 1819), la **O'Higgins, Lautaro** y **San Martín** entraron al puerto, fondeando en línea paralela a la de los buques españoles y quedando de reserva la **Independencia,** el **Galvarino** y el **Araucano.**

Cochrane había lanzado al virrey un reto para el combate de buque a buque, reto del que Pezuela prescindió. Las operaciones bélicas pudieron someterse al temperamento de quienes las

provocaban en fecha bastante anterior al primer cuarto del siglo XIX.

Los atacantes se empeñaron contra la plaza en las noches del 1º y 2 de noviembre. Los cohetes en que se habían fundado ciertas esperanzas, resultaron inofensivos o causaron daño a quienes los lanzaban, como sucedió en la balsa a cargo del capitán Hind, quien en una explosión imprevista resultó herido, con otros trece tripulantes. En esos amagos resultaron fuera de combate un oficial Bealey y veinte hombres más. En la noche del 4 se lanzó contra el muelle un brulote compuesto de un barril muy grande de brea encendida, el que fue hundido por el nutrido fuego hecho sobre él desde los fuertes, desde el mismo muelle y desde los buques. La noche siguiente llevó otro hasta bien cerca el teniente Morgelle, con resultado semejante al de la noche anterior.

Había siempre un buque chileno cruzando fuera de la isla. El 6 cruzaba el **Araucano,** que de pronto vino a la almiranta anunciando haber avistado una vela al Sur, que parecía ser una fragata. La escuadra bloqueadora alzó sus anclas y fue en demanda de la vela avistada, que se supuso fuese una ballenera americana. Después se supo que era la fragata española de guerra **Prueba,** fuerte de 50 c, que venía de Cádiz y que, al ver buques en la isla, comprendió que eran bloqueadores, continuando su viaje a Guayaquil. Mientras Cochrane iba en pos de su reconocimiento hasta perder de vista el Callao, se deslizó en este puerto otro buque español, cuyo valioso cargamento de mercaderías aseguran que importaba medio millón.

Con la **Prueba** habían salido de Cádiz otros dos navíos: el **Alejandro I** que abrió una vía de agua al cruzar la línea, en el Atlántico, y que por esa causa volvió al puerto de partida y el **San Telmo,** que naufragó sobre el cabo de Hornos.

Sabedor Cochrane de que estaba en viaje esa expedición salió sobre Arica, esperando encontrarla; pero le tocaron vientos flojos y escasos, con los que los buques ganaban poco; y queriendo emplear mejor el tiempo destacó sobre Pisco una división compuesta de la **Lautaro,** la **Jerezana** y el **Galvarino** a órdenes de Guise; en estos buques había 330 hombres de desembarque.

Cochrane volvió al Norte con la **O'Higgins,** el **San Martín,** el **Araucano** y el **Pueyrredón** en busca de la **Prueba.**

Arribó a Santa para hacer aguada y ahí se le incorporaron la corbeta **Lautaro** y el **Galvarino,** por cuyos buques supo que Guise había tomado la villa de Pisco, defendida por 400 infantes, 80 jinetes y 4 piezas de artillería; cuyo total estaba a órdenes del comandante Gonzales.

La victoria costó a los patriotas la pérdida de Charles, oficial científico, que falleció algunas horas después de llegar a bordo mal herido. Charles había hecho su educación militar en la Real

Academia de Woolvich, distinguiéndose en guerras de Portugal, Alemania, Rusia, Prusia y Austria. El general Robert Wilson lo había hecho su edecán y las tres últimas potencias nombradas le habían otorgado condecoraciones muy honrosas.

Urquiza recibió también heridas de gravedad y Miller tres, aunque afortunadamente ninguna fatal. El teniente Guticker, alemán, llevó la acción a su término ocupando la villa.

Sowersby tomó el mando de las tropas con las que se mantuvo cuatro días en tierra, abasteció la escuadra con algunas apropiaciones y destruyó 200,000 galones de aguardiente que había en la Playa, a pretexto de evitar que se embriagaran sus hombres. El 16 se reunieron a la **O'Higgins** en Santa, ocupada por la guarnición de aquélla, a orden de Vidal, la **Lautaro** y el **Galvarino;** y el 21 salieron para Valparaíso el **San Martín,** la **Independencia,** el **Araucano** y un transporte con enfermos.

La **O'Higgins, Lautaro, Galvarino** y **Pueyrredón** siguieron a órdenes de Cochrane al Norte y el 27 entraron al golfo de Guayaquil, quedando en observación la **Lautaro** afuera, los dos últimos en Bahía Honda y dirigiéndose el jefe de la Armada en la **O'Higgins** sobre la boca del Guayas. En Puná había dos fragatas de comercio, que salían cargadas: la **Aguila** de 800 toneladas y de 20 c. y la **Vigonia** de 600 toneladas y de 16c. La **O'Higgins,** que había avanzado sola, sostuvo con los dos buques un breve combate y, a poco más de un cuarto de hora, se rindieron. Informóse a Cochrane de que días antes se había aliviado a la **Prueba** hasta del peso de su artillería, poniéndola agua arriba, al abrigo del fuerte de las Peñas, en donde había poca agua para que pudieran llegar buques de mucho calado y la proximidad de la tierra permitía ofender hasta con fusiles a los de pequeño porte. El vice almirante en consecuencia abandonó la persecución, puso en la **Lautaro,** que mandaba Spry, la artillería de la **Vigonia,** que era de bronce y mandó que esa fragata fuese convoyando las presas a Valparaíso, encomendó al **Galvarino** y **Pueyrredón** voltejear por el golfo, atisbando a la **Prueba** y él, solo, en la **O'Higgins,** siguió al Sur bastante corrido por el mezquino resultado de esta segunda expedición.

* * *

Antes de continuar el desarrollo de los hechos navales a que, sirviendo a la bandera de Chile, concurrió lord Cochrane, cumple dejar establecida la génesis de los barcos en que flameaba esa bandera. A ese efecto basta copiar un acápite de la carta que escribe Pueyrredón, director supremo del Plata, a O'Higgins, director supremo de Chile, con fecha abril 17 de 1817; carta de que fue portador San Martín al regresar de Buenos Aires, adonde había ido con motivo de su victoria de Chacabuco.

"Queda, dispuesto, dice Pueyrredón, **que pongamos en el Pacífico una escuadra que lo domine: con esta arma será sin duda aniquilado el último poder de nuestros enemigos: necesitamos un año más para la ejecución de nuestros intentos, que tendrán su efecto infalible si conservamos el orden interior".**

Mientras San Martín permanece en Chile ocurren Cancharayada y el triunfo casi definitivo de Maypú (abril 5|818). San Martín desatendiendo cuanto podía halagar su gloria o beneficio personal, vuelve otra vez a Buenos Aires para solicitar recursos con que invadir al Perú por mar y resolver a Belgrano a avanzar con su ejército de Tucumán hasta Potosí, mientras él ataca Lima. Obtiene de Pueyrredón la oferta de medio millón de pesos, y otros recursos y para esperarlos aprovechando el tiempo vuelve a Mendoza a organizar otro ejército.

San Martín permanecía en Mendoza organizando batallones y esperando que se le suministraran los recursos ofrecidos por Pueyrredón y la logia **"Lautaro"** y a la vez esperando la expedición que se preparaba en Cádiz y cuyo puerto de desembarque aseguraban algunos que sería Buenos Aires, así como que aquélla se compondría de veinte mil soldados. Cansado de esperar y enfermo hizo renuncia del mando de tropas que tenía, las que entregó a Belgrano; causando su resolución profundo desconcierto tanto en los miembros de la Logia como en ambos directores supremos.

Pero esta renuncia de San Martín, no era, sin duda, mas que un apremio. San Martín no era dueño de ahogar la obsesión que lo dominaba, como medio de acabar el estado de guerra que amenazaba no tener fin. Ese medio, su secreto, su ideal, era llevar el teatro de la guerra al Perú. Y sa idea no era nueva. En abril 22 de 1814, hallándose al frente del ejército argentino en Tucumán, la expresa en carta a don Nicolás Rodríguez Peña, en las frases que siguen:

"No se felicite con anticipación de lo que yo pueda hacer en ésta: no haré nada y nada me gusta aquí. La patria no hará camino por este lado del norte que no sea una guerra defensiva y nada más: para esto bastan los valientes gauchos de Salta, con dos escuadrones de buenos veteranos. Pensar otra cosa es empeñarse en echar al pozo de Airón hombres y dinero: Ya le he dicho a Ud. mi secreto. Un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza, para pasar a Chile y acabar allí con los godos, APOYANDO UN GOBIERNO DE AMIGOS SOLIDOS **para concluir también con la anarquía que reina. Aliando las fuerzas pasaremos por mar a tomar Lima; ese es el camino y no éste. Convénzase, hasta que no estemos sobre Lima la guerra no se acabará".**

Sobrevinieron luego el arribo a Buenos Aires de la **Trinidad** y el triunfo de los barcos de Chile en Talcahuano, y San Martín

viene a Chile a trabajar en su tenaz idea de localizar la guerra en el Perú como el medio radical de terminar con la dominación española. O'Higgins tenía casi agotados sus esfuerzos, se hablaba de la gruesa expedición de Abisbal, motivo de honda inquietud, e intentó otro viaje a Buenos Aires (febrero 1819).

Razones imprevistas lo detienen en Mendoza y mientras O'Higgins le pide que acelere su marcha a Chile para seguir al Perú, de Buenos Aires le ordena Pueyrredón ahogar con el ejército a sus órdenes la revolución cada vez más robusta que bregaba por arrojarlo del mando supremo. Debió ser un instante de angustiosa solemnidad aquel en que tuvo que titubear entre su deber y sus afectos, entre el interés del momento y el bienestar permanente, entre el anatema cierto de amigos y colegas y la apoteosis abstracta y tardía de la Historia.

San Martín, fustigado por su despótico ideal, se rebeló y fue adelante, aunque sentía que cada paso suyo hacia los Andes ahondaba el vacío abierto a sus espaldas con esa resolución. Toda una serie de hechos meritorios, todo el edificio laboriosamente alzado para ir con los suyos al fin perseguido en común, todo estaba perdido: sólo permanecía porfiada la esperanza de realizar el **gran plan,** el plan que salvaría las nuevas naciones, aunque fuera mediante el sacrificio de sus creadores.

Puesto en una angarilla, porque la enfermedad le impedía tenerse a caballo, guió las tropas que había organizado hasta ese boquete de los Andes que tiene capítulo conmovedor en la Historia, con el nombre de **Paso de Rancagua;** nombre susceptible de alternar con el de Rubicón en esa Historia. Su aspecto era el de un enfermo sufrido y tranquilo, sin que revelara el dolor que sin duda lo oprimía al recordar los vínculos de tantos años que acababa de destrozar. Así, con su apariencia de esfinge, tramontó la cordillera, urgido por la clarividencia genial del predestinado.

Pueyrredón anuló la orden dada a San Martín, quince días después de expedida, aprobando su paso de los Andes y entrada en Chile para embarcarse en Valparaíso: en ese intervalo se había firmado el tratado Tagle-Irrisarri por el que se comprometieron las Provincias Unidas del Río de la Plata y Chile a llevar la guerra al Perú, núcleo del poder colonial, garantizando ambas partes contratantes la independencia e integridad del país en donde iba a afianzarse el fin de la guerra.

En Rancagua supo que habían derrocado a Pueyrredón, de cuyo gobierno derivaba su mando militar, que renunció; como antes había renunciado a su cordialidad con aquel supremo Director al inhibirse de participar en las luchas intestinas, cordialidad que no se restableció jamás.

La junta de jefes a la cual presentó su renuncia se negó a aceptarla y él cedió, pero estableciendo como precisa condición,

que se continuaría el viaje al Perú. Ese ejército dejó de ser de las Provincias para hacerse el ejército de San Martín.

San Martín prestó grande auxilio con su crédito personal para la adquisición de los recursos que faltaban, era el vínculo entre los notables del Plata y los de Chile, lo que no le impedía mantener correspondencia seguida con los patriotas del Perú, ni su labor informativa, ni la de organización militar.

* * *

Tiene por objeto la rememoración de estos recuerdos dar el debido relieve a la actuación de lord Cochrane durante su breve permanencia en el Pacífico.

Insistiendo en los detalles de esa actuación se tiene la clave de muchos hechos posteriores, en apariencia incoherentes, ilógicos.

En tanto que el capitán Cater con el **Araucano** se bate, enero 9 de 1820, con la goleta **Aranzazu,** cuyo comandante, Ibarra, la rinde después de un combate reñido, el vicealmirante, de propia autoridad, separado de toda su flota, prolonga su viaje hasta Valdivia, puerto al cual entró con bandera española, el 18 de enero de 1820. Se esperba ahí a la fragata **Prueba** y confundiendo con ella a la **O'Higgins,** salió un bote con cuatro bogas y un patrón, a cargo del oficial Monasterio, a hacerle la visita de puerto. En cuanto los tripulantes del bote subieron a la cubierta del buque fueron apresados. A la vez que obligaban al patrón a dar la marcación de los canales del puerto, el vicealmirante obtenía del oficial y marineros todo género de informaciones, entre otras la de que se esperaba al bric **Potrillo** con dinero para pagar la guarnición.

Como notara el jefe de la plaza que el bote tardaba en regresar y sospechando que se reconocían los canales con demasiada diligencia, ordenó que se hiciera fuego sobre el buque, lo que hicieron los fuertes en el acto. La **O'Higgins** enmendó su fondeadero, quedando fuera de tiro.

Desde su nuevo fondeadero continuó el vicealmirante dirigiendo el reconocimiento de la bahía durante dos días, hasta que se avistó al **Potrillo,** que, engañado por la bandera española de la **O'Higgins,** siguió avanzando hasta ser capturado por ésta, sin que mediase un disparo. Abordo hallaron $ 20,000 y documentos reveladores de la situación política en Chiloé.

Como abordo de la **O'Higgins** sólo había la dotación y aun ésta escasa, por lo menos en lo relativo a oficiales, lord Cochrane para continuar desarrollando su plan personal de operaciones, hubo de ponerse de acuerdo con el general Freyre, jefe del ejército del Sur, situado en Concepción. Dice el lord que luego que manifestó su proyecto lo aprobó el general y puso a su disposi-

ción doscientos cincuenta hombres, mandados por un intrépido francés, el mayor Beauchef, a pesar de que Freyre estaba en vísperas de atacar a Benavides y **"debilitando así su división** PODIA INCURRIR EN EL DESAGRADO DEL GOBIERNO".

Todo pasaba admirablemente bien.

Por rara casualidad no sólo resulta el general tan asequible que frente a Benavides en armas se resuelve a embarcarse en una aventura imprevista, bajo su exclusiva responsabilidad, si que también faltan en la **O'Higgins** oficiales que discutan sus opiniones, y había en Talcahuano dos buques ligeros y de poco calado de los que pudieron aprovecharse; la goleta **Motezuma** y el bergantín argentino **Intrépido,** enviado en 1818 al servicio del gobierno de Chile, debidamente armado y pertrechado; embarcada la gente de armas se hicieron los tres barcos a la mar, abandonando el puerto de Talcahuano el 25 de enero de 1820. A poco de haberse mareado y al prolongar la isla Quiriquina, se empeñó la **O'Higgins** en una punta saliente de roca. Tenía abordo seiscientos hombres. Los barcos pequeños antes nombrados estaban fuera de vista. Después de penosas maniobras, la fragata se puso de nuevo a flote y continuó el viaje, bomba en mano. El 2 de febrero, a 20 millas de la costa, el latitud de Valdivia, trasbordaron la tropa a los buques menores, que forzaron vela para ganar ese puerto, dejando a la fragata voltejeando afuera. Intentaban entrar en la noche; pero sobrevino calma y no lograron alcanzar el puerto hasta el día siguiente, en que fondearon con la acostumbrada bandera española y bajo la acción de fuerte mar boba. Los jefes de la plaza sospecharon, y sin duda sin esforzarse mucho, que se trataba de argucias y principió el fuego, hiriendo los costados del **Intrépido,** que tuvo dos muertos. Entonces y aunque la mar seguía agitada, se procedió al desembarque de tropas bajo el fuego de la plaza y de los fusileros. Luego se inicia el ataque de los fuertes, en cuya acción resulta el héroe un joven oficial peruano, el abanderado Vidal, después general de nuestro ejército.

Al día siguiente, febrero 4, se movieron los buques llevando gente para atacar los fuertes de la ribera oriental, cuyos defensores, al ver a la **O'Higgins** presentarse a la boca del puerto, los abandonaron atropelladamente, sin hacer un disparo.

Al maniobrar en los canales para dirigirse a Corral, el **Intrépido** encalló en el banco Dos Hermanos y se fue a pique, quedando útil solamente la goleta **Motezuma,** pues la **O'Higgins** desde su empeño contra la **Quiriquina** se mantenía laboriosamente a flote a fuerza de bombear, por lo que fue preciso varar la en lugar aparente; para evitar que se hundiera en mucha agua. Entre otras adquisiciones valiosas que hizo Cochrane en Valdivia, capturó el buque **Dolores** y tuvo noticias sobre una probable sublevación en Chiloé contra Quintanilla.

Cochrane entusiasmado con su éxito, y haciendo deliberada o inconscientemente la política de Freyre, desatendido en el Sur, quiso coronar su triunfo **conquistando** Chiloé. Con este propósito y dejando a Beauchef y sus soldados de Concepción el cuidado de esta plaza y de la **O'Higgins** varada, se fue con los dos pequeños buques mercantes, **Dolores** y **Motezuma** y la dotación de aquella fragata, a tentar fortuna en Chiloé, consiguiendo solamente demostrar una audacia refractaria a la prudencia y disciplina.

Vuelto Cochrane de Chiloé, hace ocupar a Beauchef con sus tropas Osorno y entra en relación con los araucanos; procediendo de cuenta propia, como olvidado de su rol.

El 27 de febrero vuelve al fin a Valparaíso en la **Motezuma,** tan campante como si acabara de hacer la obra más natural del mundo, salvo cierta acumulación de exigencias que sólo merecen mención por cuanto importan las manifestaciones de indisciplina más intemperantes que han podido producirse en el servicio regular de ninguna marina militar. Reclamaba una apoteosis para sus hechos del Sur y como apenas consiguió que se disimulara la irregularidad de su proceder de arbitrista, presentó en mayo 14 su primera renuncia del cargo de vicealmirante, a propósito de que no se pagaban al equipaje los devengados pendientes. Poco después se nombró a Spry capitán de bandera en la almiranta y esto dio motivo a la segunda renuncia, pues ni este jefe ni Guise eran de su comunión.

Con excepción de estos dos jefes, los demás de la escuadra y los oficiales le elevaron oficios ofreciendo secundarlo en su separación del servicio si se le aceptaba a él la renuncia; oficios cuya espontaneidad sería en todo caso necesario admitir, pues pertenecen a un orden de actos que sólo pueden aquilatarse en tribunales de honor, con acopio completo de datos sin lugar en la Historia. Sólo a falta de recursos mejores aceptan las personas juiciosas el que en cualquier forma puedan ofrecerle los que sirven a sus órdenes; bien que en la mayoría de los casos lord Cochrane, no obstante su elevada alcurnia, trae a la mente antes la figura expeditiva y voluntariosa de Drake que la enérgica y circunspecta de Nelson.

No es fácil explicar en honor suyo su inquina contra Guise, indicado por sus relevantes cualidades para reemplazarlo si precisara y menos que comprendiera en esa inquina a jefes que, como Spry, eran fieles a los antecedentes de amistad y subordinación que lo ligaban el ex comandante de la **Hecate,** a cuyas órdenes salió de Inglaterra en ese buque.

Anota en sus propias memorias que Guise no había firmado la nota levantisca de los oficiales y no obstante lo arresta, haciendo necesaria la intervención del ministro de marina para reprimir el abuso de autoridad.

Fue lord Cochrane uno de los mayores inconvenientes de la expedición al Norte y en su desconocimiento de los hombres y las cosas del país, pretendió que se le diera el mando de esa expedición, nacida, sin contradicción de nadie, en el cerebro de San Martín, y de la cual era sólo la primera estancia la independencia de Chile, que el general yapeyuano había afianzado con la punta de su sable en las brillantes jornadas de Chacabuco y Maypú.

Para remover la resistencia de los tripulantes, que exigían sus pagas, firmaron una proclama promesa de pago San Martín y Cochrane, cuyo buen resultado se atribuyó modestamente el segundo. El pago debería hacerse al ocupar Lima las fuerzas expedicionarias.

* * *

Mientras se concluían los aprestos para la expedición al Norte en Chile, el virrey Pezuela había hecho venir de Talcahuano a la **Esmeralda que,** con la **Resolución,** a órdenes de Vacaro, fueron a Paita llevando un cuadro de oficiales, armamento, equipo y dinero para formar en Piura una columna volante de 1500 voluntarios. Satisfecha esta parte de su comisión, Vacaro fue a sacar de Guayaquil a la **Prueba,** cuyo capitán se resistía a volver a la mar. En Guayaquil, Vacaro se trasbordó a la **Prueba** y en ella siguió viaje al Norte. En el golfo de Guayaquil se separó la flotilla: la **Esmeralda** y la **Resolución** fueron de remontada a Intermedios para traer un batallón realista de Quilca; la **Prueba** continuó al Norte. En Barbacoas avistó a la fragata argentina **Rosa de los Andes,** de 400 toneladas, en la que había venido a Chile Cochrane. La mandaba el capitán J. Illinworth, más tarde contralmirante peruano. La adquirieron San Martín y O'Higgins, a quienes ayudaron con erogaciones los jefes y oficiales del ejército chileno-argentino. La armaron en corso dotándola con 500 hombres y el 24 de abril de 1819 se había mareado de Valparaíso con rumbo al Norte. A la altura del Callao había apresado este buque a la fragata española **Vascongada,** que remitió al Sur. En junio 24 había sostenido un recio combate a toca penoles con la fragata española mercante armada **Piedad,** en la costa del Ecuador, sobre el paralelo de Santa Elena. El combate fue muy recio, sufriendo ambos buques graves averías y perdiendo la **Rosa** dos tercios de su equipaje. Al oscurecer se separaron ambos buques y la **Rosa** fue a refugiarse a Galápagos, casi anegada. Ahí estuvo un mes reparando sus averías y en agosto siguió al Norte, capturando cerca de Panamá al bergantín **Cantón,** cuyo cargamento se estimó en $ 60,000. Después de atrevidas excursiones hasta el Atrato, Illinworth volvió a su buque y con él capturó dos bergantines cargados, que envió a Chile. En su encuentro con la **Prueba** este buque estuvo expuesto a ser presa de la **Rosa,**

cuyo capitán resultó herido. La corbeta recaló a Iscuande, cerca de Buenaventura, para reparar sus averías, en tanto que la **Prueba** seguía su viaje al Norte hasta Acapulco; al fondear la **Rosa de los Andes** encalló, sin que fuese posible a sus tripulantes reponerla a flote.

* * *

Vencidas todas las dificultades que se le ocurrió a Cochrane oponer, salió de Valparaíso para el Norte la expedición chileno-argentina, que también pudiera llamarse San Martín-O'Higgins, el 21 de agosto de 1820.

El efectivo del ejército constaba de 2118 argentinos y 2000 chilenos, que se embarcaron hasta el 20 de agosto de 1820 en los trasportes **Dolores, Gaditana, Consecuencia, Emprendedora, Santa Rosa, Aguila, Mackenna, Perla, Jerezana, Peruana, Golondrina, Minerva, Libertad, Argentina y Hércules.** Custodiaba el convoy la escuadra, con San Martín en el navío de su nombre y Cochrane en la **O'Higgins.** Hicieron escala en Coquimbo para embarcar al batallón Nº 2 de Chile y a los 18 días de haber salido de Valparaíso, el 7 de setiembre de 1820 fueron a fondear en la caleta de Paracas, situada en el ángulo SE de la bahía de Pisco.

Este mismo día, setiembre 7, tal vez a la misma hora, fondeaba en Arica, procedente de Cádiz, la fragata española de guerra **Venganza.** A su bordo venían el general La Serna, su brillante estado mayor de jefes distinguidos y 60 soldados de caballería. La Serna, venía a reemplazar a Pezuela en el mando del ejército del alto Perú.

Poco después de fondear la flota, como se avistaran desde Paracas tres buques fondeados en Pisco, vino sobre ellos la fragata **Independencia:** eran los bergantines **Cantón y Rebeca,** que estaban a la carga y fueron capturados y la goleta **Jesús María,** mercante como los anteriores, que no alcanzaron a sacar del fondeadero los tripulantes de la **Independencia,** porque los disparos que hacían los españoles desde el fuerte la hundieron.

Al día siguiente principió el desembarque dicho y entraron a Pisco doce buques de vela y el bergantín **Araucano.** Este último volvió a salir poco después en busca del **Santa Rosa,** rezagado.

Al recibirse el día 11 en Lima estas noticias, se puso la escuadra española en movimiento y se destacó del Callao en observación a la corbeta **Zéfiro,** que avanzó hasta las islas de Chincha, afuera de las cuales trabó combate con el **Araucano,** que regresó a Pisco con un mastelero roto.

También partieron del Callao para el Sur la fragata **Prueba** y la corbeta **Sebastiana.** Los buques chilenos salieron a cerrarles el paso, pero las naves nombradas, después de dejarse ver, desaparecieron.

Un día después desembarcó una división, apoyando el desembarque la **Motezuma,** con algunos golpes de cañón. San Martín, abordo de esta goleta había voltejeado el día anterior hasta el norte de Pisco, formando concepto del país. La división desembarcada se dirigió a Pisco, que encontró desocupado al llegar en la tarde y al día siguiente todo el ejército siguió igual dirección.

Cincuenta días permaneció ese ejército en Pisco, tiempo aprovechado por San Martín en establecer sus vinculaciones en el país a la sombra de negociaciones prematuras, convenientes para ambos bandos, porque les daba el tiempo preciso para aprestarse al combate.

Al cabo de algunas reseñas diplomáticas y destacada al interior la división Arenales, el 28 de octubre se reembarcó el ejército en los trasportes, que convoyados por el **San Martín, Galvarino** y **Araucano** fueron hasta Ancón, en cuyo abrigado puerto desembarcaron.

Cochrane entró al Callao con los buques **O'Higgins, Independencia** y **Lautaro** en actitud **de bloquear,** pero sin notificarlo a la plaza. Había ideado otro de sus voluntariosos golpes de mano, que podían revelar todo menos disciplina, orden jerárquico.

El 5 de noviembre de 1820 realizó lord Cochrane un hecho de armas más brillante que el de la toma de los fuertes de Valdivia, pero realizado, como en ese caso, con prescindencia absoluta de los superiores, que a este **militar** lo dejaban sin ningún cuidado.

En la tarde salieron los buques mar afuera a cargo del capitán Foster, quedando sola en San Lorenzo la capitana, a cuyo costado se habían reunido catorce botes y 180 hombres armados de machetes y pistolas. En la noche salieron esos botes sobre el Callao, divididos en dos grupos, uno al mando de Guise y el otro al de Crosby y todos al mando del lord. A las doce llegaron justamente a una abertura que dejaban las berlingas encadenadas unas contra otras, que encerraban a la vez a las naves de guerra y a catorce lanchas cañoneras que rondaban a su alrededor, en previsión de los peligros que pudieran amenazarlas. Una de ellas sorprendió a los excursionistas, pero tan próximos que hubo de acatar el silencio que le impusieron.

La fragata fue embestida y abordada por varias partes a la vez y pronto el machete inutilizaba a sus tripulantes, que cedían la cubierta a los asaltantes, como lo hicieron con O'Brien, al frente de Valparaíso.

En ese momento la vigilancia abordo de la fragata era menor, porque habiéndose visto en la tarde salir de la bahía a los buques enemigos, no se temía ningún asedio esa noche. En la cámara jugaban las cartas Coig, Bañuelos comandante del **Pezuela** y Madroño, que mandaba el **Maypú.**

Al subir la escala de estribor Cochrane, el centinela del portalón le dio un culatazo en el pecho que lo hizo caer al bote sobre un tolete, que se le incrustó en la espalda, haciéndole una herida bastante profunda. Subió de nuevo y avanzó hacia el palo mayor, al cual llegaba por el lado opuesto Guise.

Los dos rivales estaban emocionados y espontáneamente se estrecharon las manos.

—¡Milord! dijo Guise dirigiéndose a proa.

—¡Mr. Guise! contestó el vicealmirante dirigiéndose al puente.

En el acto de subir este último la escala del puente, recibió una herida en el muslo, que lo hizo caer sobre la cubierta. Sus subalternos lo alzaron y sentándolo en la cureña de un cañón, le vendaron la herida, quedando fuera de combate. Los tripulantes sorprendidos se replegaron unos al alcázar y otros al castillo de proa, descolgándose Bañuelos y Madroño, por una escala de gato, para trasbordarse a sus buques. Una vez en ellos principiaron a hacer fuego contra la fragata, lo que pronto imitaron los fuertes. Ese fuego causó muchas bajas en los tripulantes españoles, que estaban agrupados y el mismo Coig fue del número de los heridos.

Guise tuvo el mando durante la acción, que duró quince minutos, resultando once muertos y treinta heridos del lado de los asaltantes. Las bajas de los asaltados pasaron de ciento setenta. Los habían tomado de sorpresa, desarmados y luego se agruparon en ambos extremos del buque, ofreciendo las masas que formaban blanco más abultado a las descargas y al machete de los asaltantes. Hubo además doscientos prisioneros, y, según Cochrane, un almirante entre ellos.

Para evitar el daño de los disparos de tierra se puso en el palo una señal de luces igual a la que tenían los buques de guerra neutrales, con lo que hubo de cesar el fuego de los fuertes, y cuando los buques neutrales enmendaban su fondeadero, la **Esmeralda** hizo lo mismo y salió del puerto.

Esta salida fue prematura, según Cochrane, y en su concepto malogró en parte su programa de esa noche, programa que debía necesariamente variar faltando su organizador. Dice que no debió cortarse los cables sino después de capturar los bergantines **Maypú** y **Pezuela,** de cuya operación debían encargarse los tenientes Esmond y Morgell, con sus respectivos botes. Consecuente con su implacable encono, el noble lord sólo menciona a Guise para deprimirlo. Dice:

"..... **La fragata capturada se hallaba lista para salir a la mar, teniendo a su bordo provisiones para tres meses, con pertrechos suficientes para dos años. Estaba sin duda destinada, si la oportunidad se ofrecía, a conducir el buque que esperaban con el tesoro, el cual perdimos por la precipitación del capitán Guise**.....".

Córdova y Urrutia en sus apuntes titulados "Las 3 épocas del Perú o Compendio de su Historia" dice que abordo de la **Esmeralda** lista para regresar a Europa, había al capturársele tesoro por valor de dos millones.

También se habló más tarde de un embarque hecho por lord Cochrane en Valparaíso, por más de $ 300,000, a la fragata inglesa **Doris** — 9,000 onzas de oro acuñado e igual suma en barras de oro y plata. El ilustre marino sufrió muchas acusaciones de codicia insaciable.

La captura de la **Esmeralda** facilitó un canje de prisioneros, con lo que recobraron su libertad algunos patriotas, cautivos hacía tiempo.

El bautismo de esta presa dio pie a nuevas disquisiciones. Se había dado su mando a Guise, quien, como queda afirmado por Cochrane mismo, realizó la captura. Al bautizarla con el nombre de **Valdivia,** que recordaba un triunfo de Cochrane, los oficiales de dicha fragata reclamaron, pidiendo que se llamara Guise. Así lo solicitaron en una carta colectiva los oficiales de la fragata, que en respuesta fueron notificados de arresto, ocasionando esto la separación de Guise del mando de ese buque y de la de Spry del mando del **Galvarino:** el primero se negó a mover el buque sin sus oficiales y el segundo hizo lo mismo (dic. 20 1820).

Spry fue nombrado ayudante naval de San Martín; Guise ingresó meses después al servicio del Perú, siendo el segundo contralmirante de la naciente república.

Mientras tanto Cochrane, demasiado inquieto para resignarse a su rol, pidió a San Martín 600 soldados, con los que fue a merodear en Pisco, requisando 500 reses 300 caballos y otros muchos productos. Dejando en Pisco las fragatas **O'Higgins** y **Valdivia** vino el vice almirante al Callao para asediar las naves españolas al abrigo de los fuertes, regresando otra vez a Pisco. De este puerto salieron el 21 con la tropa y el 1º de mayo recalaron frente a Arica, la que tomaron desembarcando en Sama. Ahí hubo buen botín; abastecimientos, mercadería trasatlántica, cuatro bergantines y cuanto podía decirse español. Este género de avenuras fue muy del gusto del vice-almirante, que para ensancharlas pidió al gobierno de Chile hombres y fusiles con qué apoderarse del sur del Perú. Soñaba con eclipsar a San Martín, supeditarlo, aniquilarlo aunque acaso menos por odiosidad que

por el inocente deseo de ocupar su puesto. Pero surgió el armisticio entre el general San Martín y el virrey La Serna y hubo de moderar sus ardorosos esfuerzos. A falta de mejor ocupación capturó en Mollendo trigo y otras mercaderías y dejando a Miller en Arica los buques apresados, para el caso de que necesitase aprovecharlos en movilizar su tropa, se apresuró a volver al Callao.

El 6 de julio de 1821 el virrey La Serna abandonó Lima, internándose hacia la cordillera y al día siguiente San Martín entró al Callao en su yate, como sarcásticamente llamaba Cochrane al pailebot **Sacramento,** el primer buque en que flameó la bandera del Perú. Era un hermoso pailebot español revolucionado por los hermanos Cárcamo, que navegaban en él como pasajeros al ocurrir su cambio de bandera. El pailebot **Sacramento** había salido subrepticiamente del Callao en abril de este mismo año (1821) con destino a Panamá, conduciendo tesoro, correspondencia y pasajeros; entre éstos iba un comandante español Cortines y los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo, patriotas decididos, que desde que se hicieron cargo de la posibilidad de dar un golpe de mano abordo, sólo se ocuparon de prepararlo. Pronto se concertaron con los tripulantes y quedaron a la expectativa. El buque hizo escala en Payta y ahí desembarcó Victoriano para orientarse. La primera información que recogió fue la relativa al pronunciamiento de Piura por la patria y convencido de que al saberlo Gamon, el capitán del **Sacramento,** se apresuraría a dejar el puerto, volvió al buque justamente cuando ya alzaba el ancla. A poco de estar en marcha los Cárcamos dieron la voz de orden, intimaron rendición al capitán y al piloto, se proclamaron por la patria y regresaron a Payta, en donde dejaron al capitán, al piloto, al jefe español Cortínez y a otros prisioneros. Luego regresaron a Huacho y ahí entregaron a San Martín buque y cargamento.

Antes de tener disponible el **Sacramento** San Martín, como sucedió en la conferencia que siguió a la de Punchauca, se servía de la goleta **Motezuma.** Mientras él permanecía en su yate, Pezuela se hallaba en la bahía también, asilado en la corbeta mercante americana **General Brown,** de la que desembarcó el 28 de julio, día en que ese buque se hizo a la mar y fue a ocultarse en Lima. De ahí salió pocas horas después a embarcarse en un pequeño bote por la caleta La Chira, el cual lo llevó al costado de la goleta americana **Washington,** que esperaba en alta mar y en la cual siguió con su comitiva hasta Río Janeiro.

San Martín desembarcó en la noche del diez, y en la siguiente, temiendo el jefe español de la plaza del Callao, La Mar, que hallándose fondeado un solo buque de guerra en el puerto,

la corbeta **Sebastiana,** fuese atacada por los buques chilenos llegados el 8 con el vicealmirante, hundieron esta corbeta.

Lima estaba escasa de vituallas y el **San Martín** en San Lorenzo cargado de trigo y otros comestibles y mercaderías. El general ordenó que se llevara el navío a Chorrillos, para desembarcar esas vituallas, pues no era posible hacerlo en el Callao, por impedirlo los fuertes. Cochrane observó que el buque estaba recargado, que el fondeadero en la caleta dicha no era bueno y que el buque no tenía otra amarra que dos pedazos de ancla entalingadas. Efectivas o establecidas posteriormente como disculpa estas razones, el hecho es que se fondeó el navío en poca agua, que la mar estaba agitada, tocó la quilla, y el buque, que era viejo y estaba maltratado, se desfondó.

Con este motivo y a favor del entusiasmo que producía la presencia en Lima de un ejército opuesto al colonial, se abrió una suscripción para construir un navío nuevo que llevara el nombre de San Martín. Los detalles de esta suscripción constan en un folleto que aparece impreso en 1822. Hubo donativos desde medio real hasta mil pesos. Los de esta última cifra fueron cuatro: el marqués de Torre Tagle, Supremo Delegado; el presidente del departamento de Lima, don José Riva Agüero, don Pedro Abadía y don Juan Bautista Sarratea.

Al fin de la lista hay estas notas: Los mil pesos con que se suscribió el H. S. Gran Mariscal marqués de Torre Tagle, están aún por enterarse; pues dicho señor ha expresado verbalmente librarlos contra la Cámara de Comercio que reconoce a favor de su señora esposa mayor número de miles a mutuo; el español don Pedro Abadía se suscribió con mil pesos que no ha entregado todavía; los cien pesos que el P. D. Bernabé Tagle libra a los fondos de la **Orden del Sol** tampoco se han cobrado &. &.

Hay inscripciones de forma notable:

El presbítero Pedro A. López capellán de coro ..	$	6 r 0
Su esclavo Francisco y su mujer	„	0 „ 4
El zapatero Gregorio y su mujer	„	0 „ 4
El pulpero de la esquina de Santa Rosa	„	2 „ 0
D. Sastre	„	0 „ 2
Un patriota al tiempo del entero	„	0 „ 6
Cinco individuos a un real	„	0 „ 5
Por la ganancia en una carrera de caballos ..	„	51 „ 0
Endoso de una deuda	„	300 „ 0
Los vecinos de Checra (barras de plata)	„	1013 „ 5½

Hay muchos suscritos con medio, otros con un real, pero sólo uno con real y medio.

La suscripción alcanzó a .. .. $ 28417 1½

De cuyo total se hizo efectiva la suma de .. .. $ 25056 4 2 y además servicios de plata y prendas de oro y plata cuyo valor no se consigna.

Entre junio y julio de 1822 el gobierno provisional retiró ese dinero de la Cámara de Comercio y le dio inversión con cargo de reintegro. No se ha mencionado más ni el proyecto de navío, ni el reintegro de la colecta. En la larga lista de buques de toda clase que ha tenido el Perú, ninguno ha llevado el nombre de San Martín.

* * *

En esos días ocurrió en Ancón la varada del **Pueyrredón,** que se hizo pedazos por ser muy viejo y tener sus maderos podridos. El gobierno chileno quiso conservar ese casco como reliquia, pues recordaba no sólo el segundo barco de Chile, sino más especialmente el que había servido para devolver a sus familias tantos deudos queridos, confinados y atormentados en Juan Fernández; pero no pudo salvarse nada.

Poco después de supeditado Pezuela por La Serna, envió éste a Madrid al marqués de Valle Umbroso en resguardo de sus intereses políticos. Se embarcó en el **Maypú** y este bergantín fue apresado por la corbeta argentina **Heroína,** a la altura de Río Janeiro. Algún dinero de que ese buque era portador fue arrojado al mar para que no cayese en manos del enemigo.

A fines de julio (24) hubo otro asedio formal contra los barcos españoles fondeados en el Callao. Lo efectuó el capitán Crosby, penetrando al puerto en la noche con ocho botes armados. Bajo el fuego de los fuertes se apoderó de la fragata **Resolución** y tres buques mercantes: **San Fernando, Grampos** y **Milagro,** incendiando además las fragatas **Mercedes** y **Piedad.**

Se hicieron entonces por tierra varios ensayos para ocupar los fuertes, pero sin resultado. Cochrane hizo de su parte propuestas de componendas pecuniarias, con lo que, además de su provecho, favorecía su inquina contra San Martín, sin el cual suponía que ese provecho sería mayor.

El vicealmirante no consiguió su vivo anhelo de apoderarse de esos fuertes, lo que aumentó su contrariedad. Su actitud de rebeldía era a cada momento más descaradamente manifiesta y se exteriorizó del todo cuando el 3 de setiembre de 1821 San Martín se declara protector de la libertad del Perú, un título de gobierno como cualquiera otro y que mal podía alarmar en quien había rechazado poco antes la presidencia de Chile, después de restablecer la independencia de esa república.

Cochrane, con este motivo, rompe con todo miramiento, y sin duda para que conste sin dejar lugar a dudas, consigna sus oficiosas objeciones en una nota.

El decreto de San Martín, era sobrio:

"Quedan unidos desde hoy en mi persona el mando supremo político y militar de los departamentos libres del Perú, bajo el título de Protector".

Cochrane le dice a propósito: ".....**Los escollos contra los que hasta aquí se han estrellado los gobiernos de Sud América han sido la mala fe y el empleo de medios efímeros. No ha surgido un hombre, excepto Ud. mismo, capaz de elevarse sobre los demás y abrazar con mirada de águila la extensión del horizonte político. Mas si Ud. va fiado en la fortuna, cual otro Icaro con las alas de cera, su caída pudiera aplastar la naciente libertad del Perú y envolver a toda la América del Sur en anarquía, guerra civil y despotismo político".**

San Martín había dicho para justificar su resolución: que **"habiendo venido encargado de la importante empresa de libertar al Perú, primero era asegurar su independencia y después se pensaría en establecer la libertad".**

Luego, contestando a Cochrane la nota copiada antes, dice: **"No es la vanidad la que me hará variar de mis principios y de los verdaderos intereses del Perú; y conozco que la buena fe en el que manda, es su primer deber".**

La nota de Cochrane comprendía dos asuntos, de los que el citado no es el principal. El almirante había visitado la víspera al general en jefe para demandarle el pago de las deudas a favor de la armada, inclusive sueldos desde año y medio antes.

Haberes, incluso los atrasados	$ 150,000
Premios prometidos por S. E.	„ 110,000
Premios por la toma de la **Esmeralda**	„ 50,000
Valor de la **Esmeralda, por el avalúo más ínfimo,** incluyendo pertrechos y víveres	„ 110,000
Suma	$ 420,000

Como se ve, aparece en la cuenta, además del precio de la toma de la **Esmeralda** el valor de este buque, agregado a la escuadra de Chile, aparte de haberes deducidos en el Sur, al servicio de esa república. Y luego, en el haber de esa cuenta faltan los ingresos por razón de presas, que habían sido varias y valiosas, lo que dio colorido al incidente.

Al aproximarse a Lima Canterac, que bajaba de la sierra, San Martín ordenó, como medida precautoria, que se depositara abordo del **Sacramento,** su yate, el tesoro de particulares y fiscal que existía depositado en la casa de moneda, cuya relación es la que sigue:

Oro amonedado 97 onzas
Oro en pasta 2063 onzas
Plata amonedada 25679 $ 3½
Plata fina y chafalonía 8296 marcos.
Pallones y paquetes moneda cortada 244.
De particulares:
Plata 2170 marcos 3 onzas.
Plata piña cinco zurrones.
Estimado todo alrededor de cuatrocientos mil pesos.

Cochrane averiguó que se había hecho ese embarque, pues parece que era especialidad suya olfatear los tesoros, especialidad tan saltante como la de encariñarse con ellos y sin detenerse a escoger la forma, voló a Ancón y se apoderó de los que había abordo. Para justificar su procedimiento sumario indicó la necesidad de evitar el peligro que ofrece la gleba no retribuida y la posibilidad de que se desgranara a piratear. Por cierto que el distinguido marino no creía en sus propias palabras, ni esperaba que nadie les prestara más crédito. **"Habiendo fondos no pueden continuar los tripulantes insolventes de sus haberes"**, decía.

Fue muy difícil convencerlo de que entre esa suma había valores de particulares, entregados en el sagrado concepto de depósito y al cabo devolvió a cuenta de ellos lo que fue su voluntad. La audacia del vicealmirante crecía a medida que las personalidades con quienes San Martín estuvo vinculado eran arrolladas por la incontenible ola revolucionaria. La falange que formaron Alvear, Pueyrredón y demás patricios de la logia Lautaro no respaldaban ya al héroe yapeyuano. Después del paso de Rancagua y su renuncia del mandato del gobierno argentino, su situación resultaba indefinida. ¿Era un capitán de huestes mercenarias al servicio de Chile? ¿Era su aliado? ¿Era aliado de Chile o de O'Higgins? El papel de esfinge, sugestivo y atrayente en el gobernador de Mendoza, cuyos propósitos deducía cada político en el sentido que le favorecía más, era papel imposible desvanecidas las nebulosidades que envolvieron el secreto de sus resoluciones finales. Su sola fuerza de reserva era O'Higgins tambaleante, que no se atrevía a reprimir al vicealmirante, temeroso de que éste se alzara con la escuadra y acaso temeroso también de dejar en condición más equívoca a San Martín, si la ola revolucionaria, que ya se presentía, causaba cambios radicales en el gobierno de Chile.

Estrechamente vinculado Cochrane con las más encumbradas personas de Chile y el Perú, conocía sin duda las orientaciones políticas tanto como las económicas, en el teatro de su figuración. Este último acto suyo de inaudita desconsideración, pro-

ducto de un espíritu exacerbado tal vez por el aborto de planes muy acariciados respecto de los fuertes del Callao, y de parte de San Martín por la violación de los apuntes informativos del secretario de la comandancia y auditor de marina Jonte, practicada por el vicealmirante, que aprovechó la ausencia de Jonte; colmaron la medida de la prudencia de San Martín, quien haciendo saber a aquél que la escuadra estaba a sus órdenes, le ordena volver con ella a Chile. Lord Cochrane, antes que obedecer, alínea sus buques en son de combate delante de los fuertes. Recapacita sin duda, y en setiembre 28 de 1821 deja el puerto con rumbo al Sur, el cual cambia luego por su opuesto. Las fragatas **Venganza** y **Prueba** y la corbeta **Alejandro** eran presas tentadoras y resolvió buscarlas. Estas fragatas españolas, burlando la vigilancia del enemigo, fueron a embarcar en Quilca la división Canterac, que luego vinieron a desembarcar en Cerro Azul. Desembarcada la tropa en ese puerto los buques se hicieron mar afuera. El vicealmirante desobedece otra vez y sigue al Norte en busca de esos buques. Los supone en Guayaquil y ahí se dirige y permanece ahí más de dos meses carenando sus buques. El 3 de diciembre sigue viaje a Panamá, de donde sabe que habían seguido al Norte los buques perseguidos y sigue igual rumbo. El vicealmirante fue hasta Acapulco. En ese puerto dividió su flota. La **Indepedencia** y el **Araucano** continuaron al Norte y el lord regresó al Sur en la **O'Higgins** acompañada de la **Valdivia.**

Regresando de su largo viaje arribó a Atacames y ahí obtuvo las primeras noticias de los buques españoles, que se encontraban en Guayaquil, desde hacía algún tiempo. Justamente en febrero 8 salía San Martín del Callao a entrevistarse con Bolívar y se regresó de Huanchaco, tanto porque el libertador del Norte había salido de Quito para el Norte, cuanto porque los tres buques españoles **Prueba, Venganza** y corbeta **Alejandro** bloqueaban el Guayas, fondeados en Puná. Esta corbeta **Alejandro** había sido armada el año anterior en Chile, por cuenta de Colombia, pero en Guayaquil se sublevó y fue a unirse a las fragatas españolas. En tierra se entablaron negociaciones con el jefe español. La flotilla entró a Guayaquil y se perfeccionó el pacto satisfactoriamente, entregándose los buques al agente confidencial del Perú, señor Salazar, a quien había auxiliado en sus gestiones el general La Mar.

La **Prueba** salió en el acto para el Perú, con bandera peruana, y los otros dos buques se preparaban a seguirla cuando llegó al puerto Cochrane. Lo ocurido le dio nueva ocasión de manifestar su soberbia, exagerada hasta lo increíble. Ordenó, como en país sin habitantes, proceder violentamente a la captura de los dos buques ex españoles, y sólo en vista de la actitud que toma-

ba el pueblo, y de los preparativos bélicos que se hacían, consintió, después de haber desairado a La Mar, en dejar la fragata **Venganza** a la Junta de Gobierno de Guayaquil, a la cual obligó a otorgarle fianza de cuarenta mil pesos, que pagaría dicha junta a Cochrane, si la fragata cambiaba de bandera. Otra restricción fue la de que la corbeta **Alejandro** volviera a sus primitivos armadores. Todo menos que el Perú adquiriera esas naves. El almirante fundaba sus exigencias en que los buques españoles no habían venido voluntariamente a Guayaquil, sino huyendo de su persecución: lo que equivalía a decir que ésta lo autorizaba a prescindir de cualquiera otra consideración, por sagrada y generalmente reconocida que fuese.

El más vulgar de los piratas hubiera atendido mejor a la defensa de conducta tan indisculpable.

Y no es que fuera descomedido sólo para el Perú. Al deducir más tarde cargos contra Chile, por cuenta propia y la de su hermano, que reclamaba el importe del vapor **Rising Star,** que el gobierno no se decidía a recibir; decía refiriéndose a los gastos de conservación de la escuadra chilena: "..... **ni un solo real de este dinero ha salido del bolsillo de ningún chileno, sino que el todo** lo he cogido **o procurado de manantiales que jamás se habían antes utilizado para cubrir las atenciones de una escuadra abandonada".**

De Guayaquil salió de prisa el almirante para el Callao, en demanda de la **Prueba,** cuyo nombre se había cambiado por el de **Protector.** Llegó al Callao el 25 de abril de 1822.

La **Protector** estaba fondeada al abrigo de las fortalezas y especialmente bajo los fuegos del fuerte San Miguel.

Cochrane se presentó reclamando otra vez devengados del equipaje de su escuadra, empleada, como queda visto, en desbaratar las operaciones del gobierno peruano y abofetearlo en su bandera; pero no amagó a la **Protector.**

En cambio, como la goleta **Motezuma,** cedida al Protector por el gobierno de Chile, entrara al Callao con bandera peruana y artículos navales. la hizo tomar a pretexto de que siendo buque chileno, debía estar a sus órdenes, mandó arriar la bandera peruana y echar a tierra al capitán y oficiales.

En previsión de nuevos ultrajes con motivo de otros buques que se esperaban, se hizo preparar a la **Protector** para que ante una otra demostración pirática se estrellara contra el abusivo agresor, que sin duda en un destello de lucidez alcanzó a notar que con armas y bandera de Chile coceaba la obra en que esa nación le tenía ocupado. Por mucho que el ilustre marino hablara de los personajes y de los países en que actuaba en forma que no hay palabra culta con que calificar, pudo apercibirse de que excedió cuanto podía tolerarse en Chile mismo. Ese posible des-

tello de buen sentido le sugirió, sin duda, la feliz resolución de abandonar el puerto de Callao, en mayo 10 de 1822. Fue laborioso para el gobierno de Chile desprenderse del ilustre marino. El mismo refiere que se le quitaron uno a uno los barcos con distintos pretextos hasta dejar a sus órdenes sólo la goleta **Motezuma** y para dejar airosamente ese servicio tomó el del Brasil, que también hubo de dejar pronto por el de Grecia.

Con otro jefe en la escuadra de Chile la cordialidad de este país con el Perú se hubiera continuado mucho, tal vez siempre, y acaso muchas desgracias no hubieran ocurrido.

El mismo Cochrane lo declara en carta a Freyre, ya Director Supremo: **"Fui yo quien dio el golpe mortal a su poder usurpado con embargar el tesoro en Ancón, a fin de pagar a la escuadra y con rehusarme constantemente a acceder a sus insidiosas insinuaciones para que le ayudase a hollar aún más la libertades del Perú.....".**

Pero el vicealmirante no hubiera podido hacer daño si oportunamente cancelan su contrata O'Higgins y San Martín, a quienes por igual dañó.

PRIMERA ESCUADRA PERUANA

San Martín inició la organización de la escuadra peruana en 1821 sobre la base del pailebot **Sacramento,** que luego se aparejó de goleta y se llamó **Castelli,** el yate del protector, según la frase sarcástica de Cochrane. Fue su capitán J. Wickam, lo tripulaban 36 hombres y estaba armado de un cañón. En el curso de 1821 ingresaron a la incipiente escuadra los buques siguientes: goleta **Macedonia,** apresada por contravenir prescripciones de aduana, con 20 tripulantes y 7 cañones, capitán Juan Robinson y teniente Juan Iladoy; bergantín **Balcarce,** rendido con los castilos del Callao y que se llamó **Pezuela** en la real marina española, con 45 tripulantes y 16 c. mandado por el capitán Carlos García Postigo; corbeta **Limeña** de 95 tripulantes y 20 cañones, capitán Guillermo Cater, el captor del **Aranzazu.**

Estos buques se aumentaron en el curso de esa administración con los que siguen: bergantín **Belgrano,** de 17 cañones y 60 tripulantes, capitán Guilermo Prunier; fragata **Protector**(a) **"Prueba"** de 42 cañones y 250 tripulantes, capitán J. Esmond: el capitán Esmond salió tres años después de Iquique con la goleta **Cantelli,** (a) **"Sacramento"** y no hubo noticia posterior suya; fragata **Guayas,** antes "Venganza", de 40 c. y 200 tripulantes, capitán Cater, a quien reemplazó García Postigo después comandante de la **Limeña,** reemplazando a éste, en el **Balcarce,** Elcorrobarrutia; bergantín **Nanci,** apresado por contrabandista, capitán Juan Iladoy, de 35 tripulantes y 4 c; goleta **Cruz,** de 62 tripulantes y

17 c, capitán Santiago Guti; la fragata **Monteagudo**, que el ministro de ese nombre tenía reservada para depósito de los españoles destinados a expulsión.

Estos buques los puso San Martín a órdenes del contralmirante Blanco Encalada, cuya clase militar reconoció a nombre del Perú, siendo el capitán de navío José Pascual de Vivero comandante general de marina.

A raíz del tremendo desastre del ejército patriota, a cargo del general Tristán, en Ica, salió para el Norte Blanco Encalada con los trasportes **Océano, Mercedes, Trinidad** y **Ceres**, fragatas, y los bergantines **O'Higgins, Protector, Olive Branch, Livonia, Regencia, Pacífico, Dardo** y goleta **Olmedo**; custodiados por la fragata de guerra **Protector** y la corbeta **Limeña**. La fragata **Protector** fue a reunirse en Guayaquil con la **Venganza** y la corbeta **Alejandro**.

Los indicados buques estaban fondeados en Guayaquil al proclamarse la anexión de esta provincia a Colombia y en ellos se refugiaron los miembros de la Junta de gobierno ecuatoriana después de protestar de la violencia que ejercía el Libertador. Esto ocurrió a fines de junio y justamente con fecha 26 del mismo, San Martín escribía a O'Higgins sobre planes más complicados, en los que ese problema, la absorción de Guayaquil, ni aún se menciona.

Es una carta casi plácida, nutrida de expectativas, pudiera decirse de ilusiones, de las que sólo pueden deducirse pensamientos ajenos a la situación política del Protector, aunque tengan explicación sus escasos detalles sobre cosas de mar y su falta de noticias frescas. La carta está fechada, Lima junio 26 de 1822, y dice:

"Señor D. Bernardo O'Higgins

Mi amigo y compañero querido:

Por nuestro Cruz habrá Ud. sabido los felices resultados de la campaña de Quito. Este golpe feliz ha hecho tomar un nuevo aspecto a la guerra de este país; sin embargo, como las posiciones de la sierra que ocupa el enemigo las puede disputar palmo a palmo y por otra parte la terquedad de los españoles es bien conocida, creo que el modo de negociar la paz con ellos es llevarles la guerra a la misma España; por lo tanto estoy resuelto, como he dicho a Ud. anteriormente, a que las fragatas Prueba **y** Venganza **y la goleta** Macedonia **salgan de ésta a principios de agosto con destino a Europa, a arriunar del todo el comercio español. Creo que sería muy del caso tanto por el honor de Chile, como por el interés general, que si Ud. puede unir a estas fuerzas algunas de las de ese Estado, la expedición tendría los mejores**

resultados. He pensado que Guise mande las del Perú, pues es un buen sujeto, separado de la influencia de Spry. Las ventajas de esta empresa no se le pueden ocultar, pues sus resultados necesariamente deben ser felices y de una gran utilidad para pasar el resto de los días que nos quedan, sin tener que mendigar.

Es excusado encargar a Ud. reserva sobre este negocio, pues de ella depende su buen éxito.

Algunos marineros buenos nos faltan en ésta, pues todos está empleados en el crucero de intermedios y el convoy; sin embargo, siempre sacaremos más de cuatrocientos.

Contésteme sin pérdida de tiempo, y si se resuelve a este plan, ponga Ud. por obra la composición y apresto de los buques que tengan que marchar, para no esperar en Valparaíso. Qué lástima que no estuviese en esa la Independencia y el Araucano, pues lo que se necesita no es tanto la fuerza como el andar. Contésteme sin perder momento por si llega su respuesta antes de que salgan los buques.

Hace una furia de tiempo que no tengo carta de Ud.

Adios mi amigo: lo será siempre de Ud. su compañero,

José de San Martín.

Ese optimismo era efecto del moroso servicio de correos en esa fecha. San Martín tenía informes del triunfo alcanzado en Pichincha y de la parte importante que en él correspondía a la división Santa Cruz y eso le hacía olvidar la defección de los jefes que lo habían proclamado en Rancagua, las majaderías del vicealmirante, la derrota de Tristán y las mil y una miserias que rumoreaban a su alrededor como los grillos, ranas y sapos en las ciénagas. Soñaba porque medía el alma de los hombres sujetándola al cartabón de la suya.

Había enviado en apoyo de las operaciones de Bolívar contra Aymeric tropas que le hacían falta, posponiendo los desacuerdos respecto de Guayaquil; su proceder elevado y oportuno aseguró el triunfo de su rival y suponía haberlo desarmado procediendo así. Ignoraba que a la vez que él la ordenaba, Sucre la había impuesto bajo amenaza; ignoraba que alcanzado el triunfo había procedido Bolívar a proclamar la anexión sin miramiento alguno. En su genial ignorancia de las miserias ajenas se anticipaba a los sucesos: Bolívar cedería reservando a los congresos el asunto del Ecuador y proporcionándole los hombres y armas precisos para el avance de Arenales por el centro y el ataque simultáneo por Intermedios, mediante el envío de fuerzas que haría O'Higgins. Con esos elementos unidos a los que tenía y el éxito de La Fuente en sus gestiones de finanzas por las Provincias de la Plata, podría resolver fácilmente esa guerra, que muchos afirmaban que se mantenía inactiva para detener

con su aparato las ambiciones levantiscas, prontas a aparecer y desarrollarse con violencia de torrentes.

Llegadas algunas noticias más, todavía confía en errores de fechas, en un próximo cambio de procedimientos que acreditarían la gratiud, que harían olvidar la inútil amenaza, y precipita su nuevo viaje. No había reasumido el mando confiado a Torre Tagle en febrero, permaneciendo en Magdalena, ocupado sólo del ejército, y en julio 14 se embarca en la goleta **Macedonia**, en la que llegó a Puná el 26.

"El de nuestra conferencia será un gran día para la América", había escrito a Bolívar; fue su última ilusión!

San Martín comprendió al instante que había soñado. Se halló delante de un torrente desbordado, dispuesto a arrollar cuanto cayera en su cauce, inclusive la obra que labraba, si resistía la impresión que quería darle.

Regresó a Lima y se encontró maltratado en su representante, en Monteagudo, acusado de todo género de injusticias y de abusos, que habían opacado de reflejo la noble figura de Chacabuco y de Maypú, y pudo ver entonces cómo se ahondaba a su alrededor el terrible vacío.

Grande siempre, con la épica grandeza de los días de gloria; tan grande como el vacío que ahondaron a su alrededor las excesivas concesiones del militar al político, no olvidó un instante el alto interés que venía persiguiendo tenaz desde el Plata a través de los Andes y surcando el Pacífico. La estrella guiadora se ocultaba a sus ojos opacada tal vez para él, pero rodando siempre en su órbita e irradiando sus eternos destellos. No dudó de la misión La Fuente, de la cooperación de Chile, de la pericia de Arenales, de la evolución incontrastable de las ideas sembradas, de la lógica del hecho; pero se había convencido de que para llegar al éxito sobraban él o Bolívar y antes de estrellarse contra éste en beneficio del enemigo común, prefirió ceder el puesto al que se lo disputaba, en cambio de que llegara más fácilmente al éxito de su propio plan, que era su único interés, su nobilísima ambición. Así se escurre de la vida pública, así vuelve silencioso a la penumbra de la vida privada el único grande hombre de la América del Sur en quien puedan encontrarse los nobles perfiles que tanto agrandan la admirable figura de Jorge Washington.

Declinado el poder en el primer Congreso peruano, setiembre 20 de 1822, San Martín sale al otro día por la noche, a caballo, de la Magdalena para el Callao y ahí se embarcó en el bergantín **Balcarce.**

La agitación y emociones de los últimos días agravaron su vieja afección pulmonar y a las pocas horas de viaje hubo de arribar el buque a Ancón, en donde permaneció seis días hasta restablecerse para seguir el viaje. Todavía, de regreso en Chile,

se ocupaba de gestionar el envío de fuerzas al Norte, el auxilio de tropas ofrecido.....¡obsesión de la idea.....!

* * *

Por aquella época fue encomendada a la escuadra, por la Junta gubernativa, la repatriación de la división auxiliar colombiana, cuyas exigencias sistemáticas impusieron esa medida; y el jefe del convoy tuvo órdenes precisas para evitar que desembarcaran en territorio del Perú.

Los buques no eran excepción en el desgraciado desbarajuste que denunciaba por todas partes la falta de acierto administrativo. Eran barcos al garete, tripulados por gentes colecticias en los que hasta capitanes hubo reñidos con el deber. Durante la permanencia de la **Protector** en Guayaquil, al decretar Bolívar su anexión a Colombia, se produjo en esa fragata un motín que fue difícil a Blanco Encalada dominar; y más tarde, marzo 18 de 1822, la corbeta **Alejandro** se insurreccionó también. La goleta **Motezuma** hizo otro tanto en agosto 8 de 1822 y fue preciso entonces fusilar a tres tripulantes para moralizar a los otros. No era tarea fácil la de imponer respeto a los testigos de los descomedimientos de Cochrane y de la mayor parte de los jefes de buques extranjeros, alguno de los cuales fue hasta obligar a un barco militar a ver desembarcar en Arica pertrechos de guerra para La Serna, sin permitirle evitarlo.

En diciembre el escándalo alcanzó mayores proporciones de indisciplina. Un pilotín Machistan, de la corbeta **Limeña,** a las once de la noche del 9 de diciembre (1822) revolucionó el equipaje, en su mayor parte compuesto de ingleses, y auxiliado por los tripulantes de la goleta **Cruz,** sajones también, amarraron a los oficiales, levaron el ancla y dejaron el puerto. Cerca del cabezo de la isla de San Lorenzo pusieron a sus presos en un bote y los enviaron a tierra con cartas para el Congreso. La excusa o fundamento era la falta de pago.

Al amanecer del día siguiente 10 el **Belgrano** dejó también el puerto como lo había hecho antes la **Limeña** y hubo el temor de que fuera su intento facilitar el desembarque de la división Paz del Castillo en la costa del Norte. La **Limeña** se recuperó días después; el **Belgrano** recaló en Pisco por víveres, de ahí fue a Chiloé y de ahí pirateando a Filipinas. Lejos de debérseles nada a los tripulantes, debían ellos parte del sueldo anticipado que se les dio en Valparaíso. Por entonces hubo el temor de que esos buques sirvieran para traer de nuevo al Perú la división Paz del Castillo.

Hasta la fragata **Protector**, en cuya conservación había mayor esmero, tuvo su otro motín el 7 de abril de 1822.

El servicio se resentía de la composición del personal y así puede verse que en la expedición Alvarado a Intermedios los desastres marítimos se atropellan. En esa expedición salieron del Callao, octubre 10/822, los trasportes **O"Higgins, Independencia, Protector, Perla, Mackenna, Olive Branch, Dardo, Nancy, Trujillana;** custodiados por la fragata chilena **O'Higgins,** que lucía la insignia del contralmirante Blanco Encalada.

A las cuarenta y ocho horas de viaje resultó el **Independencia,** uno de los trasportes de más tonelaje, con seis pies de agua en la bodega y fue preciso trasbordar de ese buque cien hombres a la **O'Higgins,** y que la **Independencia,** acompañada de dos trasportes más, regresara al Callao. Veinte días después del de salida, el **Mackenna,** de cien toneladas, con brisa fresca y andar de cinco millas, se fue sobre la **O'Higgins** cortándole el palo mayor con su bauprés, que también perdió; causándose en las dos considerables averías, agravadas por la dificultad de maniobrar con las cubiertas llenas de gente. Por fortuna los buques pudieron separarse pronto, pero, al amanecer, la **O'Higgins** era una balsa. Dos días demoraron aparejando con bandolas este buque y habilitando la **Mackenna** para seguir viaje.

La expedición llegó a Iquique en diciembre 6 de 1822 y ahí se supo que el auxilio de Chile, a órdenes de Pinto, se había aplazado por insurrección de la tropa a causa del derrocamiento de O'Higgins. Desembarcada una pequeña fuerza ahí, vino el grueso de la flota a Arica, en donde desembarcó, destacándose sobre Quilca otra pequeña fuerza que debía atender por la costa el bergantín **Protector.**

Rápida fue esa reseña militar con término luctuoso en Yacango y Moquegua. Los escasos restos del pequeño pero bien abastecido ejército se embarcaron en Ilo a órdenes del coronel Martínez, con dirección a Pisco. Dos de los trasportes, **Trujillana** y **Dardo,** fueron a embarrancar en bahía Independencia y los soldados náufragos pasaron grandes penalidades al atravesar sin agua ni víveres las pampas yermas de Villacurí, hasta alcanzar Pisco. Martínez siguió con los otros buques al Callao.

Los dispersos que pudieron escapar el Sur fueron hasta Iquique, en donde Olañeta los destrozó. Alvarado, después de haber despachado a Martínez, fue también a ese puerto, por mar. Ahí desembarcó una fuerza de reconocimiento, menos de cien hombres que, después de haber desembarcado sin inconveniente, fue rodeada de improviso por fuerzas superiores de Olañeta. Los patriotas se batieron en retirada y corrieron al mar, para ir a nado hasta los buques, fondeados desgraciadamente muy afuera. La mayor parte sucumbieron, entre ellos los inseparables amigos teniente coronel La Rosa y sargento mayor Taramona, cuya entereza y brillante juventud eran honra y orgullo de las filas patriotas.

Un batallón chileno al encontrarse en Arica con buques disponibles, se insurreccionó haciéndose conducir a Valparaíso.

Al reemplazar Riva Agüero a la Junta gubernativa fue una de sus providencias restablecer el servicio de mar. Despachado el vicealmirante Blanco Encalada como ministro plenipotenciario al Plata, el mando de la escuadra y su organización fue encomendado a don Martín Jorge Guise, que había ingresado al servicio en la clase de contralmirante, setiembre de 1822, y al hacerse cargo de la armada en marzo de 1823, fue elevado a la clase de vicealmirante. El primero de este mes había salido en la **Macedonia** el general Portocarrero como ministro en Colombia en demanda de auxilio y en abril 9 salían dos comisionados en el **Balcarce** a coadyuvar en sus gestiones y llamar a Bolívar. Las activas gestiones privadas de San Martín en Chile alcanzaron la remisión de rifles, y auxilio de hombres de esa república y pérfidos consejos precipitaban la repetición del plan en que había sucumbido meses antes Alvarado.

El derrumbe se generalizaba, sin que pudiera imaginar nadie la manera de contenerlo. Unos con Riva Agüero y los militares que lo impusieron llamaban a San Martín, otros en contacto con Sucre y Mosquera volvían los ojos al Norte, pero mientras el médico llegaba concluía de desvanecerse el paciente. Los elementos que fueron insuficientes en la obra del genio no podían bastar en la de sólo propósitos ingenuos.

Como preliminar de esta segunda campaña, encomendada al general Santa Cruz, parte principal en la formación del nuevo orden político de cosas, Guise subordinado a aquél, debía bloquear con la escuadra los puertos intermedios. El vicealmirante arboló su insignia en la **Protector,** e inició sus operaciones con la toma Arica, junio 7, que realizó a sangre y fuego.

Arica se hizo el centro de las operaciones por mar, que eran casi exclusivamente de trasporte. De ahí salió Miller en el bergantín **Protector** y fue a fondear en Chala, siendo el que lo conducía el primer buque que fondeó en ese puerto. Habían con la fragata **Protector,** capitán R. Biset Adison, la corbeta **Limeña,** comandante Postigo, bergantín **Progreso** capitán Guillermo Prunier, goleta **Macedonia** comandante Juan Iladoy, goleta **Camelli** comandante Andrés Gordon Roberthon, fragata **Santa Rosa** que vino con pertrechos, comandante Bouchard. Estuvo nombrado jefe de trasportes el comandante Manuel Loro, que llegó a Arica como comandante de la **Boyacá.** Hubo varios cambios en el mando de estos buques, especialmente en la **Limeña,** que mandaron, por ausencia de Postigo, Prunier primero y luego Ricardo Person; Freeman reemplaza a Prunier en el **Progreso** y Bouchard al anterior en la corbeta **Limeña,** que estuvo en Ilo, a disposición de Santa Cruz y luego se fue al Norte.

Casi a la vez llegaron a Arica, Orbegoso con la comisión de Riva Agüero para Santa Cruz de que regresara con su ejército, y un propio con la infausta nueva de la derrota de ese ejército, que se pedía para evitar a Bolívar. Portocarrero, Orbegoso, Guise, García Postigo y otros jefes anonadados por el desastre, no encontraron otro recurso para atenuarlo que llamar a San Martín, a cuyo efecto le escribieron una carta colectiva en la que, además de hacer suya la petición, los firmantes, la reforzabon incluyendo entre los suyos el nombre de Riva Agüero. El portador de la carta fue García Postigo, quien debía buscar a San Martín en donde estuviese y cohonestando esa comisión con la de averiguar lo que hubiera de cierto sobre la venida al Pacífico de dos grandes buques de guerra españoles, se le autorizaba para llevar su averiguación hasta Buenos Aires. García del Postigo fue a Valparaíso en el bergantín **Cantón,** que salió en seguida.

Poco después llegó la esperada división auxiliar de Chile, que debía ponerse a órdenes de Pinto. La mandaba el jefe de estado mayor coronel Benavente y desde lugo Santa Cruz y Guise le solicitaron que siguiera hasta Huanchaco, para ponerse a órdenes de Riva Agüero; Benavente sometió la resolución a una junta de jefes que resolvió seguir como se les pedía hasta Huanchaco. Alcanzado este acuerdo se embarcó el resto de húsares en el trasporte **Mackenna** y los chilenos y la demás tropa en los trasportes **O'Higgins, Boyacá, Santa Rosa** y **Motezuma** escoltados por el bergantín **Congreso** y la fragata **Protector;** haciéndose todos a la mar con rumbo a Huanchaco. A poco encontraron en la mar navegando con rumbo opuesto al bergantín **Balcarce,** en le que iban a Arica los generales Alvarado y Pinto a encargarse del mando de todo el ejército el primero y del chileno el otro. Al corriente Pinto de lo que ocurría resolvió que la fuerza chilena siguiera con él viaje al Sur, yendo a desembarcar a Coquimbo, sin otra ocurrencia que el encuentro con un corsario español cuyo mástil derribó la **Motezuma** con un disparo certero de su único cañón. Santa Cruz había acompañado algún tiempo a Pinto procurando resolverlo a seguir a Huanchaco, hasta que al convencerce de lo estéril de sus esfuerzos volvió al Norte.

Hubo también desgracias que lamentar en las otras naves que volvían a la desbandada, proa al Norte, después de la tremenda derrota: la **Mackenna** con húsares cayó en poder del corsario **General Valdés,** armado en Chiloé por Quintanilla. Una vez apresada y en viaje al Sur sobrevino una tempestad y naufragó aquella fragata, pereciendo todos. Otro grupo de dispersos tomó pasaje en el bergantín **Carmen** y quienes lo formaban se apercibieron de que el capitán tenía el proyecto de entregarlos a los españoles. Se pusieron de acuerdo y ultimaron al capitán. Pero el buque no tenía piloto y estuvieron navegando sin saber a dónde

iban, hasta que la casualidad los echó a Huacho, puerto al cual llegaron en el estado más lastimoso.

Alvarado ordenó a la **O'Higgins** y demás trasportes que llevaban a la tropa peruana que lo esperasen cerca de la isla San Gallán, pero todos siguieron al Callao, salvo cuatro naves inclusive la **Boyacá,** en la que iba Orbegoso, la cual se dirigió a Pacasmayo. El mismo Alvarado, con el **Balcarce,** siguió al grueso de la escuadra, que obedecía a Sucre, a quien había embarcado en Quilca.

Santa Cruz siguió al Norte en la **Protector,** seguido del bergantín **Congreso** y tres trasportes con las reliquias de su ejército con las que desembarcó en Santa, de donde se trasladó solo a Piura. Guise siguió con los buques dichos a Huanchaco. Habían estado bloqueando esa costa la fragata **Monteagudo,** corbeta **Limeña** y goleta **Guayaquileña;** pero salieron en persecución de un buque pirata. Guise encontró presos a bordo de la goleta **Terrible,** algunos de los hombres notables al servicio de Riva Agüero y los puso en libertad. Se negó a entenderse con La Fuente, quien a su vez impidió que se permitiera al bergantín **Congreso** hacer aguada en Santa. Al arribo de Bolívar en el **Chimborazo** el vicealmirante se le subordinó y sus gestiones en favor de Riva Agüero y Herrera, presos en Guayaquil, fueron atendidas.

Los momentos eran de crisis. Poco después dos clases de la guarnición del fuerte Independencia del Callao se amotinaron (febrero 5 de 1824) quejosos por falta de pago: hubo lentitud y torpeza en el arreglo del incidente y éste se corvirtió en rebelión, reponiéndose la bandera ibérica en los torreones. Regularizándose la rebelión los traidores capturaron en el puerto al bergantín **Balcarce,** la fragata **Guayas,** que estaba en desarme y otro bergantín que armaba en guerra contra los españoles un particular para destinarlo al corso. Para recuperarlo, Guise, que había entablado bloqueo por orden de Bolívar y se mantenía en el cabezo de la isla San Lorenzo, exigió de la plaza la entrega de los buques mencionados (febrero 17). Desatendida su intimación, atacó dos días después buques y fuertes, aunque sin resultado manifiesto. El 21 reiteró el ataque, reforzado por la goleta **Macedonia** y el bergantín **Congreso,** estableciéndose con más rigor el bloqueo.

El 25 del mismo (febrero 824) repitió el ataque, esta vez sirviéndose de tres lanchas con veinte hombres cada una, puestas a órdenes del comandante de la **Protector,** Robert Biset Addison. Como al capturar la **Esmeralda,** se había fingido abandonar el bloqueo, saliendo del puerto en la tarde, para regresar en la noche destacando delante las lanchas, tras de las cuales avanzaba Guise en la **Protector,** con poca vela.

La flotilla sutil del capitán Biset llegó hasta la **Guayas,** la abordó, la capturó y la puso sobre sus velas; atacando luego a la **Santa**

Rosa. Mientras duraban estas operaciones escapó el **Balcarce,** sin que la **Protector** lo estorbara por atender de preferencia a la protección de sus embarcaciones menores, estrechadas por las cañoneras del puerto. La ventolina era floja, poca la gente, activo el asedio de las fuerzas sutiles españolas, y al cabo, no pudiendo sacar del puerto las presas dominadas, el capitán Biset hubo de prenderles fuego. La **Guayas** y la **Santa Rosa,** picados los cables y sueltas al desgaire envueltas en gruesas llamaradas, cayeron ardiendo sobre otros buques en los que a su vez prendió el voraz incendio, cuyo resplandor iluminaba la bahía con destellos siniestros, y al par que acababa la noche se producía mayor confusión por el afán de los otros buques en cambiar fondeadero, para evitar las llamas y el peligro de que funcionara la artillería de los fuertes.

Biset pudo capturar cuatro de esos buques y salir de la rada antes de que fuera completamente de día. En las primeras horas de la mañana, mientras las de Guise iban a fondear tranquilamente en la isla de San Lorenzo, seis naves llenaban el puerto de humo y de llamas.

Fue empresa semejante a la captura de la **Esmeralda,** acometida con menos gente y sin los jefes ya probados que intervinieron en esa captura. Biset no pudo mover la **Guayas** porque faltaba el viento, pero tampoco hubieran hecho gran cosa los patriotas con un buque que tenían apontonado ellos mismos por el mal estado del casco.

Guise no servía a gusto. El olvido casi completo en que se tenía a la escuadra como resultado de la acefalía y miseria general, lo mantenían en constante conflicto con las tripulaciones, previamente desmoralizadas.

Si alguien incubó en su cerebro la idea macabra de producir una situación extrema para afrontarla, el resultado, la obra, revelaba la habilidad del artista. Llegada la situación esperada el pánico dominó en los espíritus, desapareció toda esperanza y apenas se encontró una áncora salvadora: la dictadura. La había asumido Bolívar, encarnación culminante de la única fuerza que estorbaba el restablecimiento del régimen colonial. Un concierto de empirismo e intemperancia habían puesto al alcance de la vista vulgar lo que dos militares geniales veían desde mucho antes, el uno bregando contra la fatalidad del hecho y el otro contemplando la congoja del primero y esperando su explosión definitiva para tentar fortuna a su vez.

A Guise le faltaba todo, a veces hasta el agua para los buques. El general Necochea fue personalmente a Chancay a entregarle una cantidad de productos del valle para que vendidos tuviese con que atender a los haberes y abastecimientos de la ar-

mada. Ya antes lo había facultado Bolívar a cobrar los derechos de importación en Intermedios para atender a esos gastos.

A falta de la **Macedonia, Limeña** y otros buques peruanos fuera de las órdenes inmediatas del vicealmirante, Bolívar puso a sus órdenes la corbeta **Pichincha,** bergantín **Chimborazo** y goleta **Guayaquileña** para reforzarlo. Los botes huachanos debían proveerlo, pero no cumplían con exactitud ese deber, necesitando muchas veces enviar sus buques a Huacho por agua y víveres, desatendiendo el rigor del bloqueo. En uno de esos viajes obligados fue que el bergantín **Congreso** varó en Huacho. Guise destacó al teniente Guillermo Jones, con una lancha, a hacerse cargo del buque varado. El teniente Jones repuso a flote el **Congreso** y aunque con seis pies de agua en la bodega, pudo llevarlo hasta Samanco, en donde lo carenó.

En julio 1824 hubo algunos ascensos en la armada. Se dio la clase inmediata superior a los jefes y oficiales siguientes: capitanes de fragata Roberto B. Adison y Andrés Gordon; capitanes de corbeta Roberto Gordon y Roberthon; alféreces: Saint Simon, Federico Elmore, Jonas Halstead; guardias marinas: Jorge Parquer, Jorge French, Ramón Valencia, Juan M. de la Rosa, Rafael Soto, Francisco Laymet, Eugenio Mimbela, Guise, amante de traer al servicio el mayor número posible de peruanos, brindaba facilidades a los padres e invitaba a los jóvenes a embarcarse, preocupándose mucho de su enseñanza.

No pudiendo servirse del Callao hacía las reparaciones de sus buques en Pisco, Samanco y Payta y tenía constantes cruceros a lo largo de la costa.

En esos cruceros capturó algunos buques contrabandista, como la **Víbora,** que llegó al Callao custodiada por la goleta **Cantelli.**

* * *

Rodil no había descuidado por su parte proveerse de buques; habilitó la corbeta mercante **Ester** de 30 c., que al ingresar al servicio de guerra, a órdenes de su capitán, el teniente de navío Pedro Anton Gould, tuvo el nombre de **Ica;** los bergantines **Pezuela,** de 18 c, al mando del teniente de navío Manuel Quesada; **Constante,** de 14 c, al mando del teniente de fragata José Martínez; **Moyano** (a) Real Felipe, **O'Higgins** y la corbeta **Perla.** A estos buques vinieron a unirse dos más fuertes, llegados de España un año antes: el navío **Asia,** de 74 c, al mando del capitán de navío Roque Gurusueta y el bergantín **Aquiles,** de 20 c., que mandaba el teniente de navío José Fermín Pavía. Contaban además con los corsarios de Quintanilla: **General Valdez** y goleta **Quintanilla.** Total: 172 c.

El 5 de setiembre se atrevieron los españoles a tomar la ofensiva. La **Protector** y la **Macedonia** estaban fondeadas hacia el cabezo de la Isla. Había calma completa y aprovechándola salieron del puerto ocho lanchas cañoneras y cuatro falúas armadas, que fueron a acometer a los buques de Guise. Este las recibió a cañonazos, hundió una lancha y puso en fuga a las otras después de dos horas de combate.

* * *

El ensayo parece que estimuló a los españoles, que dos días después salían del puerto sobre Guise. Tenían aquéllos el navío **Asia,** la corbeta **Ica** y los bergantines **Aquiles, Pezuela** y **Constante.**

Guise estaba en la Isla con la fragata **Protector,** goleta **Macedonia** y el trasporte bergantín **Rápido** peruanos, y los colombianos corbeta **Pichincha,** bergantín **Chimborazo** y goleta **Guayaquileña.** Esta flota al notar que la española salía del puerto se puso sobre sus velas y salió de la bahía con rumbo al W., envuelta en una capa de densa neblina. Al disiparse ésta, se hallaban lejos de San Lorenzo, la **Protector** hacía la amura de estribor del **Asia** y un poco a sotavento los demás buques de Guise, haciendo toda diligencia para aumentar su barlovento.

Es inútil describir este combate. Existen las versiones de ambos contendores. Gurusueta dijo: "La corbeta y bergantines que acompañaban a la **Prueba (Protector),** y que se dispersaron a los primeros tiros, habían podido algunos de ellos ser prisioneros, habiendo arriado uno su bandera que volvió a izar poco después fuera del tiro de cañón. Son tan despreciables estos buques menores y se manejaron tan mal en este día, que me pareció indecoroso ocuparme de ellos y deber atender sólo a atacar a la **Prueba** con el fin de destruirla, que si no lo he conseguido enteramente, puedo asegurar a US. lleva grandes averías".

"La tropa de infantería, aunque no llegó el caso de echar mano de ella, manifestó en su serenidad y disciplina la familiaridad con que el soldado veterano **oye las balas en cualquier elemento que sea".**

El parte de Guise a Bolívar dice:

"Callao, octubre 8 de 1824.

"Al señor secretario general de S. E. el Libertador.
S. S.

"Tengo el honor de informar a Ud. para conocimiento de S. E., que ayer he tenido un ataque de la escuadra enemiga al frente de este puerto y que, aunque no fue decisivo, no deja de hacer honor a nuestras armas.

"La escuadra de mi mando se componía de la fragata **Protector**, goleta **Macedonia** y trasporte bergantín **Rápido**, y corbeta **Pichincha**, bergantín **Chimborazo** y goleta **Guayaquileña** de Colombia, que se habían unido a mí en la latitud de Huarmey. Con estos buques estaba fondeado en la isla de San Lorenzo, sosteniendo el bloqueo, cuando a las seis de la mañna de ayer observé que los enemigos salían a buscarme con el navío **Asia**, corbeta **Ica** y bergantines **Aquiles, Pezuela** y **Constante.**

"Inmediatamente me hice a la vela para afuera con el fin de aceptar el combate, pero no en la bahía como el enemigo al parecer lo intentaba, sino a larga distancia, para tener lugar de empeñar una acción decisiva. El enemigo me siguió entonces en línea de batala, mientras que yo no había podido formarla por no haber la **Pichincha** y la **Guayaquileña** obedecido mis señales.

"A las 9½ la escuadra enemiga por su mejor andar ya había ganado el barlovento a esta fragata y sin embargo emprendí la acción virando sobre el navío, cabeza de la línea, luego que estuvo a menos de tiro de fusil.

"Yo esperaba que la **Pichincha** y la **Guayaquileña**, que se mantenían a barlovento, viéndome comprometido y sacrificado por los fuegos del enemigo, vendrían a ayudarme en virtud de mis repetidas señales. Pero mi esperanza quedó frustrada al observar que no hacían movimiento alguno favorable.

"Por otra parte, el bergantín **Chimborazo** recibió al principio de la acción tres balazos a flor de agua, que lo obligaron a orzar: de manera que me vi privado también del auxilio de este buque con el que principalmente contaba, en razón de estar mandado por el intrépido comodoro Wright.

"Así es que me resolví por último a virar de la vuelta afuera después de haber sostenido un combate en que el enemigo, a pesar de todas sus ventajas, no logró el menor provecho. Por el contrario, a más de acreditarnos su cobardía con haberse vuelto al puerto teniendo en su favor las mayores probabilidades del triunfo, sufrió averías de consideración.

"El palo de trinquete del navío con sus masteleros, la verga del mismo palo, el palo mayor, el velamen y jarcia, todo fue atravesado por nuestras balas. El velacho quemado por los tacos, y en fin, otras muchas averías en el casco. Entre la gente es natural que también hubiese habido algún estrago.

"Los que sufrió esta fragata no son en verdad proporcionados a los peligros en que se vio comprometida. Sólo dos hombres fueron muertos y ocho heridos levemente. El aparejo recibió ligeros daños y la **Macedonia** tuvo también un herido.

"La conducta del señor Wright ha sido la de un bravo oficial: yo estoy plenamente satisfecho de ella. La de los comandantes Drinot y Baxter, de la **Pichincha** y **Guayaquileña**, aunque fue re-

prensible merece alguna lenidad, porque su falta, en mi concepto, ha procedido más bien de inexperiencia que de falta de celo o patriotismo.

Los oficiales y tripulación de esta fragata se han portado con admirable valor. Sin defraudar el mérito de cada uno, me permito recomendar especialmente a la consideración de S. E. a los capitanes Roberthon y Freeman y al coronel Soyer, por el denuedo y bizarría con que se han batido.

Soy de Ud.

M. J. GUISE".

El resultado real del combate lo establecen los hechos. Los buques españoles volvieron al puerto y en él anclaron al abrigo de los fuertes, mientras los peruanos regresaban a su vez a fondear delante de la playa oriental de la isla San Lorenzo. No hubo otra reseña militar. De un lado era deficiente el material, de otro faltaba confianza en la propia fuerza.

Rodil supo que el vicealmirante Blanco Encalada se preparaba a venir al Perú con la escuadra de Chile, a estrechar el bloqueo del Callao y envió los buques a Quilca y tropa en ellos, sin que Guise pudiera impedirlo. La flotilla a sus órdenes tenía los fondos sucios y apenas un buque poderoso, la **Protector,** que no podía hacer fuego, como lo dice el vicealmirante más abajo. Tuvo éste que resignarse, por esos motivos, a ver salir al **Asia, Aquiles, Constante** y los trasportes, limitándose a seguirlos unas pocas millas para llenar el expediente.

Ese mismo día oficiaba Guise al secretario general del dictador colombiano, avisándole que el enemigo, reparadas sus averías, salió para Intermedios con 600 hombres en tres trasportes, evitando encuentros. Más adelante dice al secretario general del dictador refiriéndose a la **Protector:**

"De resultas del último combate ha quedado tan maltratada que no es posible mantenerla en la mar por más tiempo sin riesgo de perderla. Por falta de cobre ha perdido enteramente su andar y lo que es peor hace agua en grande cantidad, de manera que en vano he intentado perseguir al enemigo para tomarle o por lo menos echarle los trasportes a pique. En una palabra: no se puede tirar un solo cañonazo, porque el estremecimiento es bastante para que se abran más las costuras y se aumente el agua.....".

"Creo que si se me auxilia, la escuadra podrá estar en un excelente estado antes de que los buques enemigos estén de regreso sobre esta costa.

Soy de Ud.

MARTIN JORGE GUISE".

Autorizado por el dictador, Guise se dirigió a Guayaquil, tanto para carenar los buques cuanto para reunir con ellos las corbetas **Limeña** y **Bomboná**, la fragata **Monteagudo** y el bergantín **Progreso.**

En el intermedio de poder de la escuadra española en el Pacífico, habían resultado para ella, en el Norte, algunos pequeños éxitos.

En un encuentro de la **Motezuma** con el bergantín **La Serna**, perdió la goleta su mastelero de velacho y estuvo en inminente riesgo de ser apresada y esta misma goleta, que escapó entonces, fue apresada por el **Moyano**, en Pacasmayo. El nombrado bergantín capturó en Samanco a la **Jerezana.** El **Constante** capturó a la fragata **Clarington** y al bergantín **Boyacá.**

Pero esos pequeños triunfos tuvieron un término violento. Los buques salidos para Quilca recibieron al llegar una noticia abrumadora: había alumbrado el sol esplendoroso de Ayacucho....!

La tropa que llevaban los trasportes **Trinidad** y **Real Felipe** con los más nerviosos siguió a Chiloé, para ponerse al amparo de Quintanilla; la **Ica** y el **Pezuela** se dirigieron a Europa; el **Asia**, **Aquiles** y **Constante** a Filipinas con el trasporte **Clarington**, quedando reducido el virrey La Serna y su comitiva a tomar pasaje en la fragata francesa **Ernestine.** Los buques en viaje a Filipinas hubieron de arribar por víveres a Huam, del grupo Marianas, en marzo 3 de 1825. El **Asia** y el **Constante** se revolucionaron abandonando el puerto después de incendiar la **Clarington.** El **Aquiles**, que se mantenía en apariencia fiel, se revolucionó dos días después izando la bandera de Chile y saliendo con rumbo a las costas de esa nación. El **Trinidad** y **Real Felipe** llegaron a Chiloé, lugar de su destino: el navío **Asia** y el bergantín **Constante** siguieron hasta las costas de México y ahí se entregaron a las autoridades.

Las noticias conducidas por el **Real Felipe** y la **Trinidad** conmueven los ánimos en Chiloé y producen la reacción, que se manifiesta con la captura de Quintanilla; pero dejado éste en libertad, despacha al **Real Felipe** para Arica, demandando auxilio de Olañeta, ya ausente al llegar ese buque, que sigue al Norte, sin rumbo preciso. En el golfo de Guayaquil encuentra un bergantín colombiano, que venía cargado de tropas, con dirección al Perú: le intima rendición, pero luego apresadores y apresados fraternizan.

Después de hecho algún camino de Quilca al Sur, la **Hernestine** fue detenida por el **Galvarino** (enero 6 de 1825) pretendiendo el comandante de este buque que el francés regresara a Quilca: el capitán reclamó con firmeza contra la indebida pretensión, exhibiendo los pasaportes de sus pasajeros y los documentos pertinentes de la capitulación de Ayacucho. Una vez que los hubo

examinado, el jefe chileno permitió al buque francés seguir su viaje, excusándose por haberlo interrumpido.

Blanco Encalada vino poco después con la **O'Higgins, Independencia** y otros buques chilenos a continuar el bloqueo del Callao.

Guise ocupado de la carena de los buques a su cargo en Guayaquil, dio el pretexto que Bolívar tenía encargado aprovechar para quitarle los buques peruanos y colombianos a sus órdenes, cuyo comando se dio a Illingrot, el ex capitán de la **Rosa,** que tenía la confianza del dictador, a cuyo servicio se dedicó, desde que varado su buque en los bajos de Izcuandé, se internó a Pasto por Buena Ventura. Al darle ese mando marítimo Bolívar lo hizo contralmirante del Perú.

Mientras Illingrot bloqueaba el Callao con los barcos perú-colombianos, Guise, apresado inopinadamente en Guayaquil (enero 6 de 1825) fue remitido por tierra al Perú para que fuese juzgado en Lima, se dijo: aunque se autorizaba, en el hecho de obligarlo a un viaje tan largo a lomo de mula sin ninguna comodidad y alojándolo en las pocilgas insalubres del tránsito, denominadas cárceles, que a nadie preocupaba que perdiese la vida en el camino. Desde Chiclayo, adonde llegó enfermo, hubo el intento de hacerlo regresar, siempre a lomo de bestia a Guayaquil, excediendo sin duda las instrucciones del dictador, que en el caso de Berindoaga y otros, había probado que no creía necesario ocultarse para realizar sus justicias.

La causa aparente de tanto ensañamiento la atribuyeron los sayones a exigencias perentorias y descomedidas de dinero que hizo el vicealmirante para atender a los gastos de carena y haberes del equipaje; pero los que conocían la actuación política del leal y valiente marino, sólo podían mirar en su calvario el efecto de la rencorosa inquina de un ensoberbecido por el éxito.

Llamado de Chile Blanco Encalada, quedó Illingrot solo jefe de la flota bloqueadora, la cual se puso en desarme al rendir Rodil los fuertes, en enero de 1826.

Veinte meses se mantuvo a Guise en prisión, de la que sólo se le abrieron las puertas cuando el castillo de naipes de que era liga la vitalicia cayó desbaratado por las brisas de libertad esparcidas justamente en Venezuela y Colombia, base de las operaciones del émulo y arrollador de San Martín.

Ausente Bolívar de Lima, el consejo de guerra de oficiales generales, que mantenía **en estudio** las acusaciones formuladas contra el vicealmirante, declaró que éste había desvanecido satisfactoriamente todos los cargos que se le tenían hechos, lo absolvió de toda culpa y pidió su libertad, la que **pudo entonces** concederse. Santa Cruz, incurso con Guise en el delito de haber creí-

do necesaria a la salud pública la presencia de San Martín después de abortada la segunda expedición a Intermedios, formaba parte de la Junta de gobierno encargada de éste, mientras el presidente vitalicio arreglaba sus asuntos políticos en Colombia.

Mientras allá ocurrían la actitud levantada de Santander, de Córdova, de Páez; mientras Bolívar se ve obligado por el motín a esconderse debajo del puente del Carmen, en Bogotá; Sucre a salir de La Paz, y la vitalicia, tela tejida con hilos de vapor, se desvanece en todas partes inclusive en Lima; la Junta de gobierno cierra su órbita y emerge la administración de La Mar, poniéndose otra vez en tabla la vieja cuestión de Guayaquil, como indirectamente había asomado la del Alto Perú, desprendido del Perú, para perpetuar un nombre y colocar una avanzada del soñado imperio hacia su límite sur.

Bolívar después de Ayacucho desconoció su importancia a la marina y a poco de esa victoria los buques resultan en desarme, procurándose un menor egreso en el ramo. Este parece el momento de estudiar su aspecto económico. Sus egresos se desmenuzaban así:

Fragata **Presidente** (a Protector) (a Prueba) en desarme:

	Pesos	**rs.**
Para dos tenientes 2os. (*)	171	½
" dos id graduados	160	
" dos alfereces de fragata	160	
" dos guardia marinas graduados de alfereces	100	
" un segundo piloto	67	4
" dos 1os. guardianes	64	
" cuatro id 2os.	112	
" un 2º carpintero	28	
" un 2º calafate	24	
" doce artilleros de preferencia	168	
" doce artilleros ordinarios	144	
" veinte marineros	200	
" veintidós grumetes	176	
" dos maestros de víveres	60	
" un despensero	20	
Total al mes	$ 1654	4 ½

Otro presupuesto de la **Presidente** en desarme, aunque aumentado con un 1er. teniente comandante, reduce el egreso que motiva a $ 1376 r 4, si bien se infla con la partida de 1243.4¼

(*) La moneda entonces era el peso feble, equivalente hoy a 80 centavos.

por víveres y dietas, que no constan en la anterior relación. Copiada la última a la letra, dice:

Relación del gasto que debe hacer la fragata de guerra **Presidente,** en aparente desarme, con la dotación que se indica en seguida:

	Pesos	rs.
Para un comandante primer teniente .. .. $	85	4
" tres subalternos .. .. "	240	
" cuarenta individuos de tropa	440	
" cinco oficiales de mar	153	
" seis artilleros de preferencia	84	
" doce id ordinarios	144	
" diez marineros	100	
" seis grumetes	56	
" cuatro pajes	24	
" dos dependientes de provisión	50	
" treinta días de víveres correspondientes a las clases relacionadas	1043	1/4
" dietas, medicinas, pintura de botes, reparos, &	200	
	2619	4 1/4

Asciende esta relación a la cantidad de dos mil seiscientos diecinueve pesos cuatro y cuartillo reales; pero debe tenerse en cuenta al compararlas que en la primera no se consigna partida por vituallas, aunque no es de dudar que se han consumido.

La corbeta **Limeña** en desarme causaba un egreso de $ 88, sueldos de un 2º guardián y cinco hombres; la fragata **Monteagudo,** a cargo de un teniente 2º, tres artilleros y un marinero 137 pesos 3 1/2 reales, siendo la mayor parte de esta última partida el haber del oficial. Era costumbre distribuir los víveres del arsenal, por cuya razón aparecen englobados en los de ese establecimiento los consumos de los buques.

Un presupuesto de junio 1827 dice:

		Pesos	rs.
Fragata	**Presidente**	1554	5 1/2
Bergantín	**Progreso**	1852	1/2
Goleta	**Arequipeña**	1201	6
Corbeta	**Libertad**	883	
Fragata	**Monteagudo**	137	4 3/4
Corbeta	**Limeña**	88	
Goleta	**Peruviana**	148	
	Suma	5865	0. 3/4

Esta relación, firmada como las otras, P. Romero, tiene estas tres notas:

1. En lugar de los 1,554 pesos 5½ reales que actualmente importa la fragata **Presidente,** para estar habilitada en armamento deben presuponerse diez mil pesos, para plana mayor, tripulación, víveres, dietas y reemplazos correspondientes.

2. Del mismo modo debe presuponerse a la corbeta **Limeña** 4,300 pesos.

3. Del mismo modo a la fragata **Monteagudo** 1,832 pesos 4 reales.

4. Como los anteriores a la corbeta **Libertad** 4,683 pesos 5 reales.

Tiene incuestionable valor el siguiente presupuesto de la fragata **Presidente,** fecha 1º de marzo de 1828:

	Pesos rs.
Plana mayor compuesta de un vicealmirante, un secretario, dos ayudantes y un oficial de pluma	882 6
Veinte oficiales de guerra y mayores, incluso el segundo comandante capitán de corbeta	1603
Dieciocho oficiales de mar	475
Veinte artilleros de preferencia	280
Veintisiete id ordinarios	324
Cuarenta y ocho marineros	480
Sesenta y tres grumetes	504
Diecinueve pajes	114
Tres dependientes de provisión	80
Dos individuos de la brigada de artillería	33
Noventa id de infantería de marina	906
Treinta días de víveres	5533 2
Dietas, medicinas, pinturas, remos, etc	1000
Suma	11415 0

Los víveres usados eran galleta, charqui, arroz, frijoles, harina, manteca, sal, ají, aguardiente, aceite de olivo, vinagre y leña. Las DIETAS comprendían además galleta fina, mantequilla, azúcar, queso, café, té, manteca de puerco, aceite, fideos, jamón, vino burdeos, reses vacunas, carneros, gallinas, pan fresco y legumbres.

No es aventurado asegurar que la **ración del soldado** copiada en seguida, era la de armada.

Doce onzas de galleta
Ocho " " charqui

Cuatro " " tocino
" " " arroz
" " " frijol o garbanzo
Media " " manteca
1/4 " " ají
Un octavo de botella de ron o aguardiente
Velas

A los oficiales les correspondía la ración que queda dicha y además media botella de vino, dos onzas de queso, un cuarto de onza de té, media libra de azúcar y para cada buque al mes 50 libras de chocolate, 12 id de café y una vaca. Las primeras raciones se estimaban en tres y medio reales y las segundas en siete.

Los derechos para cuya recaudación autorizó Bolívar a Guise y que éste debía aplicar a parte del gasto de los buques a sus órdenes, fueron los de arancel, ancoraje y limpia de puerto y tonelaje. Estos derechos constan en el cuadro que sigue, del que son notables las dos últimas partidas, por representar un ingreso ya fuera de uso.

Suman 31,150 pesos 6 reales por el año 1826 y 13,129 pesos 6 reales por los 5 primeros meses del año siguiente:

	Año 1826	Año 1827
	Pesos rs	Pesos rs.
Procedencias:		
Arancel Arica	3102 1½	660 3
Id Pisco	2265 2½	446 7½
Ancoraje y limpia Callao	1341 7	508 7
Tonelaje	21579 —	9501 3
Arancel Chancay	137 1	259 4
Id Huacho	1127 1	264 —
Id Payta (*)	—— —	518 1½
Fletes hechos en buques del Estado	340 4	970 4
Auxilio de lanchas y venta de artículos navales a los buques de comercio	1257 5	—— —
Sumas	31150 6	13129 6

(*) De orden suprema estaba mandado remitir los productos de arancel de los puertos del Norte a la tesorería de Trujillo, para costear la fábrica del muelle en una de las caletas de Moche.

En cambio los egresos ordinarios y extraordinarios del ramo de marina en iguales períodos fue de 256,843 pesos por el año 1826 y 109,872 pesos 4 reales por los cinco primeros meses de 1827.

Verdad que en estas sumas no representaban egreso de los buques, las siguientes partidas:

Comandancia general de marina	$	918 rs.	4½
Desembarcados	"	624 "	7
Arsenal	"	1416 "	5¾
Soldados de marina y brigada de artillería	"	1847 "	
Capitanía del puerto	"	707 "	
Comisaría de marina	"	575 "	4½
Escuela central	"	226 "	5¼
Cada mes	$	6516 "	3.0

O sea 78,195 pesos 6 reales en el año 1826 y 32,581 pesos 5 reales por los cinco anotados meses de 1827.

La escala de sueldos, en pesos de ocho reales, deducible de estas relaciones era:

Vicealmirante embarcado	500		
id en tierra	250		
Contral. comdte. general	469	3	½
Capitán de fragata	166	5	
id de corbeta	150		
Teniente 1º	99	4	
id 2º	85	5	
Alférez de fragata	80		
Guardia marinas	50		
2º piloto	67	4	
Auditor	80		
Comisario ordenador	238	7	½
2º cirujano	70		
Escribano de marina	35		
1er. guardián	32		
2º id	28		
2º condestable	17		
2º carpintero	28		
2º calafate	20		
Artilleros de preferencia	14		
" ordinarios	12		
Marineros	10		
Grumetes	8		
Pajes	6		

* * *

La actividad de la escuadra nacional reaparece cuando, suprimida con la constitución vitalicia de Bolívar su Junta de gobierno, y entregado éste a La Mar, se acentúa el conflicto entre los intereses nacionales del Perú y los de Colombia, que aquel general había mezclado, mejorando los últimos con menoscabo de los del Perú; desdeñosamente desatentidos en las fronteras del Norte y del Sur, como si se tratara del procedimiento de un conquistador irresponsable, en vez de un altruista libertador.

Las divergencias se acentuaban de una y otra parte, moderado pero firme el uno, impetuoso y violento como autócrata, el otro; fuerte La Mar por la evidente verdad y justicia que lo informaban, más fuerte Bolívar por el prestigio de sus victorias y la omnipotencia de su voluntad, apoyada en los veteranos de cien batallas; la desinteligencia hizo explosión y a la vez que en Bolivia despiden a Sucre y en Guayaquil se proclama otra vez la autonomía, el ejército del Perú corre a la frontera del Norte, los buques se arman y entre los primeros listos, la corbeta **Libertad,** recibió orden de ir a cruzar en el golfo de Guayaquil.

Mandaba ese buque el capitán de corbeta don Carlos García del Postigo, ausente del Perú mientras estuvo en él Bolívar, a consecuencia de su comisión cerca de San Martín, que el dictador no le hubiera perdonado. Hijo de un distinguido brigadier de la marina española, hizo en ella sus primeras armas hasta alcanzar la clase de teniente de fragata. Se había agregado al ejército de San Martín como oficial de infantería, obteniendo por su porte y buenos antecedentes lugar preferente entre los jefes más caracterizados.

En 26 de noviembre de 1821 le confió San Martín el mando del bergantín **Balcarce,** el que dejó en junio de 1822 para tomar el mando de la corbeta **Limeña,** con la clase de capitán de corbeta. Fue a Intermedios con Guise como comandante de esa misma corbeta y su comisión para San Martín lo retuvo al servicio de Chile hasta que Bolívar salió del Perú. Reincorporado al de nuestra marina se le había dado el mando de esta corbeta por lo delicado de la comisión que debía cumplir. Se le encargaba prevenir hostilidades sin provocarlas para lo que eran menester tacto y energía, de las que pronto dio testimonio irrecusable.

La corbeta **Libertad** armada tenía, además del comandante, doce oficiales de guerra y mayores, doce oficiales de mar, diez artilleros de preferencia, veinte ordinarios, veinticinco marineros, treinta grumetes, seis pajes, tres empleados de provisión y treinta y cinco soldados de la infantería de marina.

Cumpliendo su comisión el comandante García Postigo, voltejeaba por el Golfo, abordando las naves que divisaba.

En la mañana del 31 de agosto de 1821 había alguna neblina y fondeó en Tumbes, inmediatamente al norte de punta Malpelo.

No había viento ni alcanzaba la vista a mucha distancia. Hacia el medio día empezó a soplar y la brisa dilató el horizonte. Entonces se avistaron por la isla de Santa Clara dos embarcaciones, en las que pronto se pudo reconocer la corbeta **Pichincha** y la goleta **Guayaquileña,** las dos colombianas y, según se supo después, salidas de Guayaquil la víspera a órdenes del comodoro Wright, capitán del **Chimborazo** en el combate de San Lorenzo, y que retenía el mando de la goleta. Los dos buques traían excedente de tripulación, como dispuestos para el abordaje.

La corbeta peruana hacía servicio de guerra, por lo que estuvo prevenida desde que se avistaron los buques colombianos; pero se mantuvo al ancla, observando sus movimientos. Poco después de la 1 p. m. estos buques gobernaban ya decididamente sobre la corbeta **Libertad,** cuyo comandante, después de que se hubo evidenciado lo bastante el intento de Wright, se puso a la vela y presentando el costado a la **Guayaquileña,** que se adelantaba más, le soltó una andanada de diez disparos, que en su mayor parte hirieron o rebasaron el blanco. Con diestra maniobra evitó Postigo la embestida, ciñendo luego para mantenerse a barlovento de la goleta. La **Pichincha** no pudo llegar oportunamente sobre el costado de babor de la **Libertad,** y al querer virar sobre ella se tomó por avante, perdiendo en la desgraciada maniobra un tiempo precioso, que Postigo supo aprovechar cañoneando a la **Guayaquileña** con toda actividad y precisión.

La **Libertad** fue un buque tan manuable y dócil como un bote. Al virar por avance partía sobre el viento sin perder la velocidad adquirida, que conservaba al conformar el aparejo sobre la otra amura. Todo lo contrario de la **Pichincha** tan zorrera y defectuosa que sólo bolineaba en ángulos muy abiertos con el viento y se abatía como balsa. Eso fue causa de que esta última corbeta hiciera papel desairoso en el combate de Malpelo, sostenido casi exclusivamente entre la **Libertad** y la goleta **Guayaquileña,** que después de una hora de combate salió del radio de tiro, alejándose a todo trapo, con rumbo a Guayaquil. El buque peruano la persiguió hasta penetrar en la ría, más al NE. de Punta Arenas, en donde, convencido Panizo de que no podía darle alcance, regresó al Sur, en busca de la **Pichincha.** Esta corbeta debía cumplir una comisión en Taboga y navegó algo al NW., barajando la costa poniente de Puná; pero tal vez en armonía con su conducta en el combate de Malpelo, celebraron jefes y oficiales un acuerdo, volvieron la proa al Sur y fueron a entregarse a las autoridades peruanas en Payta.

La **Guayaquileña** llegó a Guayaquil con graves averías, después de hacer los mayores esfuerzos para ahogar el incendio y taponear las vías de agua.

El parte que pasó Wright a su superior sobre el combate acusa 61 bajas en la **Guayaquileña,** 24 muertos y 37 heridos. Wright ignoraba las pérdidas de la **Pichincha.**

La corbeta **Libertad** tuvo ocho muertos, en cuya lista figura el alférez de fragata Pedro Williamson y 32 heridos, cuyo número comprende al comandante del buque Carlos García Postigo, a quien reemplazó su segundo, teniente 2º Juan José Panizo. Entre los oficiales peruanos que formaban parte de la dotación de la corbeta ese día están anotados el alférez de fragata Manuel Villar, recién salido de la escuela central de marina y los guardia marinas José Pastrana y Juan Manuel Pérez Oblitas. Por esta acción de armas se dio a la dotación un ascenso. La corbeta siguió al Sur hasta Payta, para desembarcar los heridos y reparar los desperfectos sufridos en el combate.

El comodoro T. C. Wright, jefe de los buques colombianos, en el parte que, narrándolo, eleva a su superior el contralmirante Illingrot, jefe del apostadero del Guayas, dice que habiendo avistado a la corbeta peruana sobre la boca del Tumbes, el 31 de agosto, se le acercó al efecto de preguntarle, siguiendo las instrucciones que traía, la causa del mal disimulado bloqueo que mantenían en el Golfo, visitando y registrando los buques del comercio de Guayaquil.

"Observando que el buque peruano se preparaba a hacer fuego a medida que reducíamos la distancia que nos separaba, estreché esa distancia para hablar con la bocina, recibiendo una descarga de su banda de estribor.....". "Semejante atentado", dice Illingrot al elevar el parte de Wright, obligó a éste "a salir de los límites de sus instrucciones, en las que no se había previsto ese acontecimiento". "La corbeta **Pichincha,** que acompañaba a la **Guayaquileña** y debía seguir, después de cumplida la comisión del comandante Wright, al destino que antes tuve el honor de indicar a VS., no cooperó a la defensa del pabellón".

Esto último es evidente, no cooperó, pero también es evidente que las oportunas andanadas y hábiles maniobras de la **Libertad** impidieron que la **Guayaquileña** consiguiera asegurar sus garfios de abordaje a la borda de la corbeta y, como queda dicho, el combate se mantuvo una hora, cuya primera mitad desaprovechó la **Pichincha** porfiando por tomar la situación en que hubo de comenzar el combate. Cuando pudo hacerlo, la **Guayaquileña** se batía en retirada.

* * *

Pocos días después de haber fondeado Panizo en Payta con su buque, llegaba del Sur a ese puerto el grueso de la escuadra, trayendo el buque almirante, la **ex Protector,** ahora **Presidente,** al

general La Mar, presidente del Perú. Guise, que gustaba de atraer los jóvenes a la vida del mar, traía entre los oficiales algunos que más tarde alcanzaron en la escuadra notoria figuración. El teniente 1º José Boterín, segundo comandante; teniente 2º Manuel Sauri, alféreces de fragata Francisco Forcelledo, Juan Manuel Pérez Oblitas, José Salas Valdez, Juan Geraldino, Santiago Genkins, Agustín M. Arriola y otros. Provisionalmente se dio el mando de la **Libertad** a Boterín hasta que llegó el bergantín **Congreso,** cuyo comandante, capitán de fragata Juan Elcorrobarrutia pasó a serlo de esta corbeta, volviendo Boterín a la **Presidente** y nombrándose comandante del **Congreso** al capitán de fragata Juan Iladoy. Además de los tres buques nombrados tenía Guise en Payta las goletas **Arequipa** y **Peruviana** y ocho lanchas cañoneras a órdenes del teniente 1º San Julián, que en 1825, siendo alférez de fragata al servicio de España, se agregó a la naves patriotas con cuatro lanchas enemigas, a sus órdenes.

Se acordó el bloqueo de la costa colombiana del Pacífico y la escuadra avanzó al Norte.

A estos buques se incorporó en Payta la corbeta **Pichincha,** cuyo mando se dio de pronto al capitán de corbeta Gmo. Prunier. Después llegó la **Monteagudo,** a cargo del capitán de navío Hipólito Bouchard y siguieron al Golfo.

El 6 de octubre, anclada la flotilla frente al bajo de Punta Arenas, se supo, por medio de una de las lanchas destacadas, que en Naranjal había, de paso para Cuenca, alguna tropa portadora de material de guerra. En el acto se mandó una flotilla de botes con treinta hombres a cargo del alférez Forcelledo, quien consiguió capturar parte de los pertrechos y algunos prisioneros, entre ellos dos capitanes; conduciéndolos con el material de que eran portadores por entre los manglares hasta la playa en donde esperaban las lanchas. En la lucha que precedió a la captura, una bala inutilizó la mano derecha de Forcelledo.

Días más tarde, en otra excursión a cargo del teniente Manuel Sauri sobre el río Balao, capturó este oficial al comandante Barrera, del Estado Mayor, que con dos soldados, conducía comunicaciones y fusiles. El 22 de noviembre avanzaron por el Guayas agua arriba hasta una angostura en la que cerraba el paso una cadena que rompieron, continuando hasta Guayaquil, frente a cuyo puerto se pusieron a las cuatro de la tarde, y a esa hora principiaron a cañonear las baterías, operación que continuaron los días 23 y 24; contrayéndose en particular a la batería de las Cruces. En la mañana del 24, al maniobrar la fragata **Presidente** delante de la ciudad, varó cerca de tierra, en un banco sobre el cual quedó tumbada. El vicealmirante Guise, que no quiso abandonar el puente, fue herido de gravedad y falleció pocas horas después, así como su oficial ayudante alférez Pérez Oblitas.

El mando del buque almirante y el de la flotilla quedó a cargo de Boterín, quien a la vez que reponía a flote la fragata ordenó a los otros buques precipitar el fuego para que no se embarazara esa maniobra, realizada en la próxima pleamar.

Las fortificaciones del puerto quedaron barridas, en particular la de las Cruces, en la que había montados 24 cañones, los que resultaron fuera de servicio y los montajes quemados. Los artilleros que servían esas piezas huyeron y una compañía del "Caracas", que pretendió reemplazarlos, resultó literalmente aniquilada. El bergantín **Adela**, en astillero carenándose, quedó destrozado, así como otra nave de menos porte resultó sumergida. Para salvar la **Guayaquileña** fue preciso arrastrarla sobre la orilla del río, así como dos de las cuatro lanchas armadas con que principiaron los defensores del puerto la acción.

La ciudad sufrió poco daño de los proyectiles de la escuadra, por el especial cuidado que hubo para evitarlo, hasta hacer cesar el fuego cuando se temió dañarla.

Las pérdidas en la escuadra, aparte del vice almirante Guise, consistieron en dos oficiales muertos, nueve heridos y cuarenta y seis hombres fuera de combate, especialmente contusos, entre la tropa y marinería, siendo pequeñas las averías de los buques.

Con este rudo golpe desaparecieron las fortificaciones y fuerzas navales con que podía contar la resistencia. Teniendo presente la entrega de la **Pichincha** y la captura de la **Guayaquileña**, resultaba el Perú con dominio absoluto del litoral enemigo, que carecía de elementos marítimos que oponerle.

Desde Ibagué comunica el intendente al jefe político del Cantón el 9 de enero de 1829, que la escuadra peruana quedó destruida durante el bombardeo mencionado, frente a Guayaquil.

Las líneas que siguen hacen parte de un oficio informativo, al pie del cual queda estampada la firma del coronel Iparquet.

"El 22 la escuadra peruana mandada por el pirata Guise, confiado en un partido **que** suponía **había en Guayaquil** a favor del Perú y aprovechándose de una fuerte brisa y una violenta marea, tuvo el arrojo de introducirse en la ría de Guayaquil, forzó la batería de las Cruces y presentándose al frente de la ciudad tuvo la barbaridad de hacer un fuego horroroso de artillería contra aquella población, a quien llamaba amiga de su gobierno. El señor general Illingrot, intendente y general de las armas de aquel departamento, tomó inmediatamente tan eficaces medidas y fue tan bien ayudado por nuestras fuerzas de mar y tierra y por el pueblo (que estaba justamente indignado) que en el acto se construyeron baterías cuyos tiros fueron tan aprovechados, que milagrosamente escaparon la **Prueba** y los demás buques peruanos, pero fueron despedazados: la primera salió al remolque y si nuestras lanchas **hubieran podido** oportunamente acudir al desenlace

de este feliz suceso, no hay duda que la escuadra peruana hubiera quedado en nuestro poder".

.....

Esta información efectista debe estimarse teniendo en cuenta el fragor de la lucha, en la cual hasta el denuesto, como el embuste, se consideraron elementos de éxito y como tales permitidos.

Bolívar había ordenado "volar a las fronteras del Perú para esperar allí la hora de la venganza". ¡Quería vengarse!.... ¿De qué?.... De la adoración fetichista que se opone hasta al análisis de los hechos públicos?

Llamaba pérfida la política peruana, arrancando esta frase al modesto La Mar:

"¿Por qué admirar que también llame pérfida nuestra previsión y nuestros esfuerzos para impedir los desastres con que nos amaga la venganza implacable de un ambicioso?".

Nadie en el Perú hubiera osado decir como F. Florentino Gonzales, cuando el grande americano rindió la vida en Santa Margarita (1831):

"Murió aquel hombre abrumado por los remordimientos que debían causarle las desgracias de la guerra civil que su ambición había producido y en que dejaba sumido a su país. Se lamentaba en sus últimos momentos de lo que llamaba la ingratitud de sus compatriotas, como si se debiese gratitud a los que gastan la sangre y la riqueza de los pueblos en conquistar el poder para sí y no para los pueblos".

En enero 24 de 1829 el alférez de fragata Francisco Forcelledo se embarcaba en la fragata mercante **Joven Corina** con los restos del inolvidable vice almirante Guise, confiados a su custodia. El entonces futuro contralmirante estaba autorizado para curarse las heridas recibidas en Naranjal tan pronto como hiciese, como hizo, la sagrada entrega de esos restos en el Callao.

El mando de la **Presidente** pasó el 19 de enero con el de la escuadra al capitán de navío Hipólito Bouchard, a cuyas órdenes quedó la armada, que continuó hostilizando la plaza. Los pueblos del litoral se declaraban contra la anexión en cuanto podían hacerlo. Sublevado el cantón de Daule, la escuadra facilitó el paso de tropas por ahí y en consecuencia Guayaquil fue dominado el 1º de febrero de 1829.

Un último esfuerzo de Bolívar en orden a las operaciones marítimas fue el de armar en Panamá la goleta **Tipuani** para ejercer el corso en la costa peruana. Para perseguirla se despachó la goleta **Arequipeña** al mando de Boterín, en reemplazo del capitán de corbeta Alejandro Acqueroni, trasbordado a la **Pichincha.**

Como segundo comandante de Boterín en la **Arequipeña** estuvo el teniente segundo José María Salcedo y uno de los guardia marinas en el mismo fue José Haza. La vacante de Boterín en la **Presidente** la llenó el comandante Guillermo Sais Prunier, a órdenes de Bouchard. Se puso a las del comandante Boterín, como auxiliar de la **Arequipeña,** la balandra guarda costa **Arequipa,** cuyo mando se dio al alférez de fragata Tomás Ríos.

La comisión principal de Boterín era impedir el embarque de tropas colombianas al norte de Guayaquil hasta Panamá, procurando a la vez capturar a la **Tipuani,** debiendo cruzar de Manabí a ese puerto.

Tomado el de Guayaquil se nombró intendente de bahía al capitán de fragata Juan Iladoy, que antes había reemplazado a Acquerone en el mando del bergantín, que éste dejó para mandar la **Arequipeña.** Después dejó Iladoy la capitanía de Guayaquil para tomar el mando de la **Guayaquileña,** llevando como segundo a San Julián.

Una comisión semejante a la de Boterín se había dado al teniente 2º Ignacio Mariátegui, quien en la **Monteagudo** debía recorrer también la costa al norte de Guayaquil.

Mientras la balandra **Arequipa** registraba una a una las caletas, hasta Surita, Boterín fue a Panamá, y bajo los fuegos de la plaza sacó al bergantín **John Cato,** que pocos días antes había tomado la goleta **Tipuani,** a la que no consiguió encontrar. Casi en igual fecha se avistaron en la costa de Máncora tres buques, que saquearon la balsa **Mercedes,** pero aunque les fue fácil a la corbeta **Pichincha** y la **Guayaquileña** vigilar la costa tanto al subir de Guayaquil a Payta como al volver a aquel puerto (abril 21) con la división Necochea, no observaron la presencia de ningún buque enemigo.

El material de la armada, que ya había sufrido insanable pérdida con la muerte de Guise, tuvo otra bastante sensible también con la de la fragata **Presidente,** que se llamó **Protector** mientras mandó San Martín, y **Prueba** al servicio de la marina real de España. A la mitad del día 18 de mayo de 1829, se produjo incendio abordo de esta fragata, espontánea o criminalmente, hallándose al ancla en el Guayas, delante de Guayaquil.

Fueron inútiles cuantos esfuerzos se hicieron para dominar el fuego, que sólo concluyó cuando consumida toda la madera al aire y llegado a la Santa Bárbara, se produjo una explosión estrepitosa, a cuyo efecto se destrozó la obra viva y los restos se hundieron. Con este motivo se dedujo responsabilidad contra Bouchard y su segundo, sentenciados en consejo de guerra.

Desaparecido el único buque de guerra de alguna significación y sabedor el gobierno peruano de que el de Colombia había ordenado la venida al Pacífico de la fragata de guerra **Cun-**

dinamarca, que estaba ya en viaje, solicitó y obtuvo del gobierno de Chile la venta de su corbeta **Independencia,** que no tuvo ocasión de prestar servicios importantes. Gamarra emerge a la primera línea de figuración política, confirmando la deposición de La Mar las inculpaciones hechas por la prensa, desde Guayaquil, al primero nombrado; cuya actuación militar al invadir el Sur de Colombia fue calificada con acerba dureza. La Mar, tratado en Payta con inmerecido rigor, salió para Centro América en la goleta **Mercedes** y la política se abre un intervalo de vergüenza, sin interés para la historia, en el que se interrumpe el desarrollo lógico de ideales nacionales de bienestar común, para convertir la nueva entidad internacional en un aquelarre grotesco, en una jaula de locos ocupados en derrochar las energías públicas en provecho de personalidades justiciables, que importan poco a la Historia de la marina.

CONFEDERACION Y RESTAURACION

El período comprendido entre 1829 y 1835 apenas consigna hechos que pueden llamarse domésticos, por cuanto no afectan las relaciones internacionales del Perú. Sólo en el último de los años citados aparece un factor extraño, Santa Cruz, director de la administración de Bolivia e iniciador de la Confederación Perú Boliviana. Esto abre un período difícil de calificar: no es conflicto internacional bien definido, ni tampoco exclusivamente guerra civil.

El general Salaverry, presidiendo una protesta nacional contra intervención extranjera, sale de Lima al Sur y avanza sobre Arequipa, accediendo a irresistible obsesión cívica y su acción militar ocasiona la de los buques militares, cuyos detalles existen en su mayor parte bajo custodia particular. Esa acción es sin embargo de trasporte, principalmente, pero sin que falten actos de guerra, como el asedio de Arica, puerto que defendían las tropas bolivianas de Anglada, y que bizarramente atacó el bergantín **Congreso,** al mando del capitán de fragata Manuel Sauri y en cuya plana mayor se contaban los tenientes Francisco Carrasco y José M. Silva Rodríguez.

Principia entonces a notarse con satisfacción que aumentaba el número de jefes y oficiales de marina, nacidos en el Perú, y este hecho podía servir de compensación al mezquino material de la armada.

El teniente José Rosendo Carreño, manda la corbeta **Limeña** hasta que lo reemplaza el capitán de corbeta Manuel Egaña y toma entonces el mando de la corbeta **Libertad,** que luego entrega a Ascárate.

El teniente Tomás Ríos manda la vieja fragata **Monteagudo,** en la que, con otros buques nacionales, llevó a Ocoña y Quilca las tropas con que Salaverry fue a cerrar en Arequipa el paso al invasor Santa Cruz. Fue un marino muy popular, nacido, lo mismo que Boterín, en Bellavista, antes distrito y hoy barrio del Callao. Ríos había hecho sus primeras armas en la improvisada marina de Colombia, en la que alcanzó la plaza de alférez de fragata, manifestándose siempre al corriente en las cosas de su profesión y campechano en su trato.

En 1828 había ingresado al servicio naval de su país, y queda consignada su actuación como jefe de la guardacosta **Arequipa,** luego en la goleta **Arequipeña,** y desde junio de 1829 como comandante de la corbeta **Pichincha.** Cuando en 1832 se alzaron la corbeta **Libertad** que mandaba Postigo y el bergantín **Progreso,** y se fueron de Islay a Cobija, Ríos fue con Boterín en el bergantín **Arequipeña** en busca de esos buques, los capturaron, y en el viaje de regreso condujo el primero de ellos.

Mandaba la goleta **Peruviana** el capitán de fragata José M. Salcedo, quien, aunque nacido en Chile, hizo su carrera profesional en el Perú, a cuya marina dedicó todas sus energías. Era guardiamarina desde 1821 y al nombrársele estuvo destinado a cursar en la escuela náutica que debió abrirse ese año, bajo la dirección del capitán de fragata Eduardo Carrasco; sirviendo por esa causa y con su clase, como ayudante del general director de la armada de Chile, Luis de la Cruz. Embarcado el año siguiente en la **Protector,** formó parte luego de la dotación de varios otros buques: **Limeña, Macedonia** y goleta **Arequipeña** de la que fue segundo. Ya en la clase de teniente segundo y en ese buque hizo la campaña en Colombia. En junio de 1829 se le trasbordó como 2º también, a la corbeta **Independencia,** adquirida en Chile para oponerla a la **Cundinamarca.**

En noviembre de 1830 obtuvo permiso para pasar a la escuela naval con el haber de su clase, proporcionándosele libros y útiles, hasta 1834, en que concluidos sus estudios, volvió a la armada, en la clase de capitán de corbeta y de la **Limeña.** De ahí se le pasó a la corbeta **Libertad,** para que dirigiese su carena. Luego obtuvo ascenso a capitán de fragata, y el mando de la **Peruviana,** en la que estuvo en Arica manteniendo el bloqueo. Allí tuvo ocasión de rechazar con dignidad sugestiones de Orbegoso, Anglade, Althaus y Miller. Colocado en el curso de los sucesos como jefe de los buques nacionales en Islay, desembarcó parte de las guarniciones al intento de salvar a los derrotados de Socabaya y perdida toda esperanza al respecto, abandonó ese puerto con la fragata **La Mar** y demás trasportes, que fue a entregar a Huanchaco.

Después de la capitulación de la escuadra y en tránsito para Valparaíso, se pretendió extraerlo del buque que lo llevaba, por haber ofrecido Orbegoso cuatro mil pesos por su cabeza, pero el capitán del buque supo evitarlo.

No es lícito silenciar una circunstancia en los antecedentes de este distinguido marino, de quien se ha de tratar más adelante. En 1836 encontrándose emigrado en Chile, el gobierno de esa república, que preparaba la sorpresa realizada por Garrido en el Callao, lo solicitó para que mandara el bergantín **Aquiles.** Salcedo rehusó servir contra su patria adoptiva, prefiriendo hacerlo en buques mercantes, en los que el trabajo es más recio y menos retribuido. En aquella ocasión y al mando de la fragata **Alerta,** navegó para Australia.

El comandante Panizo tomó parte en las operaciones navales de 1835, como capitán de corbeta y de la goleta **Convención,** cuyo mando retuvo hasta que de orden superior **devolvió este buque a su dueño.** Era guardia marina desde 1821. Hizo las campañas de Intermedios y la de Colombia, como queda narrado, sirviendo después de esa fecha en las goletas **Sacramento, Libertad, Guayaquileña** y **Peruviana,** así como en los bergantines **Congreso** y **Balcarce.**

Otro de nuestros marinos distinguidos que se hizo conocer por esa época, fue el alférez de fragata Diego Haza. Había navegado bastante como piloto y capitán en viajes de travesía y en 1835 se embarcó en el **Arequipeño,** que dejó para armar en guerra en el Callao la goleta **Isabel** y el bergantín **Flor de mar,** operación en la que lo sorprenden y atacan fuerzas sutiles, destacadas de Chorrillos, a órdenes del capitán de corbeta Jorge French. El combate se mantiene dos horas, hasta que los agresores vuelven a Chorrillos. Estos dos buques salieron luego para el Norte a órdenes del capitán de navío Manuel Loro, quien retenía el mando del **Tres Amigos.** Haza salió al mando de la **Isabel** y el crucero se continuó hasta después de Socabaya, en que se entregaron esos buques en Huanchaco.

La nota más saltante de esa campaña le cupo al bergantín **Arequipeño,** de unas trescientas toneladas, armado con doce cañones de a ocho y una coliza de 32, alteroso pero diligente y bien reforzado. Lo mandaba el capitán de corbeta Ignacio Mariátegui, ingresado al servicio en 1826 como profesor de la escuela naval. Un año después, en la clase de teniente 2°, condujo a Buenaventura, de orden superior, en el bergantín inglés **Robert Bucker,** 33 jefes y oficiales y vuelve a la escuela, de la que sale en 1829 a mandar la fragata **Monteagudo,** en la que hizo la llamada campaña de Colombia, con la clase de teniente 1°, obteniendo en1834 la clase de capitán de corbeta, y el mando de la goleta **Convención.** Por motivo de queja del cónsul inglés fue sometido a juicio

y enviado a Arequipa, a disposición de Orbegoso. Salaverry lo encontró en esa ciudad, encomendándole el mando del bergantín mencionado, que como se dice antes debía dar la nota culminante en los hechos de esa campaña marítima. Figuraban en la plana mayor del **Arequipeño** el teniente 1º José Haza, segundo del buque, que ya en 1829 era guardia marina en la goleta **Arequipeña;** el teniente 2º José María Silva Rodríguez, oficial pundonoroso salido de la escuela naval en 1830, año en que se embarcó como guardia marina en la corbeta **Libertad,** de cuya dotación hizo parte hasta febrero de 1834, en que puesta esa corbeta en carena, pasó al **Arequipeño.** Salaverry lo hizo alférez al año siguiente y en seguida teniente 2º por la entereza de su conducta en Arica al recoger un calabrote de sesenta brazas, bajo el fuego incesante de los bolivianos; el alférez Balarezo, el piloto Vieyra, el médico doctor Flores, el capitán Najarro y otros cuyos nombres aparecen en narraciones de más completa información.

La madrugada de febrero 7 de 1836 el **Arequipeño** navegaba al Norte con ventolina muy floja, a siete millas de Pabellón de Pica. Cerca del amanecer se dibujó entre la media luz crepuscular la silueta de una nave cuyas líneas se marcaban con más precisión a medida que la noche concluía. No tardó mucho en reconocerse en ella la **Yanacocha,** cuyas señales características eran los maderos que salían oblicuos sobre las bordas formando los pescantes, en los que colgaban las chalupas balleneras. Al reconocerse se embistieron, empeñándose acto continuo un combate en el que se desplegó mayor encarnizamiento que el justificado por la condición casi connacional de las naves.

La **Yanacocha** era una ballenera recién adquirida por el general Santa Cruz en Valparaíso y armada ahí mismo con ocho piezas de a cuatro y una coliza de 18. Era una ballenera de 180 toneladas de registro, rasa, manuable, de bonito galibo y bastante pie. Se le había dotado de 120 hombres escogidos por el capitán Freeman, a cuyo mando se puso. Enrique Freeman perteneció a la armada de Chile y luego a la del Perú, en la que ya el año 1823 mandaba la corbeta **Limeña** con la clase de teniente primero. Con interminencias marcadas había continuado en la armada y, hasta poco antes, en la clase de capitán de fragata, mandaba justamente el **Arequipeño,** en cuyo mando no lo sostuvo Salaverry por las amargas quejas que su excesiva severidad en el servicio arrancaba a sus oficiales. Se le reconocía valor y competencia profesional, realzada por la experiencia. Lo acompañaba como segundo el teniente 1º Domingo Valle Riestra, poco antes agregado a la legación del Perú en Chile y dedicado a la marina desde que formó parte de la dotación de la **Presidente,** en la campaña de Colombia, a órdenes de su relacionado, el vicealmirante

Guise. Había servido muy joven en la marina española, de la cual se separó para servir a la de su patria.

El combate se mantuvo algún tiempo con alternativas causadas por los cambios de la brisa: la goleta se esforzaba por abordar al bergantín, supliendo la falta de viento con sus remos; el bergantín procuraba mantener su barlovento, aprovechando su mayor número de piezas y el dominio de la cubierta enemiga, por ser de mayor puntal, para el fuego de fusilería. Mariátegui hizo cargar la coliza, al mando de Silva Rodríguez, con un chicote de cadena y dejando acercarse a la goleta hasta que el disparo fuera certero, ordenó hacer fuego. Como consecuencia la **Yanacocha** resultó desarbolada y durante el intervalo de confusión que produjo la caída de mástiles y consiguiente haz de jarcia y de maderos; el equipaje fue diezmado impunemente desde la cubierta del bergantín, cuyo puntal, como se dice antes, era mucho mayor. Cupo a Silva Rodríguez en seguida abordar y tomar posesión de la presa, de la que Mariátegui lo nombró conductor, haciendo mención especial de su conducta en el parte de esa acción de armas.

Freeman y parte de su gente sucumbieron. Mariátegui al llegar a Islay conoció el desastre de Socabaya y siguió al Callao, en donde, hecha la entrega del buque, se trasladó a otro de guerra neutral, que lo llevó a Guayaquil, en cuyo puerto ejerció muchos años el cargo de oficial de academia.

Fusilado Salaverry, Gamarra vencido, Orbegoso subordinado, Santa Cruz presidiendo el gobierno de Lima como jefe de la Confederación Perú-boliviana; se puso la escuadra en desarme, como lo estaba el castillo de la Independencia, cuya artillería de bronce había vendido el general Salaverry para habilitar su expedición al Sur.

* * *

En el curso de 1836, julio 7, salió del Callao la fragata **Monteagudo,** fletada por personaje político de Chile. En esa época los buques de guerra hacían operaciones de tráfico mercantil. El aludido estaba despachado para Centro América, montaba 12 c y se le puso dotación completa. Al salir del Callao hizo rumbo al noroeste, siguiendo próximamente la dirección de la costa; pero después de hacer unas ochenta millas en esa dirección, volvió la proa al Sur, en demanda de Juan Fernández, para rescatar los presos políticos que había en esa isla y seguir a Chiloé, en apoyo de los ejercicios revolucionarios del general Freyre contra el gobierno constitucional de Prieto, según se dedujo del respectivo sumario. Dos individuos del equipaje revolucionaron el buque a la vista de aquella isla, aprovechando la enfermedad del coronel

Puga, a cuyo cargo iba la expedición y siguiendo con él hasta Valparaíso, en donde fue entregado a las autoridades, que lo decomisaron, agregándolo a la marina de Chile.

La **Monteagudo** hacía viajes interoceánicos hasta 1751, con los nombres de **Milagro** y **Las Caldas.** En ese año se le condenó como inhábil para voltear el cabo de Hornos y se quedó navegando en el Pacífico, dedicada al comercio. Hecha buena presa como buque español, se la puso al servicio militar del Perú desde 1822.

Chile aprovechó la oportunidad ofrecida a sus propósitos políticos y envió a Garrido, y a órdenes suyas a las naves bergantín **Aquiles** y goleta **Gualcolda,** que penetraron a la bahía del Callao la noche del 31 de agosto de 1836 y se apoderaron de la barca **Santa Cruz,** bergantín **Arequipeño** y goleta **Peruviana** ahí fondeadas, en desarme, y por consiguiente desprovistas de todo elemento de defensa.

La corbeta **Libertad** había salido para Guayaquil conduciendo expatriados a muchos de los jefes opuestos a la confederación, vencidos en Socabaya, y en Payta estaban el bergantín **Congreso** y la goleta **Yanacocha.** Mientras en Lima el doctor Mariano Egaña entretenía gestión diplomática, la escuadra de Chile, reforzada con las naves sorprendidas, buscaba al andar de la costa los otros buques puruanos, que según sus noticias estaban en Payta, aunque en verdad se habían trasladado de ese puerto al de Guayaquil.

Los buques chilenos llegaron a Puná y desde esta isla intimaron rendición a nuestros buques fondeados en aquel puerto, a órdenes del general Nieto; pero éstos lograron burlar la vigilancia del enemigo y hacerse a la mar.

Al saberlo los chilenos volvieron al Sur, no sin haber hecho antes un desembarque inútil en Tumbes, en donde causaron grandes daños.

La corbeta **Libertad** salía al mando del alférez de navío, ecuatoriano de nacimiento, Gervasio Santillán, embarcado en 1829 para tomar parte en la campaña de Colombia primero y luego en la de Cobija, en 1831, habiendo navegado en el bergantín **Progreso,** goleta **Peruviana** y en esta misma corbeta, que llevaba como piloto al holandés Leoncio Señoret. Este, durante su guardia, de acuerdo con un Manuel Uraga y aprovechando el sueño del jefe y oficiales, revolucionaron el buque y fueron a entregarlo a Valparaíso. Al paso se acercaron a Payta y desprendieron un bote en el que echaban a tierra a Santillán y sus oficiales, quienes pudieron avisar en ese puerto que les habían quitado el buque.....

El merodeo de buques chilenos hasta Puná inspiró el envío de expediciones semejantes al Sur, y en consecuencia, al comenzar el año siguiente, enero 837, se encomendó una a la fragata

Confederación, cuyo capitán era el capitán de fragata Jorge French, que tenía como su segundo al teniente J. R. Carreño, y al bergantín **Congreso,** al mando del capitán de corbeta Domingo Valle Riestra, trasbordado al efecto de la goleta **Yanacocha,** cuyo mando tuvo desde que Mariátegui la entregó en el Callao. Segundo de Valle Riestra era el teniente 2º Ramón Ascárate, en servicio desde 1829. El bergantín apresó en San Antonio, cerca de Valparaíso, a la barca **Fletes** y a la goleta **Felix Inteligente,** sembrando la alarma en la costa chilena.

Los referidos cruceros eran sólo el preliminar marítimo de que Chile ha precedido siempre sus ya trilladas incursiones al Perú y de las que no hizo excepción en ésta, encomendada al vicealmirante Blanco Encalada, que se hizo a la vela en Valparaíso, el 16 de setiembre de 1837.

El general inició su campaña bajo malos auspicios, perdiendo uno de sus trasportes en el momento preciso de fondear en el puerto de destino. En ese mismo momento un práctico, poco al corriente, aconsejó adoptar para el desembarque la caleta de Aranta, que decía ser más apropiada que Quilca, y se sigue el consejo. La fragata trasporte **Carmen,** al tomar ese puerto se fue sobre la costa, destrozándose; salvando por desgracia de igual riesgo la corbeta **Libertad,** entonces chilena y otra fragata trasporte, **Colcura.** En la **Carmen** se perdió gran cantidad de vestuario, armas, calzado para la tropa y herraduras, cuya falta no podía desatenderse. Traía también este buque cuadros de la columna peruana, 420 hombres, caballos y equipo excedente, adquirido por el general La Fuente para levantar más tropas.

De este paseo militar, encomendado a Blanco Encalada, sólo resultó el tratado de Paucarpata, cuyo artículo 3º estipula la devolución de la **Santa Cruz,** el **Arequipeño** y goleta **Peruviana,** que, según el artículo anterior de ese tratado, se capturaron sin autorización del gobierno de Chile, que no se los había apropiado en calidad de presa, sino que los retenía en depósito, para restituirlos en su oportunidad.

Ese tratado, fruto de una situación difícil de los expedicionarios, duró lo que ésta: el gobierno de Chile lo repudió desde que pudo hacerlo sin peligro de su ejército, porque la mente que informó su envío y preocupaba en esa nación era el peligro que ella presuponía en la realización del hecho de que Bolivia y el Perú reunificados, como antes de que los separara una ambición extraña, constituyeran una potencia vecina, de preponderancia arrolladora. Chile repudió el tratado contando en sus filas muchos peruanos a quienes alarmaba más el engrandecimiento eventual de Santa Cruz, que la prosecución de una política internacional que todavía no está ampliamente juzgada.

* * *

Informado Santa Cruz del procedimiento del gobierno de Chile, aprovechó la oportunidad que se le ofrecía e hizo capturar una de las naves extraídas del Callao: la goleta **Peruviana.** Al firmarse el tratado de Paucarpata cruzaba esa goleta por la costa norte del Perú, hostilizándola, y mantuvo esas hostilidades después de firmado aquel tratado. En su crucero hubo de escasearle la aguada y para reponerla entró a la caleta de Santa, destacando un bote custodiado por 14 soldados. Bote y soldados cayeron en poder de las milicias de tierra. El comandante, Tomás Rueda, dejó ese puerto y vino con la goleta a Pisco, diciembre 21, en donde las autoridades le hicieron conocer que la paz se había restablecido, dándole agua y víveres para que pudiese llegar al Callao en donde encontraría cuanto necesitara.

Una vez en este puerto, diciembre 20, se la puso bajo la vigilancia de la fragata **Confederación.** Rueda se proveyó sigilosamente de los víveres y agua que le hacían falta e intentó dejar el puerto, del que salía ya cuando la fragata que custodiaba a la goleta salió tras ésta, y después de algunos disparos la obligó a rendirse. (Enero 3/838).

Hay en las breves informaciones auténticas relativas a esta época una confusión tan desesperante en los nombres de naves y actuación de su personal, que precisa sacrificar muchos hechos por la falta de algún detalle que impide presentarlos completos. Así, la **Prueba** ha sido después **Protector** y **Presidente;** el bergantín **Congreso, Fundador;** la corbeta **Libertad, Restauradora** y como éstos muchos más, lo mismo que el personal que aparece con frecuencia, en esa época, al servicio de distintas banderas. Algunos barcos asoman y se pierden sin dejar más que ligeras huellas. Uno de los buques a órdenes de Guise, en Guayaquil, fue la corbeta **Huachana.** En los pocos papeles que restan en oficinas públicas se ve que en diciembre 18 de 1824, el vicealmirante, al ancla en Guayaquil, nombra al capitán de fragta Andrés Roberthon comandante de la corbeta **Huachana,** en reemplazo del capitán de corbeta Jorge Young, que reemplazó al primero en la **Protector;** y de esa corbeta no se sabe expresamente más adelante nada. Cosa distinta será cuando los archivos del ramo se organicen, completándolos con los documentos de archivos privados. Entre esa misma flota, que tuvo Guise en Guayaquil, hubo un bergantín **Rápido,** que no se menciona después.

Villar en 837, después de desembarcado del **Progreso** pasa al bergantín **Flor del mar** y de este buque a la corbeta **Socabaya,** que puede ser la **Huachana** con nombre nuevo, así como el bergantín **Rápido,** otro de los buques que tenía Guise en Guayaquil, y al que aludimos antes, puede haber sido el **Arequipeño,** que emerge sin antecedentes al silenciarse el nombre de la goleta **Arequipeña.** Estas y otras muchas lagunas que resultan en la narración del

desenvolvimiento marítimo de esa época, desaparecerán sin duda cuando se ordene el archivo respectivo, completando sus deficiencias con la documentación hoy desparramada en los archivos privados, de personas relacionadas con los que figuraron como actores en dicho desenvolvimiento. El actual gobierno ha iniciado esta obra por medio del Instituto Histórico.

* * *

En los últimos días de diciembre de 1837 salió de Valparaíso una flota con rumbo al Norte. Debía notificar al gobierno confederado el desahucio del tratado de Paucarpata y apropiarse, si la ocasión se presentaba, de alguno de los barquitos que todavía navegaban con bandera peruana. Esos barquitos estaban desprevenidos y diseminados y acaso hubieran principiado capturando tres que estaban por el Sur, si uno de ellos, el bergantín **Junín**, en viaje de Islay a Cobija, no hubiera adquirido en el trayecto informaciones relativamente a los aprestos y proyectos de la flota chilena, los que decidieron a su comandante a regresar a Islay, para informar a Panizo, jefe de la flota, de lo que ocurría. Este jefe con la corbeta **Socabaya** y el bergantín **Fundador**, extremó su vigilancia para evitar cualquiera agresión sorpresiva.

Componían la flota chilena los bergantines **Aquiles** capitán Simpson, jefe de la flota, y **Arequipeño** capitán Señoret; las corbetas **Valparaíso** capitán Dias, **Libertad** capitán Bynon y la fragata **Monteagudo** capitán Martínez. Cinco unidades, tres de ellas pertenecientes al Perú hasta la víspera.

Simpson había destacado a la corbeta **Libertad** como avanzada, mientras que con los otros buques la seguía, gobernando todos sobre Islay, y aquélla fue por lo mismo la avistada primero por la flotilla de Panizo, que acto continuo salió a su encuentro. Pronto estrecharon la distancia las naves en rumbo opuesto y en mar abierta se trabó un combate bastante vivo, en el que la corbeta **Libertad** hubiera indudablemente sucumbido, a no presentarse en el horizonte el **Aquiles**, seguido de cerca por la corbeta **Valparaíso**, que a todo trapo venían en su apoyo. Los otros dos barcos chilenos se destacaron a su vez en el horizonte y entonces Panizo, desesperando de salvar al **Junín** si se batían todos en retirada, le ordenó seguir solo sobre Islay y con el **Fundador** y la **Socabaya** simuló un ataque decisivo contra toda la flotilla enemiga.

La esforzada maniobra correspondió al propósito que la informaba y mientras se desarrolló y el **Junín** se puso en salvo, las sombras de la noche permitieron a Panizo entretener impunemente a la flotilla enemiga hasta que creyó llegado el momento de aban-

donar a su vez el campo. Los enemigos mismos tuvieron calurosos aplausos para la valiente y diestra táctica del marino peruano.

La flota chilena siguió viaje al Callao, fondeando en San Lorenzo en enero 17, llegando justamente un día después de haber dejado el puerto la fragata **Confederación,** al mando del capitán de fragata French, que llevaba a Arica al general Ballivián, con su familia y algunos jefes y oficiales.

Simpson destacó en su persecución a la corbeta **Libertad,** que le dio alcance e intimó rendición, cambiándose pocos disparos. El general temía sin duda el daño que podía sufrir su familia e hizo notar que navegaba bajo la seguridad garantizada por el tratado de Paucarpata; pero Bynon se limitó a declararlo prisionero de guerra.

Temeroso Simpson de que la flotilla de Panizo, después de eludida la de su mando, hubiera avanzado a la costa chilena, que podía suponer desguarnecida; hace salir para Talcahuano parte de las naves a sus órdenes, **Confederación, Monteagudo** y **Arequipeño** y dos días después salió él mismo con las otras directamente sobre Valparaíso, en cuyo puerto largó anclas el inmediato 13 de febrero.

El temor de Simpson resultó infundado: la flotilla de Panizo no se había movido de Islay y ahí permaneció todavía un mes hasta dejarlo para dirigirse al Callao en abril.

Santa Cruz decretó en agosto un bloqueo de papel de las costas chilenas, a lo que respondió el gabinete de Santiago ordenando el bloqueo efectivo del Callao, Ancón y Chorrillos.

En abril habían salido de Valparaíso los siguientes buques, al mando del capitán de navío en el Perú, Carlos García del Postigo: **Libertad**, comandante en jefe de la escuadra, Postigo: **Valparaíso** capitán Dias, **Aquiles** capitán Bynon, **Arequipeño** capitán Hanson, **Colocolo** capitán Leoncio Señoret. Otra división naval, al mando de Simpson, custodiaría el ejército incursionista, que debía llamarse Restaurador.

La Confederación tenía en el Callao los bergantines **Fundador** y **Junín,** la corbeta **Socabaya** y la goleta **Yanacocha.**

La flotilla chilena hizo escala en Pisco, abril 29, y de ahí siguió al Callao, en donde estableció el boqueo acordado, fondeados los buques en la isla San Lorenzo. En junio hizo esa flotilla una reseña en Huacho, adonde fue con el objeto de renovar su aguada, desembarcando al efecto después de haber dispersado la corta guarnición que había en ese puerto, matando a su jefe el mayor Flores y otros más, victimación innecesaria por no estar el puerto prevenido para resistir ningún ataque militar.

Mientras la flotilla de Postigo se mantenía en San Lorenzo, en los primeros días de julio (el 5) salía de Valparaíso, en 26 trasportes custodiados por las fragatas **Monteagudo, Santa Cruz**

y goleta **Janequeo,** las dos primeras ex peruanas y fuertes las tres de 79 c, la nueva incursión Restauradora, encomendada al general Bulnes. Ese abultado convoy se reunió sobre punta Azna, para esperar ahí el regreso de la goleta **Janequeo,** destacada con la orden a Postigo de replegarse con su flotilla al islote Hormigas de Afuera, en el cual debía esperar el arribo de la expedición.

Postigo observó esa orden del general en jefe chileno, fundándose, de acuerdo con una junta de jefes reunida al efecto, en que si abandonaba entonces el bloqueo del Callao, se escaparían la corbeta **Socabaya** y el bergantín **Fundador,** que estaban dentro de dicho puerto. Bulnes había llegado entretando a las Hormigas, en donde tuvo la noticia de haberse rebelado el norte del Perú contra la Confederación, subordinándose Orbegoso a esa evolución. (Agosto 3).

En agosto 6 el convoy chileno se dirigió a Ancón y ahí desembarcaron las tropas sin consentimiento de Orbegoso, jefe del gobierno peruano, no obstante haberse alejado Santa Cruz. Once días después entró Postigo al puerto con la **Libertad** y el **Arequipeño,** a efecto de reconocerlo. Los fuertes les dispararon, causando averías en el **Arequipeño,** que tuvo, además, un muerto. Hecho el reconocimiento volvió a su fondeadero en la isla para combinar el asedio que meditaba, y en la noche sufrió el Callao otro de esos ataques tenebrosos tan repetidos desde que Drake y Cochrane los iniciaron.

Sabía sin duda Postigo que la **Socabaya,** amarrada al muelle, y el bergantín **Fundador,** fondeado cerca del mismo, estaban en desarme; y en la noche atacó a esos buques, que, no obstante su escasa dotación, se defendieron bizarramente por más de dos horas. La corbeta fue dominada y extraída del puerto, no así el bergantín, cuyo casco pudo destrozarse oportunamente para impedir que la escuadra enemiga se enriqueciera con otra unidad naval arrancada a nuestro servicio.

Orbegoso encerrado en los fuertes del Callao, y sitiado por tropas chilenas, quedó privado de elementos navales. En setiembre La Fuente había ido con la **Santa Cruz** y el bergantín trasporte **Príncipe Bateani** a Huanchaco para organizar administración en el Norte e impedir que lo hiciera el general Nieto. En Lima se organizaba la administración de Gamarra y estaba establecido el cuartel general del ejército chileno. Santa Cruz se mantenía en el Interior.

A la vez se había enviado a Pisco en la corbeta **Valparaíso** una columna a órdenes del general Salas, para aprovechar esos valles y levantar tropas. Salas siguió a Ica, dejando en Pisco a Días, comandante de la **Valparaíso** y treinta de los tripulantes de la corbeta, entre ellos cuatro oficiales. Las fuerzas de Correa atacaron Pisco y apresaron esta fuerza. (Setiembre 23).

La corbeta, a cargo de un piloto, enterado de lo ocurrido, dejó el fondeadero y siguió viaje al Norte.

En octubre 14, por acuerdo entre Bulnes y Gamarra, se entregó a este último la barca **Santa Cruz** y el bergantín **Arequipeño.** Gamarra entregó el mando del **Arequipeño** al teniente Francisco Carrasco.

Al abandonar Lima el ejército chileno para ir a embarcarse por Ancón con destino a Huacho, sólo quedó Torrico en el asedio del Callao. Santa Cruz baja de la quebrada para recuperar Lima, los fuertes se pronunciaron a su favor, dejándole Orbegoso la plaza al asilarse en la fragata francesa **Andrómeda.**

Las conferencias provocadas en Huacho mediante las valiosas influencias de O'Higgins, con mediación del cónsul inglés Bedford Wilson y el ministro chileno Egaña no dieron resultado, y ocupado el Callao por confederados, se puso el mayor empeño en organizar ahí fuerzas navales con que intentar algo contra las de Chile.

Santa Cruz ascendió a capitán de navío al de fragata J. S. Panizo y a capitán de fragata al de corbeta Domingo Valle Riestra, en setiembre 18 de 1838, y el 12 siguiente Orbegoso expedía su última proclama desde el buque en que estaba asilado.

En el curso del bloqueo la escuadra chilena había tenido sus dificultades, que aumentaron hasta llegar el caso de que una corbeta inglesa, la **Imogene,** fondeara a un costado de la **Libertad** y la fragata **Presidente** al otro, intimándole permanecer quieta hasta que se les satisficiese por el ultraje de soldados chilenos a un médico inglés, Mr. Mac Lean, a quien, a la bajada del puente en Lima, le quitaron el caballo que montaba. No menores dificultades causaron al ejército chileno las objeciones de los buques de guerra ingleses, americanos y franceses al establecimiento del bloqueo, por cuanto perjudicaba intereses comerciales en personas de esas nacionalidades.

* * *

Santa Cruz, dueño otra vez del Callao, se preocupó de fomentar el equipo de barcos que molestasen al enemigo en la mar. Se armaron tres: **Edmond, Smack** y **Perú,** los que se proveyeron de toda clase de materiales navales y de guerra. Informado Bulnes dispuso que el **Aquiles** reforzara a las goletas **Janequeo** y **Colocolo,** que venían manteniendo el bloqueo del Callao en donde esos barcos se armaron, poniéndoseles a orden de Blanchet, marino francés, y en ellos, además de buena artillería, soldados y marinería excedente. Después del **Aquiles** vino de Supe al Callao la **Valparaíso,** que ya no encontró a la escuadrilla bloqueadora.

El 24 de noviembre, la de Santa Cruz había hecho una salida, a plena luz, lanzándose resueltamente sobre aquélla, que aban-

donó la bahía, seguida de sus contrarios. Afuera de la isla San Lorenzo se trabó el combate, cambiándose algunos golpes de cañón, después de lo cual los buques confederados regresaron al puerto, pero los bloqueadores abandonaron el bloqueo.

Bynon, bajo el supuesto de que la **Santa Cruz** podía llegar sola al Callao en viaje del Sur y caer en poder del enemigo, despachó a la **Colocolo** para prevenirla del peligro. Para que siguiese a esa goleta se destacó a la **Janequeo.**

Al reunirse Bynon con Simpson en Barranca, recibió orden de regresar con el **Aquiles, Santa Cruz** y las dos goletas al Callao en protección de la **Valparaíso,** pues se había producido alarma en el cuartel general chileno. La flotilla confederada pudo aprovechar esa dispersión de barcos para atacarlos en detall y capturarlos o hundirlos; pero careció de información oportuna, pues al legar la **Valparaíso** había abandonado el puerto, dirigiéndose al Norte, lejos de tierra. Simpson después de destacar a Bynon sobre el Callao, siguió al Norte con las otras naves, dejando en Supe solamente al **Arequipeño,** a órdenes del general Vidal.

Remontando de Supe al Sur, Bynon tuvo oportunidad de ponerse al habla con un buque alemán, el cual le informó de que la escuadrilla confederada había dejado el puerto del Callao, causándole irresolución el conflicto que para alcanzar el mayor acierto se producía entre el cumplimiento estricto de las instrucciones que había recibido y el conocimiento de una circunstancia que modificaba en lo sustancial la mente de esas instrucciones. Como era lo más urgente reunir las unidades navales dispersas, siguió a su destino, enviando a Simpson aviso de la novedad por medio de una embarcación menor.

La noticia de haber salido Bynon para el Sur y Simpson para el Norte, fue comunicada a Lima por tierra, despachándose en el acto a la flotilla confederada, que sin duda se abrió de la costa para evitar cruzarse con la de aquél, cuyo viaje de bolina exigía a lo menos triple tiempo del que empleó su adversario en ir del Callao a Supe.

La caleta Supe no permite dominar sino la parte Norte del horizonte, de manera que al ser avistado un buque procedente del Sur, se encuentre en la cuerda del arco que forma la caleta y hace su única salida.

Al general Vidal se le remitieron los informes de Bynon y ordenó salir al **Arequipeño** para Samanco a reunirse con el resto de la escuadra chilena; pero en el momento de levar el ancla, se presentaron delante de la caleta los barcos de la Confederación. No había campo para maniobrar, ni podía exigirse de un buque solo la fuerza que no alcanzaron a oponer los tres de Bynon a esa misma flotilla enfrente de la isla San Lorenzo.

Blanchet fue con sus naves sobre el bergantín, sin dejarle tiempo a los tripulantes para otra cosa que salvarse en botes. El **Arequipeño,** tan fácilmente apresado, pasó a engrosar la flotilla confederada. Su resistencia no hubiera producido más que un sacrificio inútil de vidas, que no estaba justificado en esa desorientación del civismo honorable, para el que no era fácil distinguir las filas del patriotismo peruano, que era la nacionalidad del comandante del bergantín, Francisco Carrasco, quien optó por abandonar el buque.

Preocupados los jefes chilenos del daño que pudiera hacer a su comercio marítimo y puertos desguarnecidos la escuadrilla confederada, caso de haberse dirigido a la costa de Chile, destacaron a Bynon con el **Aquiles,** la **Janequeo** y la **Colocolo.** Esta flotilla prolongó la costa hasta Talcahuano, sin encontrar buques enemigos.

La flotilla confederada había vuelto al Callao con su presa, para repararla y tripularla, flotilla al parecer destinada a permanecer mucho tiempo en el fondeadero.

En viaje de Supe al Callao dicha flotilla hizo dos presas más: la barca **Saldivar,** que incendiaron después de extraerle cuanto contenía de útil, y la goleta **San Antonio,** a la que trasbordaron los prisioneros para que fueran en ella al Callao.

El comandante Simpson se desprendió de la flota chilena surta en Santa, a órdenes de García Postigo, para ir a Casma con tres naves: **Confederación, Santa Cruz** y **Valparaíso,** con el trasporte fragata **Isabel,** en la que debía embarcarse leña para el consumo de la escuadra. Habían desembarcado la guarnición y apostado vigías en el cerro Calvario.

El 12 de enero de 1839, a las 3 p. m., se avistaron desde dicho cerro Calvario varias velas en el horizonte y comunicada la noticia al puerto se aprestaron las naves chilenas para afrontar posibles asedios, suspendiéndose el embarque de leña y tomando en el fondeadero situaciones estratégicas: la **Confederación** más afuera y formando triángulo los buques aproados al viento Sur reinante, al Este de aquella las corbetas **Valparaíso** y **Santa Cruz.** Entre estas últimas, que hacían la base del triángulo, la barca trasporte **Isabel,** en la que se estaba embarcando la leña destinada al consumo de la escuadra.

No eran todavía las cinco de la tarde cuando el **Arequipeño** se destacó de la punta sur de la caleta, con todas sus velas cazadas, penetrando resueltamente en ella hasta reconocer detenidamente a los buques ahí fondeados. Rendida su bordada casi sobre el radio de fuego, que con la artillería de esa época resultaba bien corto, el bergantín viró, aparejando sobre su amura de babor, para ir al encuentro de las naves que lo seguían antes, y trasmitidas las informaciones u órdenes del caso, penetró toda la

flotilla en el fondo de la estrecha herradura que hace la bahía de Casma, embistiendo a los barcos chilenos con empuje arrollador. Omitiendo alardes, pero resueltamente, sin vacilación ninguna, los agresores avanzaron hasta ponerse a tiro de fusil del enemigo.

La flotilla confederada constaba de cuatro unidades, de una de las cuales era jefe Blanchet, a la vez que de la flotilla: **Arequipeño,** corbetas **Edmond** y **Mexicana** y goleta **Perú:** las dos primeras naves en primera línea y las otras siguiendo aguas de las anteriores. El viento estaba fresco, lo que hizo la marcha de las naves agresoras demasiado impetuosa, circunstancia favorable a una colisión en la que el buque fondeado hubiera sufrido toda la violencia del choque, pero adversa al perseguirse, como parece que se perseguía, un abordaje.

Gobernando el **Arequipeño** sobre la **Confederación,** cayó contra ésta, enredándose sus aparejos, con los que se produjo bulliciosa confusión, que aumentaban los fuegos de fusil y de cañón, repitiéndose de una y otra parte cada vez con mayor viveza. La **Edmond** secundando al bergantín, se mantuvo algún tiempo barloventeando cerca de la **Confederación.**

Zafado de este buque el bergantín **Arequipeño** y dejando su asedio a la corbeta **Mexicana** y goleta **Perú,** se precipitó con la **Edmond** sobre la 2ª línea, procurando abordar a la **Santa Cruz,** que rechazó ese abordaje con nutridos disparos de cañón. En este momento estuvo generalizado el combate y empeñados **Mexicana** y **Perú** en vivo cañoneo con la **Confederación** y bergantín **Arequipeño** y goleta **Perú** con las corbetas **Valparaíso** y **Santa Cruz.** Hora y media duró el porfiado duelo entre los siete buques que se ofendían recíprocamente con balas de cañón y fusil, bombas de mano y hasta con chuzos y sables de abordaje. El espacio que ocupaba en el pequeño puerto era tan estrecho que la voz lanzada en una de las naves se oía distintamente en todas las otras. Hubo momento en el que cuatro de ellas, **Edmond, Arequipeño, Santa Cruz** y **Valparaíso** se disparaban a tocapenoles, pugnando en vano por desasirse y dominarse.

Al cabo Blanchet cayó sin vida, después de heroica brega, el **Arequipeño** fue dominado y los otros buques agresores abandonaron el puerto, sin ser perseguidos.

Las pérdidas de personal fueron terribles de una y otra parte y las naves chilenas sufrieron tanto en su material, que sólo pudieron moverse después de varios días de labor.

Allí concluyó la acción de beligerantes con bandera peruana, y aunque hubo peruanos que pelearon a la sombra de la bandera de Chile, la del Perú tuvo un triste intermedio de eclipse en su litoral.

LA EVOLUCION DEL MATERIAL NAVAL

Concluida la campaña de la Restauración, no le quedó al Perú una tabla sobre sus aguas litorales. Al concluir el año 1839 sólo contaba con el pailebot **Vigilante,** exactamente como en 1821, año en el que solo tenía el pailebot **Sacramento,** el **yate de San Martín,** como decía irónicamente Cochrane. Había sólo una diferencia, que era a la vez amplísima compensación: un personal nativo, que en el servicio naval hubiera figurado sin desmerecer en cualquiera armada del mundo.

Después de ese pailebot se adquirieron la barca **Limeña,** la corbeta **Yungay,** los bergantines **Constitución, Gamarra** y **Guise,** las goletas **Jesús, Libertad, Paquete, Alerta** y **Héctor;** buques todos de mediano porte.

Los hechos de esos barcos menudos no merecen mencionarse sino para comprobar la actuación y crédito profesional de los marinos que los manejaban. Una apuntación ligera daría en la próxima sucesión de 1839 los siguientes nombres: **Vigilante** tercer piloto Fanning 839, Silva Rodríguez 842, Galindo 846, teniente 2º J. M. García 848; corbeta **Yungay** T. Ríos y T. Guerra 841, guardias marinas Federico Alzamora y A. Haza, Panizo. Salcedo, Silva Rodríguez; Francisco Carrasco 42/5/8; barca **Limeña** 40/1 D. Haza, 42 Villar y A. Haza; goleta **Jesús** 840 guardia marina J. M. García; ídem **Libertad** J. P. Carreño 841, A. Haza 843, J. M. García 845, Salcedo 848, Mariátegui 852; íd. **Alerta** 842 T. Ríos, 843 J. M. García; pailebot **Vigilante** 1839 Fanning, 842 Silva Rodríguez, 846 Galindo, 848 lo mandó el teniente 2º J. M. García; goleta **Paquete** la mandaron sucesivamente el teniente García y el capitán de fragata J. M. Carreño en 1844; íd. **Peruana** 848 T. Ríos; bergantín **Constitución** en 1842 J. R. Carreño teniente 2º y D. Haza, en 843 comandante Salcedo; íd. **Guise** 845 Silva Rodríguez, Fanning, Federico Alzamora; íd. **Gamarra** 847 Silva Rodríguez, T. Ríos, Federico Alzamora; fragata **Mercedes,** 845, buque escuela; trasporte **Alaisa,** 846, Boterín; 853, goleta **Héctor,** Astete.

Al mencionar todos estos nombres de veleros de cuestionable significación y el de los jefes y oficiales de marina que en ellos han servido, queda la constancia de que éstos contaban con embarcaciones aparentes sólo para familiarizarse en ellas con las prácticas navales.

Los hechos de estos buques apenas salen del servicio rutinario. En 1841 operaron sobre Cobija, puerto de Bolivia, que carecía de naves. Fue una campaña que duró casi dos años, sin más tarea que la de bloqueo. En 842 la **Limeña** y la **Yungay** hicieron reseña bélica en Payta oponiéndose una y otra apoyando a Torrico; pero si hubieran de anotarse esa clase de hechos, ellos im-

pondrían material para muchos volúmenes, inconducentes al crédito nacional.

La primera vez que se encuentra en libros el nombre del bergantín **Gamarra** es en 847. Lo manda el capitán de fragata Silva Rodríguez en aguas territoriales de Bolivia, en donde permanece diez meses por efecto de interdicción con esa república. A ese servicio se llamó campaña de Bolivia. En esa campaña este bergantín sirvió de capitana, pues en su mástil flameaba la insignia de comandante de escuadra, que lo era el capitán de navío Francisco Forcelledo.

Mandado por el capitán de corbeta Silva Rodríguez y teniendo como subjefe al teniente 2º T. Ríos, fue este bergantín en 1849 a San Francisco de California, con motivo de la riqueza aurífera ahí descubierta por entonces. Muchos peruanos se habían precipitado en busca del precioso metal y el gobierno del Perú creyó necesario enviar ese buque para protegerlos. En los diez meses que el **Gamarra** estuvo en San Francisco se distinguió la tripulación por su disciplina y el comandante pudo conservar tres de los buques que sus dotaciones abandonaban ansiosas de oro y ayudarlos a salir de ese futuro emporio de grandeza, en donde nadie atendía a otra cosa que a buscarlo de cualquier manera.

Por lo demás y es necesario decirlo para fijar la atención en la importancia de los detalles, entre esos marinos severos que lo tamizaban y corregían todo, ocurrían hechos gráficos, repetidos en años mucho más próximos al que corre.

En octubre de 1850 el **Gamarra** estaba en viaje del Sur, y su jefe, comandante R. Valle Riestra, da cuenta al superior de que el viaje desde el Callao ha demorado por causa de las calmas que encontró en la remontada, lo que le impidió visitar las guaneras y que Ballivián había sido apresado en Corregidor, distrito de la Argentina y al concluir la nota informativa dice que al entrar en Cobija mandó cargar la artillería, encontrando que las balas no entraban en el ánima de las piezas por ser de distinto diámetro aquéllas y éstas y que no era posible hacer tiros por elevación en razón de la debilidad de los montajes. Eran detalles destinados a revelar lo que importa instalar debidamente cada servicio, para que al ejercitarlo corresponda a los sacrificios que impone su creación y conservación.

En el **Gamarra** el comandante Valle Riestra (R) fue a establecer en la isla alta o del norte de las Chinchas el carguío de guano. El primer buque que cargó en ella fue la fragata inglesa **James Armstrong,** que llegó en julio 27 de 1852. La gente traída a la isla se guarecía en carpas arregladas con velas viejas, entre éstas una gavia del **Gamarra.**

Estaba en la isla también el **Rímac,** llegado en 1848.

El **Gamarra** había estado además en Lobos, para prevenir la extracción de guano por buques americanos, a los que debería apoyar un buque de guerra de esa nación, encontrando efectivamente a la fragata americana **Manlius,** fondeada ahí con procedencia de Acapulco, en lastre, por cuenta de sus armadores de Boston, al que seguirían otros buques: apoyando a todos la corbeta de guerra **Rasitan;** proyecto que, afortunadamente para el país, repudió el gobierno de EE. UU. del Norte.

En 1853 operó otra vez sobre Bolivia el comandante R. Valle Riestra, en el **Gamarra,** y de ahí pasó al **Rímac.**

Desde muchos años atrás se pensaba en crear escuadra en armonía con los adelantos hechos en la locomoción naval, pero los hombres de estado no podían destinar a la organización de servicios permanentes sino el tiempo que dejaban los afanes de quienes se arrebataban el poder, sin acreditar más que su deseo de alcanzarlo. Sin embargo en 1846 hubo un intermedio de quietud en la dramática locura política y se pensó en la construcción de un vapor de guerra. Al efecto se comisionó en enero de ese año al capitán de fragata Ignacio Mariátegui para procurar la construcción de uno en Inglaterra, llevando como auxiliares al teniente J. R. Carreño y al guardia marina Manuel Palacios. Mariátegui había permanecido en el Ecuador como maestro de academia, hasta julio de 1845, en que volvió al servicio con su clase de capitán de fragata. Palacios era guardia marina embarcado desde 1845; el teniente Carreño servía desde 1829.

La comisión no obtuvo informaciones a satisfacción del gobierno peruano, el que dispuso el regreso de Mariátegui, encomendando al capitán de fragata Domingo Valle Riestra otra comisión que intentara la construcción del deseado vapor en Nueva York, en donde construyó el **Rímac,** armado de cuatro c. a las bandas y dos colizas, una en cada extremo. Salieron con ese jefe los tenientes J. M. Carreño, Ramón Valle Riestra y Juan P. Saavedra, el alférez José M. García y los guardias marinas Francisco Sanz, M. Palacios, que pasó de Londres a Nueva York, Joaquín Miró Quesada, Benjamín Mariátegui y F. Elmore.

Ese buque vino por el Estrecho y el **Guise,** a órdenes del capitán de fragata Silva Rodríguez, fue a recibirlo en Talcahuano, llevándole soldados para su guarnición.

El **Rímac** fondeó en el Callao el 27 de julio de 1848 y prestó buenos servicios en los seis años que estuvo en actividad. Su adquisición estimuló el deseo de formar escuadra, que era vehemente en el presidente general Castilla, en lo cual lo ayudaba con eficacia el ministro de guerra general Echenique.

En consecuencia se comisionó al mismo capitán D. Valle Riestra para construir en Inglaterra la **Amazonas,** buque mixto a hélice, con aparejo de fragata. Se construyó en el puerto de Londres,

astillero de Wigram, desplazaba 1320 toneladas y estaba artillada con 26 c. de 32, 6 de 64 en el combés y una coliza de 120. Puesta la quilla en 1850 estuvo concluida a mediados del 52 y llegó al Callao a principios de 1853. Hizo el viaje como 1er. jefe el capitán de navío R. Valle Riestra, 2º jefe el capitán de corbeta Diego Haza y como oficiales los tenientes 1os. Francisco Sanz, Pedro Haza: 2os. Amaro G. Tizón, Federico Alzamora; alféreces Fed. Iladoy, y Mariano Adrián Vargas; guardias marinas Hercilio Cabieses, Alejandro Muñoz, Ruperto Alzamora, Emilio Díaz, Germán Astete, Guillermo Pareja y Javier Izcue, los que exceptuando el último, habían practicado la navegación en naves de la escuadra francesa.

La actividad de esos buques carecía de régimen técnico que hiciera evidente la utilidad del servicio naval y su importancia. Ocupan Cobija algunas de ellas en 1853, custodian otras las islas Lobos de Afuera, pero, por fortuna, si se amagaron nuestros depósitos de guano por buques de la Gran República, su gobierno desautorizó sus procedimientos.

No se limitó a las dos adquisiciones indicadas el gobierno peruano y en 1852 envió a Inglaterra una comisión naval presidida por el comandante Salcedo, capitán de navío desde el año anterior. Salcedo había estado navegando en la marina mercante hasta 842 que aceptó el mando del bergantín **Constitución,** buque del que se desembarcó, por razones políticas, gobernando Vivanco. En 844 mandó la corbeta **Yungay** y cuatro años después la goleta **Libertad,** que dejó para ir a Europa.

Los buques cuya obra se encomendó a Salcedo fueron tres: fragata mixta **Apurímac,** a hélice, de 1660 toneladas y 44 c; cañonera **Loa,** hélice, 700 toneladas y 4 colizas, goleta de tres árboles; íd **Tumbes,** hélice, 4 toneladas y dos colizas, aparejo como la anterior. A fines de 1854 estuvo nombrado para traer esas naves, construidas en Londres, astillero de Green, el contralmirante Francisco Forcelledo, cuya larga foja de servicios comienza como queda visto de guardia marina en la fragata **Macedonia,** 1822. El cambio violento de gobierno ocurrido el 6 de enero de 1855 dejó anulado ese nombramiento y Salcedo llegó al Callao, con los buques que había construido, el 12 de noviembre de este mismo año. Se había reservado el mando de la **Apurímac,** a la vez que el del convoy; el **Loa** vino al mando del primer piloto Tomás Rees y el **Tumbes** al del capitán de navío Diego de la Haza. Esta escuadrilla hizo su viaje por el Estrecho sin ninguna novedad. En Talcahuano, en donde debía hacer escala según sus instrucciones, encontró a la fragata **Amazonas,** que al mando del capitán de fragata José Elcorrobarrutia, había ido a ese puerto llevando las guarniciones de los buques que llegaban.

* * *

Mencionada en el acápite anterior la fecha de uno de nuestros lamentables trastornos políticos o cambios violentos de gobierno y el mando de un buque en viaje en Europa por persona extraña al personal nato de nuestra marina, es del caso dar la lista de jefes y oficiales navales que en esa fecha quedaron en receso:

Contralmirante, comandante general de marina, Domingo Valle Riestra.

Mayor de órdenes capitán de navío, Francisco Carrasco.

Fragata **Amazonas:** comandante capitán de navío Ramón Valle Riestra; oficiales: teniente 1º J. Pardo de Zela; íd. 2os., C. Carrillo, L. Galindo, P. Echandía; alfereces: Manuel Ferreyros, M. Proaño; guardia marinas: Patricio Iriarte, G. Icaza, Enrique Grau, Ulises Delboy, M. Reyes.

Vapor **Noel:** Comandante capitán de navío José de la Haza; 2º capitán de corbeta Francisco Sanz; oficiales: teniente 1º Federico Iladoy; íd. 2º M. Melgar; alfereces: P. León, Federico Sagasti, M. Pro; guardia marinas: N. Arrieta; F. Hernández, T. Oliva.

Vapor **Ucayali:** Comandante capitán de fragata Pedro de la Haza; 2º teniente 1º Alejandro Muñoz; íd. 2º: Gmo. Pareja; alfereces: Lizardo Montero, Enrique Espinar; guardia marinas: E. Távara, E. Pareja, José Román.

Bergantín **Gamarra:** Comandante capitán de fragata, Manuel Villar; 2º íd. de corbeta, J. M. Fanning; teniente 2º Ruperto Alzamora.

Bergantín **Guise:** Comandante capitán de corbeta, J. M. Manrique; tenientes 2os.: S. M. Palacio, Francisco Tudela; alfereces: Edo. Robinson, Nataniel Donaire; contador, R. Palma.

Vapor **Caupolicán:** Comandante teniente 1º José Becerra, alférez Federico Lara.

Vapor **Apurímac:** Comandante teniente 1º Raymundo Cárcamo, alférez Abel Raygada.

Trasporte **Chiclayo:** Comandante teniente 2º Sanoni.

Pontón **Tironi:** Comandante alférez Antonio Valdivieso.

* * *

Se nota en la relación anterior la falta de dos unidades del material naval: la goleta **Rímac,** primer buque de guerra a vapor, y la fragata **Mercedes,** destinada a la práctica marinera de guardia marinas. Ambos buques naufragaron: el último, la fragata **Mercedes,** en Casma y nuestro primer vapor en punta Parada.

El naufragio de la fragata ocurrió a principios de 1854. La llevó al remolque el **Rímac** a Casma para embarcar tropas, y, con ellas abordo, salía de ese puerto con destino al Callao. Como de costumbre, en la tarde había refrescado la brisa y al franquear la

cachola sur refrescó más. Faltó el remolque, las velas de la fragata estaban en sus pañoles y antes de que pudiera pasarse del **Rímac** otro calabrote, el viento echó la fragata contra las paredes verticales de Roca Regra. De más de ochocientas personas que había abordo apenas unas cien lograron salvar. Fue una catástrofe cuya narración sería espeluznante y de la cual es preferible olvidar los detalles. La piedra recordará siempre a quienes la avisten el hecho luctuoso, y a la vez servirá de pedestal al buen nombre del comandante de la **Mercedes,** Juan Noel, a cuyos esfuerzos y serenidad se debieron las vidas conservadas y que después de agotado en la faena de salvar al mayor número que le fue posible, quiso voluntariamente quedarse con los que no pudieron salvar y pereció con ellos en la cubierta de su buque, ara sagrada de un noble y voluntario sacrificio.

El **Rímac** naufragó en condiciones parecidas, pero casi un año después de la relación que antecede. Lo mandaba el comandante capitán de corbeta Carlos Castro e iba en viaje del Callao a Islay, conduciendo licenciados del batallón **Libres,** mujeres y agregados: cosa de cuatrocientas personas, además del equipaje del vapor. Ocurrió este naufragio en la madrugada del 1º de marzo de 1855, sobre un arrecife que destaca punta Parada, el mismo sobre el cual se ha empeñado y destruido 30 años después el trasatlántico italiano **Italia.**

El piloto Pedro Fuxá, encargado de la derrota hizo demostraciones que exculpaban el fracaso, atribuyéndolo a excepcional influencia de la corriente: sea eso, un desvío inadvertido del compás, error o descuido en el rumbo o en el desarrollo del plano; es lo cierto que el buque resultó inadvertidamente montado sobre aquel arrecife, que las embarcaciones menores se inutilizaron en los bandazos que daba el vapor sacudido por las olas sobre la peña, exceptuando un pequeño bote y que hubieran ocurrido numerosas víctimas sin la laudable intrepidez del alférez de fragata Ricardo Pimentel, cuya enérgica resolución evitó muchas desgracias. Este intrépido oficial saltó en ese bote menos destrozado y llevó el chicote de un cabo a tierra, afirmándolo en uno de los peñascos de la cantilosa ribera y por ese andarivel salvaron todos los náufragos. Fueron de la plana mayor de ese buque el alférez de fragata Lizardo Montero, íd. Prudencio León, íd. Luis Galindo, íd. Parcemón Echandía, que era el oficial de guardia; los guardia marinas José Román y Ramón Ribeyro, entre otros cuyos nombres se escapan; y contador el festivo tradicionista nacional Ricardo Palma, hoy director de la Biblioteca Pública de Lima. Los náufragos pasaron grandes penalidades, antes de obtener recursos de Acarí o llegar a ese pueblo.

* * *

Entre los sucesos navales del período actual de esta narración, ninguno tiene la importancia del viaje de la **Amazonas.** Le sirvió de pretexto la necesidad de carena para subsanar en el casco un defecto de construcción del codaste; pero decidió la realización del viaje el empeño manifiesto de tener no solamente buques, fáciles de adquirir habiendo dinero o crédito, sino lo que es más difícil de conseguir, lo que no se improvisa: marinos bien preparados y expertos. En este sentido el viaje de la fragata **Amazonas** fue uno de los más alentados esfuerzos que se han hecho para mejorar las buenas condiciones del personal marítimo y un motivo de grata satisfacción para el país entero saber que el pabellón del Perú iba cruzando los océanos sobre vaso irreprochable y bien manejado.

Consígnase más adelante el cuadro sinóptico de ese viaje con todos sus pormenores, deducidos del diario de navegación, así como la relación nominal de su plana mayor.

Como lo expresa el cuadro, salió la fragata del Callao el 25 de octubre de 1856, al mando del capitán de navío José Boterín. Después de receso impuesto a éste como a tantos otros jefes y oficiales por razón de los cambios políticos, había servido el comandante Boterín la comandancia general de marina desde 1840 y luego hasta 846 la jefatura militar en Lima. Desde este último año tomó el mando de la fragata **Alaiza** para pasar luego como jefe del apostadero de Payta, del cual fue llamado para tomar el mando de la fragata, especialmente honroso con motivo del viaje que emprendía.

Al arribar a Hong Kong se hallaba la China en guerra con el Reino Británico, y por esta causa hubo dificultad para encontrar dique en que carenar, por cuyo motivo pasó de ese puerto al de Calcuta, siguiendo su derrota por el estrecho de Singapur y en dicho puerto la fragata hizo carena completa calafateando los fondos, mudando cubiertas, renovando jarcias y haciendo todo género de refecciones. Cuatro meses permaneció la fragata en aguas del Ganges, soportando los rigores del **cólera,** que por entonces hacía horrorosos estragos en toda la India. En Calcuta murieron de dicha peste el médico Esquive, el guardia marina La Torre Ugarte y como 38 entre soldados de la guarnición y marineros.

De Calcuta salió la fragata para Londres por Buena Esperanza e hizo escala en la histórica isla Santa Elena, para refrescar sus víveres y renovar la aguada.

Oficiales y guardia marinas tuvieron ocasión de visitar la casa en donde acabó sus días Bonaparte, el gran corso del siglo XIX, un día emperador de los franceses y árbitro de los destinos de Europa. Con religioso respeto visitaron esa tumba, que al abrirse devolvió su sosiego a medio mundo.

De Santa Elena siguió la **Amazonas** a Londres, en donde concluyó sus reparaciones y completó su artillería, pues del Callao sólo había sacado seis cañones de 68. Antes de que dejara la fragata el Támesis, el comandante Boterín fue llamado al Perú, haciéndose cargo del buque el segundo comandante capitán de fragata Francisco Sanz. Según la relación que se inserta luego, en Londres se embarcó llenando la vacante de Esquive, el médico Domingo Castañeda, como se había embarcado en Calcuta el piloto segundo José Carrillo, ex capitán de un buque peruano chinero, que los emigrantes habían incendiado cerca de Singapur.

En viaje de regreso la **Amazonas** vino de Londres a Río Janeiro. Ahí la esperaba una comisión presidida por el capitán de navío Ignacio Mariátegui y compuesta de este jefe, los tenientes primeros Manuel Ferreyros, Samuel Palacio y Julio Tellería. Los cuatro habían hecho su viaje a Valparaíso y de ahí por tierra a Buenos Aires, en donde se embarcaron de nuevo para Río Janeiro.

Mariátegui tomó el mando de la fragata con el carácter de comandante general, reteniendo Sanz el mando inmediato.

Algunos días después de haber salido de Río Janeiro murió el teniente Cayetano Luna, instructor de los guardia marinas y el cadáver fue echado al mar, impresionando dolorosamente a todos, pero en particular a sus discípulos.

La fragata hizo un viaje feliz por el Estrecho, y escalas en Talcahuano y Arica; entrando al Callao, en viaje de regreso, el 28 de mayo de 1858.

El buque experimentó en su larga travesía algunos malos tiempos, especialmente un temporal huracanado en las inmediaciones de la isla Formosa, no obstante lo cual no le ocurrió ninguna novedad. Era un buque espacioso, de hermoso galibo y espléndidas condiciones marineras; y su personal técnico en ese viaje constató corrección y típica escuela. Como puede verse en el auténtico estado que sigue, de ese personal quedan apenas cuatro sobrevivientes.

RESUMEN GENERAL de los acaecimientos en el viaje al rededor del mundo por la fragata de Guerra "Amazonas"

	SALIDAS Y ENTRADAS A PUERTOS Y NOMBRE DE ESTOS	FECHAS DE SALIDA DE PUERTOS	FECHAS DE ENTRADAS A PUERTOS
		A	A
a	Callao a Hong Kong	Octubre .. 25 de 1856	Dicbre .. 24 de 1856
b	Hong Kong a Calcula	Enero .. .. 14 de 1857	Febrero .. 6 de 1857
c	Calcuta a Sta. Elena	Abril .. .. 28 de 1857	Julio .. .. 10 de 1857
d	Sta. Elena a Plimouth	Julio .. .. 15 de 1857	Agosto .. 26 de 1857
e	Plimouth a Londres	Agosto .. 28 de 1858	Agosto .. 31 de 1857
f	Londres a Plimouth	Enero .. .. 16 de 1857	Enero .. .. 21 de 1858
g	Plimouth a Río Janeiro	Enero .. .. 28 de 1858	Marzo .. .. 7 de 1858
h	Río Janeiro a Talcahuano ..	Marzo .. .. 21 de 1858	Mayo .. .. 1 de 1858
i	Talcahuano a Arica	Mayo .. .. 5 de 1858	Mayo .. .. 15 de 1858
j	Arica al Callao	Mayo .. .. 23 de 1858	Mayo .. .. 28 de 1858
l	Callao al Callao P	Octubre .. 25 de 1856	Mayo .. .. 28 de 1858

	Singladuras a máquina	Singladuras a vela	Días de mar	Días en puerto	Millas por corredera	Fuertes tiempos	Mayor ascención del barómetro	Mayor descenso del barómetro	Mayor ascención del termómetro	Mayor descenso del termómetro
						C	E	E		
a	16	45	61	20	10977	1	3'019	29'80	80º	75º
b	21	3	24	80	3128	0	3'020	29'97	D	D
c	16	58	74	4	8382	1	3'050	29'80	91º	56º
d	4	39	43	1	5271	0	3'050	29'77	80º	67º
e	4	00	4	B 139	318	0	3'045	30'35	69º	68º
f	4	00	4	7	337	0	3'030	29'80	49º	45º
g	6	33	39	13	5951	1	3'038	29'40	82º	52º
h	11	31	42	3	5132	0	3'032	29'00	81º	48º
i	2	9	11	7	1203	0	3'020	29'95	69º	63º
j	0	6	6	"	578	0	3'011	30'07	71º	70º
l	84	224	308	274	41277	N 3	3'050	29'00	91º	45º

	Prácticos para las salidas de los puertos	Prácticos para las entradas a los puertos	Pasajeros	Muertos en el mar	Muertos en puertos	Equipajes y pasajes a las salidas	Desertores	Enfermos quedados en hospitales	Licenciados	Altas
						S				
a	001	1	H 1	1	1	284	12	1	2	2
b	F 1	G 2	0	0	138	268	D	0	D	D
c	G 2	00	2	7	1	244	2	4	2	7
d	00	1	2	4	0	239	0	0	0	0
e	1	I 3	2	0	7	235	0	0	0	0
f	1	1	3	0	0	D	D	0	D	D
g	1	00	6	3	0	404	10	I	4	12
h	00	00	6	3	0	402	3	0	1	6
i	00	00	5	2	0	405	1	0	2	2
j	00	00	11	0	"	412	"	"	"	"
l	6	8	38	20	M 46	O " "	M 28	6	M 11	M 29

Este cuadro está escrito en su original en once líneas de casillas, que resultan muy largas para nuestras páginas, por lo que se han volteado, poniendo a cada continuación la letra con que principia la primera de las tres fracciones de línea.

NOTAS

A. La cuenta de los días es astronómica; y los días de entrada y salida a los puertos están incluidos en los de mar.
B. Se han comprendido en "Londres" los días que estuvimos fondeados en "Grenhishe".
C. Entre los malos tiempos, sólo se han considerado tres por su duración y fuerza.
D. No se ha llevado cuenta.
E. En ninguno de los puertos se han observado.
F. El práctico que aparece fue sacado para los pasos de Singapur y Malaca.
G. Están comprendidos los prácticos para atravesar el canal de la Mancha y el Támesis.
H. Los pasajeros son los salidos de cada puerto; así es que los no desembarcados aparecen nuevamente como salidos.
I. No es exacto este número, mas sí se aproxima lo bastante en los dos lugares citados.
J. Están incluidos en este número los pasajeros.
M. Este número es aproximado, sin tener en consideración los que se han dado de alta y baja en un mismo lugar, como también de los que no se ha llevado cuenta.
N. Entre los fuertes tiempos puede juzgarse entre ellos uno o más temporales.
O. Entre el número de equipaje está comprendida la guarnición que salió del Callao con 61 individuos de tropa y regresó con 33.
P. Se debe comprender dando la vuelta al mundo tocando en los puertos indicados.

Pisco, octubre 21 de 1891.
Es copia de su original.

José Manuel Marquina.

* * *

No es posible prescindir de nombrar el personal de la plana mayor de este buque en ese largo viaje, máxime teniendo una copia auténtica de ella, formada por uno de los oficiales que la forman: el alférez de fragata José Manuel Marquina, que como la mayor parte de los que en la relación figuran, tuvo notoria figuración posterior.

Relación nominal de los señores Jefes y Oficiales de Guerra y Mayores y Guardiamarinas que hicieron el viaje —total o parcialmente— al rededor del mundo, en la fragata de guerra nacional, AMAZONAS, de 33 cañones, a fines del año de 1856 hasta mediados del 58

CLASE	NOMBRE	Puerto de embarque	Puerto de desembarque	
Cdte. Cap. de navío	José Boterín †	Callao	Londres	
2º id id de corbeta	Francisco Sanz †	"	Callao	
Teniente primero	Federico Castilla †	"	id	
id id	Ignacio Dueñas †	"	Hong Kong	
id segundo	Ruperto Alzamora †	"	Callao	
id id	Lino La Barrera †	"	id	
id id	Cayetano Luna †	"	El mar	Falleció
id id	Abel Raygada †	"	Callao	
id graduado	Guillermo Pareja	"	id	
Alférez de fragata	Juan Ortiz †	"	Londres	
id id	José M. Marquina †	"	Callao	
id id	Patricio Iriarte †	"	Londres	
Srg. Mor. gdo. inf.	José B. Orihuela †	"	id	
Cap. gdo. de inf.	Senón Bellido †	"	id	
Teniente id id	Pedro Raygada †	"	Callao	
id gdo. de id	Bruno Abril	"	Londres	
id id id	Baltazar Rodríguez	"	id	
Subteniente id	Rmaldo La Fuente	"	Callao	
Guardia marina	Ulises Delboy	"	id	
id id	Federico Palacios †	"	id	
id id	Eduardo Rojas †	"	id	
id id	Juan Bta. Cobián	"	id	
id id	Neriberto Ugarte †	"	Calcuta	Falleció
id id	Gregorio Pérez †	"	Callao	
id id	Benjamín Valle	"	id	
id id	Enrique Calmet	"	id	
id id	Eduardo Saravia	"	id	
id id	Salomé Porras †	"	id	
id id	Mariano La Torre †	"	id	
id id	Guillermo Blach †	"	Londres	
id id	Ldro. Mariátegui †	"	Hong Kong	Desapar.
id id	Rómulo Espinar †	"	Callao	
id id	Juan Aliaga †	"	id	
id id	Toribio Raygada	"	id	
id id	Frco. Gonzalez †	"	id	
Cont. Comis. gue.	Stiago. Chaparro †	"	id	
2º cirujano	Juan Esquivel †	"	Calcuta	Falleció
Piloto segundo	Nicolás Bayona †	"	Callao	
id id	Juan Orret	"	Calcuta	
Primer maquinista	Samuel Cock †	"	Callao	
Contralmirante	Ignac. Mariátegui †	Río Janeiro	id	
Teniente primero	Samuel Palacio †	"	id	
id id	Manuel Ferreyros †	"	id	
id id	Julio Tellería	"	id	
2º cirujano	Dmgo. Castañeda †	Londres	id	
id piloto	José A. Carrillo †	Calcuta	id	

Pisco, mayo 20 de 1891.
Es fiel copia de su original.

José Manuel Marquina.

* * *

Aunque se ha tratado antes de navegación mercante, es de este capítulo, en el orden cronológico, la siguiente relación de buques mercantes de la matrícula del Callao y de las de la costa, levantado por orden del gobernador del Callao, general Alejandro Deustua, el año 1853, que se inserta con los mayores detalles que caben en estas páginas.

* * *

Estado general de la Matrícula de los buques mercantes nacionales, su clasificación, estado y giro

FRAGATAS

NOMBRE ACTUAL	TNS.	DUEÑOS	CAPITANES	TR.°	ESTADO DE VIDA
General Alais	441	Felipe Revoredo	J. Univaso	Extr	un tercio vida
María	257	J. J. Diez	G. Adams	Extr	buen estado
Petronila	670	Tomás Conroy	El dueño	Extr	ídem
Peruana	315	Cipriano Correa	T. Roquín	Extr	ídem
Isabel Quintana	461	José Sevilla	J. Viale	C id	media vida
Bella Isleña	503	Mariano Rivera	El dueño	id	ídem
Josefina de Teaballa	448	Leonardo Vasquez	P. Maruza	id	ídem
Josefina de Elías	470	José Sevilla	S. Laves	id	tercio de vida
Sofía Somontes	349	Manuel Somontes	Somontes	Ball	ídem

BARCAS

Dolores Ugarte	317	Juan Ugarte	Echeverría	C E	media vida
Joven Emilio	300	Petronila Pruneda	C. Costas	id	ídem
General Castilla	205	Fco. J. Delgado	G. Barney	id	buen estado
Virginia	185	E. Mifflin	El mismo	Cab.	media vida
J. M. Ugarte	300	Juan Ugarte	Eresuma	Extr	ídem ídem
Lima	402	José V. Oyague	C. Luna	C id	un tercio vida
Clara	180	Carlos Delgado	A. Luna	Cab.	en buen estado
Pcia. Chiclayo	210	R. Aspillaga	Montever	id E	media vida
Vencér	203	T. Jump	Juan Beet	Ball	ídem ídem
Zorayda	184	Gregorio Hurtado	G. Wilford	Extr	ídem ídem
Rosa Elías	236	José Sevilla	S. Barchay	id, C	ídem ídem
Olga	330	Gregorio Hurtado	C. Francay	Extr	ídem ídem
Miceno	231	Zaracondegui		id	ídem ídem
Enriqueta	445	Tomás Conroy	Marshal	id	ídem ídem
Pilar Salcedo	161	Sociedad de Ruiz	Bar. Viale	Cost	regular
Anna Smith	256	Juan Brice	El dueño	Extr	ídem ídem
Benjamín	227	Juan Ugarte		id	ídem ídem
Pasco	256	Jerónimo Albertini	El dueño	id, C	tercio de vida
Democracia	615	José Sevilla	W. White	Extr	ídem
Josefa	150	Gonzalez Flores y C.	J. Iberson	id, C	ídem
Juana Jesús	197	Valdivia Calderón	F. Trelles	Cab.	ídem
Cristóbal Colón	406	J. A. Rubira	El dueño	id, e	ídem

NOMBRE ACTUAL	TNS.	DUEÑOS	CAPITANES	TR.*	ESTADO DE VIDA
Rosa	209	Manuel Dominga	San Julián	id id	ídem
Carmen	343	Pedro Denegri	Garibaldi	id id	media vida
Federico	196	Calixto Pheiffer	El dueño	id id	ídem
Agustina	467	Juan Ugarte	J. Simes	id id	ídem
José	297	id id	Banostare	id	ídem
Voladora	319	Ramón Cruz	A. García	id	tercio de vida
Carlos Alberto	301	Miguel Canevaro	El dueño	Extr	media vida
Petronila	245	Pedro Denegri	L. Caison	id	buen estado
Esperanza	272	Enrique Ravenhil	El dueño	id	ídem
Viviana	261	J. F. Guerra	M. Sicardo	id	tercio de vida
Carlos Ball	243	Velazques y Lions	Hanwood	id	media vida
Capricho	246	Gmo. Robinet	B. Lones	id	ídem
Santiago	198	Pedro Denegri	S. Gotuzo	id	ídem
Joven Adonis	167	Antonio Eugenio	G. Michelt	Ball	ídem

BERGANTINES

Elías	250	José Sevilla	Herrera	Cab.	tercio de vida
Savino	110	Mariano Valega	Juan Ruiz	id	cuarto ídem
Paraíso de Lima	188	Pablo Bermengo	El dueño	id i e	mitad ídem
Ascención	159	Manuela Benavente	A. Suason	gua	cuarto ídem
Dos Amigos	150	Juan Ugarte	A. Barroso	id	ídem ídem
Callao	156	Tomás Jump	N. Claid	Extr	tercio vida
Catalina	154	Juan Ugarte	F. Prentes	id	ídem ídem
Belisario	125	F. Rivera	J. P. Ribera	gua	ídem ídem
Vinado	110	Juan Ugarte	Ninguno	des	ídem ídem
Ricardo	89	Luis Larrea	F. Trelles	gua	cuarto de vida
Volante	250	R. Jenire	P. Deker	Extr	ídem ídem
Coronel Boterín	158	Ignacio León	El dueño	C id	buen estado
Pablo Romero	161	Viuda de Romero	Car. Rossel	id	media vida
Melchor Sevilla	197	J. de D. Calderón	M. Cevat	id	tercio de vida
Amphitrite	122	J. M. del Río	Dg. Acuña	id	cuarto de ídem
Relámpago	156	Juan Rocksce	B. Alvarez	id id	media vida
General Vivero	103	Viuda de Romero	Fernández	Cab.	tercio de vida
Simón	144	F. Artillaga	Fco. Avilés	id h	media vida
Emma	210	Julio Robinet	El dueño	Extr	ídem ídem
Rápido	139	M. Flores	I. Michson	id id	ídem ídem
Paquete de Lima	98	Pedro Mujica	El mismo	id id	ídem ídem
Carolina	89	J. B. Univazo	J. Univaso	id	tercio de vida
Teniente	76	José Ugarte	No tiene	des	media vida
Andrea	92	Pedro Noriega	I. Jonston	g i c	tercio de ídem
Micaela Miranda	156	Martín Miranda	Palacios	E id	media ídem
María Victoria	140	M. Rivera	F. Legai	gua	cuarto ídem
Relámpago	110	F. Sagastabeytia	Iba buru	Cab.	ídem ídem
Miguel	130	J. M. Urresti	Varrotare	Extr	dos tercios íde
Trujillo	187	Valle y Castillo	D. Costa	Cab.	ídem ídem
Brillan Isabel	144	Guillermo Aboy	N. Demoro	id E	ídem ídem
P. Salaverry	189	Viuda de Romero	S. Harupe	id	ídem ídem
Carlota	187	José Demoro	El dueño	id	ídem ídem
Rayo	184	Enrique Pareja	El dueño	id	ídem ídem
Margarita	165	Manuel León	José Gil	id	ídem ídem
Industria	141	J. de la Cortina	El dueño	id	ídem ídem
General Torrico	246	Real Eggenia	Vendedor	id	ídem ídem

NOMBRE ACTUAL	TNS.	DUEÑOS	CAPITANES	TR.*	ESTADO DE VIDA
Conroy	238	Guillermo Robinet	El dueño	Extr	media vida
Angelita	132	N. de los Ríos	A. Porzo	id	tercio de ídem
Espléndido	183	W. Palpuero	El dueño	id	media ídem íd
General Deustua	184	M. Ostolaza	El dueño	Cos	cuarto de ídem
Julia	147	Pedro Cornejo	Leonardi	Cab.	media vida
Garibaldi	192	N. Bianchi	El dueño	id e	dos tercios íd
		BERGANTINES–GOLETAS			
Juana de Ilo	120	Esteban Hurtado	J. Aguirre	gua	tercio de vida
Hermosa Piurana	156	Eusebia Trelles	G. Herman	e, c	media vida
Petra Reyes	215	Andrés Reyes	Villavisenc.	id	ídem ídem
Telhis	120	José Barrón	Parodi	id	un cuarto ídem
Feliz María	145	Manuel Marquez	El dueño	id	un tercio de íd
Maquinhuayo	125	José Monteo	Villafuerte	id g	un cuarto idem
Héctor	129	Ramón Aspíllaga	J. Morales	id c	media ídem
Dominga 1ª	122	José Zeballos	F. Rivera	id	media ídem
Clorinda	128	Francisco Valega	Luis Bolo	id	dos tercios ídm
Galgo	115	Juan Ugarte	El dueño	id	medio tercio
Unión Moqueguana	125	J. de los Ríos	F. Rivera	gua	mal estado
Gilde	109	J. M. Ruiz	Mendezum	Extr	buen estado
Caupolicán	101	Martín Mendiola	A. Yanela	Cab.	dos tercios vid
Campeadora	106	Juan Boiset	El dueño	id	media vida
Caballo Marino	93	Francisco Valega	F. Bucheli	id	ídem ídem
Veloz Salvadora	104	Alfonso Calapié	El dueño	Extr	un tercio ídem
Panchita	79	M. Aldea	A. Aguirre	id	dos tercios
Leona	85	Ramón Aspíllaga	El dueño	id	ídem ídem
Jesús Lainez	132	J. A. Basagoitia	El dueño	id c	ídem ídem
Fidelia	109	José Dañino	M. Demoro	id	bueno
Portal	206	G. Portal	T. Roquín	Cab.	media vida
Carolina	93	Pedro Denegri	L. Sforcini	id	media vida
Hermosa Isabel	103	Elías Lambert	El dueño	id e	dos tercios
Ventura y Josefina	103	Antonio Bartelan	N. Pittó	id	ídem ídem
Marión	62	W. Johnston	En carena	Ball	ídem ídem
Petronila 2ª	141	F. Valega	El dueño	Cab.	ídem ídem
Carmelita Lañas	98	Eloida Herrera	J. Lañas	id e	ídem ídem
Mercedes	12	L. Salazar	Constanti	id g	cuarto de vida
		GOLETAS			
Progreso	100	Cordiglia y León	F. Pereira	Extr	tercio de vida
Adelaida	56	Antonio Guerra	El dueño	Cab.	mal estado
Unión	51	Julián Montero	M. Desberni	g id	ídem
Mercedes Belén	100	Hipólito Melena	El dueño	Extr	media vida
Julia	121	Teodoro Corbeniche	Damaman	id	ídem ídem
Golondrina	82	José Calmet	del Casal	id	ídem ídem
Iquiqueña	88	José Núñez	El dueño	id	ídem ídem
Galgo	76	Paula Godos	F. Sánchez	Cos	ídem ídem
Diana	136	Hilario Figari	El dueño	Extr	ídem ídem
Manuel Aldea	119	Juan Ugarte	F. Vives	id	cuarto de vida
Correo del Pacífico	112	Juan Parodi	A. Demoro	id	media vida
Felícitas Salvadora	83	F. Ramírez	El dueño	c g	un cuarto ídem
Candelaria	60	Domingo Quispe	Caballero	id	ídem ídem

NOMBRE ACTUAL	TNS.	DUEÑOS	CAPITANES	TR.*	ESTADO DE VIDA
Adela	65	F. Pondell	T. García	id	ídem ídem
Ana	50	F. Revoredo	M. Ferrada	Cos	ídem ídem
Trinidad Ligera	48	J. B. Valdeavellano	Marquez	id	media vida
Coronel Suarez	44	Bautista Bille	Villavicenc	id	un tercio ídem
Petronila	47	D. Vellagambo	A. Reyes	id	un tercio de íd
Dos Marías	44	Manuel Zuleta	El dueño	id	ídem ídem
Lord Nelson	20	Fernando Ramos	José Ojeda	id	mal estado
Joven Rosa	45	J. M. Duran	G. Valdez	id	tercio de vida
Bella Huarasina	57	F. A. Hernández	El dueño	Cab.	tercio de vida
Rayo del Perú	136	José L. Castañón	M. Galvez	C y g	ídem ídem
Flor de Mayo	39	Juan Faciali	El dueño	Cab.	nueva
Ajil Rufina	90	Bedro Arciniega	Arciniega	id	media vida
J. Sican	109	F. Delgado	El dueño	id	nueva

NOTA

1. Existen además en la Matrícula de Payta, once embarcaciones que miden de 10 a 35 toneladas, destinadas al tráfico de cabotaje de las costas de la Nueva Granada y Ecuador 330
   Treinta y seis embarcaciones de pesca descubierta de diez a una toneladas 165
2. En Tumbes cuatro embarcaciones chatas de 20 a 30 toneladas que trafican las costas del Ecuador 100
3. En la de Arica cinco ídem de 15 a 20 toneladas: diez y ocho de cinco y 28 menores destinadas al guano y cabotaje 406
4. La matrícula de Iquique tiene ocho embarcaciones de cinco a cuarenta toneladas, destinadas al tráfico de guano, veinte chalupas de pesca y tráfico de guano y veinte chalupas de pesca y tráfico costanero 230
5. No se comprenden los pontones ni embarcaciones de tráfico de puertos por no creerlo del caso.

(*) La quinta columna **Tr**, tráfico, tiene estas observaciones: **Ex**, extranjero; **C.** íd, cabotaje y extranjero; **C. E.**, cabotaje y extranjero; **Cab.**, cabotaje; **gua**, guano; **g c**, guano y cabotaje; **des**, desarmado; **ball**, ballenero; **cos**, costanero.

RESUMEN

9	Fragatas con toneladas		3914
16	Barcas		9560
42	Bergantines		6654
27	Bergantines–Goletas		3230
26	Goletas		874
	Matrícula Payta	495	
	Matrícula Tumbes	100	
	Matrícula Arica	404	
	Matrícula Iquique	230	1221
	Total		25475

Callao, julio 16 de 1853.

Alejandro Deustua.—Juan de la Fuente.

Sin mencionar los hechos de lucha interna, de que la Armada no podía literalmente prescindir, pero que en rigor no dan material a la Historia, que reserva sus fastos a los actos de vida internacional; sólo hay que mencionar después de es viaje dos hechos inmediatos: el entredicho con el Ecuador y la ocultación de la escuadra en Galápagos.

No es del caso insistir en el fundamento de la interrupción de buenas relaciones con el Ecuador, que lejos de sufrir por ella, sirviendo de teatro a una reseña militar absolutamente inofensiva, recibió el beneficio que le cabe a los lugares visitados por mucha gente provista de dinero con que pagar su consumo.

Con motivo de esa interrupción la fragata **Amazonas,** a órdenes del capitán de fragata Francisco Sanz, fue a establecer en el Guayas el bloqueo de Guayaquil, en agosto de 1858. Iba en ese mismo buque, como jefe de escuadra, el contralmirante Ignacio Mariátegui.

Como ese bloqueo no produjo el avenimiento deseado, se organizó una expedición en forma, compuesta de varios batallones muy bien provistos y en cuyo trasporte y custodia se ocupó toda la escuadra y sus trasportes.

Fue comandante general el contralmirante Mariátegui y mayor de órdenes, con cargo expreso de reemplazar al contralmirante en cualquier caso de ausencia o muerte, el capitán de navío José Elcorrobarrutia.

Aparte de los barcos ya anotados había otros mercantes, armados en guerra, adquiridos en diversas formas.

El presidente gran mariscal Castilla había comprado el vaporcito de ruedas **Ucayali,** que a órdenes de Mariátegui fue en

856 el único buque con que pudo contar. El mismo compró otro pequeño vapor que se llamó **Apurímac,** nombre que se le cambió por el de **Noel,** primero, para llamarlo definitivamente **Izcuchaca.** Le quitaron el primer nombre para dárselo a la fragata que lo llevó después.

Al debelarse la revolución Vivanco, 1857, se ocuparon dos pequeños vaporcitos adquiridos por éste en Chile: el **Peytona,** que Vivanco llamó **Lambayeque** y que al ocuparlo el gobierno de Castilla se llamó **Lerzundi** y el **Arauco** de Vivanco, que era en Chile **Almirante Aza** y al ingresar legalmente a la Armada se llamó **Sachaca.** Flota menuda, cuyas unidades no satisfacían sin duda ni las necesidades del servicio de cabotaje, por cuya razón se desprendieron de ellas sus anteriores propietarios: buques que imponen el mismo o mayor gasto que los construidos para servicio militar y que sirven tan poco para operaciones de comercio como para las de guerra.

No así por ejemplo el **Tumbes,** cuyos gastos no excedían gran cosa a los de cualesquiera de esos barquichuelos y que prestaba sin embargo todo género de servicios. En 1858 esta goleta cruzando por el Sur descubrió en Pabellón de Pica tres buques cargando guano, y el **Tumbes,** su comandante I. Dueñas, capturó esos buques, que eran las barcas **Arica** e **Iquique** y la fragata **General Plaza,** los que se decomisaron, agregándolos al servicio del Estado.

Todos estos buques, aun así, de valor cuestionable como unidades de guerra, abultaban la masa naval expedicionaria, que se descomponía como sigue:

Fragata **Apurímac,** comandante capitán de navío J. M. Silva Rodríguez.

Id. **Amazonas,** comandante capitán de fragata Francisco Sanz.

Cañonera **Loa,** comandante capitán de corbeta Hercilio Cabieses.

Id. **Tumbes,** comandante capitán de corbeta Ignacio Dueñas.

Vapor **Ucayali,** comandante capitán de navío José María García.

Id. **Sachaca,** comandante capitán de corbeta Emilio Días.

Id. **Huarás,** comandante capitán de fragata Diego de la Haza.

Id. **Caupolicán,** comandante capitán de corbeta Fed. Castilla.

Barca de vela **Arica,** comandante capitán de corbeta F. Escurra.

Id. íd **Iquique,** comandante capitán de corbeta Agustín Arriola.

Fragata velera **General Plaza,** comandante capitán de corbeta Gregorio Casanova.

Bergantín **Guise,** velero, comandante capitán de navío Antonio de la Haza, que tenía a sus órdenes también el **Tumbes,** formando ambos buques una división naval.

Pailebot **Vigilante,** comandante teniente 1º Alejandro Muñoz.

Bergantín **Martina,** transporte, comandante capitán de corbeta Miguel Ríos.

Fragata velera **Tirone,** transporte, comandante teniente B. Sanoni.

Barca **Rosalía,** y bergantín **Carolina** transportes veleros fletados.

Lancha **Amazonas,** comandante Luis López.

Id. **Callao,** comandante teniente R. Ballona.

De la marcha de esa flota, que en su tiempo y dada la modesta significación internacional del Perú, pudo calificarse de fastuosa, a lo menos por su volumen, no queda otra manifestación bélica por recordar que algunos disparos de rifle hechos sobre una falúa que agua arriba del Guayas se ocupaba de hacer aguada a órdenes del alférez de fragata Gregorio Miró Quesada, sin que resultara nadie lastimado.

Alguien llamó eso un paseo militar, ostentación pueril de fuerza que, sin haber causado daño alguno, si no antes bien provechos efectivos, acaso ha contribuido a entibiar los vínculos afectuosos que un día nos unieron a los héroes de Pichincha, a los refundidos con nosotros en la felizmente fracasada gran república vitalicia.

La actividad inusitada que esa movilización de tropas, en número relativamente considerable, impuso a los buques, que debían atender a su aprovisionamiento y seguridad, a la vigilancia en el Golfo y al bloqueo en Guayaquil; forman un haz de hechos conocidos con el nombre de campaña del Ecuador.

* * *

El año 1860 fue menos propicio a los alardes belicosos. El 20 de octubre de este año nuestra hermosa fragata **Apurímac,** que había cambiado ese nombre por el de **Callao** al volver al servicio normal, del que la sustrajo la revuelta, no importa con qué nombre, resultó inutilizada y hundida. En la caleta de la isla San Lorenzo que hasta hoy se llama del dique, se había fondeado un dique flotante de madera, en el que se quiso suspender a la **Callao** para probar la resistencia máxima del dique según unos y según el mayor número para limpiar los fondos de la fragata. Fuese que el peso de ésta excedía la potencia del dique o que hubo omisión o descuido al instalarla sobre él, el hecho es que nave y dique se hundieron, causando el desastre más de treinta víctimas, entre ellas el coronel Solares y gravemente contusos el comandante capitán de navío Silva Rodríguez, el coronel Moya y el coronel Melchor Suárez.

De la plana mayor de esa nave, al hundirse entonces, viven hoy el alférez de fragata J. B. Cobián y los guardia marinas Manuel A. Villavicencio y Aristides G. Vigil.

* * *

Poco después ocurrió el arribo del poderoso navío francés **Duguay Trouin,** de dos y media baterías, mixto, conduciendo al enviado especial Lesseps, quien exigió la entrega de 40,000 francos al armero francés Durhuin; que se solicitara la destitución del juez doctor Suero, que se castigara al policía culpable de violencia contra otro francés de apellido Vincent, saludo al pabellón francés, etc. Coincidió con la venida del **Duguay Trouin** el viaje de la escuadra del Perú a Galápagos, mientras Castilla arregló la dificultad.

Muy interesante resultaría la tesis psicológica que expusiera cómo la soberbia resulta necesariamente abatida por su propio desarrollo. Ocurre imaginarlo al recordar relámpagos fugaces de poderío desde actualidades severas de apocamiento y de miseria; pero mantenemos el sistema de registrar hechos, reservando a cada lector los comentarios a que ellos puedan prestarse.

CUESTIONES CON ESPAÑA

El año 1863 comunicó el general Vivanco desde Chile, en donde representaba al Perú, que pronto saldría de Valparaíso para el Callao una flota española en excursión científica. Componían esa flota las fragatas mixtas **Resolución** y **Triunfo** y la cañonera **Covadonga,** aparejada de goleta. Esos buques llegaron en efecto al Callao y al fondear ahí en los últimos días de junio del año dicho, saludaron la plaza como lo había hecho la corbeta **Ferrolana** a su arribo el año 1851. Los marinos españoles fueron recibidos con entusiasmo fraternal, sin que entibiara la cordialidad el hecho de que al sobrevenir las fiestas patrias, en julio, la escuadra se dirigiera a San Francisco de California, eludiendo presenciarlas, cuyo procedimiento se explicaba la generalidad, sin criticarlo. Sólo quedó en el Callao la **Covadonga,** a la que, por tener pocos cañones, no le obligaba la cortesía internacional a hacer salvas.

Ocurrió en agosto 4 del mismo año un sensible conflicto entre el hacendado de Talambo (provincia Pacasmayo) y una colonia de vascos instalada en dicha hacienda, a costa del propietario. Entre colonos y terrateniente surgió el desacuerdo y éste desarrolló hasta producir sangre.

Un colono vasco y un labriego del país resultaron muertos y hubo heridos de unos y otros. El hecho se sujetó de oficio a la ac-

ción de la justicia y la impresión que causó el suceso al realizarse pareció borrada. Pero había entre los vascos algunos turbulentos y los malquerientes, que no faltaban al Perú entre la colonia española, los azuzaron, facilitándoles los medios de llevar su queja a España, cuyo gobierno parecía preocuparse mucho de la pingüe renta que el Perú tuvo en su guano.

Tomó el gobierno español a su cargo la queja de los vascos, y cediendo a su pedido, envió al flamante diplomático Eusebio Salazar y Mazarredo, diputado a cortes, con el carácter de **Comisario Especial** y el encargo de exigir justicia por los sucesos de Talambo. El comisario era ejecutivo, primerizo y tal cual neurasténico. Llegado en los primeros días de abril de 1864, antes de mediados del mes tenía armado un lío que causó inmensos daños y derroche de sangre.

Desde el primer momento rechazó el gobierno peruano la denominación dada al diplomático español, allanándose a aceptarlo si cambiaba su denominación por la de agente confidencial, a lo que se negó Mazarredo.

La discusión de esta dificultad seguía al parecer un desenvolvimiento tranquilo, la **Covadonga** había ido a Pacasmayo en busca de víctimas y ninguno se los colonos presentó queja ni aceptó pasaje para salir de esa provincia. Así las cosas, en abril 12 de 1864 por cuanto se había observado el título con que Mazarredo se presentaba, y sin llenar éste siquiera la apariencia de una discusión razonada y serena, formula un memorándum rotundo, se embarca al día siguiente como asilado en la **Covadonga** y asegurando a Pinzón que seguía instrucciones de su gobierno, le hace dejar el puerto y un día después, el 14, aparece sorpresivamente en la isla del Norte la escuadrilla española, se apodera de la barca de guerra **Iquique,** a cuyo capitán Urriola apresa y notifica al gobernador de las islas, capitán de navío Ramón Valle Riestra, para que se las entregue.

"Estando resuelto a posesionarme de las islas Chinchas con las fuerzas de mi mando, dijo al gobernador el marino de España, lo participo a Ud., debiendo ponerlas a mi disposición; pues de lo contrario las tomaré a viva fuerza". Terminaba el breve oficio con un "Dios gue. a Ud. muchos años", y firmaba Luis H. Pinzón.

El gobernador replicó que avisaría a su gobierno, pero Pinzón reiteró la orden de entrega, dando un plazo perentorio de quince minutos para cumplirla, so pena de hacer fuego. "Si así no fuese se romperá el fuego inmediatamente, sin contemplación de ningún género y VS. será responsable de la sangre que se derrame y de la propiedad que se destruya" decía el oficio con laconismo feroz.

Preso abordo de la **Resolución,** surta en el Callao el 16 del mismo mes y año, el ex gobernador refería por oficio al Ministro

de Relaciones Exteriores cómo le habían arrebatado las islas por ser sus fuerzas limitadas y carecer de víveres y agua, habiéndose negado a entregarlas y protestando cuando se las quitaron. Detallando el relato dice: "A las 4 de la tarde las embarcaciones menores de la escuadra abordaron la barca **Iquique,** arriaron su pabellón e izaron el español. A las 5 más o menos un crecido número de esas embarcaciones se dirigió a tierra y desembarcó 400 hombres armados, con sus respectivos oficiales y jefes, los cuales se apoderaron inmediatamente del pueblo y de la casa gobernación, en la cual arriaron el pabellón nacional e izaron el español a la voz de **viva España,** al mismo tiempo que la escuadra saludaba al cañón. Mientras tanto, parte de la guarnición de las islas estaba en la puerta del cuartel sobre las armas y el resto en la prevención del presidio, que encerraba 116 facinerosos, cuidando de la seguridad de éste, cuya actitud amenazante y temible causaba serias alarmas a la población. Teniendo a la vista la salvación de ésta, tan luego como las fuerzas invasoras se apoderaron de la casa gobernación, acordé con el general Pinzón, que en persona desembarcó acompañado del señor Salazar y Mazarredo, que su gente se encargase del presidio. Así se hizo, retirándose entonces la parte de la guarnición que lo custodiaba y uniéndose el resto de ella en su cuartel. Después de esto el general Pinzón convino conmigo en permitir el libre embarque de la guarnición con sus armas, toda la oficialidad y su jefe, al cual di orden de ponerse abordo y marchar a Pisco sin pérdida de tiempo para poner en salvo esa fuerza, acordando al mismo tiempo con la casa cargadora le facilitase las embarcaciones precisas. Así se hizo y la considero en Pisco esperando las órdenes que ahí se le impartan. En cuanto a mi persona y la del señor capitán de navío y del puerto Diego de la Haza, el señor general Pinzón nos intimó que marcharíamos con él como prisioneros, y, en efecto, su mismo ayudante fue a buscarnos y nos condujo a esta fragata, en donde nos encontramos desde entonces ....."

Comisario y brigadier circularon el 14 al cuerpo diplomático una declaración concebida así: "Los infrascritos comandante general de la escuadra de S. M. C. y su comisario especial extraordinario en el Perú, declaran que han resuelto lo siguiente: art. 1º La escuadra de S. M. se apoderará de todas las islas pertenecientes al Perú y de los buques de guerra que sirvan de obstáculo a ese proyecto; art. 2º El guano que contienen las islas Chinchas servirá de hipoteca para todas las cantidades adelantadas al Perú por súbditos extranjeros, con la garantía de aquel abono, siempre que los respectivos contratos hayan sido aprobados por el Congreso peruano y publicados de manera oficial antes del día de la fecha; art. 3º Las compañías extranjeras que embarcan guano en la actualidad, seguirán exportándolo y rendirán cuenta al go-

bierno de S. M. de las toneladas que extraigan desde el día de hoy, en que se ha enarbolado el pabellón español en las islas de Chincha.

Y para que llegue a noticia de quien corresponda, firmamos esta declaración en el fondeadero de las islas de Chincha a 14 de abril de 1864.— **Luis H. Pinzón, Eusebio de Salazar y Mazarredo".**

Con el comandante de la **Iquique** y el gobernador fue apresado el capitán de navío y del puerto Diego de la Haza, todos los que se conservaron abordo, al decir de Pinzón, previendo el daño que pudieran recibir los españoles en tierra. Eran rehenes.

* * *

Dos días después de su atentado, el 16 de abril, se presentan en el Callao con el intento de sorprender los buques de guerra.

Como si las declaraciones y hechos referidos no bastaran, quedando las dos fragatas al norte del fondeadero, penetró en éste la **Covadonga** y sacó de él a la barca **Heredia,** cargada de carbón y víveres; remolcándola por entre los buques mercantes y de guerra que llenaban el puerto, sin que siquiera las sombras de la noche velaran el sangriento ultraje. Los tres buques españoles se acercaron a la parte norte de la bahía y del grupo se destacó la **Covadonga,** que antes de abordar a la **Heredia** hubo de pasar al costado de los buques de guerra nacionales..... Los jefes de marina carecían de instruciones y parece que las baterías no estaban provistas de pólvora.

La plaza estaba defendida por unos cuantos cañones viejos, de 32, ánima lisa, al descubierto, desprovistos de material y de artilleros. Formaban la escuadra la fragata **Amazonas** con 12 cañones de 68, ánima lisa y 21 de 32, la goleta **Loa** con 4 colizas de 32 y la goleta **Tumbes** con 2 íd. íd. Además había las goletas mercantes de vapor armadas en guerra **Lerzundi** con 6 cañones de 24 y **Sachaca** íd. íd., de ruedas, con 6 cañones de a 12; mal dotados y mal provistos, porque menos que a los externos se temía a los peligros de la política interna, a cuya dirección no faltaba quien permaneciera con ojo avisor atisbando, como en la zarzuela de Robinson, quien descuidaba la escopeta para adueñarse con ella del mando.

La **Resolución** y la **Triunfo** estaban armadas cada una con 44 c, la goleta **Covadonga** con dos colizas y los tres buques estaban dotados de tripulaciones homogéneas y con la experiencia de dos años de campaña.

Pero la generalidad olvidaba tales detalles y a la voz de un veterano político que hablaba en diputados de **convivencias criminales,** los niños y los bribones, los ingenuos y los bellacos atro-

naban el espacio gritando a todo pulmón, ¡ABAJO LOS TRAIDORES!

Brigadier y Comisario pretendieron justificarse diciendo que "han procedido ejercitando un acto de soberanía en nombre de su soberana, en **reivindicación** de sus derechos, usurpados desde la batalla de Ayacucho".

Esta serie de hechos desarrollaron la excitación febril que se produjo desde que se conoció el de las chinchas, que retuvo más de dos años la atención y los esfuerzos de un pueblo entero.

El cuerpo diplomático se reúne en Lima, abril 20 de 1864, delibera y acuerda declarar:

1º Que deploran sinceramente que los señores Comisario y Comandante en jefe no hayan ajustado sus procedimientos a lo que el derecho internacional prescribe para tales casos; y

2º Que no aceptan el derecho de reivindicación que se ha invocado como uno de los fundamentos de la ocupación, sino que seguirán considerando las islas de Chincha como pertenecientes a la república peruana, interín sus respectivos gobiernos resuelven lo que tuviesen por conveniente.

El gobierno procura capear la tempestad siguiendo las indicaciones de la opinión y esforzándose por halagarla. Reclamó del restablecimiento de rehenes, declaró interdicto el tráfico a las islas, especialmente para llevar víveres a ellas; pidió a la comisión permanente del cuerpo legislativo autorización para levantar un empréstito de doce millones de pesos, elevar el ejército a veinte mil hombres y las unidades de la escuadra a veinte. Se activó el trabajo de reponer a flote la fragata **Apurímac** y se puso la quilla del pequeño monitor **Victoria.** Se adquirió un vapor rápido, el **Chalaco,** y, cuando, en el curso de las negociaciones entabladas por intermedio de legaciones amigas, se incendió la fragata **Triunfo,** se dejó creer que el **Chalaco** iría a estrellarse contra el costado de la **Resolución,** que había quedado sin otro auxiliar que la **Covadonga.**

La tarea administrativa resultaba especialmente pesada, porque la estorbaban las prontitudes del sentimiento popular, explotado por la política egoísta e intemperante que inflando las exigencias, hacía camino rápido a la revuelta.

Y parecía que era la revuelta lo que los más se proponían, coadyuvando al daño que causaban los gestores del asunto español. Una de las palabras más irritantes de éstos fue la de reivindicación, que si bien tuvo el mágico poder de despertar un momento de su sueño letárgico la idea de solidaridad sudamericana, en cambio era la palabra de orden con que se agitaba a la muchedumbre en las plazuelas.

* * *

La comisión permanente aprobó ese mismo día la colocación de un empréstito, no de doce millones, como pidió el gobierno, sino de cincuenta, colocable en Londres, y otro popular, que debía suscribirse dentro del país.

En busca de buques y demás materiales de guerra, se mandaron comisionados a Europa y Estados Unidos, entre otros al capitán de navío Salcedo, que, aunque disfrutando de una licencia, hizo notar su buena voluntad de servir.

El 8 de mayo inmediato volvía a la bahía del Callao el comisario Mazarredo, en la corbeta inglesa **Shearwater**, en la que también venían después de sus conferencias los ministros de Francia, Gran Bretaña y Chile; y de esa nave se trasladó a la de igual nacionalidad **Leander**. El 13 llegó al Callao, en el velero inglés mercante **Dountless**, fuera de rol, el italiano Fidelo Enrico Cerruti, profesor de idiomas de los guardia marinas de la fragata **Resolución**. Estuvo en relación con personas de tierra y dio mérito a que se le considerase espía y como a tal se intentara tomarlo. Se trasbordó a la **Leander** y el comisario Mazarredo lo inmunizó dándole el carácter de su secretario particular, carácter que le mantuvo el gobierno español, abriendo otro capítulo de acusación.

El 14 se embarcó para Panamá el comisario especial Mazarredo, presa de aprehensiones, que carecían en absoluto de fundamento. Hacía el viaje en el vapor **Talca** y desde que se embarcó estuvo encerrado en su camarote, imaginando peligros y soñando enemigos.

La idiosincrasia de este novel diplomático, a quien pocas personas tomaron individualmente en serio, las peripecias cómicas de su viaje a Panamá, la cencerrada ahí y sus mortificaciones causadas por la labor tumultuosa de una imaginación descompaginada que lo llevaba a crearse peligros extravagantes, sus suspicacias morbosas que le hicieron ver asesinos hasta en personas como el ex oficial de la marina francesa Eugenio Rurange, que sólo por su cuenta, para entretenimiento suyo, pudo permitirse mortificar con bromas a su compañero de viaje; todo eso se convirtió en el combustible destinado a dar nuevo vigor a la llama que con deliberada maldad se porfiaba en levantar.

El gobierno peruano se excedía a sí mismo en el afán de apaciguar al de España sin divorciarse de la opinión pública peruana; pero en las informaciones de ésta prevalecían consejos preconcebidos o insinuaciones de violencia encaminados a producir la confusión para explotarla, con lo que cooperaban al propósito económico del enemigo. El gobierno español desaprobó la proclamación del derecho reivindicatorio y la ocupación violenta de las chinchas; pero resolviendo mantener a su enviado el título de comisario y la retención de las islas, formulando además otros cargos en relación con las soñadas asechanzas contra Mazarredo y

el propósito de apresar a su seudo secretario Cerruti. Así lo expresa en circular de junio 24 de 1864 el ministerio español respectivo y ése es el material del arreglo posterior. Sólo quedaban en pie los cargos nuevos, recordándolos que en la fábula hace de ensuciarle el agua al inerme que la bebía agua abajo, la fiera que la bebía agua arriba.

Se había tratado sólo de obtener el pago de la deuda española, yendo hasta la amenaza, si era preciso, pero sin llegar a las vías de hecho y menos hasta proclamar derechos cuya simple enunciación unificaría otra vez a la América del Sur.

El Ministro de Relaciones Exteriores de España, J. F. Pacheco, había sintetizado sus exigencias en la fórmula que sigue:

I. El gobierno del Perú enviará a Madrid un representante diplomático caracterizado, a fin de que declare en su nombre y con toda solemnidad:

a) que desaprueba el intento de las autoridades del Callao en cuanto quisieron reducir a prisión al secretario del comisionado de España y que las expresadas autoridades (las que hubiesen sido) están ya destituidas; y

b) que el mismo gobierno no ha promovido ni tenido participación alguna en los conatos contra la persona del comisionado español, intentados por peruanos, en su viaje desde el Callao a Payta, a Panamá y Aspinwal; estando dispuesto a castigar a sus autores.

II. El gobierno español enviará un representante a Lima con el objeto de reclamar que se administre justicia en la causa de Talambo; y con una credencial igual a la que llevó el señor Salazar, el cual comisionado será recibido por el gobierno del Perú.

III. Inmediatamente después de esta recepción serán entregadas las islas chinchas al comisario que el gobierno del Perú nombrase.

IV. El Perú nombrará un plenipotenciario a España a fin de ordenar sobre bases prudenciales, con completa buena fe, un tratado entre aquella república y la nación española, semejante a los que han celebrado las demás repúblicas hispano americanas.

Firmado— **J. F. Pacheco.**

El incendio de la **Triunfo** ocurrido en las Chinchas, pareció que hubiera calmado la impetuosidad de Pinzón, suponiéndosele abrumado bajo el peso de las responsabilidades afrontadas; pero a juzgar por las palabras suyas copiadas más adelante, se trataba de un juego a cartas vistas, en el que hasta la candorosidad del mayor número y sus infantiles exigencias eran factores previstos.

El 23 de enero de 1865 salió el **Chalaco** del Callao para las Chinchas. ¿Iba a mortificar con sus asedios a la escuadra espa-

ñola, obligándola a hacer consumos extraordinarios de carbón? Hubiera sido ocioso. Los españoles disponían del carbón que llevaban como lastre los buques destinados a embarcar guano ¿Iban a estrellar ese rápido vapor contra el costado de la **Resolución,** que estuvo algún tiempo sola en las islas? No. El argumento del conflicto no pertenecía a la tragedia de alto coturno.

El **Chalaco** fue simplemente llevando al general Vivanco, que iba a concluir en las Chinchas y concluyó el tratado Vivanco—Pareja de enero 27, cuyo texto calcado sobre la circular del ministro Pacheco, copiada antes, dice en su parte dispositiva, salvo la madre del ternero o sea el añadido bursátil:

"Art. 1º Habiendo desaprobado el gobierno de S. M. C. la conducta de sus agentes en el litoral del Perú, tomando posesión de las islas de Chincha a título **de reivindicación;** y habiendo al propio tiempo el Perú reprobado como desde luego lo supuso el de S. M. C., las violencias intentadas contra el comisario español en Panamá, según lo ha expresado el gobierno de la república por medio de sus circulares y agentes diplomáticos, en guarda de su honor, queda allanado el principal obstáculo que se oponía a la desocupación de las dichas islas, y por lo tanto serán evacuadas por las fuerzas navales de S. M. C. y entregadas a la persona que el gobierno del Perú nombre para recibirlas.

Art. 2º El gobierno del Perú, a fin de cortar radicalmente toda posibilidad de desavenencia, confirmando sus amistosos sentimientos respecto de España, acreditará un ministro cerca de S. M. C.

Art. 3º Como el gobierno del Perú nunca se negó en lo absoluto a la admisión del comisario español, y como el de S. M. C. ha manifestado en sus circulares diplomáticas, de 24 de junio y 8 de noviembre último que el título de comisario especial no daña los derechos del Perú a su independencia, queda convenido por las partes contratantes, que el gobierno de S. M. C. podrá enviar a Lima y el Perú recibirá, un comisario especial encargado de entablar gestiones o reclamaciones sobre la causa seguida por el suceso de Talambo.

Art. 4º El Perú autorizará con plenos poderes a sus ministros en España para negociar y concluir un tratado de paz, amistad, navegación y comercio, semejante al ajustado por Chile u otras repúblicas sudamericanas que S. M. C., como el gobierno del Perú, están dispuestos a celebrar.

Art. 5º En el dicho tratado se establecerá, al mismo tiempo, las bases para la liquidación, reconocimiento y pago de las cantidades que por secuestros, confinaciones, préstamos de la guerra de la independencia o cualquier otro motivo deba el Perú a súbditos de S. M. C., con tal de que reúnan las condiciones de origen, continuidad y actualidad españoles.

Art. 6º Las altas partes contratantes convienen en que la liquidación y reconocimiento de que trata el artículo anterior, se hagan precisamente en virtud de pruebas documentadas, auténticas y oficiales y nunca en virtud de pruebas testimoniales, ni de ninguna clase.

Art. 7º Si ocurriese alguna dificultad o duda para la liquidación y reconocimiento de alguna o algunas de las cantidades reclamadas, serán resueltas por una comisión de seis individuos nombrados tres por cada una de las partes contratantes.

Art. 8º El Perú indemnizará a España de los tres millones de pesos fuertes españoles que se ha visto obligada a desembolsar para cubrir los gastos hechos desde que el gobierno de dicha república desechó los buenos oficios de un agente de otro gobierno amigo de ambas naciones, negándose a tratar con el de S. M. C. en estas aguas y rechazando de este modo la devolución de las Islas de Chincha que espontáneamente se le ofrecía.

El presente tratado será ratificado por S. E. el presidente del Perú y por S. M. C. y las ratificaciones canjeadas en Madrid dentro del término de noventa días.

En fe de lo cual nos, los infrascritos ministros plenipotenciarios de la república del Perú y de su S. M. C., firmamos el presente por duplicado, sellado con nuestros sellos respectivos.

A bordo de la fragata de S. M. C. **"Villa de Madrid"**, al ancla en la bahía del **Callao**, a veintisiete días del mes de enero del año del Señor de mil ochocientos sesenta y cinco.

Manuel I. de Vivanco. **José Manuel Pareja".**

El 7 de febrero próximo la protesta armada desplegaba su fúnebre bandera fratricida. . . . . .

* * *

En carta escrita en Birkenhead, astillero inglés en donde construía Salcedo el **Huáscar** y que tenemos a la vista, se dice de ese tratado, con fecha 26 de marzo, lo que sigue:

". . . . . .

. . . . . .

. . . Las noticias que Ud. me participa y que oficialmente le vinieron a nuestro representante en Londres, avergüenzan a todo peruano ante cualquiera extranjero que hable de la conducta observada por el gobierno desde el principio de la cuestión. Cien veces mejor habría sido, por mil razones, aceptar lo que propuso Pinzón por medio del representante de Chile al gabinete de Ribeyro, que lo rechazó. Después de una victoria no se hubiera conseguido una proposición más hermosa, como me lo dijo lord Paget, primer secretario del Almirantazgo; por pura debilidad de ese ministro y del

general Pezet, no se aceptó y a los ocho meses, después de encontrar exhausto el erario con el derroche de enormes sumas en inútiles y dispendiosos armamentos y de una porción de desaciertos, que aquí conocemos pero que Udes. ignoran, aparece ahora el actual gabinete enlodando al país con un resultado que en vano se quiere atribuir al **ultimatum**, y que no es más que una farsa, acordada con el mismo Pareja, como lo saben todos en Europa y en Estados Unidos. . . . . ".

Oficialmente se ha negado que Pinzón hiciera otra cosa que manifestarse llano a recibir propuestas de arreglo. Pero confirmando la afirmación hecha en la carta anterior, en una sumaria información oficial, se atribuyen a Pinzón estas palabras: "no crea Ud. que esta cuestión sea otra cosa que cuestión de bolsa y de dinero: cuatro ladrones del Perú y cuatro ladrones de España son los empeñados en prolongarla. Si por parte del gobierno del Perú se hubiese querido terminarla, **se habrían aceptado las proposiciones que hice cuando envié al** Covadonga **al Callao.** El gran negocio es el de la deuda española". Pinzón agregó que, antes de la ocupación, persona a quien nombra, le insinuó comprar bonos de la deuda de España para el caso de que fueran ocupadas las Chinchas. Venían en el vapor, de esas Chinchas, el 11 de diciembre de 1864, Pinzón en viaje a España después de haber entregado su cargo a Pareja, y el declarante, reporter de EL COMERCIO, de las mismas Chinchas al Callao; y ya en este puerto, al ver la obra de acorazar el **Loa** y la del monitor **Victoria,** dijo públicamente, en la cubierta: "se les quiere hacer creer que todo esto se hace con el objeto de atacarnos. Cuando se incendió la **Triunfo** se supuso que estaríamos temiendo un ataque de la escuadra peruana; pero yo, por datos fidedignos, tenía la seguridad de que no sería agredido". Esto declaraba oficialmente el repórter de EL COMERCIO, Flores Chinarro, refiriéndose a ese viaje y lo confirma el texto del tratado al imponer remuneración de gastos desde el 8 de junio en que Pinzón propuso arreglos por intermedio de Hurtado. No debemos cerrar el acápite sin repetir lo que consta, autorizado con la firma del residente chileno José Nicolás Hurtado, y es que, en la conferencia que él y sus colegas de Francia e Inglaterra representando al cuerpo diplomático, celebraron en las Chinchas, a principio de mayo, Hurtado estableció que el gobierno peruano sólo pactaría bajo las siguientes bases:

"Restitución de las cosas al estado que tenían antes del 14 de abril, entregando los señores Almirante y Comisario las islas y saludando el pabellón peruano, y envió a Madrid, por parte del gobierno del Perú, de un ministro con plenos poderes para celebrar tratados y arreglar todas las diferencias y asuntos pendientes, sometiendo a la decisión de árbitros o de comisiones mixtas cualquiera reclamación o cuestión en que no se acordaran las respectivas partes".

Cuando a principios de junio (el 8) Pinzón, libre de la influencia de Mazarredo o tomando en cuenta la reprobación uniforme del principio de reivindicación proclamado y la persuasión de haber excedido las instrucciones de su gobierno, propuso a Hurtado reanudar las conferencias, enviando con tal fin a la **Covadonga;** se supuso o extraoficialmente se estableció, que los nuevos arreglos se harían bajo las bases citadas; pero el texto de éstas no alcanzó forma oficial porque el gobierno, fuera por temor de incurrir en la reprobación del país o mistificados por los especuladores en la deuda española, demoró la respuesto, causando el desbarato de la proposición a que se refieren la carta de Pinzón y el tratado. Lo dicho consta claramente en el oficio del ministro Hurtado al nuestro de relaciones exteriores, fechado en Lima, el 8 de junio de 1864. Con él se completan las afirmaciones de la carta, y las declaraciones del brigadier Pinzón al repórter de EL COMERCIO.

* * *

Los buques españoles vinieron a concluir el tratado Vivanco-Pareja en el Callao, y ya terminado, entre uno de los hombres que desembarcaron a tierra de paseo, Esteban Fradera y algunos playeros o fleteros, se produjo una riña que dio por resultado la muerte de Fradera y heridos de los barcos españoles y de tierra, amén de daños en propiedades de españoles. Este asunto se arregló mediante una indemnización de soles 117,000 y 6,000 más para la viuda de Fradera.

Mientras estos sucesos, los indicados antes y otros que huelga enumerar, se desarrollaban, entrabando la acción del gobierno, sus comisionados en Estados Unidos y en Europa no dormían. El capitán de corbeta Aurelio García y García hacía construir en los astilleros de Samuda Hnos., Londres, la fragata mixta, blindada, **Independencia.** Era alterosa, de 215 pies de eslora, 44'5 pies de manga y 32 de puntal; midiendo 2004 toneladas de desplazamiento. Estaba provista de ramp y aparejada de barca. Su máquina era de 600 caballos de fuerza y daba con veinte libras de vapor un andar medio de 14 millas, propulsada por una sola hélice. Montaba doce cañones armstrong de 70 y 2 colizas de 150. El casco era de fierro, con blindaje de 4 pulgadas.

A la vez el capitán de navío Salcedo construía en Birkenhead, astillero de Laird, el monitor **Huáscar,** de 1765 toneladas, con 200 pies 3 pulgadas de eslora, provisto de ramp, 35 pies 5 pulgadas de manga y 20 pies de puntal. La fuerza de su máquina era de 300 caballos y hacía 13 a 14 millas con 25 libras de vapor, que movían su hélice. Estaba armado con 2 cañones armstrong, rayados, de 300 libras, montados dentro de una torre giratoria, de fierro y fuera de

ella dos cañones de 40 y uno de 12, del mismo fabricante. Su calado era de 15 pies a proa y 16 a popa. Este hermoso monitor tenía aparejo de bergantín y con las falcas colgantes apenas ofrecía blanco de cuatro pies sobre la superficie del agua.

Otro de los comisionados del gobierno encontró en Nantes dos corbetas mixtas, mandadas construir a la vez que otra naves por los estados del Sur durante la guerra separatista de Estados Unidos de Norte América y que concluida esta guerar no eran ya necesarias. Habían pretendido los mandantes reemplazar con ellas a la famosa **Alabama.** El comprador, con informe del comandante Salcedo, consideró la adquisición brillante si las corbetas se empleaban en molestar el comercio marítimo de España en las Antillas. Eran buques de galibus muy finos, de mucho andar, con aparejo completo de fragata, movidas a hélice, con fuerza de 500 caballos. Medían 1,600 toneladas y estaban armadas de 14 cañones Voruz, de 70. Se las nombró **América** y **Unión.**

La **América,** al mando del capitán de corbeta Juan Pardo de Zela, fondeó en el Callao el 4 de abril de 1865. Venían entre otros oficiales los tenientes primeros Wilfredo Puente y José Castañón, después ingeniero civil. Era de más andar que su gemela la **Unión** y como ella rasa, fina, diligente y susceptible de hacer largos viajes sobre velas.

* * *

El mismo día que la **América** fondeó en el Callao la fragata española blindada **Numancia,** al mando del brigadier Casto Méndez Núñez, que pronto debía hacerse notar en estos mares, lo mismo que su barco, el primero de su especie que los visitaba.

Su casco de fierro medía 96 m de eslora, 17 m 34 de manga y 8 m 81 de puntal. Tenía bajo la línea de flotación una faja acorazada de 2 m 25 de ancho y 0 m 13 de espesor y un volumen sumergible de 7200 toneladas. Estaba forrado en teak debajo de la coraza y armada de 40c de 68, movida a hélice, dos cilindros, capacidad en las carboneras para 700 toneladas de carbón, que le permitían hacer 9,500 millas en 35 días. Fuerza de su máquina, nominal, 1,000 c. Fue lanzada al agua el año 1864. Su corte era bastante parecido al de la **Independencia.**

La **Unión** se atrasó más de un mes en el Atlántico por haber desarbolado capeando un pampero en la costa argentina y al reparar sus averías se le quitaron los dos cañones de proa, para levantársela. Vino al mando del capitán de corbeta Miguel Grau, acompañándolo como oficiales, entre otros el teniente segundo Felipe Pardo y el alférez de fragata Ricardo Vera. Esta nave caminaba algo menos que su gemela, pero sólo una vez fue excedida

la rapidez de su marcha por la de otra nave de guerra, en este lado de Sudamérica. Es evidente que destinadas a la labor que informó su adquisición hubieran causado grandes daños al comercio español.

* * *

Mientras se acumulaban estos y otros elementos navales, cañones de grueso calibre, proyectiles, rifles y cuantos artículos militares se consideraron precisos, la revolución propagada como protesta contra el tratado Vivanco-Pareja sustituyó al gobierno que lo había suscrito y consecuente con la génesis de su formación, el nuevo gobierno se consagró febrilmente a instalar los elementos heredados del anterior que, a precio de su influencia política sacrificada y de la execración de los insconscientes, había adquirido los elementos disponibles de defensa.

El nuevo gobierno apenas alcanzó a recibir un pequeño vapor, el **Colón,** que el capitán de corbeta Ruperto Alzamora fue a traer de San Francisco en diciembre.

Este gobierno puso en remate los cascos inútiles al servicio militar **Lerzundi, General Plaza,** barca **Iquique,** y vapores **Huarás** e **Iscuchaca,** como se habían vendido antes el **Guise,** el **Ucayali** y otros igualmente inadecuados.

Luego, el mes de diciembre de 1865, envió al Sur sus cuatro mejores buques: **Amazonas, Apurímac, América** y **Unión,** devolviendo a sus hogares a los enrolados para esta revolución, que ya no los necesitaba. Se decía que las fragatas iban a carenar en San Francisco y las corbetas regresarían al Callao, pero lo cierto es que sólo se pensaba en recibir a los blindados **Huáscar** e **Independencia,** que salieron de Brest el 17 de enero, a órdenes de Salcedo. El nuevo gobierno traía en su bandera la anulación del tratado Vivanco-Pareja y tan evidente era su programa, que los españoles se prevenían, a la par que los peruanos. Mientras en el Callao se alzaba la **Apurímac** del fondo del mar, se le ponían nuevos calderos y se blindaba con rieles, se ponía casamata de rieles al **Loa** y se improvisaba la construcción del **Victoria** con actividad febril, se remitían nuevas unidades navales de España al almirante Pareja y al ver Méndez Núñez, desde la **Numancia** fondeada en el Callao hasta el 3 de diciembre, que esos buques salían y sospechando que iban a unirse con los que venían de Europa, dejó también este puerto y fue a unirse con el resto de la imponente escuadra de Pareja en Valparaíso.

Dos o tres días después de salido el comodoro español, el Perú ajustó el tratado de alianza ofensiva y defensiva con Chile, que tiene fecha de diciembre 5 y firman Toribio Pacheco y Domingo Santa María. Tratados semejantes firmó con el Ecuador y Bolivia.

La escuadrilla peruana siguió su viaje de Arica al Sur, a la vela, y fue a reunirse en Chiloé con los dos débiles barcos de la escuadra chilena: la vieja corbeta **Esmeralda** y la goleta **Covadonga**, que el arrojado comandante de aquella corbeta, W. Revolledo, había arrebatado, en la mar, frente a Papudo, a los españoles.

Canjeado y ratificado ese tratado el próximo enero y como consecuencia directa de tal alianza y del proceso revolucionario, el gobierno nuevo, que con título de dictador presidía el coronel Mariano Ignacio Prado, expidió el 14 de enero de 1866 este decreto:

MARIANO IGNACIO PRADO,

Jefe supremo provisorio de la república

CONSIDERANDO:

Que independientemente de los motivos que tiene el Perú para exigir del gobierno de España la reparación de las graves ofensas que le ha irrogado, ha debido reputar y reputa como suya la cuestión que ese gobierno ha promovido a Chile, y en consecuencia, se ha firmado, aprobado y ratificado un tratado de alianza ofensiva y defensiva entre ambas repúblicas, con el objeto de preservarse mutuamente y preservar a la América de las injustas y violentas agresiones de España;

DECRETO:

Art. 1º Se declara a la república en estado de guerra con el gobierno de España.

Art. 2º El secretario de relaciones exteriores cuidará de comunicar esta declaración a las naciones amigas, con el correspondiente manifiesto de las causas que la han motivado.

Los secretarios de estado, cada uno en la parte que le corresponde, quedan encargados de la ejecución de este decreto y de hacerlo publicar con la solemnidad debida.

Dado en la casa de gobierno, en Lima, el 14 de enero de 1866.

MARIANO I. PRADO.

El secretario de guerra y marina, **José Gálvez.**
El secretario de relaciones exteriores, **T. Pacheco.**
El secretario de gobierno, **J. M. Químper.**
El secretario de justicia, **J. Simeón Tejeda.**
El secretario de hacienda y comercio, **M. Pardo.**

* * *

Los buques peruanos llegaron a Chiloé con poca fortuna, pues uno de ellos, la fragata **Amazonas,** que si bien carecía de glorias militares, había permitido a jefes y oficiales peruanos acreditar su competencia profesional paseando la bandera del Perú alrededor del mundo, naufragó en manos de un práctico.

El autor de **Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días,** Francisco Vidal Gormaz, dice, en la pág. 351 de ese interesante libro, con el rubro **Amazonas:** "Fragata de guerra de la armada del Perú, agregada a la escuadrilla de Chile a mediados del mes de enero de 1866. En viaje del puerto de Ancud para el de Chayahué, que era el apostadero de la escuadra chileno-peruana, varó en la playa de la punta Quilqué, extremo SW. de la isla Abtao, el 15 de enero del mismo año. Puesta a flote en la noche del mismo día, con el auxilio de los marinos chilenos, descuidada en seguida por sus oficiales y tripulantes, volvió a varar, inutilizándose para el servicio.

Toda la tripulación salvó en la isla de Abtao, como asimismo la mayor parte de sus pertrechos. Comandaba la fragata el joven capitán Sánchez Lagomarsino, individuo muy negligente, como lo manifestó durante el naufragio y mientras se trataba por sus aliados de ayudar al salvamento del buque de su mando, conducta que afectó hondamente a las tripulaciones de los buques chilenos.

Fue entonces cuando comprendimos el estado de desmoralización de la escuadrilla del Perú, el ningún valor de esa gente y el aislamiento en que debíamos considerarnos en un momento de peligro.

El buque **Amazonas** lo remató un señor Nicolás Barceló, de Calbuco, a muy bajo precio; pero una tercera varada echó a la fragata a pique definitivamente, en las cercanías de la isla Abtao".

La dureza con que Gormaz califica al capitán Lagomarcino, y a la disciplina de la escuadrilla peruana, ha podido omitirse sin perjuicio de los deberes que imponen la cultura y la solidaridad profesional, prescindiendo de la comunidad de intereses políticos de entonces. Poco hubieran perdido ni el escritor ni el interés del texto dando forma distinta a la noticia.

El 16 de enero dicho, la **Amazonas,** cerrando el convoy que formaba con la **Apurímac** y la **Esmeralda** embocaba el canal de Boca Chica para entrar a Chayhué, sirviéndole de práctico un oficial experto de la marina chilena, el teniente Emilio Errázuri, de la dotación de dicha corbeta. El canal escogido por el comandante Rebolledo era estrecho y muy correntoso y el andar de la **Amazonas** muy escaso. Pudo escogerse la otra entrada, el canal llamado Boca Grande, más amplio, recto y de menos corriente; pero Rebolledo escogió el peor y precisaba obedecerlo, sin que por esto haya el derecho de pensar que escogiera el más peligroso con propósito siniestro, de la misma manera que no puede cul-

parse al oficial que servía de práctico, por haber obedecido la orden superior que indicó ese paso tortuoso y de corriente superior al andar de la nave.

En este viaje la fragata estuvo obligada a ir hasta Chiloé a la vela, tanto por previsión cuanto porque empleaba casi toda la fuerza de su máquina en achicar el agua que la inundaba por dos vías que no pudieron encontrarse sino después del naufragio, sus fondos y los tubos de las calderas estaban sucios y debilitado el funcionamiento de la máquina después de un año de fuego constante en los hogares, durante la campaña revolucionaria, concluida sólo en noviembre anterior, un mes antes de este viaje.

Al cambio de gobierno la tripulación cambió casi totalmente y al renovarse era, en realidad, la mayor parte bisoña y colecticia, tanto en cubierta como en la máquina; pero la competencia de su plana mayor había suplido a esas y muchas otras dificultades y satisfizo su derrota mientras no hubo intervención extraña.

COMBATE DE ABTAO

Descartado ese percance, que privó de una importante unidad de combate a la escuadra aliada, surta en Chayahué, al abrigo de la isla Abtao, vino a buscarla ahí una división naval española, compuesta de las fragatas **Villa de Madrid** y **Blanca.**

El 21 de enero habían salido de Valparaíso, a cargo del comandante de la primera, Claudio Alvar González, estas dos fragatas, en vía de exploración: querían conocer con exactitud la situación de los buques aliados y atacarlos si se ofrecía oportunidad. El primero de estos buques montaba 50 c y 40 el segundo. Visitaron el puerto San Juan Bautista en Juan Fernández, y de ésta fueron a la isla de Chiloé, navegando el mayor tiempo a la vela, por falta de información precisa. Visitaron puerto Low, en la isla Guaiteca, sin encontrar buques y de ahí fueron a registrar Puerto Oscuro, de donde sin duda se hubieran dirigido a San Carlos a no habérseles indicado la conveniencia de buscar por los canales de Calbuco.

Seguramente tenían buenos prácticos abordo y en tierra informantes de buena voluntad. Ahí supo, con referencias al vapor **Maypú,** en viaje al Sur, el arribo de los buques peruanos a Chiloé y el naufragio de la **Amazonas** en los canales dichos. Dirigiéndose a ellos completaron la información con vista de los restos de la **Amazonas** y los datos del patrón de un bote del tráfico de esos canales. Por éste supieron que desde días atrás los buques se hallaban en el apostadero de Chayahué, seno de difícil acceso.

La **Blanca** delante y tras ella la **Villa de Madrid** fueron verileando los arrecifes de Carva y Lami. Desde la medianía de la estrechura avistaron los árboles de las corbetas y continuaron a

poco andar hasta ponerse delante y a diez cables del seno de Chayahué, cuya cuerda la forma la isla de Abtao y los extremos de ésta las dos entradas: Boca Grande por la que se vieron las naves españolas y Boca Chica, delante de la cual naufragó la **Amazonas.**

Alvar González dice en su parte: "No era posible atracar con seguridad la boca del estero a menos de diez cables, por los arrecifes que destacan sus puntas y por la falta de espacio para los movimientos en los cuales era preciso verilear escollos; ni de ninguna manera lo habría aventurado, pues una varada en tan crítica oportunidad hubiera acarreado consecuencias que no es fácil prever".

"Al descubrir la línea enemiga se vieron también varias lanchas armadas y cargadas de tropa, así como el cerro de Abtao y otras alturas coronadas de gente armada, lo cual me indicaba que el enemigo estaba dispuesto a la defensa y ataque, atrincherado en su inexpugnable posición, conociendo que no podía ser forzada y que confiaba tal vez en una varada por efecto de nuestra falta de conocimiento local o que nos empeñásemos algunos cables más, cayendo en situación en que nos fuese imposible o precario el franquearnos, para abordarnos con la tropa y cargarnos con todos sus fuegos a la vez".

Las lanchas con tropa y las fuerzas de tierra eran los náufragos de la **Amazonas,** guarnición inclusive, que al avistar al enemigo iban abordo de los buques más próximos en busca de colocación para combatir, lo que visto de lejos y tratándose de lugar desconocido, justificaba el error de Alvar.

"A las cuatro y cuarto, a dicha distancia de diez cables poco más o menos, rompió el fuego la **Apurímac** e inmediatamente fue contestado por la **Blanca,** único buque que por entonces podía hacerlo, pues la localidad hace que sólo una fragata pueda batir la línea enemiga con relativa ventaja. El fuego fue inmeditamente general por ambas partes, haciendo las ciabogas lo más cerca que permitían las tieras inmediatas y manteniéndose aquel vivísimo por ambas partes, siendo los tiros más certeros, de más alcance y de más efecto útil los de las dos corbetas peruanas **América** y **Unión.** El combate se sostuvo sin intermisión por espacio de hora y cuarto, a pesar de la desventaja y peligro de nuestra situación, notándose frecuentes y largas interrupciones en los fuegos enemigos y alguna confusión en sus buques. Nuestros tiros se hicieron la mayor parte de rebote y algunos por elevación, buscando siempre el efecto más útil según la distancia, lo propio que verificaban ellos".

Temiendo que si la oscuridad de la noche, que se venía encima, los encontraba en los canales, dificultaría las maniobras, salieron a mar libre, abandonando la escena del combate. Alvar

estimaba inexpugnable la situación de las naves aliadas, en su fondeadero de Chayahué y es evidente que el hecho de haber llevado su exploración hasta poco más de un kilómetro del fondeadero de los nuestros, honra a los marinos españoles.

* * *

Según el art. 3º del tratado de alianza Perú-chilena, el mando de las escuadras reunidas correspondía al jefe más caracterizado del aliado en cuyas aguas se encontrasen las naves, siendo en tal concepto jefe de las naves aliadas el capitán de navío J. Williams Revolledo, que retenía el mando de la **Esmeralda.** Como el 7 de febrero de 1866, fecha del combate cuya versión por parte de España acaba de darse, estaba ausente Revolledo con la **Esmeralda,** el mando recayó en el comandante general de la división naval del Perú, capitán de navío Manuel Villar, que era entonces una de las pocas reliquias contemporáneas de Guise. Los embates políticos habían estorbado su figuración en la escala que le correspondía, pero había mandado la **Limeña** en 1842 y estuvo con ella en la campaña de Cobija, después la **Yungay,** la **Amazonas,** el **Gamarra;** habiendo desempeñado además cargos de su ramo en oficinas. Era sereno y experto.

En el combate de Abtao, que pudiera llamarse con más propiedad de Chayahué, nombre del apostadero, tuvo a sus órdenes la división peruana compuesta de la fragata **Apurímac,** cuyo mando inmediato retenía, **Unión,** comandante Miguel Grau, **América** comandante capitán de fragata Manuel Ferreyros y la goleta chilena **Covadonga,** cuyo comandante era el capitán de corbeta Manuel T. Thompson.

La **Apurímac** estaba inmóvil, por hallarse su máquina descompuesta y hubo de acoderarla para utilizar sus 16 cañones de babor. Las corbetas utilizaban seis cañones por banda la **Unión** y siete la **América,** con los que hacían disparos pausados pero certeros, la **Covadonga** dos colizas.

La versión de los aliados, extractando el parte de Villar y aun tomando a la letra algunos períodos, dice: "Tuve conocimiento a las diez de la mañana de haber aparecido en los canales dos fragatas de vapor, que se supuso españolas. Se ordenó formar una línea de combate sobre anclas y espías, colocándose los buques en aptitud de ofender las dos entradas al apostadero, esperando, en son de combate la aproximación del enemigo. Se le avistó a las 2 h. 30 m. p. m. y una hora después embocaron el canal la **Blanca** y siguiendo sus aguas la **Villa de Madrid.** Al hallarse a diez cables esos buques, la **Apurímac** disparó sobre ellos, imitándola los otros buques, contestando de un modo vivísimo el enemigo". "No pudiendo éste forzar nuestra resistencia y obligado quizás por las averías que les causamos, fue a ocultarse en una ensenada situada

al norte de nuestra línea, (Epenque), desde donde continuó el fuego por elevación. En esta posición, si se hubiera podido mover la **Apurímac,** habríamos salido en línea de batalla a cortarles la retirada, y probablemente el éxito hubiera sido completo".

"Poco tiempo después salieron de la ensenada las dos fragatas, retirándose lentamente del lugar del combate, sin dejar de presentar sus costados, que durante el trayecto visible no cesaron sus fuegos sobre nuestra línea, los que vigorosamente contestados, las hicieron alejarse hasta ponerse a cubierto de nuestros tiros detrás de la punta norte de la isla de Abtao, que es la más elevada. El enemigo continuó su retirada hasta perderse de vista: entonces cesó el combate, que había durado sin interrumpirse dos horas y en las que se hicieron de uno y otro lado 1,500 tiros poco más o menos".

"Las averías sufridas por nuestra parte son las siguientes:

La **Apurímac** recibió tres balas en su casco, bajo la línea de flotación; una bomba que destrozó su primer bote, que estaba amarrado a popa y otra que rompió un viento de la chimenea.

La **América** recibió cuatro balas en su casco y dos más que pasaron por alto cortando el obenque popel del palo mayor y algunos cabos de maniobra.

La **Unión** tres: una que entró por una porta, matando dos sirvientes del tercer cañón, averiando además la caja de aire de la chimenea y otras dos que cayeron en ambas aletas.

El **Covadonga** recibió igualmente daños, de los cuales no tengo conocimiento oficial, pero sí he podido ver un balazo en el centro de su costado de babor; y también puedo asegurar que no ha tenido pérdida en su dotación.

Nuestras averías hubieran sido mucho mayores a ser más diestros los artilleros españoles".

Alvar dice: "En vano volvimos a presentarnos a la vista de dichos buques al amanecer del día siguiente, y permanecimos allí hasta las nueve de la mañana. El enemigo estaba quieto, desahogando vapor sus buques y nada dispuesto a salir de sus trincheras, si bien al parecer muy deseosos de que renovásemos la función del día anterior, buscando en una varada nuevas probabilidades de nuestra pérdida".

"En vista de lo que antecede, continuamos navegando a descabezar la isla de Chiloé por el sur y conseguido .. ..".

Villar agrega en la continuación de su parte:

"Como no se supiese después del combate el rumbo que siguieron las fuerzas enemigas y próxima ya la noche, careciendo de prácticos nuestros buques, no era posible que las corbetas saliesen en persecución de ellas, por lo que ordené que las embarcaciones de ronda fueran a estudiar la posición que tenían; pero éstas no encontraron sino despojos de las fragatas **Villa de Madrid** y **Blanca,** tales como el figurón de una de ellas hecho pedazos,

fragmentos de costados, atacadores, lanadas, gorras de marineros, etc".

Las averías sufridas en la **Blanca** fueron:

Un balazo en el jardín de estribor que atravesó el costado, destrozó un tercio del palo de mesana y parte de los mamparos de la cámara del comandante.

—Otro íd. que no penetró y destrozó dos tablones del forro.

—Otro íd. en la bobedilla de estribor, que se introdujo por el trancanil del sollado partiendo un puntal de crujía y el durmiente de la otra banda, destrozando a su paso dos camarotes de la cámara de oficiales.

—Otro íd. en el jardín de babor, que aventó los tablones de la chaza y partió el durmiente.

—Otro íd. en la mura de babor que abrió agujero y quedó enclavado en la carlinga del bauprés.

Otro íd. que se llevó parte de la figura de proa.

Otro íd. que abolló el cobre por estribor.

Aparejo

Una burda de gavia partida por su tercio alto.

Una burda de sobre mayor por íd.

Un escotín de íd.

Dos amantilos de velacho por la altura del tamborete.

Un obenque proel de velacho por su tercio alto.

Dos obenques del juanete de proa por las arraigadas.

La maniobra de babor de velacho por arirba del tamborete.

Un viento de la cebadera por su mitad.

La cadena de la segunda ancla partida por la mitad del primer grillete.

Villa de Madrid

De esta fragata se dio parte de las averías que siguen:

Cuatro balazos en la banda de estribor, quedando una bala clavada junto al tubo de descarga e inutilizando otra una de las portillas de luz de popa, sin atravesar el costado.

Dos balazos a la banda de babor: uno de ellos entró por la mura, rompió la curva de hierro de un bao, desguasó el estopor, su maciso y las toquilas del fogón. El otro penetró por el trancanil de dicha mura, aventó un tablón de la cubierta y se clavó en el costado opuesto.

Maniobra alta.— Un estay de velacho. El frenillo del botalón de foque. Un mostacho de babor. El amantillo y motón de estribor de la verga mayor. Escotines de gavila de estribor. Tira y caña de la troza de babor de la verga mayor. Dos apagapenoles de gavia. El acollador de una de las burdas de babor de gavia. El estay de

galope de mesana. La braza de estribor de sobrejuanete de mesana.

Artillería.— Dos cañones rayados de 16 centímetros de la batería del alcazar, que reventaron por el brocal. Un eje trasero de la cureña del cañón 11 de babor, de la batería principal. Uno íd. delantero de la misma cureña. Una rueda delantera de la misma.

Arboladura de respeto.— Un botalón de ala de gavia.

En la fragata **Blanca.**— Heridos y contusos: cocinero de equipaje Pablo Mateo, herido de un astillazo en el pie derecho, y contusión en el muslo y pierna del mismo lado. Marinero preferente Enrique Bosca, contuso en la pierna izquierda.

En la **Villa de Madrid:** guardia marina Enrique Godines y Miura heridas profundas en la pierna izquierda y en el muslo y diez contusos del equipaje.

* * *

Las planas mayores de los buques aliados que mantuvieron este duelo honroso para ambos combatientes fue:

Apurímac. Comandante general de la división (brigadier) y comandante del buque, capitán de navío Manuel Villar. Jefe de guarnición, coronel José Zavaleta. Mayor de órdenes de la división naval, capitán de fragata Benjamín Mariátegui; ayudante íd. íd. capitán de corbeta Guillermo Pareja; primer ayudante de la comandancia general, teniente 1º Juan G. More; segundo íd. de íd. teniente 1º graduado José V. Villegas; amanuense honorario Adolfo King; amanuense Ricardo Jiménez.

Oficiales de guerra. 2º comandante teniente primero Daniel R. de La Rosa; íd. Tomás Ríos; íd. 2º Leopoldo Sánchez; íd. íd. Fermín Hernández; íd. 1º graduado Estanislao Araujo; alférez de fragata, Manuel Benavides; íd. Juan de la C. Rojas; íd. Honorato G. Tizón; íd. Ramón Freyre; íd. Juan Iladoy, teniente de artillería de marina Benjamín Ramírez, íd. Wenceslao Cabada; subteniente de íd. Manuel Frías; íd. íd. Manuel Andrade.

Oficiales de guarnición. Capitán de infantería Pedro J. Matiz, teniente de íd. Tomás D. Cobián; subteniente de íd. Demetrio Quiñones y Julio Vildoso.

Oficiales mayores. Contador, Domingo Romero; cirujano de 1ª clase Demetrio Quint; capellán Agustín Morales.

Guardiamarinas. José Urrutia, Alejandro Sauri, Ricardo Guerra, Bernardino Smith, Melchor Ulloa, Enrique Palacios, Juan Vasques, Julio Dench, Samuel Sarrio, Zenón Guerrero, Enrique Barloque, Pedro Rodríguez, Luciano Arana, Juan Salaverry.

Maquinistas. 1º Carlos B. Ingrahard; 2º John Evans; 3º Henry Johnson; 4º Richard Frenam.

Corbeta **Unión.** Comandante, capitán de fragata Miguel Grau, 2º íd. capitán de corbeta Ezequiel Otoya; teniente 1º Arístides G.

Vigil: íd. íd. graduado, Elías Aguirre; íd. 2º Enrique N. Alayza; íd. íd. Francisco Frías; alférez de fragata Froylán Morales; íd. íd. Demetrio Ferreyros.

Oficiales de guarnición. Capitán, Juan Martín Echenique; teniente Mariano Necochea; íd. Rosendo Rambla.

Guardiamarinas. Justiniano Cavero, Nicanor Aramburú, Jorge Pinto, Ramón Valle Riestra, Pablo Duffó, Manuel Gil Cárdenas, Ulpiano Tizón.

Oficiales mayores. Contador, Manuel Becerra; cirujano de primera clase, Bertín Febres.

Maquinistas. 1º José Amstron, 2º B. S. Bolesford, 3º James Stodart; 4º George Hunsby, íd. Carlos Batska.

Corbeta **América.** Comandante, capitán de fragata Manuel Ferreyros; 2º íd. capitán de corbeta, Juan B. Cobián; teniente 1º Federico Palacios; íd. íd. Felipe S. Meza, íd. íd. Carlos Ferreyros, íd. íd. graduado Francisco González, teniente 2º Manuel M. Carrasco, íd. íd. Felipe Pardo.

Oficiales mayores. Contador Juan L. Oquendo, cirujano de 2ª clase José I. León.

Oficiales de guarnición. Teniente de infantería Enrique Arrisueño, subteniente íd. Horacio Valdivia.

Guardiamarinas. Carlos Herrera, Sócrates Forcelledo, Arnaldo Larrea, Marcial Ruiz, Diego Ferrer, Emilano Fessel.

Maquinistas. 1º John Weston, 2º George Westgat, 3º Robert East, 4º John Mac Donald; calderero, Malcon Mac Phail.

Goleta **Covadonga.** Comandante, capitán de corbeta Manuel T. Thomson; teniente 1º Francisco Rondizzoni, íd. 2º. Arturo Prat, íd. íd. Carlos Condell.

Guardiamarinas. Constantino Baunen, Luis Errázuriz, Francisco Sánchez.

Maquinistas. 2º Eduardo Hyatt, 3º Ricardo Over, íd. íd. Dionisio Monterola.

Faltan datos exactos de los náufragos de la **Amazonas,** que se embarcaron indistintamente en los buques adonde pudieron llegar.

* * *

La noticia del combate de Abtao causó honda emoción a Méndez Núñez, comandante en jefe o brigadier de la flota española que bloqueaba Valparaíso. Era la tercera impresión de sorpresa que recibía en esa flota la inflación exagerada que resulta de juzgar desdeñosamente a los demás.

Fue la primera causada por la noticia del fácil apresamiento de la **Covadonga,** frente a Papudo, que el cónsulo americano comunicó a Pareja abordo de la **Villa de Madrid,** fondeada en Val-

paraíso y que precedió pocas horas al suicidio del soberbio almirante.

Fue la segunda la de la inaudita audacia con que el Perú había ido hasta declarar la guerra a España.

Y la tercera, la última, este rechazo de Abtao, incomprensible para quienes creían ingenuamente haber generado una raza tan abyecta y menguada, que, a la sola presencia del más débil barco español, quedaría enervada por el pánico y sin acción ni aun para implorar misericordia.

El Brigadier no pudo reprimir su indignación y el 16 de febrero, entregando a Pezuela el comandante de la **Berenguela,** el mando de la flota bloqueadora de Valparaíso, salió para Chiloé con la **Numancia, Resolución** y **Blanca** teniendo la percepción clara de que los buques peruanos permanecerían en Abtao hasta la llegada de los blindados que estaban al llegar. Indicó como punto de reunión el puerto de Low y precipitó el viaje, creyendo que así lo exigía la honra de sus armas.

Respecto a este viaje decía al ministro de marina español:

"Reconozco las dificultades de él y sus peligros, y es muy probable que o no encontremos al enemigo o que éste se haya **situado en punto adonde no lleguen los fuegos de las fragatas;** pero en mi opinión, mi deber es poner de mi parte todos los medios para destruirlo. Si no lo consigo por imposibildad material, no será mía la culpa, y PODEMOS CONSIDERARNOS AUTORIZADOS PARA TODO. Si al intentarlo perdiésemos una fragata, aun cuando esta fuese la **Numancia,** no creo que esa consideración deba tomarse en cuenta cuando se trata de la honra de nuestro país y de su marina".

Quedan subrayados dos períodos de este parte, que revelan la acertada previsión del Brigadier y sus propósitos ulteriores.

El combate de Abtao había demostrado que el apostadero de Chayahué era superable y se trasladó la flota unida a Huito, cuyo canal de acceso se estrechó más hundiendo ahí el vapor **Lerzundi,** rematado con otros en el Callao. Aquel hondo seno, especie de laguna rodeada de cerros nevados en invierno, situado al extremo del canal, bastante angosto, resultó como lo había previsto Méndez Núñez, un punto adonde no podían llegar las balas.

Esto llevó al paroxismo el furor del Brigadier, que regresó a Valparaíso para cumplir lo que sin duda pensaba cuando dijo que de no hallar al enemigo a tiro podía considerarse autorizado para todo. Apenas en ese puerto notificó su bombardeo, el que contra toda previsión se realizó el 31 de marzo inmediato. Una de las más hermosas ciudades de la costa occidental de Sudamérica fue el blanco que escogieron los barcos de Isabel II para demostrar su pericia, su cultura, su valor indomable, o, simplemente, su orgullo frenético.

CUARTA PARTE
La Escuadra Española en el Callao: 1866

Al regresar de Panamá al Callao el trasporte **Chalaco** a fines de marzo de 1866, el primer puerto del Perú estaba convertido en factoría militar, teatro de febril actividad, derivada naturalmente del bombardeo de Valparaíso. No era de dudar que a la destrucción de esa hermosa ciudad, importante centro comercial, seguiría la del Callao y probablemente luego la de Guayaquil. Después del rechazo de Abtao, próxima a reforzarse la flota peruana con dos unidades de combate en ese tiempo muy eficaces, incapacitados los españoles para continuar la aventura inopinada en que estaban envueltos, sin base próxima de operaciones, con la guerra civil latente en su metrópoli, sin tiempo ni elementos para desenredar la madeja a cada instante más anudada; sólo quedaba al brigadier español elegir dentro de esta disyuntiva: imitar a Pareja en el suicidio o romper el enredo a cañonazos. Méndez Núñez optó virilmente por lo último. No encontrando enemigos que combatir buscaba bienes del enemigo que dañar. Eso es la guerra. Eso era lo que habían pedido las prontitudes irreflexivas, los impresionismos desatentados, bien que a la vez lo pidiera la gran mayoría resignada a morir si no era posible la vida con honor.

Los trabajos de reorganización se habían acometido en todos los ramos desde el momento en que la dictadura fue proclamada, rompiéndose el pacto Vivanco-Pareja, a tan alto precio pagado; pero en los del puerto la actividad carecía de precedente.

El gobierno que declaró la guerra a España en 1866 estuvo compuesto de personas que por primera vez hacían rol principal en la escena política. Era su figura de más relieve la del abogado José Gálvez. Hombre de acción, de energía, de convencimientos radicales; había pospuesto en más de una ocasión los halagos de la molicie al servicio activo de sus convicciones políticas. En bus-

ca de la actuación dirigente de sus ideales colaboró en la obra de levantar y demoler gobiernos, obra inevitable en el período de fermentación cívica, que en unos pueblos se prolonga más que en otros. Para favorecer sus intentos políticos obtuvo un título de coronel que agregar al de doctor que ya tenía y que aún no era bastante para imponerse. Estando aún en la plenitud de la vida había sido ya multitud de cosas: catedrático, periodista, legista, legislador, magistrado, rector del primer colegio nacional de instrucción media y caudillo político. Reservado, grave, con esa apariencia solemne del filósofo griego o del togado romano; esfumaba su rostro una espesa barba negra, sobre la cual ardían dos pupilas, negras también, con el fuego concentrado, vívido, que es la característica de esas voluntades de acero que aspiran, sin decirlo, a controlarlo todo. No ha faltado quien sostenga que la revolución generadora de la dictadura fue obra suya, como también la dictadura misma.

En los días corridos desde el arribo del **Chalaco** al Callao, con artillería gruesa embarcada en Panamá, hasta su salida para Guayaquil con ella y un cuadro de jefes y oficiales de artillería que la sirvieran, muchas noches abordó al transporte una falúa de doce remos, cuyos tripulantes guardaban tan rígida compostura que no se oía una palabra inútil, ni otro ruido que el de los remos en el agua y las órdenes breves del oficial que la mandaba. Al lado de éste, envuelta en amplio abrigo, muda, rígida se veía una persona inmóvil, en quien pocos hubieran sospechado al doctor coronel Gálvez, secretario de guerra y marina, que personalmente rondaba las naves de guerra.

En Chile era bien conocida la parte eficaz que tuvo este personaje para obtener material de guerra con destino a esa revolución, lo cual afianzaba más su rol en la dictadura.

La admiración por el coronel doctor iba hasta el extremo de suponer que era suya la aureola prestigiosa que resplandecía en la frente del joven dictador. Era éste de gallarda apostura y aspecto marcial. El que estas líneas borronea lo recuerda en la cámara del **Chalaco,** vistiendo casaca recamada de oro y perorando a los expedicionarios con voz enfática, mientras golpeaba con el fuete sus botas de montar, que llevaba visibles. Despedía el cuadro de jefes y oficiales con la artillería mencionada antes y con la cual Guayaquil, bien defendido del asedio enemigo, podía en casos precisos dar asilo a los buques aliados.

En la primera parte de su figuración política Prado ofrecía particularidades prestigiosas. Continuó siendo coronel después de ser dictador y al coronel se subordinaron muchos generales como Bustamante, Buendía y Canseco mismo, cuyas funciones presidenciales durante la campaña revolucionaria se han estimado por muchos

únicamente decorativas. Esta novedad de mando dio golpe trascendental a la especie de dogma que, olvidado Salaverry, reservaba la más alta investidura política de la república para la jerarquía militar más alta o para el más audaz entre los militares de más alta jerarquía.

Pacheco, Tejeda, Químper y Pardo completaban este núcleo de entusiasta virilidad, de consciente energía, capaz de hacer, como hizo, verdaderos milagros. El milagro de la confianza del pueblo en su propia fuerza, de la tolerancia recíproca siquiera fuese sólo fugaz, de la abnegación indispensable, de la disciplina.

Ellos labraron la corona más brillante, más pura, más exclusivamente nuestra que se ha puesto en el ara sagrada de la patria, desde que ella existe.

En la madrugada del 25 de abril de 1866 el **Chalaco** salía del Callao para Guayaquil y al franquear el cabezo de la isla de San Lorenzo se avistaron varios humos al SW., que resultaron ser de buques americanos, procedentes de Valparaíso, que precedían solamente horas a la escuadra española. Mientras seguíamos al Norte, horas después, entró a la bahía el vapor mercante inglés **Chile,** también procedente del Sur y portador de noticias sensacionales. El 13 inmediato anterior, la escuadra española había suspendido el bloqueo de Valparaíso y al día siguiente (14) había dejado ese puerto, para seguir a la vela rumbo al Norte.

Venía al Callao, no había duda. El Callao sería derribado como las preciosas construciones de Valparaíso; con más ensañamiento aún, pues el Perú se había erguido irreverente ante el amo soberbio, después de estar doblado en arco, como ciervo sumiso.

Acaso el brigadier español acarició la esperanza de que ocurriera la contrición, la palinodia, el ruego, las solicitudes de intervención... Sin ejemplarización tan severa como el bombardeo de Valparaíso, el antecesor de Méndez Núñez había impuesto el tratado Vivanco Pareja... ¿Por qué no impondría ahora el tratado Méndez Núñez Pacheco...?

El **Chile** comunicaba, a la vez, que el 17 habían salido de Valparaíso los buques de guerra americanos **Monadnoch, Tuscarora y Vanderbildt,** el primero de los cuales había fondeado ya. Algunos tripulantes decían haber avistado humos afuera de San Lorenzo. ¿Eran los otros dos buques americanos? ¿Era la flota española?

La alarma fue grande en Lima, aumentándola el ingreso del éxodo de la población porteña inhábil para combate.

Al medio día no quedaba lugar a dudas: una fracción de la flota española voltejeaba a la vela dentro de la bahía. Al acabar la tarde fueron tres de los buques a fondear en la costa oriental de la isla de San Lorenzo, hacia el cabezo, quedando la **Blanca** afuera, sobre sus velas.

El 26 llegó el resto de esa escuadra al Callao. En tierra se había trabajado hasta de noche, con linternas, en la instalación de baterías, disputándose los hombres de distinta condición social los trabajos más rudos, con desusada resolución y diligencia.

El volumen de la escuadra española lo formaban la **Numancia, Resolución, Villa de Madrid, Almanza, Blanca, Berenguela,** goleta **Vencedora,** trasporte **Marqués de la Victoria,** varios veleros y los vaporcitos **Matías Cousiño** y **Paquete de Maule.**

Al ingresar en la bahía del Callao las naves españolas el pequeño monitor **Victoria** hizo algunas evoluciones en ella y cuando vio moverse ese juguete naval netamente chalaco, ninguno de los espectadores alcanzaba a sustraerse al entusiasmo y a la esperanza. Después de producir ese prodigio mecánico, prodigio por haberse improvisado sin otros elementos que el entusiasmo de los hermanos Ramos, y de algunos comerciantes y obreros poco prácticos; era de confiar en el curso de los hechos.

El cuerpo consular reunido, había acordado:

1º Declarar que se consideraba como un abuso de fuerza, el incendio o destrucción de los almacenes de depósitos de mercaderías y de otros edificios consagrados a la industria, al comercio o al servicio de neutrales; y

2º Protestar solemnemente contra todo acto de hostilidad que cause algún perjuicio a las personas o intereses de los neutrales, reservando a sus respectivos gobiernos, a quienes se dará cuenta, los derechos y plenitud de acción que les corresponde para demandar y hacer efectiva la competente indemnización.

Los cónsules de Colombia, Suecia, Noruega y Prusia fueron los encargados de poner esa protesta en manos del brigadier. En el curso de la conversación sostenida abordo de la **Numancia** Méndez Núñez se manifestó quejoso de que el Perú declarara la guerra a España, pero ofreció que no se intentaría agresión antes de los cuatro días del plazo que consignaría en su manifiesto.

Las embarcaciones que entraban al puerto eran sin embargo detenidas y ese mismo día la **Blanca** había avanzado dentro del puerto, casi hasta el costado del **Monadnoch,** persiguiendo a un costanero que se escurrió por el Boquerón.

El 27 el brigadier español circuló al cuerpo diplomático su manifiesto de agravios. En él figuraba el tumulto popular de febrero 5 después del tratado **generoso** de 27 de enero; la neutralidad observada con la revolución, que hubiera abortado a combatirla las naves españolas; menosprecio por el residente de España en Lima; declaratoria de guerra, envío de buques a Chile, retención de los españoles avecindados en Perú e interdicción de sus bienes, olvido de preceptos del derecho de gentes, etc.

En lo esencial dice:

"La sencilla relación que hecha queda, es demostración irrebatible de la tan injusta como punible agresión por parte del gobierno de la Dictadura que reina en el Perú, hacia España.

"No es dable encontrar en los fastos de las relaciones internacionales del mundo civilizado, ejemplo igual de perfidia, por parte de ningún otro gobierno.

"Tampoco es dable a España, por consiguiente dejar de hacer sentir a ese gobierno el castigo a que su conducta hacia ella es acreedor, por más que deplore los males que con ello ha de acarrear —sin deseo alguno de hacerlo— a un pueblo víctima de la mala fe y ambición de los hombres que hoy rigen sus destinos.

"El gobierno de S. M. C. que supo guardar la más digna neutralidad en la contienda civil de que ha surgido en el Perú la Dictadura sabe también la obligación indeclinable que le imponen la honra e interess de su país; y en tal concepto, ha ordenado a su representante en el Pacífico, imponga al de la Dictadura el castigo que **motu proprio** se ha buscado, llevando a cabo con las fuerzas de su mando, todas las hostilidades que a ese fin puedan conducir".

"En tal virtud, esas fuerzas van a obrar contra el Callao y sus fortificaciones. Y para que los súbditos extranjeros residentes en dicha población, puedan ponerse a salvo con sus interses, ha dispuesto darles un plazo de cuatro días, contados desde esta fecha, declarando al propio tiempo responsable de las pérdidas que las hostilidades pueden ocasionarles, al gobierno de Lima, que hollando hasta los principios más rudimentales del Derecho de Gentes, ha dado a España justo e incontestable derecho de llevarlas a cabo".

"Abordo de la fragata **Numancia**, en la bahía del Callao, en abril 27 de 1866.

Firmado: **Casto Méndez Núñez".**

El día 28 la **Almanza** salió del puerto y rodeando por afuera de la isla San Lorenzo, fue a sondar la ensenada de Miraflores, desde el Mar bravo a Chorrillos. A la vez otras dos fragatas, la **Resolución** y la **Blanca** evolucionaban internándose en el puerto.

Al notarlo, el **Loa** se puso en movimiento. Iba abordo de este buque el dictador Prado. Las fragatas españolas regresaron a la Isla, y el **Loa** a su fondeadero. Precisa tener presente que la coraza de rieles de este buque, dispuesta en planos convenientemente inclinados, lo hacía indemne para la bala esférica y liviana de la artillería enemiga y en cambio las fragatas españolas, todas de madera, exceptuada la **Numancia**, eran fácilmente vulnerables por los proyectiles de la colisa de 110 que tenía el **Loa**, a proa, aboca-

da al extremo de la casamata y hasta por la de 32 que llevaba a popa.

La **Numancia** misma no era siquiera la idea remota del **Dreadnougt.** El comodoro John Rodgers, jefe de la flota americana, cuando se trató de intervenir con esa flota y la inglesa para evitar el bombardeo de Valparaíso, aseguró al almirante inglés que "el **Monadnoch** podía hacerse cargo de la **Numancia,** de la que en treinta segundos sólo dejaría los topes fuera del agua".

Las fragatas españolas continuaron sondeando la ensenada de Miraflores. Sin duda no querían bombardear Lima; la artillería de entonces no tenía **aún** el alcance necesario, pero no cabe duda que estudiaban la forma de bombardear el Callao desde barlovento, eludiendo el fuego de las baterías emplazadas hacia la bahía.

Desistieron de asedios por esa playa sin duda al observar que para ponerse a tiro tenían que aventurarse en zona peligrosa por su escaso fondo, corriente y mar gruesa.

Entre la **Shearwater** y la **Numancia** se veía activo cambio de señales, y botes de la nave inglesa comunicaban con la española. ¿Se trataba de mediación? ¿La aceptaría Méndez Núñez, por ofrecerle una forma decorosa para dejar el Pacífico? ¿La aceptaría el Perú, cuya dignidad colectiva se permitían muchos poner en duda?

¿La proponían los neutrales, aunque fuera sin más propósito que el de llenar el expediente?

La **Villa de Madrid** hacía ejercicio de tiro. Bien lo necesitaban los buques españoles, según lo dijeron Villar con ocasión del combate de Abtao y el comodoro Rodgers por los ejercicios de tiro al blanco, de la **Numancia,** que había presenciado". Pero esos ejercicios se traducían también como intentos de hacer el coco.

El 30 fondeó la corbeta inglesa **Mutini,** procedente de Coquimbo. Noticiaba que era admitido en ese puerto que la **Independencia** y el **Huáscar** habían pasado el Estrecho y navegaban, sin duda, en demanda del Callao. Esto era más verosímil que suponer que esos buques estuvieran, como estaban, todavía en Río Janeiro; y la noticia se propagó causando los más optimistas comentarios.

Estas novedades no impedían que se trabajara febrilmente en la instalación de nuevas baterías. No había respiro. Todavía ese día se acometía la obra de emplazar otros dos cañones gruesos bajo la dirección del ingeniero Jorge Rumril, a cuyas órdenes trabajaban mezclados voluntariamente hombres de manos finas, vestidos de levita y hombres rudos vestidos de cotón o poncho, con las manos encallecidas, aceradas en el trabajo manual.

Los niños dejaban sus aulas, los jóvenes sus oficinas, los señoritos sus familias. Todos acudían **motu proprio,** precipitados, entusiastas....Era el delirio cívico....el santo delirio....!

* * *

Así, entre episodios patéticos o infantiles pero conmovedores, llegó el 2 de mayo de 1866, el día clásico del Callao.

Aunque en rigor la de este día no es fecha que señala una gloria netamente marítima, la emocionante función de armas ha ocurrido entre el mar y sus orillas. Los cañones de tierra no eran muchos, pero había entre ellos nueve de grueso calibre, emplazados cuatro en torres de acero, dos en cada una y cinco a barbeta; que hacían el elemento principal de la resistencia.

Los monitores **Loa** y **Victoria** eran también elementos apreciables de combate, en las aguas quietas de la bahía. Se ha indicado la fuerza del primero. El **Victoria** era un barco de más o menos trescientas toneladas, muy cargado de madera, revestido de rieles y movido por un motor de locomotora. Llevaba al centro una torre giratoria de acero y en ella un cañón de 68. Entre la superficie de su cubierta y la del mar no había sesenta centímetros. Se había construido en la playa norte, trabajando los operarios día y noche en la obra, que llegó a absorber casi exclusivamente los anhelos del pueblo. La fiesta de su lanzamiento fue un suceso y tal vez nunca mayor cantidad de gente emocionada se ha reunido en esa playa. Aunque el escaso andar que desarrollaba entorpecía la eficacia de su rampa y por el ajuste defectuoso de sus costuras embarcaba agua en abundancia cuando disparaba su cañón o lo sacudía el oleaje; en el **remanso de río** que hace la bahía del Callao y al frente de barcos de madera, era una boca de fuego emplazada a ras del agua, movilizable y por estas condiciones unidad de gran aprovechamiento.

Además de estos buques estaban en la bahía el **Tumbes, Sachaca** y **Colón,** de los cuales sólo el primero era buque de combate, armado de dos colisas. Había llegado de Europa a la vez

que la **Apurímac** y el **Loa** y era preciosa goleta de madera, cuyo armamento consistía en esas dos colisas de 70.

En cuanto a los vaporcitos **Sachaca** y **Colón,** aunque dichos de guerra, carecían de aplicación militar.

Esta escuadrilla estuvo a órdenes del comandante general de marina capitán de navío J. M. García, que debió mandarla; pero la imprevista llegada del comodoro Montero, que regresaba de Estados Unidos, adonde había ido en busca de buques que comprar, modificó el rol; dándose el mando de esa flotilla al ex brigadier de la revolución, quien enarboló su insignia en el **Tumbes.**

Los tres buques **Tumbes, Loa** y **Victoria,** colocados frente al muelle o sea delante del centro de la ciudad, preservaron a ésta contra las balas del enemigo, secundando a las baterías del norte.

La condición de las baterías y su armamento al entrar en combate eran como sigue:

Al Norte: batería Independencia con seis cañones de 32, al mando del comandante Espinoza y servida por la segunda compañía de oficiales voluntarios de la mayoría de plaza.

Torre Junín armada con dos cañones armstrong de once pulgadas, al mando del teniente de ingenieros Arancivia.

Batería de **Junín,** con cinco cañones largos de 32, al mando del comandante Delgado.

Reducto del Sol armado de dos cañones Blackely, de 13 pulgadas.

Total 15 cañones, al mando del coronel Inclán.

Al Sur: batería de **Abtao,** seis cañones de 32 largos, al mando del comandante Valle.

Torre **La Merced** con dos cañones armstrong de once pulgadas, al mando del comandante de ingenieros Borda.

Batería **Zepita,** abocada al Mar Bravo, ocho cañones de ellos dos de 32 largos y seis de 32 cortos, al mando del comandante Morón, siendo segundo de esta batería La Fuente.

Batería **Santa Rosa,** compuesta de secciones alta, el morro y baja, en la playa, rasante: dos cañones Blackely de 13 pulgadas, arriba y abajo un cañón de 68, uno de 38 y cinco de 32. Jefe comandante Máximo Gutiérrez. La batería rasante estaba servida por oficiales de la mayoría. Jefe de ambas secciones coronel Delfín.

Reducto improvisado, situado en la playa inmediata a Santa Rosa, al lado del norte, tenía cinco piezas de 32, a barbeta, al mando del ex comandante de la **Amazonas,** Sánchez Lagomarcino.

Batería **Maypú** en la playa contigua a la de la anterior, dos cañones de 48 y cuatro de 32, a órdenes del comandante Arana.

Cañón del pueblo, el último montado; poco más al norte de la batería Maypú, de 13 pulgadas, Blackely, servido por jefes y oficiales de marina, cesantes.

Total 37 piezas, ocho de ellas abocadas a la playa de barlovento y que por esa causa no participaron en la acción. Jefe de las baterías del Sur el coronel La Cotera.

Con estos elementos militares y un entusiasmo poco común veía el Callao acercarse el vencimiento del plazo concedido por el brigadier español para **castigar** al Callao, plazo que vencía el 1º de mayo; pero llegó este día y el castigo no tuvo lugar. Era que Méndez Núñez esperaba algo? Fue sólo por la neblina que veló el puerto todo el día? Era que se estimaba el castigo una hazaña y quería celebrarse con ella la fecha clásica española de principios de siglo?

No vale la pena averiguarlo.

El 2 de mayo avanzó la escuadra enemiga hacia el Callao.

Hemos recogido los telegramas que detallaron sus movimientos minuto a minuto, reflejando la acción dramática como películas de un cinematógrafo que reprodujera las pulsaciones del pueblo peruano en las cuatro horas y media más vívidas de su corta historia. Estos telegramas se expedían desde La Legua, mitad de la distancia que separa Lima del Callao. Se había situado en ese lugar de la carretera una estación telegráfica. Desde ella se dominaba la bahía, situada a seis kilómetros de distancia, pero también a ochenta metros de elevación sobre ella. Tan inclinado es el plano del valle que de cualquier lugar de su superficie se domina el mar, así como del mar se abarca todo el valle. Los husmeadores de periódico trasmitían desde ahí las noticias que dejaban las gentes que subían del Callao a Lima y las escenas que se desarrollaban a sus ojos, a medida que se producían, con la aberración de la distancia, las interrupciones del humo de la pólvora y las dudas que esparcía la escasa versación especial. Esos boletines eran la vibración de los hechos al producirse nutridos de angustia, de esperanza, de prejuicio, de dolor; tañidos desaliñados, contradictorios, faltos de concepto profesional, pero palpitantes de conmovedora realidad.

Quince minutos antes de las 12 m. las seis fragatas españolas y la cañonera **Vencedora** se movieron sobre el puerto, evolucionando fuera de tiro. Cinco minutos después afianzaron en esa escuadra los pabellones de combate y casi simultáneamente se realizaba la misma solemne ceremonia en nuestras naves y fuertes. El duelo iba a empezar. Leamos algunos de los telegramas que lo describían hace 44 años:

"Una división de cuatro buques, entre los que figura la **Numancia,** se dirige contra las baterías del sur. La otra división cruza frente a la bahía, fuera de tiro, dirigiéndose al norte.— La división dirigida contra las baterías del sur se ha acercado mucho a tierra.— La **Numancia,** que está a la cabeza, rompe el fue-

go con dos disparos, que contestan las baterías del sur". El duelo principiaba.

"El fuerte Santa Rosa hace siete disparos, dos de ellos con los cañones grandes.— La torre del sur acaba de hacer fuego. La batería extrema del sur llama la atención por la viveza de sus fuegos.— Las baterías del norte han abierto sus fuegos contestando los de la división que las ataca".

Se había generalizado el combate, que continuó activo por una y otra parte, aunque a intervalos se debilitaba en tierra sin duda por defecto en el servicio de municiones.

Desde que los buques enemigos se dirigieron al puerto los nacionales se pusieron en movimiento, destacándose el **Loa** y el **Victoria** y tras de ellos el **Tumbes**. Este último hacía un fuego nutrido, pero los dos primeros eran menos vulnerables, lo que les permiten estrecharse más al enemigo para ofenderlo mejor.

"12 h 45 m. Explosión y grande humareda en la batería Torre del sur. Qué ha sucedido? Parece que hubiera volado pues hasta la bandera que estaba detrás de ella ha desaparecido. Será alguna bomba que le ha caído o inflamación de los cartuchos?.— 12 h 38— La neblina es intensísima. Los fuegos siguen con entusiasmo por todas partes. Una bala del **Loa** ha dado en la popa a la **Numancia** que casi está perdida.— 1 h 19 m. La **Numancia** ha sido echada a pique.— La **Numancia** está fuera de combate.— 1 h 20 m. En el lado de La Punta hay tres fragatas batiendo el puerto.— 1 h 30 m. Una fragata española se retira por el lado de sotavento largando su trinquetilla.— Dos fragatas han quedado frente a Santa Rosa y concentran sus fuegos contra este fuerte. Los cañones Blackely les hacen fuego secundados por los demás fuertes vecinos. No cabe duda de que algo muy grave ha ocurrido en la Torre del sur, pues aunque se distinguen los cañones no se ve gente al lado de ellos y sí un poco de humareda, como de algún madero ardiendo. Una de las fragatas, que parece la **Resolución**, se retira a todo andar, sumamente inclinada del lado izquierdo. No cabe duda de que va sumamente averiada. Un buque inmóvil frente a la Aduana hace fuego con viveza, aunque parece varado.

El buque que parecía varado hace un fuego terrible sobre Santa Rosa. Se ve pausa en los fuegos de este fuerte. Los otros fuertes, siguen haciendo fuego pero más pausadamente.— Otra fragata sale remolcada por la **Vencedora.** Llevamos una hora de combate y los enemigos van defalleciendo. Por nuestra parte crece el denuedo y la abnegación.— 1 h 45 m. Nuestros bravos no cesan. Las bandas tocan los himnos nacionales. Han llegado a Bellavista los primeros heridos, que son el coronel mejicano Subiría y los ciudadanos Cruz y Sánchez.— 1 h 53 m. Las baterías de Lazareto y Santa Rosa son las que hacen más fuego. Los ba-

lazos que ha recibido la **Numancia** a flor de agua han sido lanzados por el cañón de la estación y por el **Loa.** Se ha declarado incendio en la calle del Comercio. En diez minutos han caído 33 balas al Mar bravo.— 1 h 58 m. El gentío que hay en los alrededores es inmenso. Personas que vienen del sitio de operaciones manifiestan que nuestros defensores no desmayan. No sabemos todavía quiénes hayan perecido. Los heridos son muy pocos. La **Numancia** se ha parado y se coloca frente al Lazareto.— 2.10 En todas las baterías tocan diana. La **Numancia** ha recibido dos nuevos balazos. No hay viento y los incendios no progresan.— 2.11 Una fragata grande que se había retirado se aproxima al lado de barlovento.— 2.20 Ha disminuido el fuego de ambas partes. No se puede distinguir bien los buques. La fragata que estaba a sotavento se retira. La **Almansa** ha puesto señales.— Sigue el fuego muy nutrido por nuestra parte.— 2.47 La torre de Santa Rosa es la que más fuego hace.— 2.55 Un trasporte se acerca a la **Numancia,** que ha hecho señales, seguramente para tomar heridos. La **Numancia** retrocede precipitadamente. Los fuegos del enemigo se dirigen a la Aduana.— 2.58 Los buques hacen sus fuegos ahora sobre el Lazareto. Una de nuestras balas se ha llevado la bandera de una de las fragatas.— 3.30 La **Numancia** y dos fragatas sostienen en estos momentos el fuego. Los restantes han salido afuera con averías. Nuestras baterías se mantienen con energía.— 5.45 Las fragatas **Blanca, Berenguela** y **Resolución** se dan perdidas. Las últimas han sido remolcadas al cabezo de la Isla. Se calcula en 8,000 los tiros de ambas partes.— La **Numancia,** que se ha internado adentro, no puede moverse y sólo hace fuego de un costado. La **Vencedora** ha avanzado por sotavento haciendo fuego, lo que indica que las tres fragatas que se han retirado están imposibilitadas para el combate".

Así desordenados, incoherentes, contradictorios quedan a la vista multitud de esos partes.

Los telegramas hechos desde el Callao eran más precisos, pero en lo esencial semejantes. El último dice:

"5 h 2 m. Victoria! Victoria! Viva el Perú! Viva Chile! Viva la América! La **Numancia** después de ponerse al habla con la **Blanca** y **Berenguela,** que habían salido ya de línea de tiro, las sigue en su retirada. Nuestras baterías Maypú y Santa Rosa les hacen sus últimos disparos. El pequeño monitor **Victoria** se adelanta a todo su andar hasta frente a Santa Rosa y les hace fuego con cuanta prontitud le permite el único cañón de que dispone.

Las fragatas se van y no contestan.

Un viva a las repúblicas aliadas y a los valientes defensores del Callao!.....".

* * *

El jefe de estado mayor general J. Miguel Medina, en su parte oficial al secretario de guerra y marina, le dice lo que sigue:

"Desde las primeras horas de la mañana del referido día 2 (mayo) se comenzó a notar, abordo de la escuadra surta desde el 25 de abril a la entrada del puerto, movimientos y aprestos que revelaban un próximo ataque; a 9h a.m. comenzaban a hacer vapor las fragatas que no habían amanecido con sus hornillas escendidas: finalmente a las 11h a.m. se partió en dos divisiones la línea formada por dicha escuadra. La primera de esas divisiones, formada por la fragata blindada **Numancia** y dos fragatas de madera, se dirigió sobre nuestras baterías del sur; mientras la segunda, manifiestamente destinada a batir nuestros fuertes del norte, se desprendía de su formación primitiva, desfilando rumbo al Norte y cambiando al poco rato dirección por una línea paralela a la playa norte de este puerto. A las 12 h. menos algunos minutos, ambas divisiones hacían alto delante de las baterías cuyo ataque les había sido designado: la primera a cosa de 1,500 metros, más o menos, de nuestros cañones del sur y la segunda a más de 2,000 metros de los del norte".

"Nuestras defensas contra tan considerables fuerzas, estaban repartidas por partes iguales al norte y sur de la población. Cuatro cañones armstrong, pareados en dos torres blindadas en los extremos norte y sur de nuestra línea y cuatro de blakely, defendidos con parapetos de tierra y establecidos entre cada una de esas torres y la ciudad, constituian nuestra principal defensa y eran sostenidos por 44 cañones de 32 en siete baterías también de tierra, establecidas dos en la parte norte del puerto, cuatro en la del sur y una con frente a retaguardia de nuestras baterías del sur, para el caso posible de un ataque por ese lado, que se consideraba bastante protegido por el bajo fondo que las cartas indican".

"La defensa de nuestro centro fue confiada a nuestros pequeños buques monitor **Loa,** de casa-mata con un cañón de 110 lbs., ánima lisa y uno de 32; monitor **Victoria** con un cañón liso de 68 y vapor **Tumbes,** de dos cañones de 70 rayados. Un cañón blakely fue también precipitadamente montado en esos días, antes de la acción; pero quedó entorpecido al hacer su primer tiro".

"Nuestras baterías del sur, en las que se encontraba el activo secretario de guerra coronel Dr. José Gálvez, esperaron por su orden para abrir los fuegos que los buques españoles se acercasen cuanto quisieran; pues nuestras probabilidades de dañar el blindaje de la **Numancia** estaban en razón inversa de la distancia que nos separase de ella. Empero hecho alto por el enemigo y rotos los fuegos por ese buque poco antes de las doce, le fueron contestados inmediatamente y generalizado en ambas líneas: vivísimo en la línea enemiga, que disponía de cerca de 300 caño-

nes; pausado aunque sostenido en la nuestra, que no contaba con la quinta parte de esas piezas y entre ellas los cañones armstrong y blakely, de carga difícil y lenta".

"Poco más de una hora había trascurrido cuando tuvo lugar en la torre del sur la explosión de uno o más saquetes de pólvora que hicieron volar a cuantas personas en ella se encontraban matando e hiriendo muchas otras a su alrededor y quedando entorpecidos los cañones armstrong, que la torre contenía. Entre las víctimas por siempre deplorables de este desgraciado suceso se encuentran el secretario de guerra y marina, coronel Gálvez, el ingeniero Cornelio Borda de la misma torre y considerable número de jefes y oficiales".

"Un recio golpe sufrieron con este suceso nuestras defensas del sur, mientras las baterías del norte veían retirarse fuera de combate, por sus fuegos, dos de las fragatas que las atacaban y que dentro de la primera hora se vieron obligadas a volver la proa a la entrada de la bahía, fuera del alcance de nuestros cañones; sabiéndose después que una de ellas ha quedado completamente inutilizada y gravemente dañada la maquinaria y casco de la segunda. La tercera fragata que quedaba de la división del norte se replegó a la del sur ante los tres pequeños buques que cubrían nuestro centro".

"Dos horas duraba ya el fuego sin que los enemigos hubiesen logrado desmontar un cañón ni apagar los fuegos de una sola de nuestras baterías y de nuestros buques que recibían con calma y respondían con certeza a los fuegos de nuestros enemigos. En ese momento señales abordo de la fragata capitana hicieron cesar el cañoneo de todas; pero como si hubieran perdido la esperanza de apagar nuestras baterías, dio principio pocos momentos después, un fuego vivísimo de proyectiles sólidos y huecos incendiarios dirigidos indistintamente sobre las baterías, buques, población y almacenes de aduana, que siempre contestados con la misma lentitud pero con la misma constancia de nuestras piezas, se prolongó hasta poco antes de las 5 h. de la tarde. A esa hora cesaron completamente los disparos a bordo de los buques españoles, que inmediatamente emprendieron su retirada sobre el cabezo de San Lorenzo, no sin recibir nuestros últimos fuegos".

"Así ha terminado, señor secretario, una de las jornadas más gloriosas que pueden adornar los fastos de cualquiera nación. Baterías improvisadas, armadas con 44 cañones de 32 y nueve de grueso calibre, de los cuales uno quedó inutilizado al primer tiro y dos en la primera hora de combate, han rechazado un ataque vigoroso y tenaz de la más poderosa escuadra que ha surcado el Pacífico, armada de 300 cañones y en la que figuraba un buque blindado de primer orden".

"Nuestros jefes, oficiales y tropa han reemplazado con su serenidad y entusiasmo la falta de costumbre y de instrucción especial en combates de este género. No me es posible designar a US. los jefes y oficiales que se han distinguido en esta jornada, pues me creo autorizado para decir que no ha habido un hombre que no haya hecho algo más que el cumplimiento estricto de su deber".

El general Medina era extraordinariamente sobrio en su lenguaje y de una circunspección poco común, lo que debe tenerse en cuenta al estimar el texto de este parte. Esta circunstancia nos ha resuelto a darla como la narración más verídica del combate. La del jefe de la oficina de comunicación que se estableció en el segundo torreón del castillo de la Independencia para noticiar a Lima las ocurrencias al producirse, aunque más viva ofrece para su reproducción literal el inconveniente de contener calificativos que, si pudieron disimularse en el fragor de la lucha, hoy aludiendo a país amigo resultarían disonantes. Su estimación de los hechos contiene por otra parte más literatura que criterio especial. En cambio ofrece muchos interesantes detalles que su situación le permitió fijar bien e informaciones que ocurrían ahí como a centro natural, por ser ahí en donde estaban el Dictador, sus secretarios y los hombres prominentes.

Su parte consigna que la división dirigida contra las baterías del Norte se formó con las fragatas **Almansa, Berenguela, Resolución** y cañonera **Vengadora** y contra las del Sur **Numancia, Blanca, y Villa de Madrid;** formando el centro de la línea las fragatas **Numancia** y **Resolución.**

A las 12 h. 10 m. izaron los buques enemigos su pabellón, hallándose tan cerca de tierra que se percibía sin anteojo el movimiento de personas a su bordo.

Los buques enemigos evolucionaron así, próximos a tierra, sin que de ésta se hiciera mas que seguir sus movimientos, revisa en mano.

A las 12 h. 15 m. presentó al fin la **Numancia** su costado de estribor y aproada al norte, rompió el fuego, haciendo dos disparos, que se cruzaron con los de la batería del sur, generalizándose desde ese momento el fuego en la proporción de 60 disparos por minuto.

A las 12 h. 20 m. el único proyectil que pudo lanzar el cañón Blakely (del pueblo) fue a herir sobre el ramp de la **Numancia,** y poco después otro proyectil grueso cayó bajo la línea de flotación de esta misma fragata. Fue entonces que se llamó a la **Almansa,** que operaba contra las baterías del Norte y que los buques enemigos principiaron a descargar andanadas con prisa febril. Pocos minutos despues al girar la **Numancia** para descargar sus baterías de babor, dos balas cayeron a la vez sobre su alcázar,

despedidas del **Loa** una y otra de la batería. La blindada interrumpió un cuarto de hora sus fuegos. El Brigadier estaba herido.

La **Blanca** en tanto, próxima a la playa y tan inmóvil que parecía varada, hacía un fuego nutridísimo. A las 12 h 40 m. la **Resolución** hacía señales delante del fuego activo de las baterías del Norte. A las 12 h. 47 m. la **Villa de Madrid** salía de la línea de combate, dirigiéndose a la Isla, siguiéndola poco después la **Berenguela.** Sólo la **Blanca** mantenía sus fuegos, como clavada en el sitio. A las 12 h. 50 se sintió una explosión tremenda: habían explosionado en la Merced dos saquetes, que inutilizaron las piezas, causando la muerte del secretario de guerra Dr. Gálvez y otras personas notables que se encontraban en esa torre. A la una se movió nuestra escuadrilla, uno de sus disparos arrancó el pabellón de la **Almansa** y otro hirió a la **Blanca.** 16 m. después amainaba el fuego enemigo, manteniéndose el nuestro reposado pero cada momento más certero. La batería Santa Rosa consiguió poner en la capitana un proyectil grueso, el cuarto que la hería y ella, la **Resolución**, la **Almansa** y la **Blanca** retirándose avivaron sus andanadas de bombas sobre baterías, aduana y población. El fuego languideció un momento por ambas partes, lo que se explicaba en relación a las baterías por su deficiente personal y corto número de piezas. Casi a la vez que la **Blanca,** después de haberse mantenido como inmóvil dos horas haciendo vivísimo fuego, salía con avería del radio de tiro, recibía la **Numancia** el quinto, que sacó de combate a Méndez Núñez, a quien reemplazó Antequera, después contralmirante. A continuación los buques enemigos que se conservaban todavía útiles para combatir consagraron su atención preferente a ofender con bombas la ciudad, procurando incendiarla.

A las 2 h. 30 m. de los buques en acción, la **Numancia** y **Almansa** salieron del radio de tiro y se notó entre ellos un tráfico de botes, ocupados en recoger muertos y heridos, que trasladaban a su trasporte-hospital. Ese intervalo sería de un cuarto de hora, que los buques dichos no perdieron del todo, pues a momentos hacían disparos por elevación. En seguida las tres fragatas nombradas volvieron contra las baterías, la aduana y la ciudad. Eran las 2 h. 45 m. La **Numancia** fue de nuevo ofendida con un proyectil de 300 libras y la **Resolución** con otro de 68. Las piezas activas en batería serían a esa hora quince o dieciséis. A las 3 h. las naves peruanas avanzaron sobre las españolas, de las que sólo la **Numancia** mantuvo su posición, afrontando el ataque del **Loa** y el **Victoria.** Casi a las 4 la **Resolución** y la **Almansa** volvieron en apoyo de su capitana y los tres buques, prescindiendo casi de las baterías del Norte, activaron sus fuegos contra las del Sur; pero a poco la **Almansa** recibió un disparo certero, que la sacó del combate. El desperfecto causado en secciones vitales de

su máquina era tan grave que el buque sólo pudo salir del radio de tiro desplegando sus velas. Las dos fragatas que quedaban hábiles activaron todavía sus fuegos hasta las 4 h. 59 m. hora en que la **Resolución** dio atrás violentamente, virando en la ciada para alejarse laboriosamente de la línea del fuego, con dirección a San Lorenzo. La goleta **Vencedora,** que hacía disparos eventuales y la fragata **Numancia** fueron las dos únicas naves que mantenían el fuego enemigo, a las 5 h. p.m.; 3 m. después la fragata hizo dos últimos disparos y se alejó precedida por la goleta. La batería Santa Rosa y el monitor **Victoria** contestaron esos disparos, con los que concluyó el combate.

Este relato concluye reconociendo la corrección de los marinos españoles en el proceso del cañoneo y especialmente la briosa actuación de la fragata **Blanca,** que se mantuvo como fondeada delante de las baterías del Sur, hasta que sus averías la obligaron a salir del radio de tiro.

Las bajas en tierra fueron muchas pero no estuvieron en proporción con la cantidad de tiros que hizo la escuadra y de las piedras que despedía cada proyectil enemigo. Hubo 65 muertos, entre ellos los coroneles Montes, Zamora, Barquero, los marinos Cárcamo, el ingeniero Borda y el más esclarecido de todos, el Dr. coronel José Gálvez, alma de una revolución radical muerta al nacer!..... Hubo 49 heridos graves y 50 leves y contusos, especialmente de golpes de las piedras que levantaban las balas.

El caballeroso duelo tuvo testigos presenciales de insospechable veracidad. Los jefes y oficiales de los buques norteamericanos e ingleses de guerra y los mercantes de diferentes naciones, que estaban fondeados en la bahía.

Buena parte de su información desapasionada, oficiosa, dada sin propósito determinado, veraz, técnica; rodó entre los tipos en ejercicio entonces y constituye la última palabra imparcial, la fuente de mayor autoridad.

Se nos debe excusar la reproducción de algunas de esas informaciones, en las que no puede encontrarse el más remoto resabio de prejuicio.

El primer informe que nos viene a la mano es el de Mr. T. H. Nelson, quien presenció el combate desde la cubierta del buque de EE. UU. **Powhathan.** A su relación, conforme con la que damos antes, agrega datos desconocidos en tierra. Ocupándose de las bajas en la **Villa de Madrid** dice: "Una de las baterías del sur le hacía fuego con su artillería menuda y ella le contestó con su andanada de estribor y viraba para enviar la de babor, cuando recibió una bala de grueso calibre en el centro del costado y por el escape de vapor por sus escotillas se calculó inmediatamente que había sufrido una avería considerable. Más tarde se averiguó que la bala le había entrado a la caja de vapor y penetrado hasta las hornillas, matando 16 hombres e hiriendo a 20. Hizo señales, la **Vencedora** se le acercó al costado y le dio remolque hasta ponerla fuera de tiro.

"La **Berenguela** entró entonces al fuego y recibió dos disparos de las baterías. A los pocos minutos se vio que este buque comenzaba a ciar y luego se retiró del combate. Me pareció que había sufrido averías considerables y vi algunos hombres ocupa-

dos en sus costados en tapar agujeros. Era evidente que estaba yéndose a pique y habiendo venido en su auxilio el **Paquete de Maule,** fue varada en la isla de San Lorenzo, en donde permanece todavía". (La carta tiene fecha 3 de mayo).

"La **Blanca** entró entonces a medir sus fuerzas con las baterías; pero recibió unos cuantos balazos y se retiró.

"Por fin la **Vencedora** se puso a tiro. Una bala enorme cayó cerca de ella, se retiró también y durante el resto del día ningún buque español volvió a ponerse a tiro de cañón de la derecha de los peruanos. (Batería del Norte).

"A eso de las 2 p.m. cuatro buques estaban fuera de combate; pero de éstos la **Resolución** y la **Blanca** volvieron a entrar al fuego y junto con la **Numancia** y la **Almansa,** siguieron sosteniendo el combate con rigor contra Santa Rosa. El fuerte contestó a sus fuegos con brío y a los veinte minutos los buques se retiraron hasta quedar a tiro lejano, en cuya situación continuaron el duelo hasta 4.45 p.m. hora en que pusieron término al combate.

"Los peruanos se cubrieron de gloria y su heroica resistencia destruyó de un solo golpe todos los falsos juicios con respecto a su patriotismo y valor y los coloca en su verdadera posición en el mundo.

"Los daños causados al Callao son escasamente apreciables. Las baterías ocuparon tan continuamente la atención de la escuadra, que no hubo tiempo para bombardear la ciudad.

"El almirante Casto Méndez Núñez fue herido en las primeras horas del combate.

"No hay indicios de una renovación del combate por la escuadra española y no es probable que dispararan un cañonazo más.

"Los buques extranjeros, considerando la victoria como decisiva, se preparan a colocarse en sus fondeaderos, cerca del muelle.

"Las baterías están completamente preparadas y ansiosas de renovar la pelea. Los soldados (Dios los bendiga) y el pueblo, están llenos de entusiasmo patriótico y comprenden perfectamente toda la grandeza del triunfo".

El comodoro G. F. Pearson, de la escuadra norteamericana, dirigía, desde el mismo **Powhathan,** al residente de su nación en Lima, el 4 de mayo, el siguiente parte:

"Bahía del Callao, abordo del **Powhathan** mayo 4 de 1866.

A S. E. J. Kilpatrik, ministro de Estados Unidos.

"Señor:

"Quizás quiera Ud. saber algunos detalles sobre el combate que tuvo lugar el 2 del presente entre las baterías peruanas y la escuadra española, compuesta de 6 fragatas y una cañonera. Comenzó a medio día y terminó a las 5 p.m. con la completa reti-

rada de la escuadra española a la isla de San Lorenzo. El almirante y el capitán de la **Resolución** fueron heridos, mas no mortalmente. Un tiro dio en el ventilador de la **Numancia,** cuyos pedazos hicieron al almirante ocho heridas. La **Villa de Madrid** fue puesta fuera de combate veinte minutos después de haber estado comenzado, habiéndole penetrado un balazo en el canastillo de vapor, matando como 13 e hiriendo 20 hombres.

"Se desplegó gran valor por parte de los españoles. El combate ha sido glorioso para ambos, pero especialmente para los peruanos que han probado que con cañones de grueso calibre no se debe temer a las escuadras poderosas. Esto debía convencer a las ciudades comerciales de que por lo menos son esenciales baterías fuertes y bien armadas para proteger las localidades y las propiedades de sus residentes, sean nacionales o extranjeros. Los blindados peruanos ayudaron a las baterías y acertaron muchos tiros en esa importante y heroica acción.

"La flota española se componía de la **Numancia, Villa de Madrid, Vencedora, Berenguela, Resolución, Blanca** y **Almansa.** Dificultísimo es estimar las pérdidas habidas por ambas partes; pero, por los datos que tengo, presumo que sean aproximadamente iguales. Un tiro de la flota española acertó un proyectil sobre una de las baterías, el que estalló matando al ministro peruano de guerra y además a muchas otras personas. Este desgraciado suceso ha ocasionado un profundo pesar en el Callao y en todo el Perú.

"Sobre si la escuadra española hará o no otra tentativa, nada se sabe. Yo, sin embargo me inclino a creer que, en las actuales circunstancias, no se decidirán a ello.

"Tengo el honor de repetirme de Ud. su más respetuoso y obediente servidor G. F. Pearson, actual almirante y comandante general de la escuadra en el Pacífico".

La afirmación de que fue un disparo del enemigo y no chispa de las mismas piezas inflamando saquetes de pólvora prematuramente colocados cerca, no pertenece exclusivamente al almirante Pearson. La han hecho otros testigos del duelo, con la misma sinceridad; pero aunque nada de particular tendría que una bomba enemiga, de la que no quedaron vestigios, hubiese causado el daño, no fue así. En la torre no sucumbieron todos. Salvaron muchos jefes como el comandante general de marina García, el comandante Fuentes y muchos más. Dentro de la torre misma salvó el condestable, a quien hasta el día siguiente a la explosión se contaba en el número de las víctimas y que inopinadamente salió de la santabárbara, en donde había permanecido accidentado más de 24 horas. El decía: que hubo exceso de saquetes cerca de

las piezas, porque salían con más actividad de la que exigía la carga de los cañones con proyectiles de tres quintales.

De otro de los buques neutrales se expidieron las siguientes informaciones, escritas a manera de diario:

"I. Callao mayo 1º.—El bombardeo español debió haber comenzado hoy al medio día; pero probablemente, pensó Méndez Núñez, que la neblina que oscurecía la atmósfera perjudicaría sus operaciones.

"Ayer, al ponerse el sol, nos retiramos todos nosotros del interior de la bahía, a fin de dejar el campo libre a los combatientes.

"Dicen que van a pelear, y por lo que aquí sabemos, Méndez Núñez lo hará y mi opinión es que los aventará con solo largar sus formidables andanadas contra las baterías **descubiertas.**

"II. Mayo 2. El resultado fue que los españoles atacaron hoy al medio día y que los machucaron lindamente. Núñez es un valiente nadie puede negarlo; pero la opinión que tengo formada de él como jefe naval es muy pobre.

"La **Villa de Madrid** llegó en la mañana de hoy y se juntó con el resto de la escuadra.

"Todos los buques han estado haciendo preparativos para el combate durante algunos días.

"A medio día la **Numancia** principió a moverse con intención de batirse: seguían la **Resolución** y la **Almansa.** Todas avanzaban lentamente. La **Blanca** mereció nuestra más entusiasta admiración por la manera intrépida con que entró en combate. En pos de ella siguieron la **Villa de Madrid** y la **Berenguela.**

"Los peruanos dispararon el primer cañonazo y también el último. El primero lo dirigieron a la **Numancia;** el último lo tiró el monitor a la pequeña **Vencedora.**

"En menos de una hora la **Berenguela** abandonó el combate y se fue a buscar un fondeadero seguida por la **Villa de Madrid.** Cuando la primera pasó, parecía que estaba yéndose a pique y se escapaba humo por sus troneras. La **Villa de Madrid** no podía hacer vapor y la **Vencedora** tuvo que darle remolque. Poco después, dos fragatas de la derecha se retiraron, pero luego volvieron a entrar en combate.

"Una granada reventó a nuestra vista en la popa de la **Almansa** y le hizo saltar completamente la cubierta de popa. En el acto puso el buque su bandera a media asta y suponemos que su capitán haya sido muerto.

"Cuando la **Numancia** se retiró del fuego le contamos —cosa que parecerá fabulosa—, cosa de cinco agujeros que le habían penetrado su costado de estribor. Por aquí puede juzgarse de su ponderada solidez.

"Nuestros cirujanos fueron enviados unos a tierra y otros a bordo de los buques españoles. La **Villa de Madrid,** fue puesta

fuera de combate por una bala que le rompió los tubos de vapor y le imposibilitó 23 hombres. A la **Berenguela** le hicieron al costado un agujero del tamaño de tres pies cúblicos (¿), estuvo a punto de irse a pique y perdió mucha gente.

"Todos estamos convencidos de que la pérdida de los españoles ha sido considerable. Méndez Núñez peleó valientemente con su buque: pero no se limita a esto sólo el deber de un comandante en jefe. El comodoro censuró en general sus disposiciones.

"III. Mayo 4. Los españoles han sido batidos. El almirante recibió ocho heridas. Hemos censurado que no se hubiesen acercado más a las baterías: pero ellos (los españoles) dicen que el buque blindado estuvo a punto de vararse y que la **Resolución** se varó dos veces. Creo que ha habido muchos muertos y heridos a bordo de la escuadra y han recibido tan calurosa acogida de parte de los peruanos, que el honor de España quedará más que satisfecho.

"El señor.... y el señor.... fueron abordo de los buques españoles llevando manjares delicados para los heridos: sabían que se hallaban a miles de millas de su tierra natal, y, como el buen samaritano de la Biblia, quisieron calmar sus dolores y sus angustias. Los españoles quedaron sorprendidos de esta bondad....

"Nuestros cirujanos se repartieron entre los combatientes.

"La **Almansa** se portó valientemente y maniobró con acierto durante el bombardeo. Recibió 82 tiros que le penetraron, mas no se retiró hasta que la **Numancia** abandonó el campo de batalla.

"El **Monadnoch** y el **Vanderbilt** zarparon ayer para San Francisco. El **Powathan, Tascarora, Wateree** y **Mohongo** están aquí".

CARTA A "EL COMERCIO" DE LIMA

"Callao mayo 4. Mucho se duda de que la escuadra española vuelva a acometernos después de la severa lección que el Perú le ha dado últimamente. Tres de sus fragatas se sabe positivamente que están fuera de combate y los españoles no repetirán con la mitad de sus fuerzas un ataque a la plaza que toda ella no pudo dañar. Los buques de guerra neutrales se han acercado más a tierra, de lo que se deduce que no esperan un segundo ataque, no obstante lo cual se han reparado los desperfectos causados por cuatro horas de fuego activo, inclusive los de la torre de la Merced, lo mismo que el cañón del pueblo, al lado del cual se está instalando otro, también de grueso calibre.

"Los blindados **Loa** y **Victoria** no han sufrido sino leves rasmilladuras.

"Los daños en los edificios son:

"En la calle de Lima seis casas.

"En la del Comercio (Constitución) los almacenes de Bryce, Barabino, botica Inglesa, librería Colville, fotografía Courret; en las cuadras que siguen al norte hay también varias paredes traspasadas.

"La hermosa casa del señor Valega, situada en la plaza de la Matriz, ha sido la que más averías ha recibido, pues parece que toda una andanada de la **Numancia** hubiera caído sobre ella. Ha recibido destrozo de muchas puertas, paredes, ventanas y techos.

"La casa de Allier, en la calle del Muelle, ha recibido cinco grandes aberturas. En la misma calle se nota un destrozo en el balcón del hotel Francés y en la pared del frente hay dos grandes agujeros.

"Las habitaciones del cónsul inglés han recibido dos balazos.

"La casa del señor Conroy recibió seis balas de a 68. La del señor Petrie, en Chucuito, ha recibido doce. Las del señor D'Coursey vecina a la anterior, tiene muchos huecos. También la hermosa pila de la plaza de la Independencia tiene una quebradura. La estación del ferrocarril ha recibido tres averías de poca monta. La casa de la gobernación (profectura) también ha recibido un balazo que ha traspasado tres puertas".

En síntesis: daños que era necesario rebuscar y decididamente sin importancia en un área en la que había sembrado el enemigo más de cinco mil proyectiles, el mayor número de ellos de 68 libras de peso.

Por informes que dio posteriormente el capitán del **Paquete de Maule,** vapor chileno que los españoles habían apresado y hundieron al irse, se supo que en el combate del 2 el enemigo tuvo más de cuatrocientas bajas, que la **Almansa** fue tocada 114 veces y la **Blanca** 48 y que la **Berenguela** había sacado un boquete enorme, habiéndose producido también averías en los otros buques, aunque de menor consideración.

En el parte oficial elevado por el jefe de la flota española a su gobierno, hay la siguiente relación de los "efectos que han producido en la escuadra de S. M. C. en el Pacífico LOS PROYECTILES RECOGIDOS abordo de los buques de la misma, de los disparos de las fortificaciones de la plaza del Callao, el día **dos de mayo de 1866".**

De esa relación resulta que en donde se encontraron más restos de proyectiles o proyectiles completos, fue en la **Almansa,** los que en la relación tienen los números 1, 2, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15 y 16.

Sus efectos se detallan en esta forma:

"Número 1— Entró por la primera porta de babor en la batería del castillo, destrozando su batiente; mató al cargador de la derecha, soldado Celestino Rebolledo e hirió en las dos manos al

primer sirviente, grumete Angel Sánchez, hizo pedazos un botalón de ala, de repuesto, arrancó una pierna al cabo de mar Domingo Gonsález, que falleció después; destrozó la cureña del cañón opuesta rompiendo a tronco el muñón izquierdo de dicha pieza, en cuyo choque despidió el platillo y destruyó el disparador de la tercera ancla, cayendo por último en la cubierta, a distancia de dos pies de la amurada.

"Número 2— Platillo del proyectil anterior, que se desprendió al chocar contra el muñón del cañón uno, de la batería de estribor del castillo.

"Número 4— Entró en la batería principal, en dirección diagonal de popa a proa, por la chaza de babor del cañón inmediato al batiente; resultaron muertos: guardiamarina Ramón Bull, soldado Lorenzo Ponce; grumetes Francisco Gabin, José Canaval; ordinario Francisco García; heridos: marineros José Villar. José Amodeo, José Balvino, Manuel Salgero, Modesto Luis, José Alboal, Baltazar Montes, José Suárez; quemados: marineros Fermín Puertas, Jaime Lloveras, Rafael Campos, Manuel Moreira y Francisco Alonso. Destrozó parte de la chaza y batiente por donde entró, arrojó una cureña con su cañón hasta cerca del cabrestante, rompiendo un braguero, abrió un gran surco en la cubierta, rompió un eslabón de la cadena de leva de babor y destrozó completamente la brazola de la escotilla de proa en cuyo punto reventó, inflamó los cartuchos que se hallaban preparados en ella y comunicando el fuego al sollado y bodega, incendió los cartuchos ahí dispuestos, sus cascos destrozaron la chaza de babor del cañón catorce, un bao a estribor, las cajas y útiles de cocina, dos puntales de la batería, el tubo repartidor de la bomba de proa, una carabina, un cubillo y dos faroles, abriendo un agujero en la bita de la banda de entrada; la explosión aventó dos tablones de la cubierta alta, partiendo uno de ellos.

"Número 5— Casco con parte de la boquilla de la granada anterior, recogida en la batería.

"Número 6— Casco del centro de la misma granada, recogida también en la batería.

"Número 7— Este proyectil entró por el pasamanos de estribor, partió las dos regalas del bote-lancha, destrozó en dos pedazos una manguera de hierro de ventilación y el tubo del pito, atravesó los dos forros del chaleco y el cuerpo de la chimenea, partiéndole el cincho bajo y abollando la parte opuesta cayó en la caja de tubos de la caldera de babor de proa.

"Número 8— Entró al centro del costado, entre la línea de flotación y la batería, despedazó tres tablones, y maltratando una cuaderna quedó embutido en ella.

"Número 9— Entró por la porta del cañón nuevo de la batería principal, levantó un astillazo en un bao y cayó en la cubierta.

"Número 10— Se recogió en la mesa de guarnición del trinquete, costado de estribor.

"Número 11— Rompió tres tablones en la amura, quedando embutido en ella.

"Número 12— Este proyectil atravesó la batayola de estribor y bote-lancha de la misma banda, encontrándose dentro de éste, entre las camas colocadas para resguardar la chimenea.

"Número 13— Penetró por el portalón de babor en dirección oblicua, de proa a popa, destrozó la popa del bote-lancha y partió el puntal del centro del puente.

"Número 14— Atravesó el bote de los pescantes de estribor y penetró cuatro pulgadas en el palo mayor, a la altura del puente, cayendo en la cubierta.

"Número 15— Atravesó la amurada por el pasamanos de estribor y penetró en el bote-lancha de la misma banda, quedando entre las camas de que estaba lleno.

"Número 16— Penetró por la banda de babor rompiendo el candelero del toldete del puente, destrozó la escala de subida de la banda opuesta y chocando contra la amurada dejó en ella clavado el pedazo que le falta.

"Número 3— Este proyectil se recogió en la **Villa de Madrid.** Entró en la batería principal, en dirección diagonal, de proa a popa, por la chaza de babor del cañón once, resultando muertos: guardiamarina Enrique Godines, oficial de mar habilitado Francisco Permuy; soldados: Antonio Llut Font, José Camilo Bueno; preferentes: Francisco Perles y Francisco Jiménez; ordinarios: Antonio Velarde, José Herrera y Juan Linares; grumetes: José Caneda, Juan Bautista Ballestos, José López Martínez, Baudillo Sagrista, José Magí, José López y Salvador Suárez; heridos los marineros: José Castell, José Alvarez, Salvador Suárez, Francisco Hurtado, José Martínez, Francisco Conejero, Andrés López, Francisco Martínez, José Manuel Luna, Miguel Gonzales, Manuel Barragán, Manuel Sánchez, Domingo Campos, José Rodríguez, Juan Casanovas, Juan Sanz, José Bonet, Pedro Tejedos, Bernardo Pujol y Manuel Molina. Destrozó la arandela alta de la porta, traspasó el durmiente y arrancando la curva de hierro del costado, fue a dar en el guarda calor de la chimenea, en el que hizo una abertura de un metro cincuenta centímetros de ancho sobre uno cuatro de largo, cortando también la chimenea a poca altura de la batería y rompiendo así mismo el bao de hierro de la unión de la brazola; destrozó completamente todo el aparato de suspender la chimenea y pasando a la cámara de calderas chocó en el tubo conductor de vapor, que cortó entre la primera caldera de popa y la del centro de babor; haciendo en el referido tubo un agujero de veintidós centímetros de largo, que inutilizó por tanto el movimiento de la máquina y por último desmontó los dos puntales que van

de la sobre quilla a la batería, cayendo después sobre las planchas de la cámara de las calderas.

"Número 17— Este proyectil entró en la fragata **Berenguela,** atravesó el costado de babor por el durmiente de la batería principal a cuatro pies de la línea de flotación y llevándose un trozo de la diagonal de hierro, reventó dentro partiendo el bao y diecisiete tablones de la batería principal; otro bao y cuatro tablones de la cubierta del sollado y algunos de la cubierta del castillo; deshizo la cajonada de fogones, parte de la gente, tres cajas de la maestranza, que desaparecieron por completo, todas las mesas y bancos de los ranchos de marinería de babor; deshizo los camarotes del contramaestre y condestable, parte de la enfermería y de las zapaterías del señor comandante, guardiamarinas y maestranza, destrozando por completo los cuarteles, cangilones y manguerotes de la escotilla de la bodega de proa para el servicio del pañol de pólvora de aquella parte; deshizo varias maletas de la gente y la carbonera de proa del sollado, en cuyo combustible se prendió fuego; hizo pedazos una tapa de cilindro de respeto y la llanta y muelle de un pistón de ídem, los cascos abrieron seis agujeros en la caja de humo, guarda calor de la chimenea y en el tubo de desahogo de vapor de la cara de proa. Resultó muerto el marinero ordinario de primera clase Francisco García; heridos: tercer contramaestre Andrés Diegues, soldado Santiago Olazaran; marineros ordinarios de primera clase Gregorio Bollado y Joaquín Otero; de segunda Gascovi; contusos: escribiente Luis Allo; soldado Luciano Ramírez; marineros ordinarios de primera clase: Juan Valladares, José Balboa, José Dimas y José Ledo".

Es de insistir en que la relación anterior se limita a registrar solamente el relato de los proyectiles **recogidos,** pues en ese relato no está incluido el número de los que ofendieron las naves españolas sin quedar en ellas, ni siquiera dejar fragmentos. Esto confirmando la severa sobriedad de esta relación.

* * *

Las pequeñas y heterogéneas unidades nuestras a flote en el Callao, no eran para ocupar la atención de la escuadra enemiga. El **Tumbes** había sido construido para servicio militar, cierto; pero era una pequeña cañonera con colizas de 70 en los extremos, aparejo de goleta y un desplazamiento que no parecía alcanzar a 500 toneladas. Bonito corte, raso, poco diligente, pero apenas un dije. Al principar el combate, este buque avanzó hasta quedar casi entre las divisiones enemigas, que por fortuna no detuvieron la atención sobre él. Depurado un tanto el entusiasmo inicial, vino a colocarse en la prolongación del muelle de enton-

ces, a cuya sombra estaban el **Colón** y el **Sachaca,** vaporcitos de menor porte aún, tan inaparentes para servicio militar como para el de comercio. El **Tumbes** fue tocado tres veces, una en la obra muerta a estribor, hacia popa, una a proa y otra en el palo mayor, a dos tercios de altura. El primero barrió los sirvientes de la derecha de la coliza de popa, de los que murieron los marineros José Esteban y Adolfo Suárez, resultando heridos Jesús Santibáñez, Adolfo Sepúlveda y el soldado Marcelo Vásquez.

Ese mismo disparo hirió a los guardiamarinas José Manzanares y Gumercindo Calderón.

En la puerta de honor del castillo "Independencia", ocurría poco después un episodio brillante: una granada enemiga golpea en el marco de piedra un pie o poco más sobre la cabeza del centinela; éste se echa el arma al hombro y exclama:—**Viva el Perú!**....Este centinela, Miguel Ramírez, repitió sin reflexionarlo, la acción y el grito del soldado Ruiz, centinela en la puerta de la Convención, al caer defendiendo su puesto.

Aquí salvó Ramírez, pero el proyectil rebotó a la plaza, mató al coronel Barquero e hirió a cinco personas más, entre ellas el mayor Larrañaga, que hacía referencias a una visita al **Tumbes,** de la cual regresaba.

Este hecho lo presenciaron más de doce personas, entre ellas el secretario de hacienda Manuel Pardo, quien echando en su sombrero las monedas que llevaba consigo, lo corrió entre los presentes, que casi lo llenaron, imitando la generosidad del secretario, quien entregó a Ramírez el producto de la colecta.

* * *

Sobre el **Loa** hizo el enemigo diez blancos, no obstante lo cual el casco no ofrecía avería notable, ni hubo bajas en su dotación. El buque se mantuvo durante el combate al centro de la bahía, delante la estación del ferrocarril inglés.

* * *

El pequeño **Victoria,** se mantuvo cerca del **Loa.** Su comandante Valdivieso, no abandonó un instante la cubierta, en la que permanecía sin protección, pudiendo tener la que ofrecía la torre de fierro en la que estaba instalado su único cañón; el monitor sacó una honrosa rasmilladura en la cubierta. Es evidente que estos diminutos acorazados, como invulnerables baterías flotantes, resguardaban a los otros y el centro de la ciudad; ofrecían poco blanco, eran inmunes para los proyectiles enemigos y de algún efecto los suyos sobre cascos de madera. El **Victoria,** especialmente, como hijo del esfuerzo, de la industria y del entusiasmo local;

movía la ansiedad general con sus maniobras pausadas pero audaces, en las que ánimos prevenidos suponían algo de gracia, de primor infantil: el efecto que producen los pininos del bebe que intenta andar.

* * *

El **Sachaca** sólo tenía en el combate rol pasivo, sirviendo de blanco a los proyectiles enemigos, que afortunadamente se dirigían de preferencia a los fuertes.

Hasta el vaporcito **Colón,** respaldado en parte por el muelle de entonces, sacó lesiones de honor. El palo trinquete astillado e inutilizadas la bomba proveedora de las calderas y una de sus pequeñas piezas.

Estos dos barquitos de palo tuvieron que ponerse al resguardo de la dársena de entonces, de donde no debieron salir porque ni eran buques de combate, ni estaban bien provistos para afrontarlo; pero en casos tales suele sobreponerse el entusiasmo al raciocinio, con menoscabo de la prudencia.

Parece que una sola de las fragatas enemigas pudiera haber limpiado la bahía de nuestros barquitos, pero el hecho evidente y bien probado es que todos ellos resultaron casi indemnes; de lo que debe deducirse que o los artilleros españoles eran muy poco expertos o la faena les resultó muy recargada, puesto que no pudieron imprimir con sus proyectiles el efecto de su cólera ni en las baterías, ni en la ciudad, ni en las débiles naves que cubrían, defendiéndolo, el centro de ésta.

Poco podían significar para el desarrollo del combate esas naves, siendo de considerarse entre ellas sólo el **Loa** y el **Victoria,** que en cierto modo podían estimarse como dos piezas de 68 movibles, emplazadas a ras de agua y defendidas por coraza superior a la fuerza de penetración de la artillería enemiga.

El primero de esos buques mantuvo su puesto delante de la estación del ferrocarril; el **Victoria** hubiera avanzado, pero su máquina era muy débil y muy imprudente permitirle aventurarse entre las naves enemigas, no habiendo otro apoyo que prestarle que el de las baterías de tierra. Todo lo suplía el entusiasmo y no es exagerado afirmar que el mismo personal que llenó nuestras filas de mar y tierra el 2 de mayo, con más preparación especial y mejor aprovechamiento de hombres y material disponibles, hubiera causado un escarmiento más trascedental al enemigo.

* * *

La relación de jefes y oficiales de marina que concurrieron a esta brillante acción de armas, comprende casi la totalidad del

personal técnico de entonces, por lo que a riesgo de ser pesados consignamos sus nombres:

TUMBES.— Comandante general de la escuadra: capitán de navío Lizardo Montero.

Comandante: capitán de corbeta Juan J. Raygada.

Segundo íd.: teniente 1º Francisco Charún.

Tenientes segundos: Manuel I. Espinoza, Teodoro G. Otoya, Juan Duffó; alfereces de fragata: Francisco Medina y José B. Pitot; íd. de ejército: Andrés Perea y Pedro S. Espinoza; guardiamarinas: Mariano G. Rosell, Julio Jiménez, Manuel Balbuena, Manuel Renquifo, Gumercindo Calderón, José Manzanares y Ricardo Pareja; oficiales mayores: cirujano de 1ª clase Santiago Távara, contador Francisco Osorio; maquinistas: 1º Teodoro Greincy, 2º John Forbes, 3º John Gasu, 4º Santiago Portocarrero; agregados voluntarios: teniente 1º Julio Chávez, contador Jorge Mendiola, alumno de la Escuela Naval Justo Varela, y además: coroneles Marcelino Varela y B. Pitot; contralmirante Francisco Forcelledo; capitán de corbeta Juan M. Garrido; teniente Froylán Marchena; capitán Juan M. Raygada y alférez de fragata Manuel Delgado.

Estaba también en este buque, sin ser titular de su dotación, pero oficialmente, el teniente 2º M. Melitón Carvajal que tuvo la dirección del coliza de popa. Se había quedado del **Chalaco,** a cuya dotación pertenecía, y la comandancia general le designó servicio en el **Tumbes.**

MONITOR LOA.— Comandante: capitán de corbeta Camilo N. Carrillo.

Segundo íd. íd. íd. Ulises Delboy.

Teniente 2º: Arístides Collazos; alfereces de fragata: Bernardo Coronel y Teodoro Westt; oficiales de guarnición: teniente José E. de Rivera y subteniente José Quelopana; íd. de artillería: Manuel A. Espinoza, Daniel Nieto y Pedro Bernales.

Guardiamarinas: Pedro E. Neira, José Fonseca, Ruperto Espinoza, Federico Rincón, Manuel Máximo Tafur, Enrique Seguín, Carlos Velarde y Manuel E. Vidal.

Contador: Manuel W. Vidaurre.

Maquinstas: 1º James M. Inis, 2º Stewar Jamisson, 3º Jorge Black, 4º Luis Barker.

Agregados: teniente 1º Carlos Thorner; alfereces de fragata, Carlos La Torre y Felipe La Torre Bueno; cuatro practicantes de medicina y veintiuna personas más.

MONITOR VICTORIA.— Comandante: capitán de corbeta graduado J. Antonio Valdivieso.

Segundo íd.: teniente graduado Manuel Sologuren.

Alfereces de fragata: Vicente Espinoza y Santiago Torrico; guardiamarinas Erasmo López, Juan F. Otoya y Belisario Alva.

Maquinistas: 2º Thomas Gurge, 4º Eduardo Jackson.

Este buque carecía de espacio para agregados y completaban su dotación veinticuatro hombres, entre oficiales de mar y artilleros, marineros y grumetes, tres fogoneros y tres carboneros.

SACHACA.— Comandante: capitán de corbeta Toribio Raygada.

Segundo íd.: teniente Eduardo Robinson.

Tenientes segundos: Ricardo Vera y Francisco Terry; capitán de artillería de marina Juan B. Palacios; teniente de infantería Belisario Maldonado; guardiamarinas: Pedro Márquez, José M. Osorio, Raymundo Ruiz, Francisco Pérez, Francisco Zapatel, Manuel Velazques, Eloy Vargas, Ricardo Vargas, Juan Reyes Alzola; contador Adolfo Mur.

Cirujano 2º: Manuel Villalobos.

Maquinistas: 1º William Sibrinon, 2º Emilio Rosell, 3º Santiago Pizarro, 4º David Glover.

Agregados: capitán de corbeta Luis Germán Astete; teniente 2º graduado Arístides Aljovín, alférez de fragata Luis O. Lagomarsino, guardiamarinas: José Pizarro, Carlos Wallen, Manuel Gómez, Manuel Puente; ex alférez de fragata Eugenio Raygada, ex subteniente de infantería de marina N. Villamar.

VAPOR COLON.— Comandante teniente primero José Patricio Iriarte.

2º íd. teniente 2º Carlos Gustavo Donaire, alfereces de fragata Rómulo Tizón, Francisco Balta, Manuel Becerra; teniente de infantería Agustín Mena; contador: Mariano Tapia; guardiamarinas: Manuel Valderrama, Gerardo Alva, Manuel Sánchez, Jesús Villamonte. Id. voluntarios: José Barloque, José del Haza.

Maquinistas: 1º Santiago Hook, 4º Manuel Herencia.

Cañón del Pueblo. La política había dividido el personal de la marina de guerra, y de ahí que muchos jefes y oficiales resultaran excedentes, los que no resignándose a la eliminación en acciones de armas, se agregaron a donde podían. Muchos quedaron sin embargo en tierra y se agregaron a las baterías, especialmente al **cañón del pueblo,** montado a última hora, en mucha parte debido a la fracción de ese personal en receso. Ahí se agruparon los capitanes de fragata Hercilio Cavieses, Samuel M. Palacio, Juan Pardo de Zela; los de corbeta Raymundo Cárcamo, que desmontado este cañón se fue a la batería Maypú y murió en ella y Juan Ortiz; los tenientes primeros Aurelio Arrieta, Juan Ugarte e Hipólito Cáceres; los íd. graduados Manuel Silva, Simón Cáceres y Manuel Cárcamo, que se trasladó como su hermano Raymundo a la batería Maypú y murió también; tenientes segundos Juan B. Baso, Gregorio Miró Quesada, Alejandro Newel; alférez de fragata Enrique Taboada, Juan Heros, Enrique Barloque, Fidel Catter, Felipe Frey-

re, José Rosas, que pasó luego al fuerte de Santa Rosa; guardiamarinas Belisario Cruzate, Félix Galván, Juan P. Díaz, Evaristo León, Manuel Luján, Miguel Checa, Nemecio Reyes, el que resultó herido y algunos del cuerpo político, del ejército, empleados públicos y ciudadanos particulares. En la batería Maypú causaban menos daño los proyectiles mismos que la piedra rodada de que está cubierto el suelo, la cual se disparaba por millares al choque de las balas sólidas. Una capa de betún hubiera ahorrado muchas víctimas.

Ahí resultaron heridos el capitán de corbeta José Sánchez Lagomarsino, último comandante del **Amazonas** y los hermanos Cárcamo. Estaban agregados además el alférez de fragata Juan de D. Días y el aspirante Rafael Baluarte, colegial.

En la torre La Merced acompañaban al coronel doctor secretario de guerra y marina, además del capitán García, que resultó herido, los alfereces de fragata Felipe La Torre Bueno, Manuel Alzola y J. A. Villamar, que murió, así como Abel Galíndez.

En el fuerte Ayacucho se agregaron los capitanes de corbeta Luis Galindo, Ruperto Alzamora y Enrique Eldredge; teniente primero Guillermo Black, Id. 2º Carlos Palacios y el guardiamarina Eduardo Freyre. El disparo que más daño causó en la **Almansa** fue hecho desde este fuerte.

Santa Rosa. En este fuerte, mandado por el capitán de fragata Guillermo Jones, veterano de la Independencia estuvieron agregados el capitán de navío Alejandro Muñoz, capitanes de fragata Lino La Barrera; íd. Hercilio Cavieses, que estuvo, como otros antes en el **cañón del pueblo,** tenientes primeros Daniel Torres Ugarte, Nicolás Chiuliza, Pedro Silva, alférez de fragata José Rosas y guardiamarina Zenón Palacios.

En la **Torre de Junín** estuvieron el capitán de corbeta Domingo Reyes y los guardiamarinas alumnos Pedro Roel, Julio Benites y Bernavé Carrasco.

A la batería de **Pichincha** se agregaron los guardiamarinas alumnos Colmil, Emilio Benavides, Manuel Ruillón y Eduardo Andía.

En el torreón **Independencia** estuvo el capitán de fragata Manuel Palacios.

En la batería **Chacabuco** el guardiamarina Agustín Arrieta.

En el Arsenal su 2º jefe capitán de corbeta Cirilo Coronel; agregados íd. de navío José M. Silva Rodríguez, íd. íd. José Rosendo Carreño, capitán de fragata Carlos Castro último comandante del **Rímac** y actual capitán del puerto entonces, íd. Emilio Días; tenientes primeros: José M. Sanoni, José Aniseto Zavala ayudante de la capitanía del puerto, íd. graduado Alejandro Faura; subtenientes: José B. Salas, Justo Pinel, oficiales del cuerpo político: Domingo Ortiz, Eusebio Tafur, Gregorio Becerra; amanuenses: Ma-

nuel J. Moreno, Pedro E. Santillana, Ricardo Suárez; particulares: Manuel Soto, José Carlín, Mariano Pérez, Tomás Martínez.

En ninguna de estas listas se consigna el nombre del contralmirante Mariátegui, que permaneció sentado en los altos del ferrocarril inglés todo el tiempo que duró el combate. Si la política lo omitía en el rol de los combatientes, él protestaba sin hablar, colocándose voluntariamente en la zona del fuego y en lugar bien visible, como para que en cualquier momento se le pudiera llamar; pero una lista oficial consigna su nomre entre los de presentes en el combate, como era la verdad.

Las opiniones apreciables estimaron desde la mañana del 3 definitivamente concluida la reseña belísona a órdenes de Méndez Núñez, en aguas del Pacífico. Sus buques habían sufrido mucho, tal vez víctimas los bizarros marinos de la defectuosa apreciación que de nosotros hacían, nos apreciaban poco y vinieron al asedio con más soberbia que prudencia.

De este error había resultado el destrozo de sus naves, mucho más grave de lo que podía estimarse desde tierra, especialmente por ojos profanos, ojos de multitud. El destrozo pudo apreciarse por la precipitación de las naves averiadas al salir de combate, que no les permitía ni aun recoger los despojos que les arrancaban nuestros proyectiles: en el agua mansa de nuestra bahía quedaron flotando la falúa arrancada por un proyectil de los pescantes de la **Numancia**, la bandera que arrancó otro del tope de la **Almanza** y los trozos de portas, perchas y hasta tablones de obra viva; todos esos elemntos de prueba, que nunca se abandonan voluntariamente.

Nuestro gobierno supo desde luego que bastaba un asedio cualquiera para precipitar la marcha de la flota enemiga; pero faltaba material. El **Loa**, que envuelto en las sombras de la noche pudo haber caído contra alguno de ellos con su gran carroza de rieles, estaba casi inutilizado por la estrepada de los disparos hechos el 2, después de la varada que sufrió en el Boquerón. Apenas podía dejarse la bomba quieta. El más leve choque de nave extraña lo hubiera volcado. El **Victoria** no había recibido sino una rasmilladura en la cubierta, herida de honor; pero sus condiciones, especiales como el astillero que improvisó el patriotismo para construirlo y que es uno de los más preclaros hechos del Callao,

no le permitían salir de recorridos cortos, ni de las aguas quietas del puerto.

Se apeló al brulote, adquiriéndose para este servicio la lanchita a vapor **Hormiga,** que la noche del 5 remolcó hasta cerca del enemigo la hermosa lancha **Sofía** y una vez en el sitio que se creyó conveniente, puesta en movimiento la máquina de la **Hormiga** y amarrado el timón se la envió sola contra la flota enemiga. La lanchita pasó entre la fragata **Almanza** y el trasporte **Mataura** y pronto quedó espontáneamente quieta al costado de otro transporte. El buque de guardia, **Vencedora,** persiguió al **Sofía** hasta cerca del puerto, haciéndole varios disparos sin otro efecto que la inquietud producida en los conocedores de la excursión. La **Hormiga** cayó en manos del enemigo sin causar daño material, pero dejando constancia de que aumentaba en el puerto la agresividad que desaparecía en la Isla.

Un ingenioso ofreció máquina de su invento para destrozar barcos y se resolvió enviarla en el vaporcito **Colón,** que iría tripulado; pero se hizo ver que no existiendo embarcados torpedistas técnicos, el inventor debía ir con su máquina en el **Colón.** El ingenioso no puso más reparo que el de reservarse dar la hora de partida. Concesión como la del que alcanzó que sólo lo ahorcaran en el árbol que indicaría. Esa hora no llegó y el **Colón** se quedó con los crespos hechos.....

Los torpedos de esa época sólo causaron daño en uno de nuestros oficiales, Erasmo López, volado al extraerse uno de ellos, hundido con el botalón destrozado del **Sachaca.**

Se asegura que al descubrirse en el dique de Haway la hélice de la **Numancia,** se encontró arrollada en ella buena cantidad de alambre, que se supuso relacionado con la existencia de minas situadas cerca de la playa en donde esa fragata se mantuvo la mayor parte del tiempo que duró el combate. Es posible que fuera un secreto que se ha mantenido a través del tiempo y anticipaba la fecha de las minas submarinas descargadas por electricidad.

Habían perdido la partida y era pueril desconocerlo seriamente. Como lo decían autoridades en la materia, traduciendo la evidencia del hecho: ¿qué podía prometerse una parte de la escuadra enemiga al renovar un combate en el que había perdido la mitad de su efectivo en tanto que de nuestra parte el material se mantenía íntegro y el personal resultaba aleccionado por las eficacias de cinco horas de combate, en el que ningún barco y sólo una batería había ofrecido desventaja manifiesta?

La permanencia de la flota enemiga a diez mil millas de sus factorías y arsenales, en una costa completamente hostil y cuando de un momento a otro debían presentarse los buques peruanos, aumentados en dos unidades, que podían resultar de potencia formidable, salía por completo de los límites de la prudencia. El Es-

tado Mayor de la flota enemiga no podía ignorar que Salcedo estaba en viaje desde enero 17 y que sus naves caminaban a vapor. La noticia de su presencia en aguas chilenas, venida de Caldera, pudo haber llegado a la escuadra española o era en todo caso correcta la presunción de que a cada momento podía llegar.

Y por esto, hasta los vecinos pacíficos, de suyo medrosos, llegaron a la intuición de que había cesado el peligro.

Así sucedió: en la madrugada del 10 de mayo la escuadra enemiga principió sus maniobras de partida, hundiendo el vaporcito chileno **Paquete de Maule** y entregando otro capturado con bandera inglesa, el **Matías Cousiño,** al cónsul de esa bandera. Dejaron abandonada también la goleta **Paquete de Nasca** cargada de algodón y otras pequeñas embarcaciones, capturadas cuando aparecían en la entrada del puerto. Luego guindaron masteleros y a las siete de la mañana salían del puerto, la **Villa de Madrid** sobre sus velas, la **Blanca** remolcada por el **Paquete de los Vilos** y la **Berenguela** por el **Marqués de la Victoria.**

El **Tumbes** abandonó a su vez el puerto para observar los movimientos del enemigo, poniéndose de paso al habla con el **Matías Cousiño.** Siguió en su observación nuestra cañonera por algunas millas hasta que la flota española se hundió en la lejanía del horizonte, en dirección al Poniente.

Al medio día apareció en la puerta del consulado inglés este letrero:

"Consulado británico.

Callao, mayo 10 de 1866.

Se hace saber que el bloqueo establecido en esta bahía el 26 del próximo pasado, ha sido suspendido el día de la fecha.

E. W. Roberts".

Fue cuanto pudo averiguar el público ese día.

Se hacían suposiciones diversas respecto al rumbo que seguirían las naves enemigas. Unos suponían que irían a carenarse en San Francisco, a lo que se objetaba la neutralidad de la gran república; otros afirmaban que debían preferir Montevideo, en donde tendrían mejor aceptación y más facilidades. Los de esta opinión agregaban que los españoles arribarían de paso a Valparaíso, a fin de negociar el canje de los 110 prisioneros tomados en el **Paquete de Maule** y que conservaban a bordo, con el equipaje que dotaba la **Covadonga** al caer en poder de Rebolledo, frente a Papudo.

En la noche se supo, por el capitán del **Matías Cousiño** lo que el tiempo confirmó en breve, esto es: que parte de la flota seguiría por el Sur a Montevideo y la otra por el Oeste hasta Filipinas. Fueron de las primeras las fragatas **Blanca, Almanza** y **Resolución** y las que siguieron a Occidente las fragatas **Numancia, Villa de Madrid, Berenguela,** la goleta **Vencedora** y los dos transportes remolcadores.

Bajo el rubro de DESPEDIDA DE MENDEZ NUÑEZ se publicó luego este oficio:

"Escuadra de S. M. en el Pacífico

Fragata **Numancia,** bahía del Callao, mayo 9 de 1866

Muy señor mío:

Castigada por las fuerzas navales de mi mando la provocación injusta del gobierno del Perú, con el bombardeo del Callao y ataque contra sus fortificaciones, de cuyos numerosos y gruesos cañones sólo tres respondían últimamente a los de esta escuadra al regresar a su fondeadero, el infrascrito tiene la honra de participar al H. S. don Juan Bartton, que desde esta fecha queda levantado el bloqueo del Callao, dejando dicha escuadra las aguas del Perú. Y así mismo que si el gobierno de la república ejecuta o tolera tropelías contra los súbditos en ella residentes, las fuerzas navales de S. M. C. vendrán otra vez a estas aguas a vengarlas.

El infrascrito aprovecha de esta ocasión para reiterar al señor Bartton la seguridad de su consideración y estima.

Casto Méndez Núñez".

* * *

Virtualmente terminan con este oficio los desagrados con España y la paz se hubiera firmado pronto a no mediar la exigencia de Chile, que antes de firmarla exigía que España la satisficiese por el bombardeo de Valparaíso.

Es permitido suponer que España no había calculado llegar hasta donde fue Méndez Núñez; pero aunque así no hubiera sido, rechazada la agresión al Perú no le ofrecía ventajas ni perspectivas la prolongación del estado bélico. Este se mantuvo no obstante.

Se compraron algunos vapores cuya aplicación era poco comprensible. El **Meteoro,** pues se armó con seis cañones, largo, desgarbado y que hubo de dedicarse a pontón-escuela; el **Mairo** vaporcito de madera, (a) **Aurora,** tan poco aprovechable para ope-

raciones de comercio como de guerra, y que al cabo hubo de venderlo el gobierno por no encontrarle aplicación.

El **Rayo**, vapor viejo de madera, que en viaje con artículos de guerra fue necesario varar en Cartagena, para evitar su pérdida total. La carga que contenía se perdió en su mayor parte y el vapor repuesto a flote, fue a rematarse en Boston por suma que no cubría los haberes devengados por la tripulación en el viaje.

Y respecto a este desastre del **Rayo** ocurrió un hecho que prueba la diferencia notable con que trataban los buques españoles a los nuestros en el Caribe y en el Pacífico.

Para averiguar el verdadero estado del **Rayo** se comisionó desde Estados Unidos al comandante Julio Tellería, quien estuvo al costado del buque varado e hizo las investigaciones que informaban su comisión.

Un crucero español vigilaba al **Rayo** y el jefe de marina nombrado pudo observar que ese crucero dejaba navegar sin molestarla una pequeña goleta que haciendo el cabotaje salía de Cartagena con bandera de Bolivia. Esa observación sirvió poco después para oponerla a los escrúpulos del gobierno de Estados Unidos, poco dispuesto a permitir que salieran de sus puertos elementos de guerra para cualquiera de los beligerantes en la de España con los aliados Perú-Chile-Bolivia-Ecuador.

Las hostilidades contra estas repúblicas no habían tenido nunca bastantes adeptos en España, en donde sin duda no faltaba gran número de personas que pensaran respecto de nuestras rencillas como pensaba Pinzón.

Hasta junio de 1866 estuvieron en Huito fondeadas las dos corbetas y la fragata **Apurímac,** aunque aquéllas dejaron dos veces el puerto.

El **Chalaco,** que completaba esa división naval expedicionaria o del Sur, había pasado de Guayaquil a Valparaíso, desde cuyo puerto tuvo oportunidad de apresar a la barca **Guidin Star,** que entró con víveres suponiendo ahí la escuadra española. Era una hermosa barca alemana que hacía su primer viaje, al mando de un joven capitán recién casado, que traía abordo a su esposa. Ya en la boca del puerto, cuando las chalupas fleteras se aprontaban a remolcar la barca al fondeadero, el capitán pudo notar que no estaba en él la escuadra española y comprender las palabras de alegre inteligencia que cambiaban los fleteros entre ellos.

Largó entonces sus velas de nuevo, cortó los remolques y se hizo a la mar. El **Chalaco** demoró poco en caldear e ir en su busca, pero el viento soplaba fresco y la barca se había perdido de vista. Muchos caballeros chilenos se habían embarcado por curiosidad en el **Chalaco,** que a toda máquina y con la mar por la aleta hacía mas de 14 millas. De 9 a 10 de la noche el buque perseguido estaba a la vista y antes de media noche, previas dos intimaciones de cañón, la barca se rendía tomando posesión de ella el teniente Villavicencio, los guardiamarinas Melo y Cavieses y algunos marineros y soldados que la condujeron a Valparaíso.

Los buques en Huito esperaban a los blindados **Huáscar** e **Independencia.** Se relacionaban con su esperado arribo los viajes de las corbetas al Estrecho y Valparaíso.

Se esperaba a estos blindados con impaciencia mientras se confió que servirían para oponer eficaz resistencia a los barcos españoles; pero alejados ya éstos sólo preocupaban, relativamente

a ellos, las dificultades que pudieran encontrar en el paso del Estrecho.

El viaje de estos buques tuvo que afrontar obstáculos desde los puertos de origen, Liverpool y Londres, primero y luego en los puertos en que esos buques hicieron escala, en los que pudo notarse la acción de agentes españoles, creándoles dificultades o ahondando las que se producían por las circunstancias naturales a buques armados tan lejos de su centro de operaciones, sin base siquiera de equipaje nacional, ni otro apoyo que las monedas puestas a disposición del brigadier Salcedo.

Al abandonar las aguas del Mercey (enero 20) el **Huáscar** fue juguete de la tempestad y de la desventajosa composición personal de su equipaje; viéndose obligado a arribar a Holihead. En Brest, puerto francés en el cual debía reunírsele la **Independencia,** permaneció esperándola desde enero 23 hasta febrero 27 subsiguiente. En esta porción de tiempo precioso desperdiciado, agentes españoles procuraban desmoralizar a la tripulación para inducirla a abandonar el buque o a reclamar de supuestos maltratos a los cónsules y autoridades francesas con el intento de dejar el buque sin dotación. No escasearon tampoco las dificultades opuestas por la aduana a cada una de las operaciones que se ofrecían al abastecimiento de nave militar en puerto extranjero con perspectiva bélica. Subsanada una de esas dificultades emergía otra y otra hasta para los trasbordos que era preciso hacer al **Huáscar** del vapor inglés **Thames,** que acompañaba al monitor como trasporte que llevaba para él carbón, artículos navales y de guerra. Hasta para reemplazar a los tripulantes que era necesario reponer o despedir se producían asperosidades peligrosas.

La **Independencia** sólo llegó a Brest el 20 de febrero y cuatro días después salían de ese puerto con la probabilidad de encontrar al enemigo al encuadrar el golfo de Viscaya; pero lo que encontraron fue un temporal huracanado que los obligó a volver al puerto de salida. Puestos en viaje al amainar la tormenta los blindados caminaban a vela y máquina los días 27 y 28, bastante abiertos de la costa de España, procurando hacer la mayor distancia posible. El **Huáscar** iba adelante y la **Independencia** seguía sus aguas: Salcedo, capitán de navío muy antiguo, prócer de los combates de emancipación, era a la vez jefe del primer nombrado y comodoro de la flotilla. García y García era de más bajo nivel jerárquico, aunque de brillante figuración.

Que entre los dos no reinaba la armonía se han encargado de decirlo en letras de molde ellos mismos. El viejo marino ha lanzado hasta acusaciones de ingratitud al más joven, que se estimaba a mayor altura técnica que su jefe, tal vez por haberse iniciado en las intimidades del mar cuando de ellas se conocía más que en los tiempos de Ciscar, de Mendoza, de Cook, de Malaspina,

anteriores al tiempo de Salcedo. La desinteligencia de los jefes no podía menos que alentar el espíritu de muy notoria rebelión del personal subalterno de marinos nuevos, contra las severidades inflexibles en materia de disciplinaria de la vieja escuela, encarnada en José María Salcedo.

Es preciso tener en cuenta estos antecedentes para comprender cómo se generaron ciertos hechos, para que, recordándolos, puedan explicarse sin anatema.

En la madrugada del 28 se habían estrechado mucho los blindados. Montaba la guardia en la **Independencia** el teniente Gaspar Ureta, decidido partidario del comandante de la fragata, capitán de íd. A. García y García y en el **Huáscar** un hermano de éste Gmo. García y García.

Los dos oficiales conversaban sin advertir de pronto que la máquina del **Huáscar** se había interrumpido, quedando el buque quieto en tanto que la fragata iba rápidamente sobre él. Cuando se alcanzó a detener la marcha de la **Independencia** y dar su hélice atrás, el ramp de la fragata tocaba al combés del monitor y al cambiar la proa de aquélla, éste la oprimió el costado. La marejada hizo restregarse las naves una con otra, como si se tratara de hacer una ... **heroica** prueba de resistencia.

Separados laboriosamente los buques y averiguados los efectos del roce, aunque resultaron graves permitían seguir viaje y Salcedo no quiso correr el riesgo de arribar de nuevo a Brest, aparte del cual sólo había cerca puertos de la costa de España, en los que ningún auxilio podían prometerse y sí peligros mayores que los que ofrecían las averías sufridas. En tal conflicto optó Salcedo por hacer rumbo a Tunchal (Madera) en donde no encontraron forma de reparar sus averías, impidiéndoles además, el mal tiempo, trasbordar carbón del **Thames** para rellenar sus carboneras. No fueron nuestros buques más afortunados en San Vicente (cabo Verde) en donde el material de movilidad estaba en manos de los proveedores de carbón, resultando por tal motivo más económico comprarlo a éstos, que tomarlo del **Thames.**

El 18 de marzo tuvieron que ir al deshabitado puerto de San Pedro, de la misma isla, para eludir la prohibición de trasbordar del **Thames** municiones y otros materiales que llevaba este vapor, al cual despacharon en seguida, con anticipación, atendiendo a su poco andar, con destino a Río Janeiro, en cuya demanda se pusieron el 20, saliendo la **Independencia** primero y luego el **Huáscar,** que perdió una aspa de su hélice. Este último estaba en Río al día siguiente del bombardeo de Valparaíso o sea el primero de abril. No aparecía prisa por llegar, pues hasta se distrajo tiempo en hacer presas.

La desinteligencia entre oficiales y jefes indicada antes, se acentuó más en Río, en donde hubo casos de declarada insubor-

dinación. Personal organizado por un gobierno destituido en forma violenta se hallaba dividido por escuelas y también por vinculaciones de círculo y de familia.

De acuerdo con el residente del Perú, García y García llegó hasta anunciar su destitución al Comodoro, apoyando la insubordinación del 2º del **Huáscar,** después de fracasado en este buque el intento criminal de otro tripulante, apoyado por aventureros venidos de tierra. Veintinueve días se perdieron en Río entre intrigas, falta de dique y dificultades reales o producidas por el desacuerdo. De Río Janeiro fueron a Maldonado, en donde debían recibir unos voluntarios que no se presentaron. En este troyecto apresaron al bergantín **Manuel,** que inutilizaron después de trasbordar lo que tenía útil. El 2 continuaron su viaje al Sur en demanda de Puerto Gallegos, antes de llegar al cual se deshizo el convoy; siguiendo la **Independencia** hasta Posesión mientras el **Huáscar,** con mal tiempo y consiguiente neblina, perdía cuatro días en buscarla frente al puerto mencionado, punto de recalada prescrito por el comodoro.

Hasta la tarde del 24 de mayo, hallándose en la segunda estrechura de Magallanes, cerca de la isla Elisabela, no se juntaron con la corbeta **América,** que iba a su encuentro llevándoles guarniciones y combustible.

Era el segundo viaje de la **América** con este objeto. Cuando después de Abtao se presentó Méndez Núñez frente a Huito con la **Numancia** y la **Blanca** (la **Resolución** no realizó el viaje, aunque estuvo ordenado por Méndez Núñez) su presencia no inquietó a nadie. Se habían tomado tales precauciones, que esos buques no llegarían nunca al fondeadero de Huito. Seguros de que no avanzarían los buques españoles, los comandantes de las corbetas, Grau y Ferreiros propusieron a Rebolledo, jefe de la flota aliada, salir en cuanto se alejaran, haciéndole notar que los buques españoles habían llegado hasta el canal por el sur de Chiloé y que por ahí mismo regresarían, como lo hicieron la **Villa de Madrid** y la **Blanca** antes. En consecuencia propusieron a Rebolledo aprovechar el mayor andar de nuestras corbetas, que saliendo por el canal de Chacao, llegarían primero a Valparaíso y a hora en que fuera posible que la escuadra española confundiera con ellas a sus compañeras ausentes. La idea era brillante, pues debían realizarla Ferreiros y Grau. El jefe chileno opuso su veto al intento y en marzo 25 mandó las corbetas al Estrecho, a recibir a los blindados. De regreso aquéllas sin haberlos encontrado, volvió de nuevo la **América** al Estrecho mientras la **Unión** fue a Valparaíso por el vice-almirante Blanco Encalada, nombrado jefe de la escuadra unida, en atención a la jerarquía militar de Salcedo, próximo a llegar.

Del viaje de la **Unión** quedó un recuerdo semejante a otros que es preferible olvidar. A cosa de las 3 h. p. m. salía la corbeta de Huito y tomaba el canal de Chacao, en cuya costa alta se había establecido una batería con cañones de la **Amazonas.** La corbeta llegó al canal ya oscuro, pues los días eran de ocho horas de luz; pero debía haberse avistado del fuerte a lo menos una hora antes. Súbito una lluvia de balas cayó al rededor de la **Unión,** que para evitar un desastre hubo de iluminarse con luces de bengala y hacer diversas señas para que cesara el fuego. Si la **Unión** no resultó averiada o hundida se debe no a que se disparara al aire sino a la poca destreza de los artilleros. Con jefe de menos ecuanimidad que Grau en la **Unión,** la **cordialidad** fraternal hubiera concluido esa noche. Se explicó entonces lo ocurrido diciendo que en previsión de que las corbetas realizaran su intento de asediar Valparaíso, se había dado la orden de impedirles la salida, orden que se omitió anular.

Al regresar la corbeta de Valparaíso con la insignia de vicealmirante al tope, las naves que quedaban en Huito, **Apurímac, Esmeralda** y **Chalaco** se trasladaron de ese puerto al de Ancud, después de retirar de aquél las cadenas que encerraban el canal de acceso y los torpedos para la nave que se aventurara por él.

En mayo 25 habían llegado los blindados con la **América** y el **Thames** a Puntarena, rellenaron los buques sus carboneras con carbón de este último y de la barca peruana **Carlos Roberto,** que tuvo combustible para dejar en ese puerto 200 toneladas y llevar otras doscientas a Ancud. Se distribuyeron las guarniciones que llevaba la **América** y se devolvió a su puerto de origen al vapor **Thames,** que al regresar a Inglaterra, llevaba a su bordo al teniente Carlos Corpancho para constatar la regularidad de su viaje, pues según el contrato de fletamento este vapor devengaba veinte libras esterlinas diarias desde que salió de Londres hasta el día que llegara de regreso. Al entrar de nuevo al Atlántico el **Thames** estuvo al habla con una lancha de la fragata **Resolución,** que solicitaba remolque para alcanzar Montevideo. Este buque había logrado con gran trabajo llegar a Falkland. Tenía el timón averiado al salir del Callao y se le acabó de romper durante un fuerte temporal que lo fustigó en el cabo de Hornos, separándolo del convoy que formaba con la **Blanca** y la **Almanza.** Un pequeño desvío del **Huáscar** al Este y cruza su rumbo con el de la **Resolución,** que necesariamente se hubiera rendido. Sin Corpancho el **Thames** la hubiera remolcado.

Al arribo del **Thames** a Montevideo ya estaban en ese puerto la **Almanza** y la **Blanca** reparando las serias averías sufridas en el combate del Dos de Mayo, en el Callao. El oficial Corpancho visitó de incógnito esos buques y pudo contar en los costados de la **Almanza** las señales impresas por 86 proyectiles. Estos buques

no molestaron al **Thames:** tenían bastante en qué ocuparse con la carena.

Si esta división española se aventura por el Estrecho en vez de dar la vuelta por el Cabo, hubiera cruzado su rumbo con el de los blindados, en el mismo Estrecho o en el Atlántico, al embocarlo y pudo ocurrir un combate con resultados decisivos. Salcedo no pudo preverlo y antes al contrario temía ser alcanzado por la fragata **Tetuán** y comprometer combate teniendo un equipaje colecticio, que en caso dado se rebelaría frente al enemigo. Eso no obstante cuando, mientras trasbordaban combustible en Posesión, apareció frente a ese puerto un buque de guerra en viaje del Atlántico, el **Huáscar** fue a su encuentro hasta reconocer al crucero de EE. UU. **Dacotah.**

La flotilla peruana siguió viaje el 28 de mayo y desde ese día hasta el 6 de junio que llegó a Ancud, fue combatida por fuertes temporales que causaron varias averías y pérdidas, siendo la corbeta **América** el buque que más maltratado resultó.

Se dijo antes que el resto de la división del Sur había cambiado su fondeadero de Huito por el de San Carlos o Ancud, en cuyo puerto se hizo cargo de la flota aliada el contralmirante Blanco Encalada, reemplazando Salcedo a Villar como jefe de la flota peruana.

El arribo de los monitores no causó entusiasmo, aunque se ignoraba todavía que ya no eran necesarios y que la deficiencia de alta dirección, de disciplina, de perspicacia técnica había impedido poner pronto y brillante término a la campaña.

La flota unida dejó Ancud el 11 de junio, en viaje a Valparaíso. La formaban **Independencia, Huáscar, Apurímac, América, Unión** y **Chalaco** peruanos y **Esmeralda, Covadonga** y **Maypú** chilenos; arbolando la **Unión** la insignia de almirante por ser el buque en que iba Blanco Encalada. Esta misma noche y en el sacudimento de voluminosa marejada, se partió el eje de la hélice de la **Apurímac,** como un metro adentro de la chumacera, quedando la fragata al garete. El **Huáscar** la remolcó cosa de seis horas. A las 5 a.m. rotos dos calabrotes del monitor, tomó el remolque el transporte chileno **Maypú,** hasta la tarde del día siguiente (junio 13) que un deshecho temporal del norte dispersó el convoy. El viento sopló con violencia, rondando luego con igual fuerza al SW. y la fragata, que apenas podía capear por la insuficiencia de paño, cuya cantidad estaba, como necesariamente debía estar, subordinada a la débil resistencia de sus árboles. Estos habían sido antes del **Loa** y estaban sobrepuestos, en bandola, para adorno o servicio de vigías. Por esta causa su aparejo resultaba tan ineficaz que no la ayudaba a defenderse de las violentas embestidas de las olas, ni del abatimiento que le imprimía el brisote que la fustigaba. Era arboladura de alfileres para pañuelitos de

cartera, cuyo efecto en la maniobra de la enorme mole, privada de movimiento regular y, como consecuencia, de gobierno, era del todo ineficaz. La fragata iba pues al garete, como boya enorme abandonada al capricho del viento y las olas, dando tumbos espantables, cada uno de los cuales parecía ser el último, el del naufragio.

El temporal arreciaba, pero como se dice antes, faltaba material para maniobra. El buque hubiera zozobrado sin la experta serenidad del segundo comandante, teniente primero Juan E. More.

Se había trincado bien la artillería y asegurado las portas, pero algunas de éstas cedieron; los proyectiles saltaron de las chilleras y rodaban sobre la cubierta de la batería causando un ruido infernal, las puertas de las cámaras y camarotes se abrían o cerraban a cada bandazo estrepitosamente aumentando la batahola y confusión, y como por las portas abiertas embarcaba agua a cada bandazo el caudal de ésta aumentaba a cada instante más en la sentina, al extremo de que empezaba a contemplarse la necesidad de abandonar el buque. More sin embargo con su flema sajona y su reconocida práctica marinera, luchaba a brazo partido defendiendo la vieja fragata de las incesantes agresiones de la tempestad.

Esta tempestad no prometía amainar y fustigaba con igual rigor a todos los buques; pero ninguno de ellos, ni la **América,** no obstante los daños que había sufrido en su último viaje del Estrecho a Chiloé, estuvo en las deplorables condiciones de la **Apurímac.** A la mañana siguiente, cuando clareaba el día, se encontró balanceando delante de una costa alta, de cerros voluminosos, sobre la cual la empujaban el viento, la marejada y la corriente, sin que cupiese maniobra que hacer. Se encontraba frente a la caleta habitada Carnero, que queda al sur del Tucapel, cerca del cabo Rumenar, que cierra por el Sur la bahía de Arauco. More pidió auxilio por medio de disparos de cañón, por fortuna escuchados y atendidos en la caleta, de la cual salieron a auxiliar el buque en peligro algunas chalupas que lo alejaron del empeño al remolque. Luego sirviéndose de toldos arregló una redonda y con su auxilio y el de las olas, coadyuvantes al rumbo adoptado, alcanzó a prolongar un tramo de costa hasta ganar la ensenada de Arauco y una vez en ella, cundo el escandayo tocó al fondo con ochenta brazas de cordel, largó el ancla, encontrándose todavía a más de cinco millas de la playa.

Con varia fortuna capearon el temporal las otras naves y principiando por el **Chalaco,** una tras otra arribaron a Valparaíso, salvo la **Apurímac,** de la que no había más noticias que las de las condiciones aflictivas en que se separaron de ella el **Huáscar** y el **Maypú.**

El **Chalaco** salió a buscarla, encontrándola en Arauco y sus balances sobre fondeada permitían imaginar la magnitud de los que produciría rolando al garete con mar gruesa. Más de media hora navegó el **Chalaco** para encontrar frente al Bío Bío fondo de 25 brazas en que esperar el día siguiente, en el que después de pesada labor, en la que prestaron muy valioso auxilio los navales que a precaución se enviaron en el **Chalaco.** Este transporte remolcó a la fragata hasta Constitución primero y luego a Valparaíso. Una vez en este puerto y como se creyera necesario hacer carena completa en la **Apurímac,** el mismo **Chalaco** la remolcó al Callao, haciendo escala en Arica.

* * *

Recuerdos personales nos han entretenido en un detalle de secundaria importancia en el curso general de los sucesos, salvo la de exteriorizar pormenores de nuestro servicio naval, pues en ellos suele encontrarse la explicación de los sucesos trascendentales.

Pero es tiempo de volver a la narración general.

Los otros buques peruanos **Independencia, Huáscar, América** y **Unión** continuaron en Chile algún tiempo más, gastando su prestigio el roce frecuente y estrecho entre sus jefes y oficiales y los de la entonces nuestra hermana del Sur.

Contrariadas las expectativas belicosas por la demora de los blindados, en su viaje de Europa, que se atribuyó por completo a Salcedo a mérito de lo que decían sus rebeldes subalternos y en particular el comandante de la **Independencia,** el comodoro fue llamado a Lima; reemplazándolo en el mando del **Huáscar** y en el de nuestra flotilla el flamante capitán de navío Lizardo Montero, en cuya frente resplandecía la aureola del reciente **Dos de Mayo.**

Poco tiempo retuvo Montero el carácter de comodoro o brigadier. Se proyectaba (aunque con reservas que impiden la referencia a documentos oficiales) expedicionar sobre Filipinas y al efecto de tener un jefe experto en táctica naval, para mandar la expedición se había contratado en Estados Unidos al contralmirante en receso Tucker, quien a principios de julio llegó a Valparaíso en un vapor de pasajeros, a asumir sus funciones de jefe de escuadra, a cuyo efecto se instaló en la corbeta **Unión,** en la que arboló su insignia.

La presencia de este jefe, a quien dieron en estimar intruso, causó en los jefes y oficiales de la división naval del Sur, general desagrado. Montero no quiso imitar la resignación que en caso semejante manifestó Blanco Encalada sometiéndose a Cochrane; protestó y arrastró en su protesta a la mayor parte de los

jefes y oficiales a sus órdenes, que habían hecho con él la revolución al tratado Vivanco-Pareja. Esos marinos recordaban sin duda que el Perú contaba tres contralmirantes veteranos de la independencia, sin mencionar al contralmirante Haza ni a jefes de competencia ejecutoriada como Muñoz y otros, ya que se excluía a Salcedo por no haber sabido llegar oportunamente y a Montero, por considerársele demasiado impetuoso.

Hubo en la resolución de los protestantes algo que lamentar. La protesta se hacía en país extraño, en un país que aun considerado como aliado cordial, no podía mirar sin desconfianza cuanto significara disgregación o desinteligencia y luego; a todo cambio de personal sigue cierta desorientación o acefalía, peligrosa en estado de guerra y en país extraño.

Pero si tenían razón los que creían ese viaje disparatado, cuya creencia pudo robustecerse con los contratiempos que habían estorbado la travesía de los blindados por el Atlántico, mucho menos dificultosa; es evidente que esa actitud contribuyó a desbaratar tal proyecto, redundando por consecuencia en bien del interés público. Esto no justifica el procedimiento, pero aclara el curso de los hechos.

El gobierno peruano procedió acto continuo a aceptar las renuncias, a reemplazar a los renunciantes y a repatriarlos, sujetándolos desde luego a juicio por olvido de la disciplina y arrestándolos en el mismo buque que fue a traerlos: el **Chalaco** que fondeó, con ellos a su bordo, en la isla de San Lorenzo.

Cruel había sido el gobierno al reemplazar a Salcedo en el mando de la flotilla peruana con Montero, que como oficial de la **Apurímac,** la había revolucionado fondeada en Arica, el año 1856, aprovechando un momento en que saltó a tierra aquel jefe. Sus servicios no merecían esa recompensa.

Con él recibieron orden de seguir al Callao Marquina y otros de los colusionados del **Huáscar,** pero respecto de Salcedo, se había dulcificado el procedimiento con la nota que sigue:

"Señor Capitán de navío don José M. Salcedo, Comandante general de marina.

"Antes de salir US. de Europa, había resuelto el gobierno que al reunirse US. a los buques peruanos que se hallaban en Chiloé, tomara US. el mando en jefe de la División peruana y como tal el de la escuadra aliada, por ser US. el jefe más caracterizado.

Acontecimientos posteriores, que el gobierno en obsequio a la armonía y completa unidad de la alianza con Chile no ha podido evitar, han producido el nombramiento del almirante Blanco para comandante en jefe de las escuadras de ambas naciones.

Como en virtud de esta situación no podrá US. tener ya el carácter superior que el gobierno había confiado a sus conocimientos, lo ha nombrado con esta fecha comandante general de marina, en cuyo puesto espera que US., además de quedar dignamente recompensado de sus importantes servicios, le prestará su cooperación en la dirección superior de la guerra marítima. Dios guarde a US.

Juan Espinoza".

El 25 de junio salió Salcedo de Valparaíso para el Callao, a cuyo puerto llegó el 4 de julio, decepcionado y resuelto a dejar el servicio de la escuadra, principiando por renunciar el puesto para que se le había nombrado.

El gobierno insistió en ese nombramiento, después de explicaciones privadas, con este oficio:

"Señor Capitán de navío don José M. Salcedo, Comandante general de marina:

"SE. dispone que en el día se haga US. cargo de la Comandancia general de marina, para la cual fue US. nombrado el 6 de junio pasado. Dios guarde a US.

Pedro Bustamante".

Como no podía dejar de suceder atento al credo disciplinario del viejo marino, Salcedo aceptó y entró en ejercicio de la Comandancia general de marina: se resignaba.

Poco tiempo duró la jefatura de Montero en Valparaíso. Al saberse ahí el nombramiento de Tucker como segundo jefe de la escuadra aliada, en la primera quincena de julio, dicho comodoro y los suyos asumieron manifiesta actitud de rebeldía, y Salcedo fue a hacerse cargo otra vez de la escuadra, embarcándose al efecto en el **Chalaco,** con algunos oficiales de su confianza, a la vez que el secretario de hacienda, Manuel Pardo, como personero del gobierno. Esta comisión llegó a Valparaíso en agosto 3 y en agosto 9 venían de regreso al Callao en el **Chalaco** los rebelados.

La detención fue sólo nominal y duró poco, lo mismo que el sumario. Estaban detenidos con Montero, M. Ferreyros, M. Grau, A. García y García, E. Otoya, J. Tellería, J. B. Cobián y oficiales igualmente distinguidos como E. Aguirre, N. Alaiza, F. Mesa, F. Morales, G. Ureta, Proaño, Otero, Gmo. y Narciso García y García y muchos más.

El cautiverio no impedía a los detenidos pasar la mayor parte de su tiempo en Lima o en paseos por la Isla, cuando no lo empleaban abordo en ejercicios de esgrima, de tiro o de na-

tación. Montero, florete en mano no se dejaba tocar, Grau nadando era un pez.

Este personal fue reemplazado con el de cesantes, que había servido al gobierno anterior, en su mayor parte combatientes del Dos de Mayo y envidiablemente reputados. El veterano capitán de navío J. M. García, herido al lado de Gálvez en la torre de La Merced, reemplazó al capitán de corbeta A. García y García, su ex comandante, en el mando de la **Independencia.** El capitán de navío Alejandro Muñoz reemplazó a Montero en el mando del **Huáscar.** Este jefe había sido durante la administración Pezet comandante de la **Apurímac** y brigadier o comodoro de los pocos barcos fieles a ese gobierno. Oficial de escuela, practicó en su juventud en los buques de guerra franceses como los Alzamora, Cavieses, Tellería, Pareja y muchos jefes más.

A Ferreyros lo reemplazó en el mando de la **América** el comandante J. Pardo de Zela, que la había traído desde Nantes, mandándola hasta que Montero se la quitó en Pisco.

En el comando de la **Unión** se reemplazó a Grau con el capitán de corbeta Camilo Carrillo, quien sólo aceptó el cargo accidentalmente, excusándose con su modesta clase militar. A mérito de esa excusa se nombró días después comandante de la corbeta a More, reemplazando a éste en el **Chalaco** el capitán de fragata José Becerra.

El 17 de ese mes regresó Pardo al Callao en la **Independencia,** que debía limpiar sus fondos en el dique de este puerto, por no poderlo hace en los de Valparaíso, que apenas pudieron suspender a las corbetas **América** y **Unión** para que repararan los desperfectos sufridos al varar en el Estrecho.

Al arribo de Tucker a Valparaíso en un vapor de pasajeros, Salcedo, que había aprovechado el tiempo en reparar las corbetas y reorganizar el servicio de los buques a sus órdenes, lo hizo reconocer como segundo jefe de la escuadra aliada. Poco después, por renuncia que hizo el vice-almirante Blanco Encalada del mando de la escuadra aliada, pasó Tucker a reemplazarlo con tal carácter.

Casi al mes de estar en Valparaíso Salcedo fue llamado de Lima para desempeñar comisión en Europa, según el oficio que sigue:

"Lima, setiembre 4 de 1866.

"Señor Capitán de navío don José M. Salcedo, comandante general de la escuadra peruana.

"SE. el jefe supremo, en acuerdo de la fecha, ha dispuesto que en el primer vapor que zarpe de ese puerto se traslade US. a esta capital para encargarse de una comisión importante que

tiene que confiarle sobre Europa, a cuya fin vendrá US. expedito como para continuar el viaje.

"Se han impartido al efecto las respectivas órdenes al señor contralmirante segundo jefe de la escuadra aliada. Dios guarde a US.

Pedro Bustamante".

Esta firma corresponde al secretario de guerra, en esa fecha general de brigada.

El 17 de setiembre tomó Salcedo el vapor para el Callao, llegando a este puerto el 25.

Se entretenía entonces al público, enterado a medias, con recriminaciones derivadas de la construcción y viaje desde Inglaterra del **Huáscar** e **Independencia.**

Sería inoportuno y aun ocioso detallar el aspecto personal del sintomático chorro de tinta en que se entretenían los constructores de los blindados; pero él ofrece la ocasión de decir lo que eran los buques construidos, ya que el mayor número los supuso con mucha más potencia militar de la que tenían en realidad, causando tan falsa apreciación daño irreparable.

El **Huáscar,** construido por Salcedo, media 1130 toneladas, 200 pies de eslora, 35 de manga y 20 de puntal. Su máquina a hélice tenía fuerza de 300 caballos y con 25 libras de vapor hacía 13 millas. Estaba armado de dos cañones de 300, emplazados dentro de una torre de acero giratoria, sistema Armstrong, dos de 40 de igual sistema así como otro de 12 para la lancha. Aunque se dudaba que con el peso de la torre de combate, la de mando destinada al jefe del buque y la artillería resultara seguro mantener su estabilidad, es muy marinero y con las falcas caídas, carbón y demás aprovisionamientos apenas se eleva su cubierta 4½ pies sobre la superficie del agua. Este buque, cuyo tipo tenía sus defectos en la ofensiva, resultó manuable y muy eficaz en lo general. En el ensayo de fricción entre él y la **Independencia** resultaba ser mucho más resistente. Su costo, incluyendo artillería y municiones, fue de £ 81247.16.7 o sea S/. oro 406239.14. Aparejo de bergantín, coraza de cuatro pulgadas y un ramp que después de entrar formando la roda salía seis pies a flor de agua.

La **Independencia** tenía las siguientes características: eslora entre perpendiculares 215 pies, la quilla 188, manga 44, puntal sobre la quilla 32, tonelaje 2000. Tenía tres cubiertas y bodega, 12 pies de ramp, y estaba subdividido en secciones. Era de hélice, su máquina con fuerza de 550 caballos nominales susceptibles de aumentarse a 1700, 4 calderos, consumo de carbón 50 toneladas, con 2 calderos 25 a 30. Aparejo de barca. Estaba armado de un ramp de doce pies, que no la hermoseaba y de ca-

ñones riflados, sistema Armstrong en este orden: en la batería 12 de 70 y en la cubierta 2 de 150, giratorios, emplazados en los extremos proa y popa y cuatro de a 9, para las lanchas.

La enorme mole que por su alto parecía más corta, se aproximaba al tipo de las urcas holandesas, su blindaje era de cuatro y media pulgadas en su más grande grosor y ofrecía el arcaísmo de las casi olvidadas mesas de guarnición, que tanto chocaron al viejo general Castilla cuando vio este buque en astillero. Su solidez pudo estimarse en el resultado de su roce con el **Huáscar,** en el golfo de Gascuña. Su costo fue $ 880,000 oro.

Los cuatro buques peruanos a orden de Tucker en Valparaíso constituían una fuerza capaz de afianzar la respetabilidad de la república, si elementos morales del personal hubieran correspondido a esa fuerza.

El mando del contralmirante Tucker no duró mucho más que el de Montero. Como si no bastara la manifestación de indisciplina hecha por la plana mayor de nuestra flota en Valparaíso, se produjo en la **Unión** un motín que encabezaba el guardiamarina Varea, del que hubieran dado buena cuenta los jefes del estado mayor de Tucker a no haber intervenido éste en favor del culpable, que tuvo mediante esa intervención tiempo de escubullirse y echarse al agua, para ganar la playa a nado. Este hecho decidió al contralmirante americano a renunciar el cargo.

El motín aunque insignificante en sí mismo y oportunamente reprimido, puso una vez más en evidencia el lamentable estado en que se encontraba la disciplina en la armada; pues el movimiento mencionado no era más que la proyección de los esfuerzos de Balta por reemplazar en el gobierno a Prado.

El capitán de navío J. M. García comandante de la **Independencia,** resultó comodoro por ausencia de Tucker y fue resultado de este trastorno el de los planes ideados antes y pospuestos para afrontar la nueva convulsión política del Perú.

Poco después y en conformidad con la etiqueta internacional, se entregó la división naval del Sur al contralmirante Domingo Valle Riestra, que fue a Valparaíso y tomó posesión del honroso cargo, en armonía con su jerarquía militar y sus muchos antiguos servicios.

Este jefe había principiado a servir a órdenes de Guise, su relacionado y contaba muy brillante hoja de servicios.

* * *

En las postrimerías de la administración Prado surgió una compañía nacional de vapores, organizada con el **Sachaca** uno de los vaporcitos que había rematado el gobierno al comprar otros que valían poco más o menos lo mismo, como el **Meteoro** o el

Mairo, este mismo **Mairo** y el **Chalaco.** Los mandaban respectivamente los jefes de marina militar Gregorio Pérez, Julio Tellería y A. García y García.

Como muestra de su administración se refiere que en viaje de regreso del Norte García y García, en el **Chalaco,** falto de combustible, tuvo que echar a las hornillas chanchos que traía a flete de Supe al Callao.

Se cita también, como muestra de contemplación por el servicio que se quería hacer, que Pérez, que había reemplazado a García y García en el mando del **Chalaco,** dejó el buque fondeado en San José y fue con piezas de artillería a Chiclayo a tomar parte en la sensible lucha fraticida que sostenía Balta.

Inútil es agregar que la Compañía liquidó pronto.

* * *

La **Unión** fue llamada a reprimir la revuelta y poco después el resto de la escuadra de Valle Riestra vino al Callao, que además de ofrecer fondeadero más cómodo y tranquilo, era también puerto propio.

A contar de entonces la escuadra, anclada en la bahía, desgasta sin provecho su material; al mismo tiempo que el personal se disgrega en busca de ideales menos monótonos y atrofiadores.

Menos mal sin embargo que el dispendio de vitalidad no tuviera testigos predispuestos, que la falta de disciplina no alentara al enemigo de mañana, que el desapego del cargo no prometiera su abandono delante de testigos adversos.

PROYECCIONES DEL EXITO

Las brillantes jornadas de 7 de febrero y 2 de mayo de 1866, al hacer al país el beneficio de darle confianza en su propio esfuerzo, lo dañó llevándolo a la exageración de esa confianza, generadora de ensueños morbosos, de pasibilidades funestas, de irremediables engreimientos letárgicos.

La restauración, justificada en febrero con los elementos que atesoró el gobierno derrumbado, culminó con esos mismos elementos en mayo 2, fecha clásica y a la vez funesta. En ella se muestra el Perú acreedor a la palma del triunfo, pero pierde la fuerza inicial que lo produjo. La restauración culmina en mayo, pero a partir de esa fecha los pocos destellos luminosos que aparecen remedan fragmentos de espejo roto, brillando desparramados en la tierra ennegrecida de un fangal. Los ideales se anublan, se multiplican, se extravían y de la idea generatriz del trastorno revolucionario sólo quedan egolatrías y engreimiento; egolatrías locas, engreimiento infantil.

Rodea la vida colectiva un ambiente apacible en el que todos respiran a pulmón abierto y se dejan llevar como si navegaran en mar de aceite bajo cielo sin nubes, gozando todas las harturas: las ebriedades de la gloria, la plétora del oro, los embriagadores desbordes del crédito, las egologías desequilibradas, los desplantes cínicos del vicio.

Es obligado suponer que no se adivinaba peligro alguno: hermanos al Norte, hermanos al Oriente, hermanos al Sur; todos hermanos, todos parientes en la evangélica familia americana, ahíta de amor fraternal, de altruismo, de solidaridad.....

* * *

Apenas algunas nubecilla importuna esfumaba negruras impalpables, aunque amenazantes.....

A la vez que se adquirían algunos cascarones decididamente inútiles, se perdían unidades de valor efectivo. Se compraron vapores tan inservibles para el comercio como para la guerra y se perdía la **América,** gemela de la **Unión,** con las que opinó Salcedo fácil hostilizar el comercio español en las Antillas.

Todavía en la triste realización de esta catástrofe hubo motivo de ufanía para el espíritu nacional, en la conducta de los tripulantes y en particular del jefe de la **América,** en el dramático desarrollo del desastre. Ocurrió éste en Arica, en donde estaba fondeada nuestra corbeta la tarde del 13 de agosto de 1868.

A las 5 h. 30 m. p.m. de ese día tuvo lugar formidable convulsión sísmica, produciéndose en la ciudad pánico clamoroso, consternación y agitaciones desconcertadas. Las sacudidas del suelo fueron muy violentas y como resultado de ellas algunas casas se derrumbaron, produciéndose varios incendios.

Al notar lo que pasaba en tierra, el comandante de la **América,** capitán de corbeta Mariano C. Reyes desembarcó a averiguar en qué forma podía atenuar el daño. A poco de hallarse en tierra una gruesa montaña de agua llenó la bahía, moviéndose dentro de ella en direcciones opuestas, con violencia, mucho cabrilleo y olas que reventaban sin concierto.

Al notar desde tierra el aparatoso fenómeno que ofrecía el mar, el comandante Reyes volvió a su bote y, con riesgo inminente, consiguió subir a su buque por el tangón. El segundo comandante teniente C. Ferreyros, no previó en el primer instante, como no previó nadie el desarrollo que alcanzó en pocos momentos la agitación de esa voluminosa montaña de agua sobreviniente; pero cuando después de largar las dos anclas y gran cantidad de cadena observó que el buque no se sujetaba, mandó encender las hornillas. El buque sufría fuertes bandazos, guiñaba balanceando y al caer sobre las cadenas garraba. Se hizo de noche antes de conseguir levantar vapor para huir de los reveses de corriente, uno de los cuales llevó a la corbeta al Sur, de popa, con rapidez de saeta, hasta hacer tocar esa popa en los arrecifes del Alacrán, en cuyas piedras chocó y el mismo reveso al repercutir desde el islote y el Morro, la varó averiada al norte de la población, dejándola mucho más a tierra de lo que era playa normal. El mástil de trinquete se vino abajo, las olas pasaban por la cubierta una tras otra y el desastre más completo se enseñoreaba en medio de las siniestras tinieblas.

Una mar arrebató del puente a Reyes, cuyo cadáver se encontró estropeado. De los oficiales, alférez Marcial Ruiz, Arnaldo Larrea, Federico Herrera y Demetrio Ferreyros, murió este último lo mismo que el médico, cogidos por piezas de artillería, con las

que jugaba el mar. De los guardiamarinas Rojas, Niño, Blanco y Chamorro, el primero sacó una pierna lesionada y el segundo pasó la noche sobre el costado de la nave temeroso de aventurarse en el torbellino de olas que la rodeaba. Hubo muchos soldados de la guarnición y marineros muertos por efecto de los golpes recibidos y muchos más ahogados.

El proceder correcto del comandante Reyes no pasó desapercibido, pues el gobierno, en decreto supremo de setiembre 14 de 1868 dice: "Siendo propio del gobierno honrar la memoria de los que se distinguen en el servicio de la República y teniendo en consideración que en el naufragio de la corbeta nacional de guerra **América**, acaecido en Arica el 13 del mes próximo pasado, a consecuencia de la catástrofe que desoló las poblaciones del Sur, el comandante, los oficiales y la tripulación de ese buque observaron un distinguido comportamiento; que el malogrado comandante capitán de corbeta Mariano I. Reyes se hizo notable por su conducta heroica, pues hallándose en tierra cuando principió a producir sus estragos el terrible fenómeno, no vaciló en arrostrar un inminente peligro para llegar al buque, con el fin de disponer lo que la crítica situación requería para impedir que fuese lanzado a la playa; que si su arrojo y decididos esfuerzos no fueron coronados con el éxito que se propusiera, la circunstancia de haber muerto cumpliendo el deber de su cargo en el puesto que le correspondía le hace digno de que se honre su memoria y la de los demás que con él perecieron; expídanse las órdenes necesarias para que en la ciudad del Callao se oficien exequias en honor del expresado jefe y de sus compañeros de infortunio; cómprese con fondos del erario el sitio que ha solicitado el cuerpo de la armada para erigir en el cementerio de esta capital, un mausoleo a la memoria del comandante Reyes; satisfáganse por la tesorería del Callao, sin cargo de reintegro y con sujeción a la última revista, dos sueldos de sus respectivas clases a la dotación de dicho buque de comandante a pajes inclusives, abonándose dichos sueldos por los que perecieron, a las familias que legítimamente los representen.

Comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S.E.—**Balta**"

No fue la nuestra la única nave perdida. Un buque norteamericano, el **Fedonia**, se dio vuelta; el monitor **Wateree**, de ruedas, americano también, fue echado a ocho o diez cables tierra adentro así como dos buques mercantes. Fue un golpe de agua como el que inundó el Callao el 28 de octubre de 1746, de esos que, como consecuencia, siguen a los fuertes temblores.

Pérdida muy sensible fue para el Perú la de esta hermosa corbeta, gemela de la **Unión**, cuyo aparejo le permitía prolongar

a voluntad el recorrido y navegar a la vela mientras no fuera necesaria la tracción mecánica. Los cascos de las dos hermosas naves eran de teek, reforzados al interior con planchas de acero que los dejaban livianos, flexibles y fuertes a la vez. Los galibos unían la forma gallarda a las proporciones marineras, que hacían de ellas, a la vez, buques rápidos y estables. Salvo el destrozo causado en la popa al chocar en los arrecifes del Alacrán, la **América** quedó hasta varios años después derecha y completa, lo mismo que el **Wateree.**

* * *

Se hicieron por esa época varias adquisiciones navales, en las que sería vano buscar plan técnico preconcebido. **Mairo, Colón, Meteoro, Rayo, Virginia,** viejos vapores tan inútiles para acciones de guerra como para ejercicios de comercio; revelaban que en las cosas de mar faltaba la dirección acertada. No sólo se hacían adquisiciones inaparentes, sino que ellas resultaban además negociaciones incomprensibles.

La adquisición de apariencia más militar se hizo en Lima y fue la de los monitores americanos **Oneoto** y **C. tawa,** que en nuestra marina se llamaron respectivamente **Manco Cápac** y **Atahualpa.** Dos buques de lento andar, poco marineros, malsanos, estrechos, incómodos, construidos para operar en aguas fluviales en donde la acción de la corriente supliría la deficiencia locomotriz. Esta adquisición ofreció un laurel inmarcecible al personal técnico del Perú en el hecho de hacer en ellos el estupendo viaje de Nueva Orleans al Callao, estupendo por las condiciones de las naves y por haberse hecho con gente colecticia, contratada con la perspectiva de zozobrar casi indefectiblemente, sin guarnición represiva, debiendo afrontar en tan aflictivas condiciones posible agresión enemiga. En este concepto acaso no se ha realizado un viaje que supere dificultades vencidas entonces; pero ¿hay quien conciba buques de guerra que necesitan como obligado apéndice el remolque? ¿Habrá otra nación que exponga sus mejores oficiales en una travesía como la que hicieron el **Manco Cápac** y el **Atahualpa?** Ese viaje es la más heroica hazaña de nuestra marina de guerra: esa adquisición ha sido la causa determinante de ruina de la marina del Perú.

Para explicar la última afirmación es necesario retrotraer la apreciación a ese período histórico en el que, como en época anterior San Martín, se suponía cosa hacedera llevar la guerra marítima al Atlántico, con más entusiasmo cívico que estudio del asunto. Las transferencias de dominio de los monitores americanos ofrecen material para un libro más interesante que el folleto que contiene el sumario abierto por la comisión de diputados norte-

americanos al ministro de marina y personal de ese ministerio de la Unión. Al comprarlos el gobierno del coronel Prado en 1867 contemplaba sin duda el ataque a Cuba, con equivocado concepto de la eficacia de esos monitores en el mar.

Los monitores eran de cascos muy finos, cubiertos por una coraza de cinco pulgadas de hierro, cuyos dos extremos terminaban en punta. Medían 61 m. de eslora, 13 m. 7 de manga y 4 m. 4 de puntal; desplazando 1,084 toneladas. Con las 140 toneladas de carbón que admitían sus caboneras, bien repletas y los aprovisionamientos de boca y de guerra abordo, apenas le quedaban diez pulgadas de obra sobre la línea de flotación. Calaban aproximadamente doce pies y el carbón de sus carboneras les permitía navegar cinco días. Desarrollaban sus máquinas fuerza de 350 c. con 20 libras de vapor, que daban a las hélices 30 revoluciones y a las naves un andar de cinco millas escasas, en tiempo normal. Tenía cada uno en su torre central de acero, emplazados dos cañones Dalgreen, de 15 pulgadas. Estaban provistos de bombas poderosas, las principales de 2000 galones por minuto y de un pequeño velamen que más que a la propulsión contribuía a mantener la estabilidad.

Para que pudieran navegar se les hizo rompeolas en la base de las torres centrales y altas brazolas en las escotillas, que en casos precisos se cerraban herméticamente, quedando sólo abiertos los ventiladores; precaución muy justificada, pues en más de un caso la marejada pasó a diez pies de alto sobre sus cubiertas.

Todo fue difícil de tratar en esta adquisición, a partir de la venta misma, hecha por quienes no eran los dueños de las naves.

Eso explicaría, si hicieran falta explicaciones, que los monitores comprados en Lima en setiembre de 1867, sólo salieran de N. Orleans el 12 de enero de 1869; cuando el gobierno del Perú y con él las orientaciones internacionales, habían cambiado radicalmente.

Como los monitores en el mejor de los casos apenas alcanzaban a hacer cinco millas, fue preciso adquirir dos grandes vapores que los remolcaran y en tal condición se hicieron a la mar, al mando superior del capitán de fragata Leandro Mariátegui, teniendo respectivamente el comando de los monitores **Manco Cápac** y **Atahualpa** los capitanes de corbeta Camilo N. Carrillo y Juan Guillermo More. Las 109 millas que separan South West Pass de Pensacola se hicieron en poco más de veinte horas, pero en el último de los puertos nombrados se detuvo la flotilla treinta días. Ahí quedó enfermo el comandante Mariátegui tomando a su cargo la expedición el comandante del **Manco**, que lo retuvo hasta Río Janeiro. Su arribo a Cayo Hueso acentuó los rumores que asignaban a esta flotilla como destino alguno de los puertos del litoral N. E. de Cuba, en armas contra su metrópoli; no obstante

las protestas y seguridades en contrario que tenían presentadas en Washington los personeros del Perú y de que tales rumores no eran alimentados sólo por la opinión desautorizada fue buena prueba el hecho de que cruzaran delante del puerto americano el **Fernando el Católico** y la fragata blindada **Tetuán,** que escoltaron a la flotilla en parte de su viaje de Cayo Hueso a Samaná.

Esta escala tuvo accidentes de bastante gravedad. Se hacía el viaje por el canal de Bahama, remolcando el **Reyes** (a) **Habana,** un gran vapor de madera, al **Manco.**

El tiempo se descompuso al extremo de que fue imposible mantener el convoy y ni siquiera el remolque, con el que era peligroso capear. Los monitores se separaron el 8 y en la tarde del día siguiente, marzo 9, normalizado el tiempo, se dispuso restablecer el remolque; en esta maniobra, que el comandante Leopoldo Sánchez, del Reyes, intentó facilitar pasando por la popa del monitor para prolongar su costado, una gruesa mar echó atrás al **Manco,** que alcanzó al transporte con el extremo de la coraza. El transporte se hundió antes de 15 minutos, pereciendo un hombre al arriar un bote que lo oprimió contra el costado del buque náufrago y notándose la falta de seis al pasar lista, una vez asilados los náufragos en el **Manco.** Ocurrió esto en los 21° 02' lat. N. y 74° 57' long. W. de Gch.

El **Reyes** llevaba la despensa de la expedición además del carbón destinado a reponer los consumos y al desaparecer no quedaban en el monitor, distante 80 millas de la tierra más próxima, sino 30 toneladas de carbón y víveres para tres días. Reunidos los oficiales en consejo conformaron la necesidad de tomar puerto dentro de las próximas 24 horas. En consecuencia de ese acuerdo el **Manco** realizó en parte los prejuicios entrando en puerto Naranjo, en donde campeaban los generales autonomistas Mármol, Mareano y Peralta. El coronel Quereños, jefe local, de acuerdo con aquéllos facilitó al monitor víveres y monte para cortar leña que supliera la falta de carbón y todos lo frecuentaban y examinaban con tan marcada insistencia que obligó a Carrillo a abandonar el puerto casi subrepticiamente tan luego como se proveyó de lo más necesario. La leña resultó con poca fuerza para alzar la presión y apenas alcanzó para ir a echar el ancla en la isla Raggel, desde la que hubo que mandar a los tenientes Aguirre y Thorne como pasajeros en una goleta para traer de Nassau el carbón necesario para seguir el viaje a Samaná el 15 de marzo.

No faltaron tampoco peripecias al **Atahualpa,** si bien menos trascendentales. More dijo en su parte, que el viaje por el canal de Bahama se hizo sin novedad hasta el 7 de marzo, día en que empezó a soplar con violencia del N. E., causando la dispersión del convoy en la madrugada del 8; siendo las mares tan gruesas que con frecuencia pasaban a diez o doce pies sobre la cubierta

y el combustible demasiado escaso para gastarlo en restablecer el convoy. Así casi a la vez que el **Manco** a Carnero arribaba el **Atahualpa** a Inagua, marzo 9. Como la caja de la flotilla iba en aquél, More tuvo dificultades pecuniarias que salvó con sus propios recursos y los de su plana mayor. Este incidente sin valor real se glosó más que la primorosa adquisición. El **Atahualpa** abastecido de lo más urgente pudo seguir de esa isla a Samaná, y luego a St. Thomas, donde se le reunió el **Manco** y luego el **Pachitea** para reemplazar en su remolque al **Reyes.**

En St. Thomas se arreglaron las planas mayores después de algunos cambios parciales, regresando al Perú el comandante L. Sánchez, los alféreces A. Sauri y M. Delgado y los guardiamarinas R. Pareja y M. Sánchez.

Con las reservas que imponen las referencias verbales para completar las escritas pasados más de 40 años, ofrecemos el personal técnico de la flotilla al salir de St. Thomas.

Manco Cápac: Comandante capitán de corbeta Camilo Carrillo, jefe de la flota; 2º íd. teniente 1º José M. Coronel Zegarra, íd. Elías Aguirre, íd. 2º José Rosas, íd. íd. Enrique Carreño; alférez de fragata Diego Ferré, guardiamarinas Carlos Heros, Federico Rincón; contador general Manuel W. Vidaurre.

Atahualpa: Comandante capitán de corbeta Juan G. More, 2º íd. teniente 1º Carlos Ferreyros, íd. 2º Francisco Balta; alférez de fragata Federico Agüero, íd. Nicanor Aramburú, íd. Carlos Colmenares, íd. Ricardo Vargas; guardiamarina Enrique Palacios.

Marañón: Comandante capitán de corbeta Nicolás Portal, 2º íd. teniente 1º Honorato G. Tizón; alférez de fragata Zenón Guerrero, Francisco León, Sócrates Forcelledo; guardiamarina Emilio Benavides.

Pachitea: Comandante, capitán de corbeta Aurelio Arrieta, 2º íd. teniente 1º Carlos Arrieta, íd. íd. Carlos Thorne; íd. 2º Eugenio Raygada; alférez Exequiel Cavieses; guardiamarinas Emilio Hidalgo, J. F. Balta.

Hasta Cayena hubo algunos pilotos americanos, que se reemplazaban a medida que alcanzaban el convoy oficiales peruanos.

Ocioso sería seguir de escala en escala la larga peregrinación de estos buques alrededor de Sudamérica, limitado como estaba su pesado recirrido a sólo cinco días de bien lento andar, por cuya causa las escalas fueron muy numerosas: Barbados, Demarara, islas Salud, Marañón, Ceará, Pernambuco, Bahía, Abrollos, Río Janeiro, etc.; viaje precioso, cuyo material nutriría un libro de revelaciones y enseñanza.

En Demarara se comunicó oficialmente el ascenso que correspondía a casi todos los jefes y oficiales, como concurrentes a los combates de 1866, el 7 de febrero en Abtao o el 2 de mayo en aguas del Callao.

En aquel puerto el ya capitán de corbeta Elías Aguirre, reemplazó al teniente Coronel Zegarra como segundo del **Manco.**

No fue feliz para éste el aribo a Río. Yendo en demanda de este puerto, con su propia máquina y gobernando a la voz del comandante Carrillo, el 15 de setiembre, a las nueve de la noche, este monitor varó en Taipú, a siete millas del fondeadero, en 12 pies de agua, en momentos de bajamar. Al amanecer se notó el empeño desde el **Marañón** fondeado cerca y fue en auxilio del **Manco.** Fue también del puerto el vaporcito **Vencedor** y a su bordo el capitán de navío gdo. Manuel Ferreyros, recientemente llegado a Río en la **Unión** como comandante general y el capitán de fragata Enrique Carreño como mayor de órdenes de la flota.

La **Unión,** al mando del comandante Lino de la Barrera, había llegado a Río poco antes y su equipaje tuvo ocasión de concurrir con bombas, material y entusiasta buena voluntad a la extinción de un incendio en la ciudad, lo que hizo más cordiales las relaciones que las prendas personales de nuestros cultos marinos les habían procurado en el elemento oficial y en la sociedad fluminense. En los auxilios al **Manco** se hizo palmaria esa estimación.

Marañón, Vencedor, buena dirección y la pleamar restablecieron el **Manco** a flote antes de las veinticuatro horas de varado. El monitor permaneció no obstante dos días fondeado cerca, mientras se corregían los más peligrosos desperfectos. Se obtuvo opción preferente en el dique imperial de Culebras y todo género de corteses facilidades. Las aprehensiones internacionales habían desaparecido al extremo de que los oficiales peruanos y los de la fragata española **Blanca,** fondeada en Río, cambiaron visitas, aunque en traje particular en atención a la actitud de sus gobiernos.

En Río se hicieron algunos cambios de puestos.

El comandante Carrillo renunció el mando del **Manco** y regresó al Perú por Barbados y Panamá. Lo reemplazó el comandante Carreño y a éste como mayor de órdenes, el capitán de corbeta Carlos Ferreyros. En vez de este último se nombró segundo del **Atahualpa** al de igual clase Fermín Hernández. Elías Aguirre reemplazó a éste en la **Unión** y ocupó su lugar en el **Manco** el teniente 2º Darío Gutiérrez.

Sólo el 12 de diciembre pudo zarpar la escuadrilla, continuando su viaje. En Montevideo encontraron de nuevo a la **Blanca,** la **Lince,** francesa, dos corbetas portuguesas y una fragata italiana. El 29 de enero de 1870 abocaron el Estrecho y al fin, en febrero, largaron los fierros en Punta Arenas, sin más percance que la pérdida de algunas anclas en Elisabela y primera Angostura, como resultado de fuertes brisotes.

En Punta Arenas volcó un bote en el que voltejeaban el alfé-

rez Ricardo Vargas y el guardiamarina J. F. Baita. El primero se hundió y fueron inútiles los esfuerzos para recuperar sus restos.

Ahí esperaba el **Chalaco,** al mando del capitán de corbeta Julio Tellería.

Acababa de descubrirse carbón o cosa parecida y a falta de otro combustible se embarcaron mil toneladas de lo descubierto, que **resultó ser de peor calidad,** según afirma el comandante Aguirre, quien en la traducción que hizo del derrotero del Estrecho por el capitán R. C. Maine que así lo consigna (1).

Ese carbón contrarió la derrota desde la entrada al Pacífico, no obstante haberse provisto de leña en Great.

Como el **Marañón** se había maltratado mucho en su dilatado viaje desde N. Orleans "el más largo remolque que se ha hecho" decía el comandante Portal y decía la verdad porque en ese tiempo no se habían hecho los remolques de diques que últimamente, bien que con remolcadores apropiados; en Punta Arenas tomó el **Chalaco** el remolque del **Atahualpa** y haló hasta el Callao.

En atención a lo estrecho de los fondeaderos en los canales de Smith, Sarmiento Inicentes, Concepción, Wide y Messier se seccionó la flota. Salió primero el **Atahualpa** remolcado por el **Chalaco,** luego el **Manco Cápac** remolcado por el **Pachitea** y al último la **Unión** acompañada del **Marañón.**

El 3 de marzo como el barómetro empezara a bajar y el combustible era escaso, el **Manco** hubo de aribar a Otway, ensenada al sur de Tres Montes, en busca de abrigo. En la noche la fuerza del viento echó a la playa al **Pachitea,** que había perdido sus mejores anclas y las que conservaba eran muy livianas dada la resistencia que oponía al viento su gran volumen. Este vapor estuvo dos días varado y sólo la tenacidad inteligente pudo reponerlo a flote.

Este buque siguió luego viaje a Talcahuano dejando fondeado al **Manco** en Otway. Regresó el 23 con carbón y buenas anclas, el 25 salieron para Law y a poco el termómetro descendía, soplaba el viento achubascado, las gruesas mares encapillaban sobre la torre central y se hizo necesario arribar a la isla Huambly. Todavía al seguir de esta isla sobre Law, Guayteca grande, los coge temporal deshecho, que salvan al abrigo de las Guaytecas, con riesgo de empeñarse en sus arrecifes.

El **Atahualpa** también había tenido que aribar a Law, falto de carbón y buscando abrigo quedó ahí mientras el **Chalaco** fue

---

(1) En 1870 la expedición de los monitores tomó más de mil toneladas y resultó ser de la peor calidad. Aunque este carbón fue tomado de las primeras capas de la mina, parece según la opinión de algunos maquinistas, que nunca llegará a ser mejor que el que generalmente se obtiene en las costas de Chile o tal vez de inferior calidad.

a Ancud por carbón, encontrando ahí parte del que se envió con destino a la escuadra peruana en 1866.

El **Chalaco** volvió a Ancud remolcando al **Atahualpa** el 25 de marzo, mientras el **Manco** arribaba a Law sólo el 29, llegando a Ancud por el canal de Chacao el 7 de abril, cuando su gemelo estaba ya bastante al Norte.

El 11 de abril siguieron a Talcahuano, encontrando en este viaje al **Chalaco** que regresaba al Sur buscándolo, después de dejar al **Atahualpa** en aquel puerto. El **Chalaco** avisó que además del monitor quedaba en Talcahuano la **Independencia.** El **Pachitea** halando al **Manco Cápac** fondeó en dicho puerto el 14 de abril de 1870. Se temía tal vez la influencia política del general Prado, avecindado en Santiago, por cuya causa la flotilla fue directamente del puerto nombrado a Cobija, entonces puerto boliviano. De Cobija fue la flotilla a Iquique, de ahí a Pisco y al fin el 11 de mayo de 1870 permanecieron hasta las dos de la tarde frente al cabezo de San Lorenzo esperando que se disipara la neblina para entrar al Callao. Avanzan a esa hora despacio, a las 3 h. 30 m., pero cuando aclaró, el presidente coronel Balta atracó al costado del **Atahualpa.** La **Unión** y el **Marañón** arribaron al día siguiente.

* * *

Tal fue el viaje de los monitores, en el que se consumieron quince meses e ingentes caudales y se sugirió al concepto público la idea de una fuerza naval sólo aparente.

Son de evitar pudorosamente las apreciaciones económicas de esta memorable adquisición y cuanto con ella se roce: en el curso de estos borrones resultarán las amargas consecuencias que produjo. A nada conduce remover heces cuando sólo se trata de deducir del pasado lecciones aprovechables en el porvenir.

Están impresas las cifras de esta negociación desde el costo en astillero hasta las obras complementarias y suplementos. A esas sumas se agregarán el costo de tres grandes vapores, dobles tripulaciones, dobles consumos de combustible, pasajes de jefes y oficiales y tantos otros gastos que la evaluación de cada monitor o batería estimada en dos millones de pesos, resulta demasiado modesta. Los poderosos blindados chilenos **Cochrane** y **Blanco Encalada** costaron cada uno $ 800,000 y con ellos adquirió Chile el salitre y guano de Tarapacá, el dominio del Pacífico del Sur y una preponderancia despótica cuyo término se mantiene hasta hoy imprevisible.

Pero apartemos de la narración los recuerdos susceptibles de turbar la indispensable serenidad de la Historia.

Como premio de este viaje quienes lo hicieron desde Nueva Orleans, obtuvieron ascenso a la inmediata clase superior y los que se unieron en Río o Punta Arena el grado.

Fueron de los primeros el comandante Carrillo ascendido a capitán de navío graduado, lo mismo que los comandantes Arrieta y More; a capitanes de fragata efectivos: N. del Portal, Carlos Ferreyros; capitanes de corbeta: C. Arrieta, José M. Zegarra, E. Aguirre, H. G. Tizón; tenientes primeros: Enrique Carreño, R. Freyre, J. Rosas, E. Raygada, Francisco Balta; tenientes segundos: Enrique Palacios, Diego Ferré, Francisco León, Sócrates Forcelledo, Zenón Guerrero, Ezequiel Cabieses, Nicanor Aramburú, Federico Rincón, Emilio Benavides, Carlos C. Colmenares; alféreces de fragata: J. F. Balta, Carlos Heros, Eduardo Hidalgo.

Obtuvieron grado:

De capitán de fragata: Julio Tellería, Fermín Hernández, Felipe S. Mesa; de capitán de corbeta: Juan P. de los Heros; Manuel H. Arriaga, Ruperto Gutiérrez; teniente 1º efectivo: Juan Duffó, íd. graduado: J. M. Videla, Manuel M. Alzola, Darío Gutiérrez, Juan Salaverry, Ricardo Carassa; de teniente 2º: C. Corpancho, Evaristo León, Samuel Sarrio, Emilio Fessel, Justiniano Cavero, M. de la Barrera, M. Balbuena, Federico Zapatel; de alférez: C. Bondy, Mauricio Ruiz, Nemesio Robles, Jervasio Santillana, J. Portocarrero, R. Bueno, Luis Paz Soldán, J. de la Quintana.

* * *

La corbeta **Unión** fue enviada a Inglaterra en 1871 a realizar ciertas reparaciones cuyo resultado delinea el desamparo técnico de ese, y de otros tiempos, en los que el departamento de marina sufrió las consecuencias de intervención empírica, anulando la competencia profesional y todo afán de buen servicio.

Salió la **Unión** del Callao el 4 de setiembre de 1871 e hizo la mayor parte del viaje a la vela, encendiendo las hornillas sólo al entrar o salir del puerto y en el recorrido del Estrecho. El objeto que la llevaba a Londres era carenar el casco y cambiar las calderas. Gastó tres meses y medio del Callao a Londres, debiendo deducirse de este tiempo el de escalas y estadía en Punta Arenas y Bahía. La obra se realizó en el astillero de Greenhite, en el que permaneció un año, tal vez más tiempo que el preciso para hacer nuevo barco igual. El cambio de calderas desmejoró las condiciones anteriores de la corbeta, pues las nuevas resultaron más altas, excediendo más de dos pies al nivel de la línea de flotación; con lo que quedaban más vulnerables que antes. Se desatendió el pedido del comandante de cambio de artillería, con el cual se hubiera duplicado el valor táctico de la corbeta, pues la que tenía sólo mejoró por la adquisición de un cañón Wolwick, adquirido

con economías de la despensa de jefes y oficiales. Ese cañón se popularizó en la escuadra con el nombre de **Malcriado** y prestó buenos servicios.

El resultado de las condiciones de la corbeta después del viaje y de un año de carena, fue que su máquina quedara más comprometida y que conservase una artillería sólo eficaz para malograr a los artilleros que la servían.

Nada decía 1864 a la alta dirección del ramo: los éxitos de 1866 habían oscurecido los recuerdos, a lo que tal vez contribuía la presencia de los monitores del Misisipi. Nada decían tampoco las conocidas gestiones que se hacían en el extremo sur por adquirir elementos navales.....

* * *

La **Unión** salió de Greenhite en viaje de regreso el 7 de abril de 1873 con escalas en Plimouth, puerto en el que demoró cinco días; San Vicente, en el que permaneció tres; Montevideo, en donde estuvo ocho días; y horas, en cabo Vírgenes, Posesión, Punta Arenas, Playa Parda, Puerto Angosto y otros dos.

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

Pocos marinos de los que hicieron ese viaje viven hoy, como puede verse en la lista que sigue, en la que se marca los notoriamente fallecidos.

Comandante, capitán de fragata	Nicolás F. del Portal †
2º " " " corbeta	Elías Aguirre †
Teniente 1º	Francisco Balta †
íd. " graduado	Juan Salaverry
íd. " "	Ricardo Carassa †
íd. 2º	Emilio M. Benavides
íd. "	Justiniano Cavero †
íd. " graduado	Carlos Corpancho †
Alférez de fragata	Luciano E. Arana †
íd. "	Julio Benites †
íd. "	Pedro Gárezon
íd. "	José Gálvez †
Contador	Federico Becerra †
Cirujano mayor	Manuel H. Injoque †
Capellán	Williams Clurk †
Primer maquinista	James Wollace †
Segundo "	Santiago Portocarrero †
Tercer "	Henry Price (?)

Cuarto " .. .. Richard Phrenneman †
Practicante de máquina .. .. .. Gabriel Villamar

* * *

Las ideas de entonces en lo relativo al ramo de marina pueden encontrarse en las palabras que siguen, copiadas de un documento oficial: **"tal vez por no haberse palpado la conveniencia de que la nación tenga una escuadra,** SE HA MIRADO LA NUESTRA COMO INNECESARIA Y GRAVOSA y bajo tal impresión puede decirse en verdad, que se le ha hostilizado; creo pues llegado el caso, de que reconocidos los remarcables servicios que ha prestado desde la independencia hasta el día, se le haga la justicia a que es acreedora, y que no dudo sabréis vosotros otorgarle".

Suponía el ministro autor de esas palabras que tal vez no hubiera palpado el país o el Congreso la conveniencia de tener escuadra, y lo dice tranquilamente, sin recordar en el pasado las humillaciones de 1864, embriagados con el éxito de 1866, indebidamente confiados en espantapájaros como las tortugas americanas o la urca **Independencia.**

En el mismo documento lamenta el funcionario que lo autoriza la escasez de personal técnico, consignando el hecho de ser insuficiente el número de oficiales disponibles para el servicio abordo, lo que había obligado al gobierno a contratar pilotos para los vapores del Titicaca y a reemplazar con empleados de hacienda a los marinos que servían en capitanías. Explicaba el ministro esa escasez de oficiales, porque "indefinidos muchos a consecuencia del **estado de desarme** a que redujo la escuadra el anterior Gobierno (Balta), **y dedicados a otro giro en el que reportaban más utilidades y esperaban mejor porvenir que el que les ofrece el servicio,** cuando se les ha llamado a él, prefirieron solicitar su separación absoluta, renunciando sus goces, a continuar en la carrera a la que habían dedicado algunos años de su vida y por otra parte, y ésta en mi concepto es la principal, porque siendo la marina una carrera facultativa, es considerada por consiguiente como de preferencia en todas las naciones marítimas; las que en previsión sin duda, de lo que en la actualidad pasa con la nuestra, le han concedido renta y preeminencias especiales, que compensan de algún modo las privaciones y penalidades porque tienen que pasar los que a ella se dedican".

El ministro proponía remediar ese alejamiento del servicio técnico de mar, aumentando la severidad en los exámenes que debían rendirse antes de obtener ascenso. No recordaba que el oficial más ecuánime puede resultar en desacuerdo con sus jefes, que éstos podían disentir de los acuerdos del régimen, y que para ambos casos era indispensable asegurarles bienestar en su

profesión, con prescindencia del servicio oficial. No recordaba que en todos los países marítimos, la navegación mercante y aun la pesca se reservan a los nacionales, para tener en caso preciso cómo renovar las bajas del servicio de guerra. ¿Es que el cuerpo de marina era un cuerpo sin alma? ¿Era un cuerpo con muchas almas cuya actividad recíprocamente se anulaba?

¿Qué sería de la primera marina del mundo, de la marina inglesa, sin su prestigioso y siempre prestigiado almirantazgo?

Y no es que se descuidara la preparación de oficiales para la cual se estableció una escuela naval o facultativa, otra preparatoria, otra de aprendices de marineros. Los guardiamarinas hacían viaje de práctica en veleros mercantes nacionales o extranjeros, y se destinaron veleros como la barca **Nereida** para ejercicios de alumnos; todo aquello preparaba oficiales y éstos respondían a los esfuerzos de que eran objeto, aunque todas las instalaciones eran incompletas. Sólo se olvidaba que era necesario hacerles carrera estable, a cubierto de veleidades; que era necesario asegurarles porvenir dentro de sus antecedentes peculiares; garantizarles vida libre, sin perderlos para su profesión. No estaban mejor atendidos los jefes en este concepto; no obstante que se vio a muchos de ellos al mando de naves veleras y de vapor, navegando en todos los mares del globo.

* * *

Hacia 1872 se construían en Londres dos guardacostas, con aparejo de barca, a cuya obra consagró atención principalmente la administración Pardo. Eran buques pequeños, 600 toneladas, propulsados por una sola hélice, máquina recíproca, de 180 caballos de fuerza y un andar medio de nueve millas. Como las corbetas **América** y **Unión**, tenían aparejo que les aseguraba en sus velas largo recorrido. Estaban armados con dos piezas de 70, cuatro de 40, cuatro de 12 libras y su material era todo madera.

En 1874 se revista en documento oficial el material de naves, que se decía ser como sigue:

Fragata **Apurímac**, condenada por el mal estado de su casco, máquina, etc., se la destinó a escuela de aprendices. Al efecto le quitaron las calderas, dejándole el aparejo, que si no le servía para navegar, en cambio era bastante bueno para ejercicios de vela.

El **Marañón**, el último de los grandes vapores comprados para remolcar al **Manco Cápac** en su viaje de Nueva Orleans al Callao, cuyas máquinas y calderas llegaron inservibles, se destinó a **Escuela naval**. Era un pontón inmenso y de bastante capacidad para ese objeto.

El **Meteoro**, otro vapor americano **mercante**, comprado **para la guerra del 66**, tampoco tuvo mejor aprovechamiento que el de

dedicarlo a la escuela preparatoria o de instrucción media. Sin duda se estimaban muy tónicas las brisas marinas para los alumnos.

No se menciona al **Tumbes,** esa goleta compañera del **Loa** y la **Apurímac,** susceptible todavía de aprovechamiento, pero que desarmada también, después de reparar su aparejo, sirvió, como la **Nereida,** para práctica de aprendices.

Y todas estas instalaciones daban por resultado un número insuficiente de oficiales e indudablemente más insuficiente de marineros.

Tema constante de uno de los jefes de mayor renombre en la escuadra era la creación de una escuela especial de maquinistas, con el objeto de nacionalizar el servicio mecánico en la escuadra; pero no obstante la mucha influencia de que ese jefe gozaba, no alcanzó a interesar a nadie en sus sugestivos intentos.

* * *

No es inoportuno seguir en su revista de material al ministro aludido antes.

Principia por la **Independencia,** esa nave que tanto desilusionó al gran mariscal Castilla, que creyó al verla en Londres, que tenía delante uno de los voluminosos navíos de Trafalgar, pesados, presentando mucho blanco y ni asomo remoto de estética. Se la habían recorrido las amuradas, cambiado fierros en la batería y obra muerta, así como en la madera de la Santa Bárbara, que estaba sumagada, remendándose también las calderas, maltratadas por el uso y acaso, además por la clase de carbón consumido. Su artillería de avant carga, era más apropiada para museo que para combate.

El **Huáscar,** de casco bien sólido, tenía la cubierta de pino, empernada a la de fierro, muy gastada y se proyectaba cambiarla al moverla para colocar las nuevas calderas pedidas a Inglaterra, a fin de reemplazar las que tenía en servicio, muy deterioradas, como las de la **Independencia,** su coetánea y compañera en el viaje de Europa al Perú.

Dice de los monitores la memoria que al arribar a nuestras costas en 1870 se hallaban en muy bien estado; "pero a consecuencia del desarme de la Escuadra, decretado un año después, quedaron sus dotaciones tan reducidas, que ni aun bastaban para atender a las más urgentes exigencias de su servicio; y en consecuencia, se hizo muy difícil la conservación y cuidado de sus diversas máquinas, resultando de ahí que lejos de obtenerse la economía que se alegó como causa para el desarme, se destruyeron los tubos de sus calderas y hasta quedaron inutilizadas algunas piezas por efecto de la oxidación;....".

Esos buques, motivo de tan fuertes gastos, de tantos esfuerzos, de tantos sacrificios, que dañaron para siempre la salud de muchos de sus conductores; eran gruesas carrozas de fierro echado a ennohecer; vasos oxidados que sólo servían de estorbo en su fondeadero.

El **Chalaco,** en servicio activo desde que se adquirió en 1864, había recibido la mejora de cambio de calderas, que al efecto se habían hecho venir de Inglaterra.

Al vapor **Mayro** se le asignaba la calidad de ser su máquina muy económica, lo que estaba en armonía con sus modestas dimensiones y su andar de siete millas; pero carecía de condiciones militares.

Para el monitor **Loa** se consideró gasto ocioso el de $ 7000 anuales que exigía su conservación, por estar completamente inaprovechable. Hacía además mucha agua.

La memoria dice:

"Este buque que en 1864 era una buena cañonera, fue blindado con rieles y armado con dos cañones que pueden considerarse insignificantes, en vista de la artillería con que se arman hoy los blindados; sus máquinas apenas alcanzan a mover esa informe mole de madera y rieles y por consiguiente, sin esperar ningún provecho de él, se gasta en su conservación la cantidad mencionada; por esta razón, el gobierno cree que será conveniente venderlo en subasta pública". Y así se hizo.

La mente gubernativa se realizó poco después y rematado el casco lo desguasaron, hundiéndose la quilla al lado del malecón del Callao, hacia el Aromito.

El **Tumbes** se conservó más tiempo. Aparejado de barca sirvió como la **Nereida** para la práctica de maniobra y aun remontó alguna vez hasta Sangayán.

* * *

Mientras la armada ofrecía el cuadro pavoroso desarrollado, en la memoria ministerial a que nos hemos referido varias veces nuestra hermana del Sur aprovechaba el tiempo en robustecer la suya: no había trepidado en gestionar ante el gobierno inglés, de acuerdo con el ministro español, la salida de sus corbetas **O'Higgins** y **Chacabuco** sacando en cambio España dos blindados y no omitía esfuerzos para adquirir naves poderosas cuyo empleo no se cuidaba nadie de averiguar. Era el período de las grandes obras y toda la atención se la llevaba la adquisición rápida.

Sin embargo, desde 1871 se tuvo en Lima una noticia que debió tomarse en muy seria consideración. En carta escrita de Santiago en noviembre de ese año, decía Salcedo, que estaba en Chile con licencia, a un amigo de Lima, personaje peruano que

gozó de merecido prestigio, después de otras cosas: "MUY RESERVADO: en estos días se ha tratado en sesión secreta, en el Senado, de facultar al gobierno para mandar construir en Europa dos blindados del valor de $ 800,000, cada uno, y fijádose en mí para que vaya a ejecutar esa comisión. El ministro de guerra, don A. Pinto, amigo antiguo mío, le dijo también a un mi pariente y amigo mío, al coronel Saavedra, que me vendría a necesitar en todo este mes, cuando esté todo acordado o arreglado para hacerme las propuestas más ventajosas a fin de que acepte, dejándole entender que se me abonarán mi antigüedad y todos los derechos adquiridos en el Perú.....".

Concluía este aviso, cuyo gran valor nadie aquilatará jamás debidamente, con este período que consigna el autor cumpliendo sagrado deber de justicia: "Mi delicadeza me prohibe pues a aceptar aquí los derechos que allá tengo adquiridos, ni tampoco puedo perder los que allá tengo sin avergonzarme, como sucedería aquí, si aceptase".

El Salcedo de 1871 era el mismo de 1836. Y para acabar con tan digno marino nuestro: su montepío lo donó la viuda, chilena como su esposo, para gastos de guerra nuestros. Nacido en Chile Salcedo fue más peruano que muchos nacidos en el Perú.

* * *

La memoria mencionada acaba su reseña de unidades navales anunciando el próximo arribo de dos cañoneras construidas en Inglaterra, a la vez y cerca de los blindados chilenos: la **Chanchamayo** y la **Pilcomayo.**

Estas dos cañoneras de madera no ofrecían particularidad ninguna. Buques mixtos ofrecían en su aparejo la ventaja de podérsele aprovechar en la policía litoral con poco consumo de carbón, pues sus aparejos les permitían navegar a la vela. Se les señalaba defectos esenciales, pero eran muy utilizables para esa policía y para estudios hidrográficos, aunque no los estilábamos.

Estos barquitos vinieron de Inglaterra a órdenes del capitán de navío Alejandro Muñoz, con jefes y oficiales peruanos.

Muñoz, comodoro, retenía el mando directo de la **Pilcomayo,** siendo segundo de esta cañonera el teniente primero Ramón Freyre. Los otros oficiales fueron:

Teniente 1º Vicente Espinoza.
Alférez de fragata Carlos Heros.
Guardiamarinas: Carlos Rodríguez, A. Gavira, O. Cavero.

La **Chanchamayo** vino a órdenes del capitán de navío Ruperto Alzamora. Segundo comandante, teniente 1º Eugenio Raygada:

Teniente 2º Justiniano Cavero.
Alférez de fragata Eduardo Hidalgo.
Id. íd. Gervacio Santillana.

El comandante Muñoz, que en los diques ingleses tuvo ocasión de observar la construcción de los blindados chilenos **Cochrane** y **Blanco Encalada,** de los que tuvo minuciosos detalles, lo mismo que sus oficiales, comunicó los datos recogidos al gobierno, que conocía los informes oficiosos de Salcedo. Comunicaban también detalles de la corbeta **Magallanes** y trasporte **Tolten.** Los blindados resultaban poderosas máquinas de guerra y los detalles comunicados por Muñoz al gobierno y por éste al Congreso resolvieron a éste a votar dos millones de soles para dos blindados de mayor potencia que la de los blindados construidos para Chile. Si aquella ley se cumple todavía seguiría siendo esta república nuestra querida hermana del Sur y mantendría ocultos sus proyectos de apropiación a espera de oportunidad propicia. El jefe de la administración entonces, presidente Manuel Pardo, consultó con cuatro de los jefes de marina reputados entonces los más autorizados y de ellos, sólo uno, Grau, opinó por adquirir los buques a cualquiera costa. No hubo siquiera empate, que pudiera resolver Pardo con su voto. Además: Chile no le dejaba tiempo, tolerando y fomentando las expediciones armadas, que agotaban las arcas, la disciplina militar y el poco crédito que sus explotadores habían dejado al país. Aun se pagó una prima para anular la orden de construcción dada. El mayor esfuerzo en esos momentos resultaba anulado por otra de esas aventuras criminales que Chile protegía como coadyuvantes de su propia obra. Mientras se debatía el gobierno por procurarse esas naves salvadoras, salía de Chile, por el desusado puerto de Quinteros, en el vaporcito **Talismán,** otra de las falanges guerreras que ahí se organizaron y que en definitiva solo hacían la obra de Chile.

La escuadra se puso en movimiento, extremó la vigilancia y Grau, a anticiparse pocas horas en llegar a Pacocha con el **Huáscar** hubiera capturado en ese puerto al **Talismán,** con los expedicionarios y el armamento que este vapor consiguió desembarcar. Grau permaneció en Mollendo más tiempo del preciso y por ese motivo llegó sólo para capturar el vaso sin el material de guerra que contuvo.

Pasamos rápidamente sobre estas primeras escaramuzas en las que con el aparente intento de cambiar el orden político se gestionaban intereses extraños, ligados íntimamente con la explotación de salitre en Tarapacá.

* * *

Es necesario decir que el personal marítimo de entonces afianzaba el prestigio adquirido en sus fechas clásicas y en el viaje audaz de los monitores al rededor de Sud América.

Pero su material marítimo no aumentaba.

Lejos de esto, disminuyó en otra unidad con el naufragio de una de las cañoneras últimamente llegadas: la **Chanchamayo.**

El comandante Alzamora había regresado en comisión a Europa, reemplazándolo en el comando de la cañonera el capitán de corbeta Elías Aguirre, que gozaba de bien merecida reputación entre sus coprofesionales por su contracción al estudio, sus dotes disciplinarias y sus brillantes antecedentes en el servicio.

La cañonera a sus órdenes no dejaba que desear. Tenía equipaje homogéneo, uno de los mejores lotes salidos de las escuelas de grumetes, perfectamente adiestrados y que a la voz de mando evolucionaban como si todos ellos fueran un hombre solo. Todo en el buque brillaba por el orden, la exactitud, la distribución simétrica, el aseo esmerado. Un barco europeo.

A órdenes de Aguirre actuaban los oficiales que con sus clases se nombran a continuación:

2º comandante teniente 1º	Eugenio Raygada
Teniente 2º	Eduardo Hidalgo
Alférez de fragata	Jervacio Santillana
íd. íd.	Carlos Rodríguez
íd. íd.	Carlos Heros
íd. íd.	Aurelio Gaviria

En 1876 salió la **Chanchamayo** del Callao para el Norte, en viaje de práctica. Heros no hizo ese viaje.

El 13 de julio bolineaba la cañonera sobre su amura de estribor con virazón fresca, en viaje de Payta a Eten. Eran próximamente las siete de la noche. Aguirre conversaba con un pasajero cerca de la puerta de la cámara, recostado el brazo en la borda de estribor y siguiendo el tema propuesto de sobremesa, pues acababan de comer.

La tierra relativamente baja de la península de Sechura se delineaba mal, porque los picachos de las colinas que se ofrecen a la vista desde el mar estaban cubiertas, como con frecuencia sucede, por una capa densa de niebla blanquizca, fácil de confundir con la arena blanca que cubre ahí el suelo hasta la orilla del mar. Gaviria montaba la guardia en el puente y el segundo comandante, Raygada, paseaba solo en la cubierta, al lado de babor.

Gaviria hizo notar al segundo que la tierra no estaba lejos, observación que éste comunicó a su vez al comandante. Aguirre se había situado a las tres de la tarde. La situación deducida daba

mayor distancia de tierra de la que manifestaba el aviso del oficial y suponiéndolo por ese motivo exagerado, lo desestimó.

El oficial insistió a poco ante el segundo, éste fue a observar desde el puente, hizo preparar la virada y volvió a decir a Aguirre que realmente la tierra estaba cerca.

El comandante dudó de sus cálculos ante la insistencia de los avisos alarmantes, recordando sin duda la fuerza y variada dirección de la corriente en ese lugar y corrió al puente para verificar la estimación de sus subalternos.

Antes de estar sobre el puente pudo convencerse de la inminencia del peligro y dio su primera voz de mando: "orza a la banda, orza todo".

Era ya tarde. Estaban dentro de la reventazón, en el ligero seno de Nac, formado por la falsa punta de Aguja. Entonces principiaron las maniobras de salvamento y las notas finales de la corta vida de esta cañonera, notas cuya descripción hace Aguirre en los acápites siguientes del oficio elevado al superior jerárquico:

"De regreso del viaje al Norte, que para ejercicio de los grumetes me había sido prescrito por S. E. el presidente y el señor ministro de guerra, navegaba el 13 de julio en **vuelta de tierra.** La latitud por la altura meridiana de este día fue 6° 7' S. y longitud estimaba 81° 34'; de modo que con la latitud de medio día el punto podía ya ser de confianza; además, se reconoció a las dos h. p.m. la punta falsa de Aguja, cuya distancia aproximada a esa hora vino a estar de acuerdo con la longitud observada más tarde.

"Hasta aquí, siguiendo las prescripciones del derrotero para los viajes de subida había obtenido buenas **singladuras** y me proponía virar a cinco o seis millas de tierra para aprovechar bien del terral y la virazón, así es que pensaba seguir la bordada hasta las 7 h. 30 m. p.m., hora en que debiendo hallarme a la distancia indicada, podíamos tomar el terral desde su principio.

"Después de las 7 h. p.m. me hallaba en la cubierta con el segundo comandante capitán de corbeta don Eugenio Raygada, cuando vino el oficial de guardia, alférez de fragata don Aurelio Gaviria, a avisarme que en su concepto estaríamos a tres o cuatro millas de tierra.

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

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

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

"El tiempo sin haber nublado mucho, mantenía una faja blanquecina que impidió ver la reventazón a tiempo para maniobrar; la parte elevada de la costa, que aparecía tras una leve capa de neblina, tenía ese color dudoso que tan fácilmente hace equivocar la distancia; este equívoco involuntario pero desgraciado, de apreciación en el oficial de guardia, le hizo creerse a tres o cuatro millas, estando ya entre puntas: el ruido del oleaje, que generalmente se percibe bien a seis millas, no se oyó en lo absoluto sino cuando el buque encallaba, circunstancia muy notable, atendiendo a que, además del oficial de guardia que se hallaba en el puente, estaban en la cubierta la brigada de servicio, el 2º comandante y yo. El andar había venido aumentando gradualmente de cuatro a cinco y media millas y nada podía hacernos sospechar, observando la salida del buque y el trabajo del aparejo, que hubiese aumentado una cantidad tan considerable. Ahora mismo no juzgo que semejante desproporción haya tenido lugar.

"La sonda que se hizo apenas varamos dio 13 pies de agua a popa y 10 a proa, por consiguiente la popa quedaba a flote, pero mientras se encendió la máquina y tendió el anclote, la mar la arrastró paulatinamente hasta colocarla en 12 pies y tocando el fondo también.

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

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

---

*El impreso de que son copia estas líneas dice en el primer caso había y en el segundo habíamos; pero los profesionales saben que se habla en tiempo condicional pues de otro modo resultaría un disparate de que no era capaz el comandante Aguirre. El sabía muy bien que no se orza a la banda para virar por redondo y no podía decir otra cosa.

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

"Estas tres fuerzas reunidas no bastaron todavía y sinembargo de que funcionaron así hasta arrastrar un anclote, nada favorable se consiguió. Entonces se pensó fondear una ancla de amura y como ninguna de las falúas fuera capaz de resistirla, tanto por su propia debilidad cuanto por el estado agitado de la mar, se trató de formar una balsa, la cual tampoco dio buen resultado.

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

"Mientras tanto se continuó trabajando abordo hasta bien entrado el siguiente día, sin obtener la menor ventaja, ni poder evitar siquiera que la mar dejara de **aconcharnos.**

"Habiéndome dado parte el primer maquinista de que a la 7 h. 30 m. a.m. del día 14, la máquina no podía seguir funcionando por mucho tiempo, a causa de principiar a absorber arena la válvula alimenticia de las calderas y notando al mismo tiempo que los **bandazos** que daba el buque eran tan fuertes que podían hacernos desarbolar y esparcir los fuegos con riesgo de producir un incendio, ordené se apagaran todos y alistar víveres, agua y cuanto pudiera necesitarse para trasladar la gente a tierra, hacerla vivir en carpas y esperar recursos que nos permitiera hacer nuevos esfuerzos para salvar lo que se pudiera.

"De la llegada de los vapores **Chalaco** y **Girafa,** de las balsas mandadas de Sechura por el prefecto de Piura, de los auxilios tan eficaces de estas últimas, a cuya cooperación se debe lo que se ha salvado; ya me he ocupado en mi anterior oficio, pero debo añadir..... etc.".

El capitán del **Girafa,** Guillermo García y García y el del trasporte **Chalaco,** capitán de navío graduado Toribio Raygada, contribuyeron mucho a la eficacia de los trabajos de salvamento de útiles movibles, armas y demás objetos; haciéndose notar en el lance del naufragio la disciplina imperturbable del equipaje, del que sólo se disgregaron cuatro grumetes.

LA REBELION DEL HUASCAR

Por más que procuramos descartar de nuestra relación sucesos de carácter interno, es necesario exceptuar el que llenará este capítulo, por las proyecciones internacionales que lo exornan. Se

trata de la rebelión del **Huáscar.** Un grupo de revolucionarios reunido en la fragata-escuela **Apurímac,** de acuerdo con oficiales de este buque y su guarnición, abordaron al monitor en el que tenían connivencia con el oficial de retén y apoderados de dicho monitor, dejaron el puerto del Callao.

El distinguido capitán de navío Federico Alzamora, que mandaba esa nave hasta que se sublevó, en momentos en que estaba en tierra, refiere ese hecho en un parte elevado al superior con fecha mayo 7 de 1877.

Su narración, perfectamente autorizada, nos evita mezclar en ella palabras que acaso llevarían contra personas que siempre estimamos, algo de la inevitable nerviosidad que las revoluciones producen al civismo. Dice:

"Ayer domingo 6 del presente vine a tierra a las 2 h. 15 m. p.m., dejando a bordo al teniente que desempeñaba las funciones de segundo comandante (Pedro Rodríguez Salazar), al oficial de guardia teniente 2º don Carlos de los Heros y al oficial de retén de la misma clase don Bernavé Carrasco, con orden terminante de que **nadie** bajara a tierra, de acuerdo con las órdenes que tenían los buques de la escuadra.

"Serían las 8 h. 30 m. p.m. y me preparaba para regresar abordo, cuando se me presentó en el Arsenal, en donde me hallaba en compañía de los señores comandante general de marina y del contralmirante don Antonio de la Haza, el teniente 2º Heros y dio parte de que el **Huáscar** había sido entregado por el oficial Carrasco y tomado por varios jefes y oficiales de marina y algunos paisanos, contando con el apoyo de la guarnición y marinería de la **Apurímac.**

"En el acto me embarqué en una falúa del arsenal con una compañía del batallón "Callao" al mando del comandante de este cuerpo, coronel don Mariano Perea, con la esperanza de abordar al **Huáscar** y reducirlo al orden; pero una vez en la bahía noté que este buque se hallaba fuera del alcance de la pesada falúa que me conducía y que navegaba al W. a vela y vapor. Me dirigí entonces a la fragata **Independencia,** tomé el mando de ella y ordené al teniente 1º don Federico Rincón, que se hallaba a cargo del buque, que en el acto encendiera las hornillas y alistara la artillería. En seguida me dirigí a la corbeta **Unión,** donde encontré al teniente 2º don Bernardo Smith, que se hallaba a cargo del buque y me dio parte de que estaban encendidas las hornillas y tenía lista la artillería, por lo que regresé a la **Independencia.** Una hora después, habiendo perdido de vista al **Huáscar,** regresé al arsenal a tomar órdenes, mientras se alistaba la maquinaria; regresando encontré al comandante de la **Independencia** que se dirigía abordo, le dije ligeramente lo que pasaba y las

órdenes que había dado abordo de su buque, y me constituí en el Arsenal, en donde permanezco.

"Puedo asegurar que ningún marinero ha tomado parte ni ha tenido la menor noticia de lo que se intentaba, pues para desengrilletar la cadena, se les ordenó armar el cabrestante y levar un poco con el pretexto de que el buque estaba garreando. La tripulación acostumbrada a obedecer a sus oficiales, procedió a hacer lo mandado, pero notando después de lo que se trataba, quisieron armarse, pero se encontraron con la guarnición, que bala en boca les impidió el paso. No pudiendo hacer nada procuraron algunos de ellos abandonar el buque, lo que consiguieron, siendo ellos los que me han referido lo que dejo relatado.

"Sensible me es pasar un parte semejante; pero cuando la traición se encuentra abordo mismo, se comprenderá la imposibilidad de evitar hechos tan lamentables como el ocurrido anoche".

Se apartan mucho del sistema seguido en el curso de estas líneas algunos detalles que no son estrictamente de carácter internacional, pero deben constar porque preparan y explican el desarrollo de aquéllos.

El **Huáscar** al dejar su fondeadero del Callao lo hizo a la vela porque los mecánicos, que eran ingleses, se negaban a entrar en un género de aventuras que no podían tentarlos por su condición de extranjeros. Había carbón abordo sólo para seis días y les faltaba algunos artículos necesarios, particularmente aceite para la máquina. Estos hechos se hicieron públicos.

Buscándolo los detentadores del **Huáscar** recalaron en las islas Chinchas, obteniendo algo de un buque que cargaba ahí guano, fueron después a Quilca y a Pisagua. Antes de alcanzar este último puerto abordaron un vapor inglés, el **Colombia,** del que obtuvieron en venta algunos de los artículos que les hacía falta y la noticia de la conmoción oceánica que había inundado la costa austral del Perú; lamiendo poblaciones y causando grandes averías en los buques a la carga de guano en algunos de los depósitos del Sur. Buscando base territorial a sus intentos subversivos y los artículos que les faltaba incluso combustible, entraron a Pisagua, puerto que ocuparon con poco esfuerzo.

Tal vez dirigiéndose en derechura a Iquique hubieran apresado a la **Pilcomayo,** que se encontraba ahí.

Tomaron en este puerto cien toneladas de carbón del buque inglés **Inunsina,** además de víveres y otros artículos necesarios, siguiendo luego al Sur hasta Caldera; de cuyo puerto las autoridades le intimaron retirarse dentro de las primeras veinticuatro horas; regresando de ahí a Antofagasta, en donde los suyos les dieron la consigna de volver a Cobija a recibir a Piérola, que venía como pasajero en un vapor de tráfico, desde Valparaíso, su cuertel de invierno y su arsenal.

En Cobija recibió el **Huáscar** al caudillo político cuya bandera había alzado y también este oficio del jefe de la estación naval inglesa en el Pacífico:

"**Shah** Callao 16 de mayo de 1877.

"Al Comandante del buque de guerra peruano revolucionario **Huáscar.**

"Señor:

"Por las declaraciones de los capitanes y oficiales de los buques de la Compañía de navegación por vapor en el Pacífico, **Santa Rosa** y **John Elder,** me he impuesto de que el 10 del corriente el primero de ellos fue abordado por un bote del **Huáscar** y que el 11 del mismo el último fue detenido por un tiro de cañón del **Huáscar** y demorado una hora y cinco minutos.

"En ambos casos las declaraciones manifiestan que se ha exigido la mala y despachos conducidos por esos buques, cuya ilegal exigencia fue, por supuesto, inmediatamente negada.

"Se hace de mi deber manifestar a Ud. que, no obstante mi deseo de conservar estricta neutralidad en todas las discenciones internas del Perú, cualquier abordaje o ingerencia con los buques ingleses o cualquiera otra de intervención con los súbditos ingleses o sus propiedades por el buque revolucionario, que obedece a un gobierno no reconocido ni establecido, no será tolerado; y que, cualquiera acto de la naturaleza del ejecutado por el **Huáscar** me obligará a que tome posesión de ese buque y lo entregue a la autoridad legal.

"Tengo además que manifestar a Ud. que el trabajo forzado de cualquier súbdito de S. M. B. que hubiese estado abordo del **Huáscar** al servicio del gobierno peruano o la detención abordo del **Huáscar** de cualquier súbdito británico contra su voluntad, será considerado como justa causa para la captura de ese buque por las fuerzas navales de S. M. B., que están bajo mi mando.

"Tengo el honor de ser, señor, su obediente servidor.

A. M. de Horsey

Almirante y comandante en jefe de las fuerzas navales de S. M. B. en el Pacífico".

En su respuesta el jefe del **Huáscar,** después de rectificar las afirmaciones de De Horsey, cierra su oficio con estas palabras:

"Por lo demás el que suscribe, apoyado en su derecho y anteponiendo a todo otro interés la soberanía y dignidad de la re-

pública, rechaza con tranquila pero firme resolución, no sólo en su nombre y en el de los que le obedecen, sino del Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesta, declarando al señor almirante, que si, lo que no es de creer, llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar para nada en cuenta las fuerzas con que se consuma, sabrá cumplir con su deber.

Luis G. Astete
Comandante general de la Escuadra Nacional.

Fermín Hernández
Secretario".

Se desembarcaron los mecánicos que no manifestaron deseo de continuar, reemplazándolos con dos franceses y salieron para Pisagua, puerto en que fondeaba el día siguiente (mayo 28) y del que se apoderaron en esta segunda visita a sangre y fuego e iniciaban otro género de operaciones relativas a caudal y aprovisionamiento en el momento en que, próximamente a las 3 h. p.m. se hacían a la mar por haber anunciado el vigía que se veían humos hacia la punta Pichalo, humos que sólo podían ser los de la escuadrilla surta en Iquique, denominada Escuadra de operaciones.

* * *

Al declararse el movimiento subversivo del **Huáscar,** el gobierno había dictado algunas providencias, entre las cuales hubo dos principales. La primera organizar una división naval que, con el nombre de escuadra de operaciones, fuera al Sur en persecución del buque detentado. Estuvo compuesta del monitor **Atahualpa,** al que remolcaba el **Limeña,** la **Independencia** y la **Unión;** los que se dirigieron a Iquique, puerto en el que encontraron a la **Pilcomayo,** que se agregó a esa flota.

Iba ella al mando de More, que retenía el de la **Independencia;** siendo a la vez comandante de la fragata y comodoro de dicha flota. No parece inútil rememorar los nombres de las planas mayores de estos buques, jefes y oficiales que en su mayor parte han fallecido.

Fragata blindada **Independencia.** Comandante capitán de navío J. G. More: 2º íd. capitán de corbeta Eugenio Raygada, teniente 1º Federico Rincón, íd. íd. Arístides Collazos, íd. 2º José Barloque, íd. íd. Melchor Ulloa, íd. íd. Eduardo Hidalgo, alférez de fragata Alfredo de la Haza, cirujano Mariano Martínez, contador oficial 1º Exequiel Fernandini.

Corbeta **Unión.** Comandante capitán de navío N. Portal, 2º íd. teniente 1º Emilio Benavides, íd. 2º Eduardo Raygada, íd. íd. Bernardo Smith; alférez de fragata Octavio Cavero, José M. Lastre, N. Salinas, Decio Oyague; contador oficial 2º del cuerpo político Wenceslao Alvarado.

Monitor **Atahualpa.** Comandante capitán de fragata G. Miró Quesada, segundo íd. capitán de corbeta Froilán Morales, teniente 2º Manuel Becerra, íd. íd. Arnaldo Larrea, íd. íd. Carlos Corpancho, íd. íd. Belisario Cruzate; contador oficial 2º del cuerpo político Manuel F. Rujel, cirujano Dr. José León.

Esta escuadra, en la que cada unidad era ejemplar de tipo distinto y cuya única nave capaz de dominar al **Huáscar,** el **Atahualpa,** navegaba remolcada; no podía ofrecer esperanzas tranquilizadoras. La voluminosa **Independencia** tenía sus calderas en tan mal estado que apenas le era permitido levantar vapor en cantidad insuficiente; la vieja artillería de la **Unión** y aun la de la cañonera **Pilcomayo,** con ser más moderna, no eran de bastante fuerza para perforar la coraza del monitor **Huáscar,** de 4½ pulgadas.

El concepto profesional que informó al gobierno lo habría manifestado así, pues a la vez que se acordó la salida del Callao de la Escuadra de operaciones, se daba a la publicidad este supremo decreto:

"MARIANO IGNACIO PRADO
Presidente constitucional de la república.

Considerando:

"Que la deslealtad de unos pocos oficiales de la dotación del monitor **Huáscar,** secundada por otros malos ciudadanos, ha sustraído dicho buque de la obediencia del gobierno nacional;

"Decreto:

"Art. 1º— Abrase el correspondiente juicio a los autores y cómplices de los delitos cometidos el domingo 6 del corriente, abordo del monitor **Huáscar.**

"Art. 2º— El gobierno declara no ser de responsabilidad de la república los actos que los sublevados consuman, cualquiera que sea su naturaleza.

"Art. 3º— El gobierno autoriza la aprehensión del **Huáscar** y ofrece recompensar debidamente a los que, sin pertenecer a la dotación de los buques que componen la Escuadra de operaciones, lo sometan a la autoridad del gobierno o contribuyan a ello.

"El ministro de estado en el despacho de guerra y marina queda encargado del cumplimiento de este decreto.

"Dado en la casa de gobierno en Lima a los ocho días del mes de mayo de 1877.— Mariano Ignacio Prado.

Pedro Bustamante".

Este decreto, que colocaba al **Huáscar** en la condición de pirata, inspiró tal vez al jefe de la estación naval inglesa en el Pacífico, contralmirante de Horsey, la necesidad de cautelar, en forma eficaz, los intereses británicos a flote.

* * *

El anuncio de que eran de la Escuadra de operaciones los humos a la vista se confirmó enseguida. El vapor **John Elder** había llevado al comodoro More la noticia de haber avistado al **Huáscar** navegando en demanda de Pisagua y a ocho millas de ese puerto. No siendo posible emprender caza con una tortuga que era preciso remolcar, dejó al **Atahualpa** con su remolcador en Iquique y salió en la **Independencia,** acompañado de la **Unión,** sobre el buque rebelde, destacando la **Pilcomayo** para comunicar con el vapor caletero que venía del Norte en demanda de Iquique. Entra la caleta Junín y punta Pichalo, a ocho millas de la costa, se avistaron, recíprocamente, los dos blindados y a las 5 h. 25 m. p.m. la distancia entre ellos se había estrechado hasta 1,500 m., rompiéndose el fuego entre el **Huáscar** y la **Independencia;** apoyando inmediatamente a ésta la **Unión** y **Pilcomayo.** El cambio de balas duró casi una hora, habiéndose estrechado las distancias hasta colocarse a tiro de rifle. Casi a las 7 h. p.m., el **Huáscar** se alejó del radio de tiro y la **Unión,** única nave con bastante andar para perseguirlo, hubo de moderar la caza para no quedar a merced del barco perseguido.

More suponía en su parte que el **Huáscar** se había alejado con averías en la torre y el timón, demostrado este último por el gobierno irregular del monitor. Acusaba haber tenido la fragata dos heridos por casco de bomba de 300, que había atravesado la chimenea y válvula de escape y la maniobra de babor cortada por proyectiles de rifle, que también agujerearon las embarcaciones menores colgadas de los pescantes.

La corbeta **Unión** también había recibido algunos proyectiles que no le causaron daño, según dicho jefe.

El **Huáscar** había sufrido entorpecimiento en el manejo de las piezas grandes por la rotura del perno de la cureña en una y la de la cadena de la cigüeña de retenida en la otra. Resultaron en la torre, costado y chimenea de esta nave algunas huellas insig-

nificantes de cascos de metralla y bala de rifle, que comprueban la corta distancia a que estuvieron los combatientes durante esta reseña, que según el parte del comandante de la Escuadra Regeneradora, compuesta del **Huáscar,** principió por la aparición de la **Unión** a boca del puerto, a las 6 h. 30 m. p.m., sin otras novedades que las indicadas.

La escuadra de operaciones permaneció la noche del 28 sobre sus máquinas delante de Pisagua, en tanto que el **Huáscar** continuó navegando al Norte. El día siguiente 29 a las dos de la tarde caía entre los buques ingleses **Shah** y **Amethyst,** del mando del almirante de Horsey, que lo buscaba hacía días en la zona comprendida entre la punta Camaná y el puerto Iquique.

De Horsey en su informe al parlamento inglés, publicado en el **Times** de Londres de agosto 8 de 1877, relata lo ocurido, así:

.....

"A la una del mismo día 29 divisamos por la proa un vapor que resultó ser el **Huáscar,** con la bandera peruana en el trinquete y listo para la acción.— Le dimos cara e hicimos señal de levantar vapor para toda máquina y tocar zafarrancho.— El **Huáscar** trató de escapar hacia tierra pero el **Amethyst,** que estaba más a tierra, ayudó a confundir sus movimientos y a las 2 h. 11 m. p.m. habiéndonos puesto a tiro de cañón del **Huáscar,** le disparé un cañonazo con pólvora, para ponerlo al habla.

"El **Huáscar** paró la máquina y yo envié al teniente más antiguo, Rainier, a su bordo con órdenes".

Las órdenes dados al teniente Rainier que omite repetir el almirante, constan en el mismo diario y corren traducidas en EL COMERCIO como sigue: "Diga U. al comandante del **Huáscar** que he venido a tomar posesión del buque en nombre de S. M., la reina de la Gran Bretaña. Que adopto esta medida a consecuencia de que el **Huáscar** ha cometido ciertos actos ilegales contra súbditos, buques y propiedades inglesas.— Que yo no procedo en nombre del gobierno peruano.— Que si la bandera del **Huáscar** es arriada inmediatamente y el buque entregado en el acto serán respetadas la vida, libertad y propiedad personal de todos los de abordo.— Que en tal caso no les entregaré a su gobierno sino que los desembarcaré en sitio neutral, a una distancia racional, que su comandante desee.— Pero que si opone alguna resistencia o un solo hombre de S. M. resultare golpeado, no le aceptaré condiciones y los oficiales y tripulación del **Huáscar** se pondrán en condición de ser tratados como piratas.— Vista la indudable superioridad de fuerza del **Shah** y su gran velocidad, instará Vd. al comandante del **Huáscar** para que evite la pérdida de vidas de sus oficiales y tripulación cuando no la destrución

total que su resistencia puede acarrearles.— Si el **Huáscar** no arria la bandera se disparará un cañonazo con pólvora, cinco minutos después un cañonazo a bala punto al **Huáscar** y cinco minutos más tarde comenzará la acción.— Esta intimación no será observada, si se notare algún acto agresivo o de preparación para la resistencia".

Omitido el anterior acápite el almirante continúa refiriéndose al oficial emisario y dice "el cual volvió con la siguiente respuesta: que el presidente del Perú estaba abordo y yo equivocado en lo que **Huáscar** hubiese cometido actos ilegales y que no arriaría su bandera; izando el bote inmediatamente disparé un cañonazo con pólvora y luego otro con bala cerca del **Huáscar** después de cinco minutos, conforme a la intimación; viendo que conservaba al tope la bandera, di la señal de ataque, el cual empezó a las 3 h. 6 m. p.m. .....
.....".

"El fuego del **Shah** fue constante y bien mantenido, pero no tan acertado como yo habría querido, aun cuando debe tenerse presente que el **Huáscar** con sólo tres pies fuera del agua y frecuentemente embicado de proa o de popa era un blanco muy difícil de acertar.

"También de mi orden se detenía frecuentemente el fuego del **Shah** cuando por la posesión del **Huáscar** en la línea de la población de Ilo, había riesgo de hacer daño a la ciudad. Igualmente se paró el fuego un momento porque la bandera del **Huáscar** cayó por haber sido cortadas con un tiro las drisas; pero luego fue vuelta a izar.

"El fuego de la **Amethyst** fue dirigido con gran precisión, pero su armamento de 60 resultaba ineficaz, excepto para llamarle la atención o para apartar del **Shah** los fuegos del **Huáscar** ocasionalmente.

"El ataque fue en parte siguiéndose uno a otro y en parte girando, con tentativas de cuando en cuando por parte del **Huáscar** para emplear su ariete, que era preciso precaver cuidadosamente en un buque de tanta eslora y por consiguiente tan lento para virar como es el **Shah.**

"El **Huáscar** parecía navegar a razón de 19 millas (ilusión) y estaba bellamente manejado, tratando de mantener sus cañones de la torre sobre nosotros, excepto cuando iba a cargar. Que las balas y bombas del **Huáscar** no le dieron nunca al **Shah,** pues solamente le cortaron un par de cuerdas, fue peregrino y providencial, pues una bomba de 300 que entrase en barco tan repleto como éste habría producido graves resultados.

"A las 5.45 p.m. estando ya oscureciendo y el **Huáscar** aconchado y en línea con la población, mandé cesar los fuegos.

"El **Shah** y el **Amethyst** tomaron posiciones para velar al **Huáscar** y en el **Shah** se organizó y despachó una expedición de torpedos.

"A las 3.40 a.m. del 30 de mayo regresó la expedición de torpedos con la noticia de que el **Huáscar** se había escapado, lo cual podrá ser fácilmente por causa de la oscuridad de la noche, lo alto de la tierra y su calado, que le permitía pegarse a las rocas.

"Infiriendo que el **Huáscar** había seguido al Norte para intentar un desembarco en Quilca, apenas se embarcaron las lanchas de vapor y los torpedos, salí con los dos buques en aquella dirección, destacando al **Amethyst** a Mollendo, para tomar noticias, las cuales trajo a las 7 de la noche, avisando que el **Huáscar** estaba en Iquique y que preparaba un desembarco.— Este preparativo de desembarco resultó luego no ser cierto.

"Como quiera que el carbón empezaba a escasear en el **Shah**, punto este de grave consideración y confiando encontrarlo en Pisagua o en Iquique, los dos buques hicieron rumbo para el último puerto.— A las 5 de la tarde y a veinte millas de Iquique, el **Shah** paró la máquina y preparó una expedición de torpedos.

"Poco después de anochecer se presentó el **Amethyst** y yo le mandé a detener un vapor, que venía en la dirección de Iquique, para tomar noticias.— El **Shah** siguió entonces y a 7 millas de Iquique no pudiendo esperar más al **Amethyst** porque la luna se levantaría, se despachó la expedición de torpedos para destruír al **Huáscar** en Iquique. Apenas habían salido los botes cuando vimos disparos de cañón, cohetes y luces azules en dirección de Mejillones.— Recelando que el **Amethyst** se hubiese varado por tratar de interceptar al vapor, el **Shah** puso proa a las luces alistando una lancha con su ancla y cable; pero muy luego envió al **Amethyst** que hacía señal de "el **Huáscar** se rindió hoy a la escuadra peruana".— El **Shah** siguió prontamente para Iquique haciendo señales preconcertadas de retirada a los botes con cohetes y luces azules, cuyas señales fueron por fortuna observadas a tiempo y los botes regresaron. El **Shah** y el **Amethyst** permanecieron a la altura de Iquique hasta el amanecer, que siguieron al puerto anclando el **Shah** en medio de la escuadra peruana, entre la **Independencia** y el **Huáscar.** La primera saludó mi estandarte poco después y yo mandé al **Amethyst** que contestase y el **Shah** que sacara de batería los cañones cargados.

"La escuadra peruana en Iquique se componía de la **Independencia** con gallardete ancho en el palo mayor, la **Unión, Atahualpa, Pilcomayo, Limeña** y el rendido **Huáscar;** confirmada la entrega de éste y habiendo obtenido cuanto carbón fue posible, a las 6 de la tarde despaché al **Amethyst** para que volviera a su

estación como buque de mayor mando en las costas de Chile y yo seguí con el **Shah** rumbo Norte para Callao y Panamá.

"Antes de mi salida de Iquique el comodoro More vino a bordo a visitarme y a darme las gracias por haber sido el medio de que se rindiera el **Huáscar.**

"Yo contuve sus gracias diciéndole de la manera más clara, que las fuerzas navales de S. M. bajo mi mando ni habían tomado ni tomarían parte en las disensiones y otros asuntos del Perú, pues el procedimiento con respecto al **Huáscar** no tenía otro motivo que el haber cometido actos piráticos contra súbditos, buques y propiedades inglesas .....".

Fundaba su agresión el contralmirante inglés en estos siete motivos:

"1º— El **Huáscar** cometió actos que no pueden ser tolerados en abordar y detener al **John Elder** en el mar, en abordar y pedir despachos al **Santa Rosa,** en tomar por la fuerza carbón de la **Inunsina,** en sacar por la fuerza un oficial peruano del **Colombia** y en obligar por la fuerza a un ingeniero, súbdito inglés, a servir contra su voluntad.

"2º— El **Huáscar** no tenía comisión legal de buque de guerra ni reconocía pleitesía a ningún estado; el gobierno peruano repudió toda responsabilidad en sus actos y por consiguiente ninguna reclamación ni satisfacción podía obtener excepto del buque mismo.

"3º— Que el **status** del **Huáscar** antes de la acción con el **Shah** y el **Amethyst** era, sino de pirata, a lo menos de buque rebelde que había cometido actos piráticos.

"4º— Que el **status** del **Huáscar** después de rehusar rendirse a mi legítima autoridad y después de batirse con los buques de S. M. era de pirata.

"5º— Que si el **Huáscar** no hubiese sido detenido o apresado, no hubiera habido seguridad ni para los buques ni para las propiedades inglesas en la costa, pues el **Huáscar** podía haber destruido al **Shah** y al **Amethyst** con su ariete en cualquier puerto y en cualquier lugar en que los encontrase.

"6º— Confío en que la lección dada a los que quebrantan el derecho de gentes será de provecho para los intereses británicos por muchos años en lo futuro.

"7º— Que cuidadosametne me he abstenido de toda intervención con los intereses del gobierno peruano o de las personas en armas contra él, pues mi acción, con respecto al **Huáscar,** ha sido solamente en defensa de los intereses ingleses".

El capitán Chatfield, del **Amethyst,** informando al superior dice:

"Tengo la honra de informar a V. que el 29 de mayo a las 2.40, a la señal de combate abrí las baterías contra el **Huáscar,**

navegando a vapor según se requería en torno suyo o hacia él.— A eso de las 3.30 el **Huáscar** se encaminó hacia los peñascos de punta Coles, donde el fondo es muy desigual **(foul)** para seguirle de cerca me aguanté sobre la máquina tan cerca como podía con seguridad y a las 4 el **Huáscar** se dirigió hacia la población de Ilo.— Le seguí haciéndole fuego cuando la ocasión se presentaba, hasta que a las 5.15, ya cerca de las peñas, el almirante tocó llamada general. El **Huáscar** dejó de hacer fuego estando muy pegado a la población. Por causa de los disparos mal hechos **(indiferent)** del **Huáscar,** el **Amethyst** no ha recibido tiro aunque varios le pasaron entre mástiles. Nuestros artilleros dispararon con gran continuidad y precisión, pero nuestras bombas no producían efecto en la coraza del **Huáscar** aun cuando sí conservaban la cubierta del blindado libre de rifleros .....
.....".

El **Huáscar** fue gobernado lujosamente y "si sus cañones lo hubieran sido del mismo modo, habría resultado un enemigo formidable".

El capitán Bedford, del **Shah,** también hizo tomar notas.....

"A las 3.6 empieza el combate, con los cañones de cubierta, a 1,900 yardas: las baterías de babor hacen fuego a discreción; 3.7 el **Huáscar** contesta con un cañón de la torre, el otro no lo tenía en batería y con un pequeño cañón cuyo primer tiro nos pasó por la cofa de trinquete y el otro por la cofa del palo mayor cortando la drisa real y la drisa del tope y estay de la jarcia; 3.9 el **Amethyst** ataca al enemigo; el **Huáscar** le contesta con un cañón pequeño y con otro nos corta las brasas reales; 3.26 el cañón de proa queda inutilizado por una bomba de Palliser que le rompe la bocina; 3.30 la batería de estribor rompe el fuego; 3.40 el cañón de proa vuelve a hacer fuego; 3.45 el **Huáscar** dispara un tiro de la torre que pasa entre el palo mayor y el de mesana; 4.12 dispara la andanada de estribor por medio de la electricidad, a 2,000 yardas; 4.34 segundo disparo íd; un tiro del **Huáscar** cae a través de nuestros baos salpicando con el agua a los artilleros del cañón de proa; 4.36 el **Huáscar** hace fuego al **Amethyst;** 4.48 andanada de estribor dirigiendo el cañón extremo, muy buen tiro; 4.50 otro íd; 4.54 otro íd; 5.3 gruesa bala del **Huáscar** nos pasa por la popa y otra no alcanza al **Amethyst;** 5.8 a 5.11 el **Huáscar** dispara una bomba de 40 que revienta a medio camino. Se nos venía encima aparentemente para usar el ariete; 5.13 nuestra ametralladora Gatling empieza a hacer fuego; 5.14 disparo de un torpedo Whithead, su estela pudo seguirse hasta medio camino del **Huáscar,** que había puesto la proa en vez del costado como cuando se le disparó; aparentemente no tenía bastante velocidad para alcanzarle; disparo de la andanada de babor por medio de la electricidad, a 400 yardas; 5.15 las vergas del palo mayor del **Huáscar**

cortadas; 5.16 fuerte bote de babor y cajas de la chimenea íd; 5.35 **Huáscar** dispara dos tiros de la torre entre nuestros palos mayor y mesana, bajos, cayendo uno frente la galera del almirante; 5.45 el **Shah** suspende los fuegos. El **paren los fuegos** fue tocado varias veces porque el **Shah** maniobraba junto a la población de Ilo o el **Amethyst** se interponía en la línea de nuestros fuegos; 9.5 la lancha de vapor y la ballenera salieron al mando de un teniente de artillería con torpedos y puntales de tope para tratar de volar al **Huáscar** y a las 3.30 de la madrugada del 30 de mayo regresaron, después de haber descubierto que el **Huáscar** se había escapado".

* * *

La versión de los tripulantes del **Huáscar** varía poco, en lo sustancial. Se preocupan en particular de defender la parte más vulnerable del monitor, la popa, de no **tirar una sola bala inútil,** de utilizar su ramp; pero no consiguieron poner una bala en el blanco, ni alcanzar al adversario con el ariete, ni mantener a cubierto la popa. Les faltaba artilleros, el buque aunque desarrolló el andar inusitado de doce millas, no alcanzó el necesario para esgrimir el ariete contra enemigos que lo aventajaban en velocidad y por acertadas que fueron sus maniobras, al extremo de arrancar aplausos a sus enemigos, evolucionando entre dos naves no pudo evitar que la popa quedara en descubierto y el timón resultó inutilizado, a la vez que inutilizados los botes, movidas las planchas de la coraza del casco, las de la torre de mando y las de la de batería. En el curso del combate se agotaron los estopines de 300 y fue preciso adaptar los de 40. Siempre algún alfiler de la **toilette,** cuya falta se nota cuando no se puede suplirla.

En esos momentos penetra por la aleta de estribor, dos pies sobre la línea de flotación, una bomba de 500 que destrozó la cámara, atestada de expedicionarios, en los que causó muertos y heridos.

Cuando en sus evoluciones, el **Huáscar** se acercó a la playa de Pacocha, de tierra le hacían fuego las fuerzas del gobierno; con cuyo motivo se mandó un parlamento para que se suspendieran esos fuegos contra el monitor mientras éste terminaba el combate contra los buques ingleses. Como sus embarcaciones menores estaban destrozadas, se acercaron al vaporcito **María Luisa,** de la compañía nacional de vapores de entonces, fondeado en Pacocha y solicitaron y obtuvieron de su capitán que les proporcionara un bote para enviar a tierra con esa embajada al oficial Pablo Aquilino Duffó y a Guillermo Billinghurst, que el el rol del

Huáscar, único buque de la ESCUADRA RESTAURADORA, tenía asignadas las funciones de Comisario. Como no se accediera a esta solicitud, los comisionados regresaron a la bahía, en la que ya no estaba el **Huáscar**, que la había abandonado con rumbo al Sur, aprovechando de la oscuridad de la noche y de la altura de esa costa que prolongó a corta distancia, con notable acierto, no obstante la peñolería anegadiza de que está sembrada.

Los comisionados se quedaron en el **María Luisa** y fueron apresados.

Los torpedistas ingleses estuvieron más tarde al costado del **María Luisa**, pidiendo noticias del **Huáscar**, desaparecido como un duende.

Este monitor se entregaba al día siguiente en Iquique al comodoro More, jefe de la Escuadra de operaciones. El jefe del movimiento subversivo al que servía el monitor al entrar en éste al puerto dijo al comandante More que venía a buscarlo para que "unidos sin perjuicio de....**diferencias interiores, salir en busca de la escuadra enemiga**"*.

La escuadra llamada enemiga era la inglesa, cuya persecución obligaba al **Huáscar** a rendirse a los buques con los cuales había cambiado balas la tarde del 28, propuesta que se califica por sí misma.

A la negativa de More el caudillo rebelde pacta la entrega del **Huáscar** con las siguientes condiciones:

"1º— El fenecimiento de todo juicio abierto y por abrirse en virtud de los sucesos iniciados el seis del presente, abordo de este buque (el **Huáscar**).

"2º— El derecho de trasladarse al extranjero, con entera seguridad, a los que por tal partido optasen.

"3º— La libertad personal de los que prefiriesen quedarse en el Perú.

"4º— La entrega será hecha el día de mañana con las debidas formalidades.

"En cuanto a mí me constituyo a disposición de US. sin garantías ni concesiones de ningún género.....".

More, fuese por el temor de que llegaran a Iquique los buques ingleses que perseguían al **Huáscar** antes de que éste se le hubiera entregado, o dejándose arrastrar de sus arranques caballerosos, aceptó esas condiciones, que el gobierno desautorizó en la misma forma telegráfica en que se le comunicaron y Piérola quedó recluí-

---

(*) Carta al Comandante general de la escuadra que obedece al gobierno de Lima.— Abordo del monitor "Huáscar" mayo 30 de 1877.

do en el **Atahualpa.** En cuanto a las personas que lo acompañaban en el **Huáscar,** se enviaron en el **Limeña** al Callao.

* * *

La odisea del **Huáscar** tuvo proyecciones funestísimas. En Pichalo probó que podía jaquear el sólo a los otros buques de la escuadra de operaciones, en Pacocha que no le era posible mantenerse ni contra buques de madera, aun descartada la desventaja de equipaje y aprovisionamiento, de explicada deficiencia.

Y luego: llevado este asunto hasta al parlamento inglés, tratado en la prensa y en los altos círculos, el veredicto de esa nación no pudo favorecer a Perú: impulsivos o locos, éramos estorbo en los negocios, peligro de su colonia, país intratable.....

Y el prestigio alcanzado?..Y las seguridades jactanciosas?.. Todavía lo velaba todo el engreimiento, susceptible de subsistir después de la humillación, de la ruina, del total desamparo.

No es que se trate de apedrear a ninguna adúltera: sólo hay que indicar la génesis del calvario recorrido desde entonces por el Perú, víctima de sus propios desaciertos.

La Guerra del Pacífico

En tanto que en el Perú regía período de locura bursátil, de desgobierno, de olvido del peligro exterior: Chile desarrollaba imposible sus planes de adquisición, robustecía su flota, surtía sus arsenales y fomentaba odios sin causa, pero con objetivos bien determinados.

Nos limitamos a narrar.

Después de manifestar la depresión de que fue objeto nuestro personal náutico, la disminución de nuestras naves y la pobreza de sus reseñas en el Callao, en Pichalo, en Pacocha cumple mirar al Sur.

Se ha visto que todavía con los españoles en el Pacífico, en Chiloé fue cañoneada la **Unión,** justamente con cañones salvados de nuestra vieja **Amazonas,** varada frente Abtao, piloteándola un oficial chileno.

Ya en marzo de 1867 Chile procuraba sigiloso adquirir en Estados Unidos el blindado **Idaho,** que más tarde fue Dundemberg: uno de esos monitores construidos durante la guerra civil de EE. UU., en 1864. Esta negociación se frustró.

En enero de 1868, también sigilosamente, los residentes de España y Chile en Londres acordaron con el ministro inglés de asuntos extranjeros, que el gobierno inglés consintiera en que España extrajese sus blindados **Victoria** y **Arapiles** y Chile sus corbetas de madera **Chacabuco** y **O'Higgins;** los cuatro buques construidos en astilleros ingleses.

Este arreglo se hizo con prescindencia del Perú, siendo así que al cambio de gobierno en España no se había arreglado la paz con esta nación por cuanto Chile exigía satisfacción previa por el bombardeo de Valparaíso. El Perú se abstuvo de establecer la normalidad de relaciones con la nación enemiga común, pero Chile no tuvo inconveniente para pactar sola, consintiendo en que

España dispusiera de un material cien veces más eficaz que el que a su vez extraía.

¿Cuál era la equivalencia del arreglo? ¿Cuál la necesidad de permitir el importante refuerzo de dos blindados modernos a una nación con la que se mantenía un estado de relaciones indefinido?

Nadie se cuidó de averiguarlo.

Era la época de los grandes negociados, de la inversión de millones, de las desconfianzas de la escuadra, de las siete vacas gordas, de las fantasías babilónicas, de las lluvias de oro, de los delirios de grandeza.....

Ninguna nube oscurecía el horizonte.

Teníamos al Sur a Chile, nuestra querida hermana, la circunspecta, la hacendosa, la noble Chile!

¿No lo habíamos arrostrado todo para vengar el bombardeo de Valparaíso? En sus crisis económicas había ido hasta Yungay para rehacerse, pero sin embargo: hasta después de ese bombardeo es indudable que Chile no odiaba al Perú, si bien debía haberle mortificado que en Abtao sólo estuviera representado por la goleta **Covadonga;** pero es indudable que el 2 de mayo despertó su rencor.

No precisa hacer un gran esfuerzo mental para descubrir el efecto psicológico que ha debido causar en el alma soberbia de Chile, la contemplación en Valparaíso de cuatro naves modernas al lado de las cuales se balanceaban, como corridas, la vieja **Esmeralda** y la pequeña **Covadonga.** Esa contemplación la llevaba a comparar el presente con el pasado; de que fluía el recuerdo de los vasos que la glorificaron a órdenes de O'Brien, de Wilkinson, de Blanco Encalada, de Guise, de Cochrane.....!

Ese recuerdo arrancó las lágrimas de rabia con que humedecían la piedra que daba filo al corvo.....!

En una peroración popular había lanzado el político Arlegui esta frase gráfica, en la que aludía a las naves peruanas: "Nosotros somos la cabeza que piensa, ellos el brazo que ejecuta". Fue eso el 66, y desde entonces la cabeza se debatía por tener brazos propios.

El prolongado roce con nuestros marinos durante la larga estación en Valparaíso de los buques peruanos, en cuyo tiempo se les presentaba ocasión de manifestarse expansivos, desprevenidos, ingenuos, contaminados del vicio de encontrar malo lo propio y digno de loa sólo lo ajeno; la protesta desmoralizadora de jefes y oficiales en el extranjero, como en el caso de Tucker; los ajetreos de Salcedo paralelos a acusaciones motivo de escándalo, la espontaneidad subversiva, el desplante, la rebelión anotados y comentados con cautelosa severidad; todo convergía al mismo resul-

tado: anular el prestigio, convencer a la cabeza de la necesidad de tener brazo propio.....

Siguiendo el propósito de restablecer su potencia naval, desde luego no para satisfacer presunciones infantiles con alardes de fuerza sino para buscar en ésta lo que les negaba su suelo encerrado entre las nieves de la cordillera y el mar; Chile procura naves sin hacer de ello misterio, a la vez que las actividades privadas desbordan sobre el único terreno vecino susceptible de albergar y mantener ventajosamente su éxoto de habitantes, de energías y de capitales: el sur del Perú.

En proporción al desarrollo que tomaban la elaboración y exportación del salitre de Tarapacá, acudían ahí braceros, productos y capitales de Chile, cuyas minas de cobre e insuficiente producción agrícola no bastaban a ocuparlos; iniciándose en esa forma la conquista del sur del Perú, mucho antes de que el nombre del hecho apareciera y tal vez, antes de que nadie en el país invadido lo tomara en consideración.

Así llegan a Tarapacá los capitales chilenos, así se hace de Valparaíso la banca y la despensa de Iquique, así se expende en Europa el **Chili salpetri** mucho antes de que se sospechara en el Perú que albergaba en su suelo la avanzada enemiga, que se elaboraba con la savia de nuestras calicheras la apropiación que debió llamarse **Guerra del Salitre;** pero que nuestros despojantes encontraron más culto llamar GUERRA DEL PACIFICO.

La administración previsora y honrada que se inauguró en 1872 aplazó sin duda los proyectos de Chile, cuyos capitalistas se satisficieron con la explotación del salitre, de la que eran los únicos usufructuarios. La escuadra que se había presentado unida y severa, resolviendo con su actitud la crisis política de julio de ese año; reaccionaba, recobrando su prestigio. Había todavía recursos económicos, había cohesión, propósitos colectivos uniformes, había patria.

Chile esmeró contra ella sus manejos fomentando la prensa opositora, alentando descontentos, cultivando rebeliones. Ningún revolucionario tocaba en vano a las puertas de Chile: todo el que tenía probabilidad de subvertir el orden interno en el Perú, de dañar su crédito en el exterior, de procurar su ruina en cualquier forma, podía contar con el apoyo de Chile, armas, equipo, dinero, facilidades, cuanto le hiciera falta.

Confiándose demasiado en el estado de cosas encarnado en un hombre, mal estimado el valor real de nuestra marina, descuidado el armamento del ejército frente al cual había otro ejército de hambre y de vicios; pasó el mejor período presidencial en ahogar movimientos subversivos, organizar servicios y contener abusos.

No pudo dejar de llamar la atención del Gobierno de esa época que el salitre de Tarapacá beneficiara casi exclusivamente a Chile, con tanta mayor razón cuanto que era de esa nación de donde venía el flagelo de las revoluciones. El Perú tenía derecho de buscar en la explotación de su salitre recursos para atender a sus propias necesidades; sólo que olvidó que el más saneado derecho caduca si carece de fuerza que lo sustente.

Se ha dicho que al llegar de Inglaterra el comodoro Muñoz con las cañoneras **Pilcomayo** y **Chanchamayo** hizo conocer al Gobierno peruano las condiciones de los blindados chilenos y su cacareado destino y como tuviera este jefe de marina ocasión de ingresar al Congreso en calidad de representante, pudo convencer a sus colegas de la inminencia del peligro y obtener que se dictara una ley autorizando la inversión de tres millones en adquirir dos blindados poderosos.

La ley se dictó, se contrató la construcción y aun se avanzó una prima; pero la alarma apenas se había producido en pocas almas rectas, sin duda las menos significativas de la clase dirigente. La incesante campaña obstruccionista o las presunciones de guerra civil, fijaban la atención preferente mientras el enemigo, aliado nuestro todavía, para darse más tiempo, cebaba combustible a la hoguera disociadora, mientras con toda diligencia organizaba su flota y completaba sus aprestos bélicos.

La llegada de los blindados chilenos a Valparaíso despertó un tanto la aprehensión y Grau hizo viaje a ese puerto para verificar las afirmaciones de Muñoz.

Su informe como de hombre de mar, experto y patriota, no podía limitarse a deprimir los buques enemigos por evitar que tal o cual de nuestros personajes perdiera el sueño: dijo la verdad, produjo esta cierta sensación, limitada dentro de pequeño círculo y se procuró mantener la amenaza en el mayor misterio, rodeada de sigilo, cubierta por seguridades imaginarias, que los áulicos repetían tan a menudo y con tales visos de verdad, que aun ellos mismos que las habían inventado por ahorrarse aprehensiones, acabaron por creerlas reales e intangibles.

Se reunió una junta de jefes con el presidente de la república para pronunciarse respecto al estado relativo de las escuadras de Chile y el Perú, y la mayoría las declaró **equivalentes.** ¡Acaso no se quería confesar que hubo cuando menos error al adquirir ciertas naves, preparación contra el informante, que llamaban alarmista y voluntad de apoyar las reservas económicas, que además eran necesarias para ahogar las revoluciones de cada día.

Hay que repetirlo: la revolución del **Huáscar** decidió de varias maneras en la guerra del salitre. Ella reveló la inferioridad de nuestra flota militar y nos enajenó a la vez las simpatías, más aún, nos desconceptuó definitivamente en la opinión de los hom-

bres pudientes ingleses, a cuyo parlamento asombró el relato de combate, en el que dos buques de la Gran Bretaña no alcanzaron a dominar a un buque peruano. ¡Hay éxitos fugaces de muy sangrientas proyecciones.....!

Al rescatar Pardo el beneficio de las salitreras peruanas de Tarapacá en favor de los especuladores peruanos, conociendo las ventajas militares que Chile había adquirido y aumentaba, concibió la manera de cruzarla por medios que reservaba hasta el momento de realizarlos; pero no pudo prever la bala anónima de Montoya.

Nuestros buques entran en carena y esto deja comprender a los salitreros chilenos que lo imprevisible puede surgir, que el obcecado soñador puede despertar, que las energías salvadoras destruidas por un sargento alucinado pueden reaparecer en otra encarnación, que aún quedan al Perú recursos económicos y hombres de corazón.

Entonces a su vez se apresuran y la **O'Higgins** viene al Callao, portadora de una comisión especial que visita los buques, el arsenal, los cuarteles, los parques, y comprueba que nos falta todo; administración, dinero, crédito, armas, municiones, todo, hasta solidaridad.....!

Era el momento sicológico.

Sólo faltaba un pretexto cohonestivo internacional y Bolivia, la aliada del Perú, se encargó de darlo en su famoso impuesto de diez centavos, para exportación de cada quintal de salitre. Uno de los recursos imaginados para defendernos de Chile, la alianza con Bolivia, brindó el pretexto o melindre rebuscado a la apropiación inescrupulosa.

El instinto popular, que por lo común acierta, deliraba en conjeturas sobre adquisición de buques; pero en concepto de mucha gente precisaban ellos tan secundariamente, que la carena del **Atahualpa** no se atendió porque, en ese concepto, el trabajo no podía hacerse en menos de seis meses y en ese tiempo la guerra habría concluído.

¡Eramos tan poderosos.....!

Acordado en Chile que era el momento de proceder, destacaron sus naves sobre el litoral boliviano y no obstante de haberse extremado de nuestra parte las gestiones diplomáticas, aún más allá de lo aceptable, Chile declaró la guerra al Perú el 4 de abril de 1879, por cuanto resultaba aliado de Bolivia, que tuvo la inaudita audacia de gravar con diez centavos la exportación de cada quintal de **su** salitre, que se exportaba de **su** territorio.

Esto fue la guerra del salitre.

Su base de reclamación, la posesión de dos fuertes blindados, la recuperación del dominio del mar, la incuria de quienes se lo dejaron arrebatar.

* * *

Era conocida de tan pocas personas la situación real del Perú en lo relativo a su actualidad militar, que la declaración de guerra que notificó Chile no causó pánico.

Y sin embargo, país de tan belicosas apariencias como el nuestro no contaba con 500 rifles de precisión, agrupando todas las marcas de entonces: Winchester, Remington, Combley, etc., ocho o nueve cañoncitos viejos de avant carga y algunas otras piezas de museo.

Las fundadas advertencias de Salcedo, de Muñoz, de Grau, la información de las legaciones y consulados, los antecedentes comprobados de felonía eran conocidos sólo de pocos. El concepto general, sugerido por lo aparente, lo que se veía a primera ojeada, el aspecto convencional era optimista. Según ese concepto, que no estaba informado con verdad ni modestia, todo nos favorecía: ciencia, valor, material de guerra. Ante ese concepto, infantil o criminal, teníamos no sólo nuestra defensa ampliamente asegurada, sino además recursos suficientes para llevar el arrepentimiento a nuestros desatentados agresores.

Hasta hoy, pasados más de treinta años, hace estremecer de estupor la desorientación general, relativa a las condiciones militares del Perú, precisamente al producirse su mayor desastre.

Apenas un diario, EL COMERCIO, aventuró algunas reflexiones discretas, cuya lectura fue mal recibida y le hubiera causado grave daño a ser menos hondas sus raíces en la opinión.

Las multitudes pasionistas, desorientadas, ignorantes de la verdad desoladora; movidas por patrioterías demagógicas clamaban por la guerra, mientras los bien informados callaban, creyendo sin duda, que ya no era patriótico decir la verdad, declarse supeditados, para evitar con el silencio el desaliento en las masas o el deslinde trágico de responsabilidades. Se aparentaba mucha actividad, pero sólo para reservar mejor, con apariencia de confianza, la expectativa abrumadora de un fracaso matemáticamente irremediable.

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

visión y su viaje se organizaron de la noche a la mañana. Acordado el viaje dos días después de la declatoria de guerra o sea el 6 de abril, salía la división para el Sur el 7. Precisaba hacer creer que algo se había previsto.

Se nombró comandante de la **Unión** al experto capitán de navío N. Portal, que como queda dicho llevó el buque a Londres en 1871 para su carena. En ese buque enarboló su insignia el brigadier García y García. Se había nombrado para comandar 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.

La **Pilcomayo** no estaba construida para regatas y en buena cuenta tampoco para entrar en línea de combate. Su andar de nueve millas sólo alcanzaba a diez con mucho esfuerzo y fuera de este límite máximo se azorraba. Sin embargo, sus cuatro piezas eran más modernas que las de la corbeta y mejor emplazadas.

La **Unión** no conservaba de su celebrada rapidez más que la fama. Su anterior comandante, capitán de fragata Juan B. Cobián, había dicho al superior, en oficio del 15 de marzo próximo pasado, entre otras cosas:

"También diré a US. que de lo que han reconocido en las calderas el ingeniero Salsby y el primero de esta corbeta, parece que se dedujera la necesidad imprescindible del trabajo que a US. indiqué, para que pueda tener las condiciones de andar que hoy le son más necesarias que nunca, y que aunque sea un poco dilatado ese trabajo, debe en mi concepto realizarse, porque de otra manera no será la de antes su marcha, pues sin esta obra las calderas no podrían resistir más de quince libras de presión de vapor, cuando antes han resistido hasta veinticinco".

En tales condiciones se hizo esta división a la mar.

Cinco días después y hallándose próximamente sobre el paralelo 21° Sur y en demanda de la costa, en las primeras horas de la mañana seguía al Sur reconociéndola, hasta que a las 9 h. a.m., delante de la quebrada **Loa,** se avistó al W.S.W., hacia la amura de estribor, un humo que debía venir al Norte, juzgando por la prontitud con que se destacó del horizonte y avanzó al Norte, hasta permitir reconocer que lo despedía la corbeta **Magallanes,** que sólo una hora después, notando a los buques peruanos, gobernó al W.N.W. La división peruana navegó sobre dicha corbeta que desde luego aceleró su marcha, procurando burlar la caza mediante el gran semicírculo iniciado desde el primer momento, con el doble objeto de eludirla y ganar Iquique. La **Unión** desde que desarboló en el Atlántico, en 1865, había suprimido sus cañones cazadores; de manera que para hacer fuego necesitaba

presentar el costado, con menoscabo de la aproximación adquirida. Para evitarlo ordenó el comodoro a la **Pilcomayo** romper los fuegos de enfilada con sus cazadores y esta cañonera hizo el primer disparo cambiado entre naves peruanas y chilenas, al medio día, hallándose a 3,000 m. de distancia: el proyectil pasó alto: **los estopines no daban fuego y el oficial hubo de emplear fósforos:** el segundo cayó a pocos metros y de rebote rasmilló el costado de la **Magallanes** destrozando una lancha a vapor, de la que sólo quedaron los extremos sujetos a los pescantes. La corbeta chilena no contestó esos disparos, cuidando sólo de aumentar su andar y continuar el semicírculo hasta hacer posible el rumbo directo sobre Iquique. En esta maniobra llegó a entrarle la **Unión** hasta colocársele a 2,500 m. El comandante La Torre, de la **Magallanes,** creyó oportuno tomar precauciones extremas y aun se inutilizaron papeles en previsión de que pudieran caer en manos del enemigo.

En estos momentos la **Pilcomayo** empezó a quedarse. Aunque las chumaceras de los brazos motores se caldeaban, no le era posible acompañar en su velocidad a las corbetas. La **Unión** abrió entonces sus fuegos, pero obligada a presentar los costados auxiliaba a la **Magallanes** en el afán de colocarse en la línea de su rumbo y una vez en ella y habiendo rehecho distancia, entró a su vez en fuego con sus colizas de popa y del centro, sin perder pulgadas de camino.

La **Unión** realizó un esfuerzo máximo para estrechar la distancia, pero con resultado desastroso. Los tubos viejos de dos calderas principiaron a reventar por docenas, rajándose a la vez las bóvedas de sus hornillas, a las que se precipitó el agua inundándolas y haciendo desequilibrio violento de temperatura, que se anunciaba con alarmantes crujidos. Se había excedido la presión de 16 libras, que era la máxima que podía alcanzar en el estado de oxidación de las calderas y el fundado temor de que explosionaran impuso la necesidad de descargar vapor, con perjuicio del andar y alentando en el enemigo la suposición de avería gruesa e intento de distanciarse.

La **Pilcomayo** se quedaba cada vez más lejos, rezagada de la caza y en el combate sólo la **Unión,** obligaba a contemplar los escapes de vapor y respecto de la cual la **Magallanes,** aparte de su andar creciente, tenía ventajas apreciables a su simple enumeración: la doble hélice, aprovechable, no sólo en la velocidad, sino también al ayudar al timón en sus maniobras de culebreo para disparar la artillería con eficacia, sin perjudicar la fuga. La **Magallanes** había excedido un andar de doce millas y hecho el rodeo necesario para eludir el cruce, colocado al Norte de sus perseguidores después de haber corrido algunas horas los tres buques describiendo un amplio semicírculo el buque chileno y su

arco los nuestros, descartado uno de los cazadores que jadeaba sin resultado y anulada la velocidad del otro; pudo ofrecerse un cambio decorativo, en el que favorecía a la **Magallanes** el mayor calibre y calidad superior de artillería y la ventaja muy importante de equipaje homogéneo y ejercitado. El buque chileno afortunadamente sólo se preocupó de ponerse al abrigo de su escuadra en Iquique, y una vez que tuvo franca su línea de rumbo a ese puerto, limitó la diligencia a hacer distancia. Al realizarse el cambio de balas se encontraban las naves al frente de la caleta Chipana, de la cual tomó el nombre este breve combate, cuyos respectivos partes rivalizan en sobriedad.

El comodoro peruano dice en lo esencial:

"..... hallándome a tiro ordené a la **Pilcomayo** romper los fuegos con sus miras de proa y a la **Unión** caer un poco sobre estribor, rompiendo también los suyos con la batería de babor. Corridos algunos minutos, nuestros fuegos fueron contestados vivamente por la **Magallanes,** cuyos proyectiles pasaban sobre nuestra arboladura o reventaban casi al costado sin tocarlo, siendo en general bien dirigidos".

"La rapidez de nuestra marcha no pudo ser sostenida por la **Pilcomayo,** que sucesivamente fue atrasándose, hasta quedar como cinco millas al Sur, pero el combate continuó con la **Unión** hasta cerca de las 2 h. p.m., momentos en que el enemigo recibió los últimos disparos, cuyo efecto no hemos podido apreciar, y con un andar superior, que gradualmente había aumentado, logró ponerse fuera del alcance de nuestras piezas, huyendo hacia el Norte, rumbo en que la siguió la división hasta encontrarnos a cinco horas del puerto de Iquique, a donde el enemigo se dirigía, indudablemente en solicitud de la escuadra chilena allí fondeada".

En otro parte al Ministerio respectivo, fechado en el Callao, a 17 de abril, dice:

"..... A las 7 h. a.m. del día citado zarpé de Huanillos hacia el Sur, inspeccionando la costa con la división. Poco después de las 9 h. 30 m., el vigía dio la voz de "humo por el W.S.W." el que reconocido más tarde, resultó ser de la corbeta chilena **Magallanes.** De todo lo ocurrido con este buque me ocupo extensamente en el parte especial que tengo levado a US.....

"..... 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 fuer-

za, veinte libras por lo menos, los servicios de este buque carecerán de importancia. De eso 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 doce y aun doce y media millas".

El comandante de la **Magallanes,** dice:

"..... Momentos después se reconocía que los citados buques eran las corbetas **Unión** y **Pilcomayo,** que se dirigían sobre nosotros, haciéndonos fuegos perpendiculares desde lejos. Esta lentitud en sus movimientos no les permitió avanzar ventajosamente, obligándolos además a emprender en seguida el de caza. A las 11 h. 50 m. a.m. habiéndonos entrado hasta una distancia de 3,500 metros, se puso a través la **Pilcomayo,** rompiendo sus fuegos de enfilada sobre la **Magallanes.** A pesar de la larga distancia los disparos de aquel buque fueron muy buenos, llegando, el segundo que hizo, a tocar el agua a seis metros de la hélice de babor, para rebotar en seguida sobre el mismo costado, levantando astillazos en una extensión de ochenta centímetros. Prosiguió después su movimiento de caza, disparándonos siempre de enfilada con sus cañones de proa.

"La **Unión** entre tanto, que se nos había acercado hasta una distancia de 2,300 metros, rompió los fuegos de su batería de babor y si bien al comenzar el cañoneo sus disparos fueron buenos, inundándose los alrededores del buque con los cascos de sus granadas, poco a poco sus tiros dejaron mucho que desear por lo cortos que caían, aunque siempre las direcciones fueron muy buenas.

"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 2 h. p.m., a los de la **Unión** y en seguida, variando de modo conveniente la dirección de la proa, con los cañones colizas del centro. Apercibida la corbeta de nuestros disparos, se atravesó un poco con dirección a tierra, suspendiendo a la vez un momento sus fuegos para volver a romperlos de nuevo aunque ya más lentamente. Nuestras punterías, que al comienzo no brillaban por su exactitud, debido a lo especial de nuestra posición, se fueron haciendo más certeras a medida que la variación de nuestra proa nos permitía aprovechar el mayor blanco que entonces nos presentaba el casco de la **Unión.** Debido a esto las últimas fueron muy buenas, al extremo que a las 2 h. 55 m. p.m., dos granadas de nuestras colizas alcanzaron el blanco; es muy posible que hayan reventado adentro del buque, causándole serias averías, por coincidir con este hecho el de apercibirnos de un gran escape de vapor por su chimenea, a la vez que separarse rápidamente del combate, optando, para reunirse a la **Pilcomayo,** por el camino más largo, a fin de interponer de esta manera entre él y la **Magallanes,** un poco de mayor distancia.

"Reunidos de nuevo los enemigos, prosiguieron su movimiento de avance, desistiendo sin embargo, momentos después, que pusieron proa a tierra, dirigiéndose a Huanillos.....

"Durante la hora larga que duró el cañoneo a que hago referencia, se gastaron por este buque los proyectiles siguientes:

"2 granadas dobles de 115—2 íd. comunes de 115, espoletas de percusión—19 granadas comunes de 64, espoletas de percusión.—11 granadas comunes de 20—8 íd. de segmento de 20, espoletas de concreción.

"El enemigo, a juzgar por el número de sus cañones, no ha podido gastar menos del triple de la cantidad empleada por nosotros.

"La máxima distancia a que se disparó fue de 4,300 metros y la mínima de 2,300.

"Debo todavía hacer presente a V.E. que **las necesidades del momento, me obligaron en estas circunstancias a sacrificar nuestra lancha a vapor.** Suspendida como se hallaba sobre la boca del cañón de 118, era natural que los disparos de la pieza la afectasen grandemente, como en efecto sucedió tan pronto como se rompió el fuego. Al primer cañonazo saltó su tablazón de proa, al segundo la roda y demás ligazones delanteras y previendo que al tercero se cayera del todo al agua, ordené que se anticipara el momento de su pérdida, picando al efecto las tiras que la retenían en los pescantes".

La **Pilcomayo** tuvo dos falúas averiadas por proyectiles de rifle o ametralladora, pero ninguna baja en el equipaje.

En la **Unión,** resultó roto un muñón del cañón número 6, que quedó inutilizado.

Estos dos buques hicieron 148 disparos.

El máximo andar que alcanzó la **Pilcomayo** fue de 10½ millas, pero apenas por unos veinte minutos.

Alejado el buque enemigo las corbetas peruanas siguieron al Norte; abiertas de la costa y a la altura de Arica el Comodoro destacó a la **Pilcomayo** sobre Pacocha, a renovar su combustible, entrando con la **Unión** a Arica, en donde permaneció hasta el día siguiente. Al paso de la **Unión** por Pacocha, dirigiéndose al Norte, se le unió la **Pilcomayo** y ambos buques en convoy, continuaron su viaje al Callao.

Como consecuencia directa de este cambio de balas, 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 heroicamente las instalaciones de guano, lanchas, etc., en Pabellón de Pica y Huanillos, sir-

viéndose al efecto de sus proyectiles y del kerosene. De ahí volvieron las proas 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 además muchos 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 casas quedaron en pie, quemándose cantidades de salitre depositado en las bodegas.

La división Simpson no había tenido más miramientos la víspera en Mollendo. Como en Pisagua se rechazó ahí desde tierra el ataque a las lanchas, haciendo algunas bajas en los botes agresores y como allá el **Cochrane**, bombardeó la población sin notificación previa, si bien la altura abrupta del barranco defendió la población de daños tan graves como los que destruyeron Pisagua.

En cambio se apropiaron en la bahía del carbón de una lancha y de las mercaderías de otra. Extrajeron de su fondeadero los buques nicaragüenses **Monrroy** cargado de harina y **La Plata**, de carbón. A este último una vez afuera lo hundieron a cañonazos.

Mejillones del Perú e Iquique no fueron olvidados en esa ostentación de fiereza. En el primero de estos puertos, botes de la **O'Higgins** y el **Cochrane** se acercaron a la playa a destruir lanchas, se les rechazó a balazos y vueltas a sus buques las embarcaciones menores, bombardearon aquéllos el pueblo hasta reducirlo a cenizas.

En Iquique el procedimiento revistió más satánica crueldad. Rebolledo notificó que en el caso de que funcionaran las condensadoras de agua sería bombardeada la población; ésta se resignó a carecer de agua, pero no por eso se escapó de sufrir disparos, y hasta uno de los buques, la **Esmeralda**, se entretenía en disparar sobre los trenes en que se dirigían al interior las mujeres, los viejos y los niños.

Poco podía satisfacer en Chile mismo esa actividad estéril de los barcos chilenos, que no estorbaban operaciones de los nuestros, pudiendo hacerlo. Después de declarada la guerra, el 12 de abril todavía salía del Callao para Arica el contralmirante Montero, en el vaporcito **Talismán**, llevando los primeros cañones Voruz para artillar el morro y 410 bultos municiones y esa cáscara de nuez llenó su cometido, sin obstáculo en el viaje de ida ni en el de vuelta, para seguir luego hasta Panamá a recoger armas de Bolivia, que también llevó sin inconveniente a Arica. El **Chalaco** trasladó las

pocas y mal armadas tropas que existían de uno a otro puerto, aun dentro de la zona que ocupaban los buques enemigos, el **Limeña** llevó a esos mismos puertos soldados y artículos de guerra y todos iban y venían sin saber el color de que los barcos chilenos estaban pintados.

El comodoro Rebolledo mientras tanto perdía el tiempo en asedios estériles y antipáticos, como todo alarde de rigor para el que se cuenta de antemano con la impunidad. Al cabo se le ocurrió o le indicaron sus superiores, la conveniencia de embotellar las naves peruanas en el Callao, y dejando encargado el bloqueo del puerto Iquique a la corbeta **Esmeralda** y goleta **Covadonga,** se dirigió al Callao el 15 de mayo, pasando abierto de la costa por Pisagua, puerto en el cual desembarcaba ese mismo día el **Chalaco** una división embarcada en el Callao.

* * *

Mientras tanto en este puerto se había hecho un trabajo de astilleros excepcional y no obstante el amago de incendio en la **Independencia,** ocurrido casual o criminalmente la noche del 15 de abril, se había concluido la colocación de sus nuevas calderas, cerrado sus cubiertas, instalado a proa un magnífico Vavasseur de 150 y hasta bendecido devotamente este buque.

Se adquirió un vapor rápido, el **Oroya,** que el 22 del mismo abril enarboló bandera peruana, se remataba la obra del **Manco Cápac,** recorriéndose el **Huáscar** con más presteza de la conveniente y trabajando noche y día se mejoraron las calderas de la **Unión.**

Aparte de algunas en Palacio, el 12 de mayo se celebró abordo de la **Unión,** con asistencia del Jefe del Estado, una sesión de técnicos de marina, en la que se acordó organizar las pocas naves armadas del Perú en tres divisiones: la primera, al mando del comandante Grau; la segunda, al del comandante García y García; la tercera, al del comandante Carrillo. En esa multiplicidad de mandos, saltaba a primera vista la dificultad de hermanar las simpatías o mejores influjos con las conveniencias del buen servicio.

Con su noble franqueza, había manifestado Grau la conveniencia de que los buques no se hicieran a la mar, sin ejercitar antes a las tripulaciones en maniobras y artillería. Consecuente con sus anteriores convicciones, insistía en manifestar no sólo la abrumadora impericia de esas tripulaciones, sino además, la inferioridad de nuestras naves; pero neutralizaba el efecto de su raciocinio el de los jefes que sesionando con el presidente Pardo, sostuvieron que no era necesaria la adquisición de los blindados, cuya compra decretó el Congreso. Grau, plenamente convencido, replicaba a los que creían muy fuerte al **Huáscar:** —"no hay que hacerse ilusiones; el **Huáscar** es fuerte, pero no resiste comparación con

los blindados chilenos: aquél tiene dos bomberos de 300 y una coraza de cuatro y media pulgadas en su mayor espesor; éstos, tienen cada uno seis cañones de 250 y una coraza uniforme de nueve pulgadas: el **Huáscar** no tiene como los blindados bombas aceradas Palliser, únicas capaces de perforar sus corazas. Parte de la artillería de los blindados, emplazada en reductos salientes funciona libremente, sin alterar la marcha del buque, en tanto que la del **Huáscar,** empotrada en la torre, sujeta a muchas formas de entorpecimiento, no funciona bien sin alterar su rumbo. El gobierno del **Huáscar** es fácil de entorpecer, en tanto que el de los blindados chilenos, seguro por construcción, tiene como auxiliar la doble hélice de que están provistos".

Pero, concluia siempre por decir: —"a pesar de todo, el **Huáscar** llegado el caso, irá en el cumplimiento del deber hasta el sacrificio".

More también reclamaba que se ejercitaran los equipajes y, como Grau, después de declarar sin preparación a sus tripulantes, concluia por asegurar, que cumpliría las órdenes que se le dieran.

Pero la muchedumbre engreída pedía que la flotilla, que ingenuamente suponía invencible, se hiciera a la mar; los intereses en conflicto hablaban cada cual más recio, y no hubo voluntad bastante abnegada para hacer oir los dictados de la prudencia.

Grau hizo una salida fuera de la Isla, en el **Huáscar,** y volvió desolado; lo que tenía no era tripulación! La **Independencia,** ocupada en los remates de su carena, no hizo siquiera un cambio de fondeadero.....!

Cediendo a la imposición patriotera antes que a las indicaciones prudentes, deseoso el presidente Prado de que cesara el antagonismo entre los altos jefes del ejército del Sur, resolvió ir a ponerse a su frente con el título de Director de la Guerra, dejando la administración a cargo del Vicepresidente, el anciano general La Puerta.

Para dirigirse a su nuevo puesto, el Director se embarcó en el **Oroya;** trasporte rápido, recién adquirido, en el que salió del Callao para Arica el 16 de mayo de 1879.

Debió salir ese buque la víspera con los dos monitores, la **Independencia,** el **Huáscar** y los trasportes **Limeña** y **Chalaco;** pero las calderas de los monitores goteaban mucho y fue preciso regresar al puerto para dejarlos ahí, continuando los otros buques mencionados su viaje el 16, como se dice antes.

Señalada la isla Sangayán como punto próximo de reunión, hubo de perderse ahí mucho tiempo en poner expedito uno de los cilindros del **Oroya,** que funcionaba mal y del cual se extrajeron un cuchillo y trapos viejos que estorbaban la franca distribución del vapor. Era evidente que el estorbo lo puso mano criminal.

Nuestras naves fondearon en Mollendo el 19 y ahí se informó al Director de que la escuadra enemiga estaba en el Sur y de sus blindados uno en Antofagasta y el otro en Iquique. Nuestras naves rellenaron sus carboneras, tomando el carbón de un buque que descargaba ahí ese combustible. El cable submarino estaba cortado, no había otras noticias del enemigo, pero ese buque debió llevarse a Arica, si no se le quiso incendiar o hundir.

La flotilla siguió viaje a Arica, en donde se supo que el grueso de la escuadra enemiga no estaba en Iquique y tal vez algo más concreto sobre ella, que se mantuvo en gran reserva; lo primero averiguado por el telégrafo terrestre y lo reservado en un buque neutral. Es lo cierto que tres buques fueron enviados al Sur en comisión: de un lado el **Chalaco** y de otro el **Huáscar** y la **Independencia,** a órdenes los dos del comandante del monitor. Llegados frente a Pichalo, Grau ordenó a la fragata mantenerse sobre su máquina y entró a Pisagua con el objeto de ponerse en comunicación telegráfica con Iquique. Estaba la ribera del puerto muy vigilada y le costó trabajo al comandante Carvajal, a quien acompañaba el teniente Canseco, hacerse reconocer de las rondas de playa, luego hacerse acompañar del capitán de fragata y del puerto José Becerra, para que el telegrafista lo pusiera en comunicación con Iquique, y últimamente, para que el capitán de corbeta y del puerto de Iquique Salomé Porras, le proporcionara las informaciones que el jefe nombrado tenía de Grau la comisión de solicitarle. Todas esas diligencias gastaron tiempo, y cuando Carvajal regresó abordo era más de la 1 h. a.m. En Iquique tal vez se sabía menos que en Arica.

La información recogida por el comandante Carvajal no avanzaba mucho a la conocida en Arica, si no era más incompleta: desde el 15 o sea desde seis días antes, no se veían en el puerto, decía Porras, sino solamente tres buques, casi nulos: la vieja **Esmeralda,** la **Covadonga** y el **Lamar.**

El día se venía y el **Huáscar** precipitó su salida, con el afán de alcanzar Iquique temprano. Hizo señales a la **Independencia** de seguir sus aguas, pero sin duda no se vieron por estar el tiempo calmoso, lo cual obligó a Grau a seguir adelante, para llegar con oportunidad.

Con la luz del día, el tope de la **Independencia,** que tenía encargo especial de buscar a la capitana, la distinguió navegando al Sur, con los islotes Cololué por la amura de babor. La **Independencia** se precipitó desde luego al alcance del **Huáscar** con su máximo andar de quince millas, que por primera vez desarrollaba mediante sus nuevas calderas; pero aunque fue grande su diligencia no pudo alcanzar al monitor, que naturalmente llegó primero.

Cuando la **Independencia** alcanzó el puerto, los tres buques enemigos, que caldeaban, desde que avistaron al **Huáscar** destacándose delante de los islotes Cololué, habían levantado vapor. El **Lamar**, con bandera americana, se escurría del puerto y el **Covadonga**, situado al centro de la bahía, procuraba imitarlo mientras el **Huáscar** cañoneaba con deplorable resultado a la **Esmeralda**, situada al Norte de la misma, detrás de una hilera de lanchas.

Por efecto, sin duda, de maniobra no prevista, la fragata siguió la viada que traía, hasta interponerse entre el monitor y los buques enemigos, momento que aprovechó la **Covadonga** para salir del puerto, al amor de la Isla, rascando sus piedras.

La Capitana ordenó entonces a la fragata perseguir a la **Covadonga** que escapaba, y continuó cañoneando a la corbeta sin resultado.

Lo dice Grau: "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 las punterías de los buques enemigos tenían por lo general buena dirección y elevación". Y era natural: ni artilleros ni marineros se improvisan.

Esa impericia alentó al enemigo y mientras la **Covadonga** se escapaba bordando la costa de Cabancha al Sur, hábilmente gobernada por un práctico de Iquique, Stanley, y la **Independencia** jadeaba tras ella embistiendo ciega al trapo, el **Huáscar** mantenía la brega con la **Esmeralda.**

Convencido el comandante Grau de la inutilidad de la artillería sin artilleros, acudió al ramp. En el intervalo había venido de tierra al monitor el capitán del puerto Porras y el otro práctico del mismo, Guillermo Checles, asegurando el primero que la corbeta chilena estaba encerrada por una línea de torpedos. En tierra emplazaron los bloqueados una batería, cuyos disparos alejaron a la corbeta de la línea de lanchas o torpedos, acometiéndole entonces el monitor con el espolón. Pareció la maniobra de la **Esmeralda** encaminada a varar, y que se modificó por efecto de los disparos de tierra o tal vez con la esperanza de esquivar la embestida del monitor, que fue lo que se realizó; la corbeta presentó la proa al **Huáscar**, jugó el timón y pudo esquivar la violencia del golpe, que la hirió oblicuamente hacia la bovedilla de estribor. El **Huáscar** continuó en su viada aconchado a la corbeta, desde cuya cofa y cubierta, que dominaban la de aquél, se hacían disparos de rifle y ametralladora. En tal situación, una andanada de la corbeta, hecha con las piezas embicadas, pudo ser de resultados sorprendentes, pues no obstante estar protegida la cubierta del **Huáscar**, proyectiles disparados a toca penoles pudieron herir sus fondos de adentro para afuera.

Aunque oblicuo y no recio el primer golpe del **Huáscar** abrió en la **Esmeralda** algunas vías de agua, dejándola sin comandante. Al notar éste que el monitor agredía su buque con el ramp, corrió sobre la toldilla hacia el punto en que calculó que su buque sería ofendido, el choque lo sorprendió y como efecto del mismo cayó al castillo del **Huáscar** y de éste a la cubierta del mismo. Reincorporado en seguida, dio dos o tres vueltas sin orientarse bien y luego subió otra vez al castillo, del cual volvió a caer en la cubierta. Caían por ahí, seguidas como lluvia torrencial, las balas de ametralladora y fusilería de la corbeta.

Los pocos hombres de la dotación del monitor que permanecían en su cubierta, además del distinguido oficial de señales teniente 2º Jorge Velarde, se guarecían lo posible tras la ruma de falcas del **Huáscar,** que oportunamente desguarnecidas de los costados, se habían estivado de canto delante de la media toldilla de popa. Los tiros de esta gente no podían ofender el castillo por interponerse entre ella y dicho castillo la torre de combate y ni aun podía abandonar su atrincheramiento sin quedar de blanco a las balas de la corbeta y ser víctima de ellas; puede pues asegurarse que fue una bala disparada de la corbeta la que mató a Prat sobre el castillo del **Huáscar,** del cual cayó a la cubierta del mismo monitor, seguramente cadáver.

Recostados uno al otro los dos barcos se restregaron más de un minuto en su extensión total, en cuyo minuto la **Esmeralda,** más alterosa, tuvo de su lado, como ya se insinúa antes, ventajas ofensivas que afortunadamente desaprovechó.

Las naves se apartaron en seguida: la corbeta dio hacia atrás, haciendo la ciaboga para presentar siempre la proa al enemigo y el **Huáscar** fue también atrás para embestir de nuevo. Esta vez el monitor acometió con mayor velocidad, pero la corbeta esquivó otra vez el golpe de lleno, siendo tocada oblicuamente también, hacia la amura. Al choque, cayeron al castillo del **Huáscar,** el teniente Serrano y dos o tres hombres más, todos los que se agazaparon debajo de dicho castillo. En esta segunda aproximación recibió el oficial de señales Velarde, las heridas que le causaron la muerte. El fuego de fusilería era desconcertado, y el de ametralladoras, de las cofas, había disminuido mucho merced a los certeros disparos que hacían los tiradores del **Huáscar** parapetados detrás de las falcas. Ahí pudo cesar la agresión: la **Esmeralda** se inundaba visiblemente y el desconcierto se evidenciaba tanto como la inundación. El equipaje mantenía espontáneamente el fogueo: se abría el concurso de las iniciativas anónimas.

El monitor dio, sin embargo, su tercera embestida, a todo andar, disparando, como si se dijera a quemarropa, sus dos bomberos, que al fin hicieron blanco, destrozando piezas vitales de la máquina y casco de la corbeta. Esta vez el ramp hirió perpendi-

cular el costado de la **Esmeralda,** hudiéndola. El respectivo parte oficial, dice:

"..... a este golpe se encabuzó y desapareció completamente la **Esmeralda;** sumergiéndose y dejando a flote pequeños pedazos de casco y algunos de sus tripulantes".

La última visión que ofreció la nave chilena, refiere quien la vio, fue de aquellas que se graban en la memoria para no borrarse nunca. La figura, vista por una porta, de un marinero estupefacto, en actitud de disparar su arma, sin resolverse a hacerlo y como petrificado por la magnitud del desastre que presenciaba. El observador, que contemplaba esa visión desde una claraboya de la torre del **Huáscar,** vio alzarse la popa de la **Esmeralda** para sumergirse luego en el fondo del mar y casi sin reflexionarlo salió de la torre de combate, dirigiéndose a proa. Al llegar al castillo, vio al pie de éste, echado de bruces el cadáver de un marino chileno, con insignias de jefe. Lo examinó más atentamente y pudo establecer la identidad del extinto comandante de la **Esmeralda,** capitán de corbeta Arturo Prat. Ordenó levantarlo y venía con los que por su mandato traían el cadáver a la cámara, cuando al pasar delante de la torre de mando se oyó la voz nerviosa de Grau ordenándole apresurar el salvamento de los náufragos, por lo que dejando el cuerpo que conducían sobre la cubierta, delante de la torre de mando, corrieron todos a los botes. Grau, que tenía toda su atención en el salvamento de los tripulantes de la **Esmeralda,** que nadaban alrededor, no había notado la traslación referida y estuvo persuadido sinceramente de que Prat había muerto cuando llegaba a entregar su espada al comandante del **Huáscar.** Hasta indicaron o se indicó a sí mismo un negro como el victimador del jefe chileno; pero si en realidad lo hirió ahí hería a un cadáver. Quienes trajeron éste desde proa no hubieran desamparado al jefe prisionero vivo, pues su persona era sagrada a la sombra del pabellón peruano.

Siguiendo las reiteradas instancias de Grau, todos abordo del **Huáscar** intervenían en la maniobra de arriar y dotar botes, embarcándose en ellos hasta oficiales como Carlos Heros y Fermín Diez Canseco. Fue sólo cuando los náufragos subían al monitor aligerados de ropa y el segundo de la corbeta, Uribe, cubierto apenas por una camisa corta de lienzo, lanzaba su espontáneo grito de "Viva el Perú generoso"; mientras todavía la **Covadonga** abaleaba a los náufragos de la **Independencia,** encallada sobre los arrecifes de Punta Gruesa; fue entonces que se notó el cadáver de Prat y del sitio en donde estaba se dedujo la afirmación de que había llegado hasta él por sus propios pies, para entregar su espada al jefe enemigo. Esa leyenda la admitió Grau ingenuamente, la difundió la prensa y la ha prohijado Chile, sin notar que cualquiera que haya sido el sitio en donde murió Prat, resulta

que perdió la vida en lucha por su patria. Hemos insistido en esclarecer este hecho, para evitar que en ningún caso pueda decirse que en la cubierta de un buque peruano se ha victimado sin la dolorosa imposición de los hechos de guerra, a un jefe o persona de cualquiera categoría, con rol en las filas enemigas y aun sin rol alguno.

* * *

Sacados del agua los náufragos y provistos de la ropa de que podían disponer los tripulantes del monitor, se resolvió continuar al Sur, es de suponer que para averiguar lo que hacía el otro buque de la división del Comodoro. En la cámara de éste, se había instalado bajo su palabra a los prisioneros de plana mayor, entre quienes reinaba tan nervioso o desbordante buen humor que ni la dolorosa agonía del joven teniente Jorge Velarde, que se debatía sobre la mesa de la vecina cámara de oficiales, bastaba a moderar la algarada.

Al pasar el **Huáscar** delante de Punta Gruesa, distante cosa de cuatro millas, persiguiendo un humo que ganaba al Sur, se vio la fragata cerca de tierra y medio tumbada. La fragata no avisó por señales que su pérdida era total y debía suponerse que estaba sólo varada; por lo que el **Huáscar** siguió en demanda del humo de la **Covadonga,** a la que se esperaba alcanzar.

En la fragata no era posible servicio regular. El segundo jefe y los oficiales se ocupaban de dirigir el salvamento, para lo que tenían que abordar una playa de olas muy repetidas y voluminosas, en cuyo choque quedaban envueltas las embarcaciones y se destrozaban, siendo muy difícil a los náufragos ganar la orilla.

El naufragio de este buque se ha tratado siempre, contemplando en primer término, la noble figura de More, cuya circunspección, conocimientos profesionales, clara noción del honor militar y probada pureza administrativa, lo hacían singularmente apreciable. Pero sin poner en duda la consideración debida a la interesante actuación de More, debe apartársele al tratar de un desastre decisivo en la guerra del salitre. Imprevisión o desgracia, desbarajuste o anatema; precisa recordar hechos que con causa semejante han ocurrido en buques coloniales en el Pacífico.

Como génesis de esos hechos, se ha indicado la presencia en la fragata de jefes extraños a la dotación, de personas que, agitadas por el legítimo afán de éxito, olvidaban que éste sólo lo obtiene la unidad de mando y el severo rigor de la disciplina. Exactamente lo mismo ha ocurrido en combates de españoles y piratas, muy especialmente en el famoso de Cerro Azul. Las personas ajenas a la dotación, no tienen pauta marcada en la labor de las naves y suelen encontrarla en intrusiones por lo general

funestas. Pero esta intrusión la niegan otras de las personas que presenciaron el desastre. Estas dicen que la artillería de la fragata resultó ineficaz por falta de artilleros, que el buque encalló por orfandad del timón en el momento más crítico. Las balas enemigas sacaron de combate dos timoneles y mientras el oficial les buscaba reemplazo, no hubo quien ejecutara las órdenes del jefe.

Lo cierto, parece ser esto:

La **Independencia** seguía al barquito en todas sus rápidas vueltas y quites, que pudo evitar, quedándose a la mayor distancia dentro del campo de tiro. La cañonera no podía escapar, porque su andar no alcanzaba a la mitad del andar de la fragata y esperando no tardaría en llegar el **Huáscar**, con lo que la resistencia sería vana.

Es verdad que por ser la tripulación muy bisoña y falta de instrucción, el cañoneo era de insuficiente resultado; los proyectiles iban unos dirigidos al zenit y otros al fondo del mar y aunque los oficiales suplían hasta donde les era posible la falta de artilleros, su corto número no permitía evitar todas las torpezas. El enemigo cobraba ánimo al observar estos accidentes, y reaccionaba del efecto que le causaban algunos tiros certeros, que averiaron la cañonera, matándole aun oficiales de la plana mayor, como su médico, que cayó destrozado por efecto de algunos de los que hicieron blanco.

Se añade también como probado, que cerca del jefe de la **Independencia** hubo iniciativas indiscretas, autorizadas por el patriotismo pero discordes con la disciplina, las cuales turbaban la necesaria serenidad de dicho jefe; que en el puente se oían voces que no eran las del comandante y manifestaciones impacientes, que no es posible hayan ocurrido. Lo que sí 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 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 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.

Dicen quienes lo saben:

Cierto que el cazador Vavasseur, de 150, se había desmontado al primer disparo, no obstante las precauciones de su jefe, Guillermo García y García, y que las otras piezas acertaban pocas veces; pero sin alucinaciones pueriles no se hubiera olvidado que

la principal necesidad del Perú consistía en conservar sus buques ¿Qué se arriesgaba en cañonear de lejos, mientras llegaba el **Huáscar** o se hacía algún tiro certero? ¿Podía escapar aun cuando el monitor no llegara? Y aunque escapara, ¿valía la captura de ese barquichuelo la pena de arriesgar por tomarlo la mitad casi del efectivo naval del Perú?

More dice en descargo oficial de su conducta: "Habían trascurrido 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 encontraba sobre cubierta en una gran parte, por **haberse estrechado tanto la distancia;** acometí con el espolón por dos veces, cuando las circunstancias me lo permitían; pero encontrando poco fondo tuve que retroceder, lo que dio tiempo al enemigo para ganar el Sur".

"Resolví por tercera vez embestirle con el ariete, pegándome a Punta 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 los rompientes de la punta, ordené poner la caña a babor, para rebasarla y 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 timoneles por el fuego nutrido de ametralladoras y fusilería que el enemigo nos hacía desde las cofas; mandé dar atrás con toda la fuerza de la máquina, cantando durante todo ese tiempo los timoneles el mismo sondaje anterior: es decir de nueve brazas de agua".

"En este instante y cuando tocaba con el ariete a la **Covadonga,** se sintió un gran choque y quedó detenida la fragata. El golpe había sido sobre una roca que no está marcada en la carta, pues se encuentra al Norte del último bajo que aparece en ella".

"Por consecuencia de este choque se llenó completamente de agua el buque, se apagaron los fuegos y suspendiéronse las calderas hasta la caja de humo, y en un segundo y tercer choque se inundaron completamente las otras secciones. El buque cayó sobre su costado estribor, entrando el agua por las portas de la batería. 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; continué el fuego 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, que no podían ser repuestas, pues

el buque estaba inundado casi por completo, como lo digo anteriormente".

"La **Covadonga** seguía haciendo tiros de cañón ya a mansalva, y una de sus bombas rompió el pico de mesana, en 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 de cinco a seis brazas; lo que prueba que la roca en que chocó la fragata es aislada y está a distancia de los arrecifes de la Punta".

.....

"Siendo casi toda la tripulación de hombres que no están acostumbrados al servicio de los buques de guerra, embarcados pocos días antes de nuestra salida del Callao, fue imposible evitar que se arrojasen al agua, corriendo el riesgo de perecer ahogados; mandé arriar todas las embarcaciones para mandar la gente a tierra, haciendo colocar en la primera todos los heridos, yendo cada bote a cargo de oficiales para que regresaran por el resto de la gente. En el último mandé al segundo comandante Raygada, para que organizara la gente en tierra e hiciera regresar algunas embarcaciones que hubieran llegado a tierra, lo que no pudo verificar, pues las rompientes las destruyeron todas al llegar a la costa. Sin embargo, casi toda la tripulación estaba ya salvada, quedando sólo conmigo abordo, cerca de veinte personas".

La pérdida de este buque desvanecía toda esperanza racional de equilibrar la ventaja de material de que incuestionablemente gozaba el enemigo.

La **Independencia** con las quince millas de andar que daban sus nuevas calderas y tubos, con su cazador Vavasseur de ciento cincuenta libras y siete cañones en cada banda de la batería; debía aplazar por mucho tiempo la movilización de fuerzas enemigas por mar, y a desarrollarse en forma más regular las operaciones del desgraciado 21 de mayo, nuestra primera división naval hubiera llegado oportunamente a Antofagasta, causando al enemigo daño tan grave que la paz se hubiera hecho camino, acaso más facilitada en Chile, en donde había mayor número de personas al corriente de la realidad de las cosas que en el Perú, en donde dominaba criterio menos bien informado.

Ha pasado ya tiempo bastante para separar las obras de sus autores y descartar a éstos al analizar aquéllas.

El parte atribuye el mayor daño a la proximidad que alcanzó la fragata respecto de la goleta **Covadonga** y esto es tan cierto que justamente esa vecindad anulaba en la primera la defensa de su coraza, dejando la gente en cubierta de blanco de las ametralladoras y rifles enemigos, de tal modo que al aproximarse a

las piedras y clavarse en ellas, esos proyectiles de la goleta habían inutilizado tres timoneles y el oficial de gobierno les buscaba reemplazo. No hubo, pues, quien cumpliera las órdenes del comandante, cuando una cabilla de la rueda del timón a babor o estribor bastaba a producir o a evitar la ruina de la nación. More logró morir en la cima del Morro de Arica y como Bolognesi, Ugarte y tantos más, puso sobre el ara sagrada de la patria hasta su última gota de sangre, y sólo es dado recordarlo para respetar su memoria; era un militar pundonoroso, un marino distinguido; pero a la vuelta de treinta años de amargura, puede decirse, que con algo menos de **espontaneidad** en los que pudieron llamarse subordinados espontáneos del valiente mártir, no hubiésemos dado a Chile en Condell el verdadero héroe de la jornada.

Llevar buques de mucho calado a placeres de escaso fondo es estratagema muy añeja, para justificar su repetición en situación tan grave para el Perú.

Pero sea permitido decirlo, por lo que pudiera influir en las generaciones que se alzan: ocurría lo que ocurrirá mientras prive en primer término la voluntad desautorizada!

Quiso el acaso brindarnos oportunidades inauditas, pero hicimos como los que tienen ojos y no ven: ningún golpe en el clavo; todos en la herradura.

La aproximación del **Huáscar,** una vez realizada la obra pía de salvar a los tripulantes de la **Esmeralda** que nadaban en el puerto, interrumpió a la **Covadonga** en la de ultimar a los náufragos de la **Independencia,** fustigados a la vez por las balas enemigas y la violenta agitación de las olas.

De la caza de la goleta por el monitor, dice el comandante de éste, "convencido de que la distancia de diez millas que próximamente me separaba de ella, no podía 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".

El rumor anónimo atribuyó ese regreso a haberse abierto una vía de agua en la sección de proa, corroborando tal afirmación con el hecho de que al seguir al Sur en pos de la **Covadonga** pudo desviar ligeramente su rumbo para averiguar lo que ocurría en el otro buque de la división. Pero el agua en la pequeña sección de proa era en pequeña cantidad y si de parte del monitor faltó investigación oportuna, faltó en la fragata quien informara oportunamente al monitor. Convencido éste de la ineficacia de la caza, o por lo menos de su inseguridad, notando que la fragata no venía, volvió en su auxilio. Fue así como se desapro-

vechó el éxito estratégico ofrecido dos veces a las armas del Perú. La culpa de quién....? De todos....? De nadie....? Imprevisión....? Desgracia....? Desbarajuste....? Anatema....?

El **Huáscar** fue a Iquique con sus prisioneros, heridos y muertos que desembarcó en ese puerto, abandonándolo en la noche. En el curso de ésta reconoció Pisagua y luego al **Chalaco,** al que ordenó seguir a Iquique después de recibirle carbón, que tomó además de tierra y de una lancha que el enemigo dejó cargada, con lo que rellenó sus carboneras.

Los náufragos de la **Independencia** se transbordaron en Iquique al **Chalaco.**

Una de las víctimas que sucumbieron en la **Independencia** fue Guillermo García y García. Apenas era alférez de fragata, pero como capitán del buque había cruzado más de una vez el Pacífico, lo mismo que otro alférez de ese buque: Ricardo Herrera, capitán que fue de la fragata chinera **María Luz.**

García y García venía al lado del corresponsal de **El Comercio,** Rodolfo del Campo, que había ido a llamarlo de parte de More. En el trayecto de la proa al puente una bala de ametralladora lo hirió de alto a abajo, matándolo instantáneamente.

Con el naufragio de la **Independencia** hubiera terminado la guerra a haber en el país mayor eco para los dictados del buen sentido; pero no asomó la energía que precisaba poner a su servicio para evitar que las pasiones inconscientes lo llevasen a sus más deplorables consecuencias.

Rellenas sus carboneras en la madrugada del 24 de mayo, siguió el **Huáscar** viaje al Sur, en tanto que el **Chalaco** regresaba a Arica; el 25 corre tras del **Itata,** hasta convencerse de que su andar no le permitía alcanzar a ese trasporte chileno. Represa dos barquitos, que antes apresaran los chilenos y los quema. Avista otros dos vapores, que no consigue alcanzar, el **Rímac** y el **Itata,** que salían de Antofagasta cuando el **Huáscar** entraba en ese puerto, mayo 26.

Penetra luego en el puerto y se cañonea con los fuertes y la cañonera **Covadonga,** hasta las 7 h. 15 m. p.m., retirándose después de dos horas. Hechos 16 tiros con los cañones de 300 y 8 con los de 40, no resultó daño ni en la cañonera que habían llevado, a la sirga, al pozo, ni en las tres baterías, ni en las condensadoras de agua, cuya destrucción hubiera sido de momento muy trascendental; pues la artillería del monitor era insuficiente para atender simultáneamente a las tres baterías y a la goleta.

Al día siguiente, mayo 27, el **Huáscar** volvió al puerto, en el que permaneció todo el día, después de cortar el cable telegráfico, sin oposición ninguna de parte de los fuertes de tierra, ni de la cañonera **Covadonga,** que de su parte el **Huáscar** no insistió en cañonear, acaso para no hacer más evidente la ya noto-

ria pericia de sus artilleros. En la noche salió de Antofagasta sobre Tocopilla y después de este puerto, visita el de Cobija: destruyendo en los dos las lanchas a flote, a efecto de entorpecer las operaciones marítimas del enemigo. En el último de esos puertos apresó a la barca **Emilia,** que había traído carbón de Lota y estaba cargada de metales, la que envió al Callao, a órdenes del teniente Melitón Rodríguez. Luego siguió a Iquique, en donde fondeó el 29, encontrando ahí al Director de la Guerra, que había llegado en el **Chalaco.** Con el general Prado había llevado el mismo buque a Iquique dos batallones bolivianos, Victoria y Rifleros, al mando del general Granier. El monitor desempeñó ahí algunas comisiones hasta el 1º de junio, en que fue autorizado a regresar al Norte. De Iquique salió a Ilo para renovar su carbón. En ese viaje fue objeto de una caza de siete horas, que sólo logró burlar a mérito de la serenidad del comandante Grau, alcanzando su puerto de destino, Ilo, en el que tomó más carbón, después de lo que volvió a Arica, avanzando de ahí a Pisagua, en donde embarcó un exceso de carbón dejado en sacos sobre las tapas de las carboneras, y luego siguió más al Sur.

En la madrugada del 3 de junio, sobre Huanillos, avistó dos humos y suponiéndolos de dos corbetas, se fue sobre ellas. El tiempo era brumoso y tardó algo en reconocer al acorazado chileno **Blanco Encalada,** que navegaba en convoy con la corbeta **Magallanes.** Cambió entonces su rol de perseguidor en perseguido, entablando los buques chilenos la caza. Seis horas después o sea a los 50 m. p.m. estaban casi a tiro.

El **Blanco** hacía 9.5 millas y el **Huáscar** conservaba apenas un andar de nueve.

La **Magallanes** se mantenía a la distancia correspondiente a su material de construcción. No entró al fuego: lo observaba de lejos.

Sobrevino la noche entrándole cada vez más el blindado al monitor, que no lagraba levantar ni la presión normal. Como el ingeniero atribuyera esta dificultad a la mala clase de carbón que había en sacos sobre cubierta, estorbando usar el bueno que estaba abajo, se procedió a echar al agua el malo, que además estorbaba en la cubierta y la parte alta de las carboneras, impidiendo usar el carbón bueno.

Como el **Blanco** seguía entrándole, el **Huáscar** presentó el costado e hizo dos disparos lográndose el intento de Grau. El blindado, que podía romper los fuegos de dos cañones a lo menos, sin alterar su rumbo, presentó a su vez el costado.

El **Huáscar** aprovechó ese momento para ponerse de nuevo a rumbo y continuar su retirada. Coincidió esta maniobra con el aumento de presión obtenido empleando el carbón bueno y pudo burlarse la caza.

Durante esta carrera de dieciocho horas el **Huáscar** sufrió la pérdida de un agregado, Antonio Cucalón, joven que viajaba por entusiasmo cívico, que no tenía abordo carácter ninguno y se consentía por tolerancia fuera de rol. Es probable que se aventuró por la cubierta y como el monitor llevaba las falcas desguarnidas, un balance lo echó al mar, sin que nadie notara en cuál momento. Sin esa desgracia, nada hubiera habido que lamentar con ocasión de tan empeñosa caza. Esta carrera inútil de dieciocho horas fue, en Chile, cargo grave contra la poca suerte del almirante Rebolledo, a quien la prensa peruana debió encomiar muy entusiastamente siempre, siquiera fuese sólo por esa poca suerte.

A la mañana siguiente, junio 4, recaló el **Huáscar** en Mollendo, de cuyo puerto siguió al Callao, en donde después de reconocer las bahías y ensenadas del tránsito, fondeaba a los tres días, habiendo durado su ausencia 28, durante los cuales la pérdida de la **Independencia** había destruido en el concepto de las personas bien informadas, las pocas esperanzas que se fincaban en las operaciones marítimas, sin las cuales las de tierra eran necesariamente desventajosas.

* * *

Dejamos a la escuadra chilena en viaje al Callao a la vez que la peruana salía simultáneamente para el Sur, con el resultado que queda referido.

La escuadra de Rebolledo entró al Callao la mañana del 22 de mayo. La componían los blindados **Cochrane** y **Blanco Encalada** y las corbetas **Magallanes, Chacabuco, O'Higgins** y **Abtao.**

Esta primera visita de la escuadra chilena al Callao fue muy corta. Apareció en la bahía la mañana del 22 de mayo, y al comprobar la ausencia de las principales naves peruanas, volvió sus proas al Sur antes de tres horas de permanencia, empleadas en verificar sus presunciones con declaraciones arrancadas a los pescadores que lograron tomar, de los que sólo consiguieron saber, que los buques peruanos habían salido para el Sur. La ausencia de esos buques anulaba el proyecto que se atribuyó a este viaje de la escuadra enemiga. Imitando al Heremit, a Cochrane y otros, traían un barco brulote, la cañonera **Abtao,** cargada de explosivos, para lanzarla contra el puerto, entre las naves peruanas. El **Abtao,** mandado por Tompson, al entrar entre ellas, descargaría sus cañones a la vez que abrasaba santa bárbara y los grandes depósitos de explosivos de que venía cargado, producirían la conflagración simultánea y destrozo de todo ello: un cataclismo. Aprovechando de la confusión que éste causaría en las naves peruanas, si no volaban, los blindados las atacarían, mientras las corbetas **Magallanes, Chacabuco** y **O'Higgins** quemaban la ciudad

con sus bombas y metrallas. Es permitido dudar de la veracidad de este plan y hasta calificarlo de inverosímil, por mucho que la inventiva y audacia fuesen de tan especial agrado del viejo lobo marino, que en Papudo supo fingirse en peligro y usar bandera ajena para capturar la **Covadonga**, que acudía a prestarle auxilio. En el Callao sólo pudo averiguar, que Prado había salido con la escuadra al Sur. Nadie pudo decirle más porque no se sabía otra cosa.

Por lo demás no es admisible que siguieran los chilenos ese plan infantil, aunque exornado con detalles espeluznantes. Es que Rebolledo vino a embotellar nuestras naves en el Callao, mientras el ejército chileno avanzaba de Antofagasta a Tarapacá. Con nuestros buques fuera del puerto, bloquearlo sólo significaba para el enemigo inmovilizar o exponer sus naves, cuando más falta hacían para protección de sus trasportes. Comprendiéndolo así Rebolledo y su estado mayor, como no podían dejar de comprenderlo, se apresuraron espantados, a volver al Sur, aunque contra todos sus deseos llevara el convoy majestuoso paso de tortugas. Tan atareados iban, que se cruzaron con el **Oroya**, que regresaba de Pisagua y ni intentaron perseguirlo. Navegaban con pocas calderas, a media máquina, auxiliados por velas los buques que las tenían. Por imprevisión o accidente, llevaban el combustible tan escaso que no les hubiera bastado para llegar a Iquique. En esos momentos el Perú pudo evitar los malos efectos de su incuria..... Pero aquel era **sport** de imprevisiones.....

La escuadra chilena hizo escala en San Nicolás para reparar ligeros desperfectos y distribuir las reservas de carbón. Al salir de este puerto deshabitado, mayo 26, se cruzó con un vaporcito mercante, **Ballestas**, de cuyo capitán obtuvo el almirante las primeras noticias de lo ocurrido en Iquique.

Con grandes esfuerzos llegó esta escuadra a Mollendo casi sin un grano de carbón, y les hubiera sido muy difícil moverse de ahí, si con alguna previsión los buques peruanos remolcan a Arica o destruyen el buque que los había surtido de ese combustible, y en el cual encontró la escuadra chilena la manera de seguir su viaje. Siete horas estuvieron llenando sus carboneras y a la vez rastreando el cable con el intento tal vez, de comunicarse por el Norte con su gobierno, pero sin lograr su intento. Provistos ya de carbón siguieron su viaje al Sur con más presteza. Precisa repetirlo: dos veces estuvo el éxito en manos del Perú: dos veces la imprevisión lo dejó escapar.

Ese mismo día el **Chalaco** que había seguido al Sur después de desembarcar en Iquique las tropas traídas del Callao, enfrente de Tocopilla, mayo 26, capturó a la barca chilena **Anita**, cargada de carbón y cebada, y la remitió al Callao, a cargo de los ofi-

ciales de marina Decio Oyague y Reinaldo Lama. Al regreso de su viaje al Callao, el **Chalaco** recaló en Pisco.

* * *

"No contando ya el Perú con más buque capaz de imponer alguna atención al enemigo que el **Huáscar**, lo natural, lo prudente habría sido, no aventurarlo sino cuando se tratara de alguna operación de vital importancia para el éxito de la guerra; pero en vez de esto, se le empleó en excursiones de puro lujo, exponiéndolo temerariamente, sin la menor perspectiva de utilidad...".

Esta condenación severa de las operaciones a que se dedicó el **Huáscar** hasta caer a merced de la escuadra enemiga, es susceptible de atenuaciones. El **Huáscar** es cierto, reducía la fuerza incontrastable de Chile a sus blindados y con el auxilio de la **Unión** y transportes del andar del **Oroya**, pudo mortificar sus expectativas bélicas, tal vez hasta reducir las pretensiones que deducía de su remasticada preparación para esta guerra adquisitiva. Pero la situación del Estado Mayor del Sur, entidad que suponemos para descartar personalidades, era en realidad más vidriosa de lo que podía decirse, ni dejarse sospechar siquiera. El presidente de Bolivia estaba cada vez más desilusionado de la alianza, que, en concepto suyo, comprometía su actuación personal en la política interior de su país y a la vez era objeto de sugestiones y promesas tentadoras, que no dejaba de hacerle el enemigo. Precisaba evitar las veleidades de Daza e inspirarle confianza, aunque fuera con éxitos de aparato. El **Huáscar** no había terminado las refacciones necesarias que recibía en el Callao, cuando lo pidió el Estado Mayor de Arica, puerto para el cual salía el 6 y al que llegó dos días después.

Se había tomado nota de que los buques enemigos que bloqueaban Iquique salían del puerto en las noches, para cruzar afuera y se estimaba de posible éxito un ataque sorpresivo, cuando al peso de la noche, descartada toda posibilidad de peligro, las naves cruzaban perezosamente descuidadas como sus soñolientos tripulantes. El objeto de la llamada del **Huáscar** debió ser la realización de un plan, pues el 9 salía el monitor de Arica al Sur para ponerlo en práctica. En la noche entró a Pisagua y destacó un bote con el comandante Carvajal, a pedir ratificación telegráfica de los datos que se tenían desde Arica. Obtenida ésta siguió el monitor sobre Iquique y aunque la noche era calimosa, hizo en este puerto una recalada brillante, bordando las piedras hasta entrar al fondeadero sin ser sentido.

Grande estusiasmo causó, entre la gente de tierra, la noticia de que el gallardo monitor estaba en la bahía. El comandante averiguó que en la tarde habían salido el blindado **Cochrane**, la

Magallanes, el **Abtao** y **Matías Cousiño.** Cuando regresó abordo eran las 2 h. a.m., el tiempo seguía calmoso y apenas se veía a corta distancia. Expresamente anunció Grau, que sólo convenía emplear el espolón aunque se tratara del blindado o especialmente contra él, en lo que todos los jefes que se habían reunido en Consejo estuvieron de acuerdo. Izaron el bote y dejaron el puerto.

Una hora después cruza una sombra la proa del **Huáscar.** Era el **Cousiño.** Se le intima rendición, haciéndole descargas de fusilería. Se había mudado el plan acordado? El **Cousiño** se declaró rendido y se preparaba un bote para ir a tomar posesión de la presa; pero ésta se alejaba con la viada cirniéndose en la sombra, y el acuerdo quedó anulado, a la vez que el propósito de sorpresa: se hizo un disparo de cañón!

Delante del ariete del **Huáscar** el capitán del **Cousiño** grita: comandante Grau, **no mate más gente, estamos rendidos!** Pero huía..... Esa incorrección, sin duda, provocó la cólera del hidalgo marino y vibró la voz de **fuego**.....!

El plan había abortado. Para hundir al blindado con el ariete, necesitaba embestirle desprevenido, única manera de tomarlo de través y herirlo antes de que pudiera eludir el golpe, mediante su doble hélice y buen gobierno.

Al cañonazo apareció la **Magallanes,** en lugar del **Cousiño,** y el **Huáscar** se fue sobre ella; pero esta corbeta era muy veloz y estaba muy bien manejada, aprovechando su doble hélice y el buen gobierno para rehuir el golpe del ariete. Luego se presentaron el **Abtao** y el **Cochrane,** con lo que nuestra nave hubo de abandonar el campo.

Esta es una de las excursiones que llamaron alguna vez de puro lujo, sin duda porque no se ha detallado nunca; pero a nadie se le oculta que si el acuerdo se cumple y se parte con el ariete al **Cousiño**, acaso se hubiera presentado la ocasión de acercarse al **Cochrane** y realizar el plan acordado.

Acaso Grau miró la juventud entusiasta y riente que lo rodeaba y le faltó para sacrificarla el valor que siempre le sobraba para exponer su propia vida.... Acaso encontró indigno herir a mansalva, aunque se tratara de enemigo a quien, por ser más fuerte, no podía atacar en lucha franca....

El **Huáscar** se puso en retirada, y el **Cochrane** con la **Magallanes** entablaron su caza, que mantuvieron hasta las 11 h. a.m. del día 10. Los buques enemigos fueron a desahogar su despecho, disparando sobre el puerto de Pisagua: el **Huáscar** llegó a Arica con averías de poca significación en la obra muerta y un herido leve.

Los buques enemigos hacían en tanto operaciones lastimosas: bombardeo de Pisagua, de Pabellón de Pica, caza frustrada de la **Pilcomayo,** miserias.

Después de consumado el bombardeo de Pabellón de Pica, los buques agresores **Blanco Encalada** y **Chacabuco** navegando al Sur cayeron sobre la **Pilcomayo.** Esta cañonera había salido de Arica custodiando al **Oroya,** que condujo tropas de Arica a Pisagua y separado de ese trasporte, siguió al Sur hasta Tocopilla, puerto en el que destruyó más de una docena de lanchas, incendiando además la fragata chilena **Matilde,** que pretendía ser nicaragüense; regresaba al Norte, cuando cruzó su rumbo con el de las mencionadas naves enemigas. Estas se pusieron en su persecución a cosa de las 2 h. p.m. del 6 y mantuvieron tenazmente la caza hasta las 7 h. 45 m. a.m. del 7, hora en que desistieron de ella. La **Pilcomayo** fondeaba al día siguiente sin novedad en el puerto de Arica.

La caza de la cañonera, iniciada casi a la vista de Tocopilla y hallándose a tiro del blindado, al que se había acercado para reconocerlo, se supuso realizada, divulgándose en Chile la noticia, cuya rectificación causó notable disgusto en ese país.

El despecho que causó en el almirante chileno la ineficacia de su caza, le sugirió el inusitado bombardeo de Iquique la noche del 16 de julio, acto criminal que causó indignación general y la protesta del cuerpo consular, al que había ofrecido que sólo como represalia fundada ofendería el puerto. Rebolledo pretendió excusarse estableciendo un imaginario proyecto de amago a sus buques con torpedos, de los que sólo más tarde se proveyó a Iquique.

La crueldad inútil de acto tan criminal, del que resultaron muchas víctimas extrañas a los hechos de armas, sublevó los ánimos en el cuartel general de Arica, acordándose esa misma noche que salieran el **Huáscar,** de la primera división naval, a órdenes de Grau que retenía el mando del monitor y la corbeta **Unión** a órdenes de Portal, en la que García y García, de la segunda división izaba su insignia. La corbeta, después de reparadas sus calderas en el Callao, se hallaba fondeada en Arica desde el 16 del mismo mes, justamente el día de los bombardeos nocturnos de Iquique.

Se había proyectado ir con estas dos naves mar afuera hasta las inmediaciones de Valparaíso, en busca de presas; pero hacia punta Tetas surgió un incidente que modificó el plan propuesto.

Se avistó un humo contra la costa, la **Unión** recibió orden de reconocerlo y activó la marcha sobre él. Se vio pronto que era un buque de guerra y hasta se supuso que fuera el **Abtao.** Una vez a tiro la **Unión** afianzó su bandera con un disparo, pero el buque perseguido se limitó a desplegar el pabellón francés sin detener su marcha hasta fondear en Mejillones de Bolivia. La **Unión** entró también y una vez adentro el comodoro envió a su ayudante, el teniente F. La Torre Bueno, a visitar el buque, que resultó ser la cañonera **Hugon,** en viaje de Coquimbo, cuyo comandante quiso sin

duda darse el placer de ejercitar la velocidad de la corbeta peruana.

Calculando Grau que su presencia en la costa Sur se avisaría por telégrafo, lo que hacía más peligrosa su expedición y difícil si no imposible cualquier sorpresa, quiso reducir sus hostilidades a una zona corta sobre la línea de comunicación enemiga, con cuyo propósito siguió al Sur.

Al día siguiente, 19, al frente de Antofagasta había cuatro buques de vela; el **Huáscar** fue a reconocer los más próximos y la **Unión** el más lejano, que era la fragata chilena **Adelaida Rojas,** con 1700 toneladas de carbón, de Coronel para Antofagasta. Dotado convenientemente este buque se remitió al Callao a órdenes del teniente 2º Ramón Sánchez Carrión.

Al otro día frente a Chañaral, capturó la **Unión** al bergantín **F. Saucy Jack,** cargado de cobre, que también fue remitido al Callao a cargo del teniente 2º Julio Jiménez.

El **Huáscar** penetró luego a Chañaral adelantándose la **Unión** a Caldera para llegar antes que el vapor **Santa Rosa,** que iba también al Sur y al que quisieron anticiparse, para que no pudiera dar noticias a cualquier trasporte o buque débil que pudiera estar ahí fondeado. No hubo ninguno, y previa notificación que llevó a tierra el comandante Carvajal, se quemaron las lanchas a flote. En tierra se hizo caminar bastante a dicho jefe y en poco estuvo que fuera objeto de poblada.

Habían en Caldera tres buques de vela, a los que vino a unirse el **Santa Rosa,** aludido antes. La **Unión** esperó cruzando despacio delante del puerto, en el que no había embarcaciones menores a flote, causando la presencia de la corbeta en la bahía grande agitación en la ciudad. No se veían banderas en las oficinas, vigía, faro, muelle, aduana, ni aun siquiera en los fuertes, que permanecieron mudos. La **Unión** obtuvo del capitán del **Santa Rosa,** que recibiera los tripulantes chilenos de las presas y al concluir el día salió para el Norte, a reunirse con el **Huáscar** y en convoy, poco más tarde, ambos buques volvieron al fondeadero, en el que permanecieron hasta las nueve de la noche.

El 21 se separaron los dos buques, dirigiéndose la **Unión** a Carrizal y el **Huáscar** a Huasco y Chañaral, en donde apresó a la barca **Adriana Lucía,** disfrazada de nicaragüense y cargada de cobre; la que se remitió al Callao a cargo de un oficial, dos guardiamarinas y ocho individuos del equipaje del monitor. La corbeta fondeó a las nueve y media de la mañana en Carrizal, y el Comodoro notificó a la autoridad, por conducto del teniente La Torre Bueno, que iba a destruir las lanchas y se trasbordaron a uno de los cuatro buques ahí fondeados los tripulantes no chilenos, de las presas, que el **Santa Rosa** se excusó de admitir. El **Huáscar** por su parte había destruido las lanchas a flote en Huasco. A las cinco

de la tarde llegó el monitor y las dos naves peruanas salieron juntas poco después, siguiendo al Norte en la noche.

La mañana del 22 visitaron al vapor **Colombia,** que venía de Antofagasta a Caldera y ahí obtuvieron noticias de que en aquel puerto estaba el **Itata,** en el que habían venido de Valparaíso el ministro Santa María y varios jefes. La **Unión** entró a Pan de Azúcar, en donde con las debidas formalidades, destruyó e incendió las cinco lanchas que habían a flote. Ahí tampoco se veía flamear banderas. Poco después se juntaron los dos buques y navegando en convoy, encontraron a cosa de las ocho de la noche al **Chala,** procedente también de Antofagasta, el cual confirmó las noticias del **Colombia.** Se dio a la **Unión** el **rendez vous** para que amaneciera al día siguiente veinte o veinticinco millas al sur de Antofagasta, a fin de entrar simultáneamente a este puerto, uno por el Sur y otro por el Norte.

En las primeras horas del 25, se hallaba la **Unión** en el punto convenido, frente al morro Jara y apenas empezó el horizonte a despejarse cuando se avistó al N.E. un vapor que navegaba en demanda de Antofagasta. La corbeta se apresuró a reconocerlo y, ya próxima a su costado, afianzó el pabellón con un disparo a pólvora, que el vapor contestó con otro a bala. Eran las 7 h. 10 m. a.m. y a esa hora se entabló la caza. El **Huáscar** no se veía. El vapor estaba a 4,500 metros y desde luego enmendó su rumbo primero al N. y después al N.W., direcciones en las que huía de la corbeta a toda máquina. La **Unión** descargó sus cuatro cañones de proa, a babor y dio a la vez todo andar, siguiendo las aguas del buque en fuga, que no alzó su bandera ni otra alguna. En los primeros momentos consiguió aumentar la distancia que lo separaba de la corbeta, pero cuando ésta avivó sus fuegos, desarrollando mayor andar, esta distancia disminuyó acortándose más a cada instante: de modo que a las 8 h. era de 1,600 m.

A falta de cazadores se emplazó sobre el castillo de proa el cañoncito de a nueve adquirido por los oficiales de la corbeta en Londres, y bautizado con el nombre de **El malcriado.** Lo manejaba personalmente el mayor de órdenes de la división, capitán de fragata Gregorio Pérez, que hizo con él 54 disparos de los cuales cuatro hicieron blanco causando averías en el casco a la nave en fuga, cuatro heridos y un muerto. En ese momento se divisó un humo sobre el horizonte, y media hora después resultó ser del **Huáscar,** que venía cruzando al fugitivo. El Comodoro García y García ordenó usar la artillería gruesa, pero el comandante Portal y su segundo E. Aguirre demoraban en cumplir la orden, para no dañar la presa, que como queda dicho apenas distaba 600 m.

El **Huáscar,** se acercaba a toda máquina cruzando el rumbo

del buque en fuga y le hizo un disparo, justamente cuando aquél paraba su máquina y hacía flamear bandera blanca.

El **Huáscar** llegó con la viada hasta interponerse entre la presa, que resultó ser el transporte chileno **Rímac,** de cinco cañones y proximamente dos mil toneladas, y la corbeta **Unión;** acercándose a aquél hasta tocar una falúa que traía colgada de los pescantes.

El **Huáscar** destacó un bote a cargo del comandante M. Melitón Carvajal, para que éste se hiciera cargo de la presa. Al llegar a su costado estaban en la escala el capitán de bandera y de corbeta Ignacio L. García, los jefes del escuadrón **Carabineros de Yungay** Manuel y Wenceslao Bulnes y trece oficiales, que pretendían embarcarse en el bote para ir al parlamento. El comandante Carvajal les ordenó volver a cubierta, y subió tras ellos, ocupándose desde luego de restablecer la moralidad de la tropa, que había tenido ocasión de invadir la despensa y apropiarse el licor. Mientras se ocupaba este jefe en tales detalles, un oficial de la **Unión** desconectaba pieza vital de la máquina y se pasaba un calabrote de remolque de la presa a la corbeta, cumpliendo órdenes del Comodoro García y García.

Al informarse de lo que ocurría, el comandante Carvajal hizo largar el remolque, impidió extraer la pieza de máquina e hizo saber al jefe de la división las órdenes opuestas que se intentaba hacer cumplir; confirmándose entonces el nombramiento de Carvajal como conductor de la presa, llevando como oficiales a los tenientes Fermín Diez Canseco, Carlos Heros; aspirantes Bruno E. Bueno, E. Bonemaison, capitán de la guarnición M. Bustamante, sargento F. Retes y 15 soldados del **Huáscar;** y de la **Unión,** tenientes Juan M. Ontaneda, J. Bohorques y algunos hombres de mar.

Se hizo bajar a la bodega a los 245 soldados, los que al aproximarse nuestros buques habían arrojado sus armas al mar, se señaló la cámara a los jefes, oficiales, pasajeros y contador del **Cochrane** que estaban abordo, y el **Rímac** continuó su viaje a Arica, con su propia máquina, a órdenes del comandante Carvajal.

Con el **Rímac** se había capturado además del mencionado escuadrón de caballería **Carabineros de Yungay,** 260 caballos, forraje, fornituras, armas, municiones, víveres y más de mil toneladas de carbón de piedra.

El efecto moral que causó en Chile la captura de este buque y las incursiones impunes de sus captores en su litoral del norte, era indescriptible. A la vez se producían expresiones de sorpresa, de desorientación, de zozobra y casi simultáneamente explosiones de rabia, violentas manifestaciones de descontento. Las iras se condensaban en particular contra el jefe de la escuadra y el

ministerio. La duda se apoderaba de muchos y la más honda indignación del mayor número, sabedor de cuantos sacrificios había hecho Chile para reunir un material marítimo que resultaba ineficaz.

Las manifestaciones de alarma y de descontento alcanzaron tan abrumadora magnitud, que para calmarla, el presidente Pinto hubo de aceptar la dimisión del ministerio y reemplazar al vencedor de Papudo con el capitán de navío Galvarino Riveros.

Esta determinación radical fue para el Perú tan funesta, como la nunca bastante llorada pérdida de la **Independencia.** Sólo la oclusión o congestión cerebral constante, de que se decía víctima a Rebolledo, pudo prolongar la fácil movilidad de las naves peruanas, descartando la incontestable superioridad naval de Chile, que apenas los niños o los muy ignorantes en asuntos de mar, podían desconocer.

En cambio el efecto de esa captura fue fatal al Perú, no sólo por la sensible remoción de Rebolledo, sino principalmente porque ella hizo olvidar la gran inferioridad de nuestra potencia naval, reviviendo otra vez la ebriedad infantil que producían los triunfos efímeros, mediante los que se exigía dar al azar la participación que no debía acordársele nunca administrando asuntos vitales de los pueblos: ebriedad que esperaba del milagro lo que es obra de la preparación, del cálculo, de los materiales acopiados oportunamente.

La captura del **Rímac,** la destrucción de lanchas, las incursiones en el litoral enemigo, fueron destellos de luz, a los que debían seguir tinieblas prolongadas.

* * *

Por la correspondencia enemiga tomada en el **Rímac,** se averiguó que Chile esperaba dos cargamentos de artículos de guerra, para avanzar sus fuerzas más al Norte, y al informarse de la fecha en que debían cruzar el Estrecho, se acordó despachar la **Unión** con el objeto de capturarlos. Este buque, salió efectivamente de Arica el 31 de julio y el 16 de agosto fondeaba en Punta Arenas, causando su presencia en este puerto chileno del Estrecho, el más intenso pánico entre sus habitantes, que abandonaban atropelladamente la población. El Comodoro García y García hizo cesar esa alarma por oficio a la autoridad, en el que manifestaba no ser objeto de su viaje causar daños inconducentes. Tomaron ahí el poco carbón que había en un pontón fiscal y obtuvieron de tierra provisiones frescas, cuyo importe abonaron de contado.

Estuvieron abordo de la corbeta el vicecónsul inglés y algunos otros extranjeros, por quienes supo el Comodoro que doce días

antes, había pasado efectivamente para el puerto de Valparaíso el vapor inglés **Gleneleg,** cargado de armas y pertrechos, custodiándolo el transporte armado **Loa.** El 18 emprendió la corbeta su vuelta al Pacífico, al que entraba días después con tiempo bonancible y aunque hizo la mayor parte del viaje a la vela y hubo de afrontar fuertes vientos del N.E. y N., el 14 de setiembre entraba a Arica de regreso, sin la menor ocurrencia.

* * *

Un día después de la salida de la **Unión** para el Estrecho, agosto 1º, salieron el **Huáscar** y el **Rímac,** con el objeto de hostilizar al **Cochrane,** que según noticias navegaba al Sur con su máquina descompuesta; pero, principalmente para distraer la atención de la escuadra enemiga, a fin de que no estorbara el viaje del **Manco Cápac** del Callao a Arica, plaza esta última, cuya fortificación quería completarse con esa batería flotante, que la defendería de los asedios por mar. Este monitor a cargo del capitán de navío Camilo N. Carrillo, salió del Callao solo, e hizo un viaje feliz. Dicho viaje del **Huáscar,** bastante peligroso, con el propósito de distraer la atención del enemigo, debía hacerse notar en la costa norte de Chile y molestar al **Cochrane** si era posible. El éxito del viaje del **Manco** preocupaba algo, por más que el jefe de su mando, capitán de navío Camilo N. Carrillo, fuese por sí solo una garantía sólida de resultado feliz para la expedición. Carrillo conocía bien el buque que condujo de Nueva Orleans a Río Janeiro. El **Manco Cápac** llegó sin novedad a Arica el 7 de agosto.

La expedición del **Huáscar** y **Rímac** no encontró buen tiempo en su viaje al Sur, antes bien mar muy gruesa, que impuso la disminución del andar, no obstante cuya precaución la violencia de las cabezadas rompió una de las excéntricas del **Rímac,** causando otras averías que entorpecían su marcha, por lo que Grau ordenó que volviera al Callao, después de hechas las refacciones posibles en pleno océano, con los fierros calientes y bajo la acción del temporal. El tiempo destinado a esas reparaciones, se empleó a la vez en transbordar al **Huáscar** el carbón posible en tan desfavorables condiciones.

El 4, con noticias recogidas en el **Ibis,** de la Kosmos, salido de Valparaíso dos días antes, supo Grau, de manera incierta que el **Cochrane** estaba en Coquimbo, dirigiéndose en consecuencia a Caldera desde cuya entrada envió una falúa a cargo del teniente 2º Fermín Diez Canseco, para investigar si realmente el blindado estaba en el puerto vecino. Canseco penetró al puerto en donde estaba solo el transporte **La Mar,** y después de capturar un bote con dos pescadores, que confirmaron la noticia de

hallarse el **Cochrane** en Coquimbo, siguió rumbo al Sur. El temporal arreciaba entorpeciendo la marcha del monitor, que consumía inútilmente su combustible, apenas suficiente para el viaje de regreso y que no bastaría ni para eso, si continuaba cabeceando contra el viento sin resultado. En tales condiciones, Grau resolvió el regreso a Caldera en busca del **La Mar**, con lo que puede decirse que se aplazó el desastre. ¿Qué podía hacer nuestro monitor en daño del blindado? ¿Cañonearlo? Aun admitiendo que los artilleros del monitor hubiesen adquirido alguna práctica, era bien sabido que los proyectiles del **Huáscar** sólo penetraban tres pulgadas en la coraza del blindado. ¿Espolonearlo? Queda dicho que aquello sólo podía realizarse en condiciones especiales, casi las mismas necesarias para la colocación de torpedos, que era de lo que se trataba.

El 6 a las ocho de la noche se puso frente a Caldera, destacando en un bote al teniente 2º Gervasio Santillana, para que se orientara en la bahía. Al regreso de este oficial y con sus informes, avanzó el monitor dentro del puerto, haciéndole la batería de tierra un disparo con pólvora sola. Santillana había visto varios buques de vela y un vapor, que él no aseguraba fuese el **La Mar.**

Se destacó entonces en un bote, al capitán de fragata Manuel Melitón Carvajal, para que reconociera el vapor, que resultó ser el **Valdivia,** llegado en la mañana. El comandante Carvajal averiguó que el **La Mar** se había enmendado más a tierra y estaba pegado al muelle, en poco fondo. El **Huáscar** procuró en vano, llegar hasta el transporte enemigo, pues ni siquiera logró verlo, aunque la luna alumbraba ya bastante; y después de tres horas de inútiles diligencias, continuó navegando al Norte.

Al día siguiente a las dos de la tarde entró a reconocer Taltal y al intento de notificar que se procedería a la destrucción de las lanchas, desembarcó el teniente Enrique Palacios, a quien demoraron en tierra. No es de dudar que el hilo telegráfico funcionaba, con lo que se había llenado el objeto de esta excursión del **Huáscar,** ocupando la atención de los buques enemigos.

Efectivamente. Se ocupaba el **Huáscar** en traer las lanchas a su costado para destruirlas, desesperando de que acabara de regresar el oficial comisionado, cuando se presentaron dos vapores a la entrada del puerto. Por fortuna Palacios había sospechado que se le demoraba deliberadamente y se apresuró a volver a su buque en el momento en que éste dejaba el puerto. Los buques que llegaban eran el blindado **Blanco Encalada** y el transporte **Itata,** que desde luego se fueron sobre el fugitivo. El **Huáscar** hizo camino al S.W., hasta que fue de noche y una vez que en la oscuridad se perdió de vista el enemigo, modificó el rumbo, primero al W. y luego al Norte en el que se mantuvo definitiva-

mente. A las 2 h. a.m. se vieron dos buques, que se comunicaban por medio de destellos precisos. Eran probablemente del convoy enemigo. El **Huáscar** gobernó hacia tierra y se perdieron de vista. Al otro día visitó Cobija y Tocopilla, el 9 llegó a Iquique y desde este puerto siguió con el **Oroya**, que encontró ahí, hasta el de Arica, en el que fondeaba el 10 de agosto.

* * *

No estaban ociosas las otras naves nacionales. Ellas formaban una línea de tráfico constante de tropas, armas y material de toda clase, inclusive torpedos, de los que llevó algunos el **Oroya** a Arica, en junio, por la firma Scott More y Grace.

El **Talismán** hizo tres viajes a Panamá de donde trajo abundantes pertrechos.

El **Limeña** trajo la torpedera **Herreschoff**, fue luego a Panamá y regresó cargado de armas y municiones.

El **Talismán** trajo de Arica al Callao a los prisioneros de la **Esmeralda** teniente 1º Luis Uribe, íd. graduado Francisco 2º Sánchez; guardiasmarinas Arturo Wilson, Arturo Fernández, Vicente Zegers; 1er. cirujano Cornelio Guzmán; 2º contador Juan A. Guiño; subteniente Antonio E. Hurtado; Ayudantes de cirujano, Germán Sechura y Juan A. Cabrera.

A fines de agosto la **Pilcomayo** y el **Chalaco** llegaron a Arica con artillería y municiones.

Ya es el **Limeña** que lleva torpedos y cañones al Sur, ya el **Talismán** que trae armas de Panamá, ya el **Oroya** que va al mismo puerto por pertrechos; el hecho es que hasta las más débiles naves del Perú van y vienen, sin encontrar estorbo en su camino. Hasta la pequeña lancha **Arno**, se aventura de Arica al Callao.

El 22 de este mismo agosto salieron el **Huáscar** y el **Oroya** a buscar aventuras en el litoral ocupado por el enemigo. El objeto de esa expedición era sin duda manipular sobre el **Blanco Encalada**, que según los informes del Estado Mayor de Arica, debía estar limpiando sus fondos en Antofagasta.

Entraron a Pisagua por detalles y luego se dirigieron a Iquique, en donde embarcaron dos de los tres torpedos Lay, enviados por la casa constructora con su ingeniero especialista, Esteban Chester, que también se embarcó, así como el ingeniero Felipe Arancivia, que tenía el encargo de dirigir la colocación de esos brulotes. A las 6 de la tarde del 23, algo al Norte de Antofagasta, encontraron al vapor **Ilo** que venía de ese puerto y se pusieron al habla con él. Ahí regresaba el alférez de fragata Ricardo Herrera, de la dotación del **Huáscar**, enviado como pasajero en ese vapor para tomar notas y planos al paso por Antofagasta, el cual

se volvió a su buque. Por él supo Grau que el **Blanco** no estaba en ese puerto, del que hacía un croquis señalando la colocación en el pozo de las corbetas chilenas **Magallanes** y **Abtao** y los transportes armados **Limari** y otro pequeño. En el croquis se veían estos buques encerrados por los arrecifes que rodean el pozo, teniendo afuera de ellos catorce buques mercantes que los escudaban. El convoy caminaba despacio, y a la 1 h. a.m., con las luces del puerto a la vista, el **Oroya** quedó en observación sobre su máquina, y el **Huáscar** activó la suya escurriéndose dentro del puerto, sin ser notado, hasta situarse a quinientos metros del pozo. Llevaban un torpedo colgado a los pescantes, pero Grau no quiso que se lanzara desde la situación que ocupaba temeroso de ofender a algún buque neutral. Al moverse buscando otra más franca, fue notado de un buque mercante, que avisó al bote de ronda, del cual les dio la alarma con un cohete de luces. El monitor fue no obstante a un lugar más claro, a trescientos metros o muy poco más. Tenía la proa casi sobre los arrecifes y la mar lo hacía balancear mucho. A pesar de esos inconvenientes, se arrió el torpedo y se le despidió. Eran las 4 h. a.m.

En el acto de arriarlo había chocado dos veces violentamente contra el costado, por efecto del balance que producía la reventazón y esos choques desarreglaron el mecanismo del aparato, que no alcanzó a moverse; perdió al caer al agua una de sus luces e invirtió la colocación de la otra, cuyo fuerte reflejo delataba la situación del monitor, que no podía ser más comprometida. Próximos a la proa estaban los arrecifes y más próximo a popa, el torpedo que la corriente le acercaba amenazando hacer volar al barco que lo expedía: al ciar el **Huáscar** la hélice causaría la explosión de la dinamita. La luz del torpedo alumbraba un blanco a la artillería enemiga, a la vez que otro cohete de luces se elevaba en tierra. Mientras pedía un remo que nadie encontraba y arriaban otros un bote, el teniente Fermín Diez Canseco, se descolgaba por el mismo aparejo del pescante a que estuvo colgado el torpedo, y aprovechando el balance saltó hacia él y lo desvió, arrancando la luz delatora.

Hallando peligroso ciar, Grau dio adelante esquivando el torpedo, aunque al hacerlo se aproximó más a los arrecifes, que casi tocaba con la proa. En tanto Canseco, que no podía sacarse las botas llenas de agua, se hundía y hubiera perecido sin el oportuno auxilio del teniente Heros, aspirante Bonemaisón y guardián Nogueras; quienes le echaron un cabo al que se aseguró; y con el cual lo izaron, en tanto que el monitor hacía con felicidad la peligrosa maniobra, con la que eludió el torpedo, yendo avante. Como a la vez se había arriado un bote, el teniente Heros fue en él a tomar el torpedo que la corriente llevaba hacia el **Abtao,** remolcándolo hasta el costado de su buque, que estaba ya en

franquía. Eran las 5 h. a.m. al llegar Heros abordo, y las 6 cuando izados el bote y el torpedo, que se colocó en la cubierta, quedó el **Huáscar** expedito para dejar el puerto, sin que ni entonces, ni desde que se hicieron las primeras señales, las dieran de vida las baterías de tierra, ni las de las naves armadas. El ingeniero Arancibia, informando en expediente que tenemos a la vista, dice:

"..... juzgándome muy feliz, sin embargo, en medio de la angustia que me rodeaba, de que no hubiéramos encontrado al **Blanco** en Antofagasta, pues la pérdida del **Huáscar** hubiera sido segura en aquella noche aciaga".

Si el oficial Herrera hubiese comunicado a Grau la presencia del blindado en Antofagasta, su maniobra cambiaba seguramente. Como el **Blanco** no podía llegar a los bajos fondos vecinos al pozo, no necesitaba el **Huáscar** acercarse a tierra, hasta quedar sujeto al tumbo de las olas, que haciéndolo balancear causaron los golpes y averías del torpedo, que hubiera surtido sus efectos, si es que no era una de las muchas mistificaciones explosivas, con que solía explotarse entonces la angustia pública.

Por lo demás, la opinión del fiscal del juicio en que corre el informe, de que copiamos esa frase, coincide con la del ingeniero, salvo en cuanto éste discute que la abnegada prontitud de Diez Canseco, salvara al **Huáscar,** pues el ingeniero sostiene que el torpedo Lay sólo puede explosionar a voluntad del operador. El fiscal, sin desconocer que Canseco salvó al monitor y tripulantes, establece que la empresa del **Huáscar** fue imprudente e inútil.

A la formación de ese proceso la orientación política había sufrido un cambio que parece reflejarse en el laudo, el que debe considerarse un cuadro sinóptico de nuestros kaleidescopios políticos. Es corto, dice:

"Resumiendo el contenido de las declaraciones que corren en este expediente, resulta:

"1º Que el **Huáscar** fue destinado a una comisión de tan relativa importancia, que por darle cumplimiento estuvo expuesto a perderse sin la menor gloria, ni provecho para la nación;

"2º Que aun cuando el torpedo Lay, está llamado a operar una gran revolución en las guerras marítimas, el poco conocimiento que se tiene de su aplicación y efectos, era una razón bastante poderosa para que no se aventurase el único buque con que contaba la nación, para sostener con ventaja la guerra provocada por Chile;

"3º Que el hecho de no haber tenido sino un éxito negativo la expedición del **Huáscar,** demuestra con evidencia que la aplicación del torpedo Lay, requiere condiciones y circunstancias muy especiales, para que el éxito sea positivo;

"4º Que la pretensión de destruir uno o más buques enemigos estando resguardados por sus fortificaciones de mar y tierra, puso en inminente peligro la existencia del **Huáscar;**

"5º Que la abnegación, valor y serenidad del teniente de la Armada nacional don Fermín Diez Canseco, tan espontáneamente puestas en juego salvaron al **Huáscar** del peligro que lo amenazaba, y

"6º Que la meritoria acción del teniente Canseco lo hace acreedor a la gratitud nacional y a las consideraciones del Supremo Gobierno.

"Callao, julio 12 de 1880.

Patricio Iriarte".

* * *

A las 6 h. 5 m. a.m. el **Huáscar** y el **Oroya** abandonaban tranquilamente Antofagasta y continuaron al Sur, en demanda de Taltal, dejando en el primero de los puertos nombrados diversas conjeturas sobre el objeto de esta visita, el que no todos conocieron entonces, y muchos ni entonces ni después.

En Taltal había once lanchas a flote, dos de ellas cargadas y en la playa una de vapor, varada. Se dejaron las dos cargadas y de las otras nueve, tres se destruyeron en el acto, saliendo el **Oroya** con las otras seis, para echarlas al garete mar afuera y seguir luego su viaje de regreso a Arica. La lanchita a vapor la echaron al agua para traerla hasta el costado del **Huáscar,** pero faltaban las cajas de estopa en la chumacera de la hélice y se hundió antes de que se dominara la inundación.

Concluidas estas operaciones, salió a su vez el **Huáscar** remolcando un pontón fuera del puerto, para que sirviera de blanco a la artillería, destruyéndolo después de dos horas de ejercicio.

El monitor se mantuvo toda la noche cruzando delante de este puerto, y al amanecer el 27, siguió prolongando la costa al norte con escala en los puertos Blanco Encalada y Cobre. En la noche acortó el andar, con el objeto de amanecer a barlovento de Antofagasta.

A las once de la mañana del 28, fue a reconocer un buque que salía de ese puerto y luego penetró en él, para rastrear el cable, sorprendiéndolo en esta maniobra disparos de las baterías, la **Abtao** que se movía a la sirga y la **Magallanes,** sobre su máquina, colocándose atrás de los buques neutrales, después de cada andanada.

El combate se prolongó desde la 1 h. 36 m. p.m. hasta las 5 h. 30 m. p.m., en condiciones desventajosas para el **Huáscar** por la marejada que impedía la certeza de sus disparos, su es-

casa artillería, y el temor que tenía Grau de herir a los buques neutrales. Principiado el cañoneo a 3,000 yardas, se redujo luego la distancia a poco más de dos mil. Los buques y baterías hicieron 110 disparos, de 64, 70, 150, 190 y uno de 300. El **Huáscar** hizo 26 disparos con sus cañones de 300 y dos con los de 40.

Un solo proyectil tocó al monitor: la bomba de 300, disparada de tierra. Atravesó la chimenea a cuatro pies de altura sobre la cubierta, rompiendo la cadena que servía para izarla y la brazola de babor del escotillón de las calderas, tocó después la cubierta, y estalló causando ligera avería en ella y arrojando al agua una percha colocada ahí. Por consecuencia de la explosión, desapareció el teniente 2º Carlos de los Heros, distinguido oficial, a quien elogia calurosamente Grau, en lo general sobrio de alabanzas. Las astillas hirieron al marino alumno de la escuela de Condestables, Alcides Gutiérrez.

El **Abtao** recibió del **Huáscar** dos bombas enviadas por elevación, que le causaron graves daños y 17 bajas: la primera perforó el palo mayor, hizo ancho boquete en la cubierta y al explosionar mató algunos hombres, entre ellos el primer ingeniero, la segunda cayó casi en el mismo sitio, destrozó una escala, perforó la chimenea y causó muertos y heridos, dejando la cubierta regada de sangre y de palpitantes despojos humanos. Ascendió a 19 entre muertos y heridos, el número de bajas en este buque. Los desperfectos sufridos lo apartaron del fuego. En la **Magallanes** se desmontó el colisa del centro, de 150. También se desmontó en tierra el cañón de 300, no está bien establecido si por efecto de un proyectil nuestro o por imperfección del montaje, que es lo más probable; pues un proyectil extraño hubiera causado bajas en los sirvientes del cañón desmontado, que no se mencionan y se debe suponer que no ocurrieron.

El **Huáscar** hizo los tres últimos disparos, y en seguida se mantuvo aguantado. Hacia las 10 de la noche se avistó un vapor en viaje del Sur y el **Huáscar** al ir a reconocerlo, vio un cambio de señales con cohetes de luces: luego lo perdió de vista.

Grau creyó que ese buque era el **Cochrane,** y no se había engañado. Ese blindado entraba a Antofagasta, una hora después de salido de ahí nuestro monitor. El cañoneo se había provocado para entretenerlo, a la vez que por telégrafo, se llamaba al blindado. A la una y media de la mañana del 29 salía el monitor de la ensenada rumbo al Norte. Ocho horas quince minutos después, entraba a Mejillones de Bolivia, en donde capturó una lancha a vapor y con ella a remolque siguió a Cobija, puerto en el que estaba fondeada la cañonera francesa **Decres.**

De éste vino al puerto de Tocopilla, al que llegó poco antes de las 6 h. p.m., para destruir cuatro lanchas que había a flote

y seguir viaje a Iquique, en donde estaba fondeada la fragata de EE. UU. **Pensacola.** De Iquique siguió a Arica.

Esta expedición del monitor, aparte de la saludable influencia que todas ellas causaban en la indecisa lealtad del presidente de nuestra aliada, Daza, producía el efecto de echar más al Sur el efectivo naval de Chile; permitiendo la acumulación en Arica y Tarapacá de tropas y material, que nuestros trasportes porteaban con pericia tan completa y tranquila, que llevaba al delirio el furor del enemigo. Las naves peruanas iban y venían en sus comisiones no siempre necesarias, como si nada hubiera que temer del estado de guerra; deslizándose entre las de Chile como si no existieran. ¡Menos mal si esos éxitos no hubieran relegado al olvido la prudencia...!

Chile agrupó entonces su efectivo naval en dos divisones: la primera compuesta del **Blanco Encalada,** la **Magallanes,** y la **Covadonga,** y la segunda, del **Cochrane,** la **O'Higgins, Chacabuco, Amazonas** y **Loa,** las dos bajo las órdenes del capitán de navío Galvarino Rivero, jefe superior, estableciéndose un servicio naval más ordenado, y la intervención más inmediata y directa del ministro de guerra en campaña, Sotomayor, quien con auxilio del telégrafo, seguía la marcha de las naves peruanas y movía las suyas. El objetivo era el **Huáscar,** la única nave del Perú eficaz, dentro de cierto límite, pues la **Unión,** aunque de buen andar, carecía de buena artillería. Destruir al **Huáscar,** era el afán uniforme, desde los grandes tácticos a los más modestos grumetes de Chile.

La escuadra chilena desarrolló desde luego grande actividad, como queda visto, y con noticias de ésta el Estado mayor de Arica estaba inquieto, en la primera decena de setiembre. Sospechaba que hubiese buques enemigos en las inmediaciones de Arica, a espera de la **Unión,** que tardaba en regresar del Estrecho, o del **Huáscar,** que como queda visto también, andaba de excursión.

El **Chalaco,** que había traído del Callao a Arica cañones y municiones, lo mismo que la **Pilcomayo,** regresó del último puerto nombrado a Mollendo, en donde embarcó una división que debía desembarcar en Iquique. Hacia la madrugada el vigía anunció buques a estribor, y dice el doctor Diez Canseco, médico del **Chalaco,** que se avistó en realidad una mole enorme, que después resultó ser el **Blanco,** con el que anduvieron en conserva algún tiempo. El blindado suponía probablemente que lo acompañaba un trasporte chileno, y nuestro buque se le acercaba, suponiéndolo un vapor trasatlántico. De repente aclaró a babor y pudo verse más preciso el blindado, con lo que el **Chalaco** enderezó la proa a tierra, seguido de las naves enemigas.

Estas lo persiguieron poco tiempo porque el día clareaba, Arica estaba cerca y sin duda no querían ser reconocidos. Al pre-

guntar el Director de la guerra al comandante Villavicencio la causa de su arribada, y referirle éste lo ocurrido, aquél habló de visiones. A solicitud del comandante y en la expectativa de que llegaran del Sur el **Huáscar** o la **Unión,** salió la **Pilcomayo** a explorar y poner sobre aviso, si era posible, a las naves esperadas. Era el 12 de setiembre.

A unas veinte millas, lejos del puerto de Arica, nuestra cañonera avistó al **Itata** y se le fue encima haciéndole fuego, tardó poco en presentarse el **Blanco Encalada,** que seguía sin duda pesquisando al **Huáscar,** y entonces la cañonera regresa a Arica, seguida como una hora por las balas de las naves enemigas, que consideraron inútil prolongar la caza y volvieron sus proas al S. W. Durante la segunda quincena de setiembre el **Rímac** y el **Chalaco** convoyados por la **Unión** y el **Huáscar** desempeñaron diversas comisiones, tal vez no todas necesarias, pero todas cada vez de mayor peligro, el cual crecía a medida que el clamor público en Chile exigía de sus naves servicios más eficaces. El Estado Mayor de Arica no ignoraba seguramente tales peligros, pero insistía en arrostrarlos para entretener a un pueblo descontentadizo, mal informado, engreído, y más afanosamente a un aliado vidrioso, que vino a la guerra cegado por los mismos infantiles espejismos que mistificaron al pueblo peruano, soñando sólo triunfos y grandeza, que con grave desconcierto veía convertirse en inauditos y crecientes descalabros, desolación y ruina. Antes de que asomara la revolución aprovechando el desastre, antes de perder el aliado dispuesto a decirse engañado, era preferible perder las últimas naves, sacrificar los mejores ciudadanos, brindar al enemigo toda clase de glorias baratas, toda ocasión de manifestar sus ensañamientos gratuitos.

El **Chalaco** regresó al Callao a fines de setiembre dejando en Arica al **Huáscar, Unión, Pilcomayo, Manco Cápac** y **Rímac.** Era preciso mantener decorado el fondeadero para aquietar la versatilidad de Daza y mover las naves para convencerlo de que el enemigo no les estorbaba ir y venir. El presidente de Bolivia estaba bastante desencantado y movido además por los agentes de Chile.

A la febril movilidad de nuestras naves durante esa segunda quincena de setiembre vino a unirse otra expedición al Sur. El 29 de setiembre salió de Arica para Iquique el transporte **Rímac** conduciendo a la división Bustamante y convoyando a ese transporte el **Huáscar** y la **Unión.** Concluido el desembarque en el segundo puerto nombrado, el **Rímac** volvió al Norte y los buques de guerra avanzaron sobre la costa chilena. Se ha afirmado con buenas referencias que esos buques seguían al Sur en busca de aventuras, a petición de Grau, y en serio trabajo histórico se va hasta insinuar que el empeño de Grau se inspiraba en el deseo

de justificar su aclamación a la presidencia de la República, que sus hazañas popularizaban.

Pero está bien probado que el contralmirante tenía conocimiento completo del valor militar de su nave y el de los blindados enemigos, superiores en el espesor de la coraza y en la calidad, cantidad y colocación en ellos de la artillería; y sabía también que el **Huáscar** tenía los fondos cubiertos de picos y cultivos de vegetación marina, que era necsario cambiar muchas piezas de la máquina, gastadas en las constantes excursiones de seis meses y que era urgente limpiar las calderas y tubos de las sales adheridas a sus superficies internas. Si buscaba éxitos personales debía prepararse para alcanzarlos y en confirmación de esto, aseguran otros que Grau, sin negarse a cumplir lo que se le ordenaba hizo notar el estado de su buque, que amenguaba casi en dos millas su andar. Lo ha dicho Caivano: antes de salir, remitió Grau a su familia, las especies que estimaba más.

Los altos fines políticos en que era el general Daza factor importante es indudable que resolvieron al dictarse esta orden, coadyuvante de los planes chilenos. Hubo dos razones para aplazar el envío del **Huáscar** al Callao, hasta después de concluida esta gira innecesaria: en el estado de exacerbación de las multitudes chilenas un algo cualquiera, la presencia impune de nuestras naves en el litoral enemigo, podía causar una explosión; se supuso, sin duda con poca reflexión, que el enemigo intentaba embotellar a nuestros buques, y esto tuvo en cierta manera confirmación inmediata, como vamos a decir: sólo que nuestro Estado Mayor pudo establecer que el **Huáscar** en Arica estaba respaldado con el **Manco Cápac** y los fuertes.

El gobierno chileno también había tomado en consideración el efecto que causaría en el pueblo atumultuado de Chile, una irrupción nueva en su litoral, otra burla a su poder naval que las correrías del **Huáscar** permitían poner en duda y, a la vez que se cambió jefe a la escuadra chilena, se mejoraron las condiciones del **Cochrane,** limpiando con buzos sus fondos e introduciendo en las máquinas reparaciones que le permitieron restablecer la velocidad desarrollada en su prueba.

Con muy somero servicio informativo, estas novedades trascendentales del ejercicio naval enemigo, hubieran llegado al conocimiento del Estado Mayor de Arica, que indudablemente, al hacer salir nuestros buques de ese puerto, los hubiera dirigido a repararse en el Callao, en donde para contener a la escuadra chilena, estaban los fuertes y el **Atahualpa.**

Por rara coincidencia salieron a la vez el **Huáscar** y la **Unión** de Iquique al Sur, sobre el litoral chileno y los buques chilenos de Mejillones sobre Arica, en la misma noche de octubre.

La flota chilena llegó delante de Arica el 5 de octubre des-

pués de habérsele reincorporado el **Loa**, destacado antes a fin de que acercándose con anticipación reconociese el fondeadero. Como lo hizo Rebolledo, este otro jefe había hecho el viaje abierto de la costa y sólo por la información que recogió el transporte, supo el Comodoro que la **Unión** y el **Huáscar** habían salido para el Sur y que se habían cruzado con ellos en el mar, como en la proyectada sorpresa al Callao. La escuadra chilena avanzó no obstante sobre el puerto en son de combate, hasta colocarse casi a tiro de las baterías de tierra y ahí se mantuvo cosa de tres horas, mientras se celebraba abordo del **Blanco** un Consejo, en el que quedó ratificado que la flota se dividiría en dos divisiones, con un blindado cada una. Las dos saldrían ahora juntas del puerto, pero una vez que se perdieran de su vista, la primera división regresaría de noche para volar con torpedos a la **Pilcomayo**, si lo creía conveniente, en tanto que la segunda seguiría derecho sobre Mejillones a comunicarse con el ministro Sotomayor, por telégrafo, y esperar a la primera división.

Al contemplar la inmovilidad de los buques enemigos, tal vez se les supuso perplejos o medrosos, pues la **Pilcomayo** salió a **provocarlos**, avanzando desde luego contra la **O'Higgins**, el buque más próximo al fondeadero. Un gozquecillo contra una manada de elefantes! La O'Higgins correspondió a algunos de los disparos de nuestra cañonera y se alejó en seguida con sus compañeros, perdiéndose todos de vista en dirección Sur, después de reconocer despacio la bahía y sus detalles.

* * *

En la madrugada del 29, a las 4 h. 50 m., habían salido de Arica el **Rímac** y el **Huáscar** que lo custodiaba. Fondearon en Iquique a las 4 h. 20 m. p.m., procediéndose desde luego a desembarcar la tropa. Mientras se realizaba ese desembarque había llegado la **Unión.** A las 4 h. a.m. del 1º de octubre salieron los tres buques juntos, navegando al Sur una hora, pasada la cual siguió el **Rímac** al Norte y al W. el **Huáscar** con la **Unión**, para abrirse algunas millas de la costa, adoptando después el rumbo Sur. En la mañana del 4 reconocieron al **Chala** y recalaron a las 10 h. a.m. en Sarco, puerto en el que encontraron al bergantín goleta **Coquimbo**, buque chileno que obtuvo el uso de la bandera inglesa después de declarada la guerra. Estaba cargado de metales, que era su ejercicio antiguo. Se puso este buque a órdenes del teniente Arnaldo Larrea, con los aspirantes Daniel S. Rivera, Tomás Lama y siete tripulantes, despachándolo con destino al Callao. El capitán y cuatro tripulantes fueron trasladados al **Huáscar.** A las 3 h. 30 m. p.m., después de haber salido el bergantín, siguieron las dos naves su viaje al Sur.

En la madrugada del 5, estuvieron una hora en Coquimbo sin ser notados. Estaban fondeadas en ese puerto la fragata de guerra de E.E. U.U. **Pensacola** y la corbeta inglesa **Thetis.** Poco después encontraron al vapor **Cotopaxi,** en viaje al Sur y al **Ilo** después, en viaje al Norte. Frente a la punta Lengua de Vaca estuvieron aguantados algunas horas, mientras se hacían reparaciones urgentes en la máquina del monitor, siguiendo luego, primero al N.W. y luego al Norte.

A las 9 de la mañana del 7, el **Huáscar** tuvo que detenerse de nuevo para hacer nuevas composturas y mientras se realizaban trasbordaron de la **Unión** 300 sacos de carbón, pues las carboneras tenían ya poco combustible. A las 10 h. p.m. avistó una luz que resultó ser de un vapor en viaje al Sur y a las 12 h. las luces de Antofagasta, puerto en cuya demanda se puso.

A la 1 h. a.m. el **Huáscar** entró al puerto y después de reconocerlo detenidamente durante una hora, salió a reunirse con la **Unión** y ambos buques continuaron navegando al Norte.

* * *

La segunda división chilena, que mandaba el comandante del **Cochrane,** La Torre, se hallaba fondeada el 7 en Mejillones, al recibirse el telegrama del ministro Sotomayor, haciendo saber que se había avistado frente a la isla Chañaral a los buques peruanos **Huáscar** y **Unión,** vistos de Coquimbo la noche del 6. La información seguía diciendo: "no se ha vuelto a tener noticias de esos buques, por lo cual se cree que regresan al Norte".

El parte continuaba: "creo que sería conveniente, y así lo hará Ud., si lo estima oportuno, que los buques a sus órdenes crucen esta noche y parte del día de mañana, al frente y a cincuenta millas al W. de Mejillones. Es probable que si el **Huáscar** y la **Unión** no han tocado en algún otro puerto de nuestra costa, pasen frente a Antofagasta en la noche de hoy. El **Blanco** luego que llegue recibirá el encargo de cruzar frente de este puerto y de perseguir a los buques enemigos, si los encuentra".

"Estas circunstancias y el crucero frente a Mejillones, paso forzoso de los buques enemigos, serían muy importantes. Después de cruzar el 8 hasta la hora que crea oportuno, siga al Norte hasta Mollendo, vigilando los puertos de Iquique, Pisagua y Arica, y regresando en seguida a Antofagasta". La Torre reunió en Consejo a los comandantes de la **O'Higgins** y el **Loa** y se acordó proponer al ministro salir esa noche sobre cabo Paquica, para acechar a su sombra el paso de los buques peruanos hasta el oscurecer del día 10, en que navegarían al Norte para estar el 11 en Iquique y el 12 en Arica.

El ministro aceptó las modificaciones de su plan, pero sin duda volvió sobre él al presentarse el **Huáscar** en Antofagasta, puesto que se ve realizado dicho plan en todos sus pormenores, descartada la anotación del momento en que la primera división entra en Mejillones, y su jefe el brigadier Galvarino Riveros, sale a ocupar el puesto que le designaba el plan del ministro. Es evidente que este jefe no creyó del caso entretenerse en amagar a la **Pilcomayo** en Arica, después de comprobada la ausencia del **Huáscar** y la **Unión** de ese puerto y ha fondeado después de las 10 h. p.m. en el de Mejillones, pues hasta esa hora es La Torre quien contestaba la comunicación telegráfica del ministro. La división que formaban el **Blanco Encalada, Covadonga** y **Matías Cousiño** a las inmediatas órdenes del Comodoro, salió de Mejillones a las 12 h. p.m. y a las 3 h. a.m. recalaba sobre la punta Tetas, extremo norte de la ensenada de Antofagasta. Ahí se mantuvo el convoy contra la costa, esperando el paso de nuestros buques.

* * *

Desde la una a las dos de la mañana había estado el **Huáscar** reconociendo Antofagasta y a la última hora fue a reunirse con la **Unión,** que había quedado observando a la entrada de la bahía. Esa reunión tuvo lugar hora y media después o sea a las 3 h. 34 m. a.m., poniéndose ambos buques a rumbo para el Norte. Al hacerlo se avistaron tres humos por la proa y nuestros buques se les acercaron despacio, para reconocerlos, cambiándose entre los avistados telegramas por destellos, que confirmaban la fundada sospecha de que fueran naves enemigas. Esto ocurría sobre el paralelo de punta Tetas, de la cual estaban más cerca que nuestros buques las naves enemigas. Los buques peruanos enmendaron su rumbo al S.W. para separarse de la costa y del enemigo. Al amanecer reconocieron que las naves sospechosas eran las de la primera división: **Blanco, Covadonga** y **Cousiño,** distando el primero cerca de seis millas.

Reconocidos, el **Cousiño** viró sobre su amura de babor, como para dirigirse a Antofagasta con noticias, pero sin duda el comandante Castelton recibió orden contraria posterior, pues no se alejó. El **Blanco** y la **Covadonga** cayeron sobre estribor y entablaron una caza perezosa, desganada, tanto que Grau, que en el primer momento ordenó aumentar el andar, alcanzando 10'75 millas, retiró esa orden y dio la de restablecer la marcha normal. Le habían informado que las calderas del **Blanco** estaban quemadas y no le llamó la atención ni la negligencia del enemigo en su caza, ni su tenacidad en recostarse a tierra echándolos de ella. En tales condiciones hicieron buena parte del tramo de treinta millas que corre de Sur a Norte entre las puntas Tetas, que termina por

el Norte la bahía de Antofagasta y Angamos, punta terminal del lado norte robado al W. que forman las dos avanzadas al mar, respecto del arrumbamiento general de esa costa y hace el seno de Mejillones.

La primera división chilena se quedaba cada vez más lejos y los tres jefes que había en el **Huáscar,** Grau, Carvajal y Aguirre, la contemplaban de pie en el enjaretado de popa. Se mencionaron peligros afrontados sin necesidad, y Grau como hablando consigo mismo, murmuró —"¡éstas son las órdenes que dan!"— El vigía gritó: "humos al N.W.". Eran las 7 h. 15 m. a.m. del 8 de octubre de 1879.

Esos humos serían los transportes conductores de tropa de que, insidiosamente sin duda, habían informado a Grau en Tongoy; Grau se fue sobre los humos en esa persuasión, sin preocuparse de la caza en que venía empeñada la primera división naval de Chile.

Los humos avistados correspondían a la segunda división naval chilena **Cochrane, O'Higgins** y **Loa,** salida de Mejillones a las 5 h. a.m., o sea cosa de tres horas antes. A las 6 h. 10 m. de esa mañana el **Loa** destacado de descubierta, avistó dos grupos de humos al Sur, siéndole fácil, con los datos telegráficos que tenía, determinar los buques que avistaba. El **Loa** extremó su diligencia para llevar la esperada nueva a los suyos, llamándoles la atención, desde que estuvo cerca, con disparos de artillería.

Por desgracia nuestros buques, que aún tenían dos cuadrantes libres para huir, aplazando el momento de la tragedia irremediable, insistían en el error de aproximarse a los humos, suponiéndolos de transportes. Al reconocer el error era imposible subsanarlo. Se tocó zafarrancho de combate y al desconectar la rueda del timón para gobernar con aparatos guarnidos en el entrepuente, el **Huáscar** quedó sin gobierno y como consecuencia la **Unión,** que lo seguía por la aleta de babor, quedó a estribor y delante, ganando terreno siempre, en tanto que el monitor lo perdía en su guiñada involuntaria. Además, los fondos de este buque estaban recubiertos de crustáceos y vegetación, así como desperfecta al máquina; contribuyendo todas estas causas a anular la diligencia necesaria para eludir la caza.

Se puso no obstante el debido empeño en conseguirlo, pero el **Cochrane** le entraba a ojos vistos, estrechándolo contra el **Blanco.** El teniente Enrique Palacios, sentado sobre la torre de combate, con las piernas colgando hacia afuera, Rochon en mano, daba desde ahí las distancias a Grau, que ocupaba la torre de mando, el busto visible: la distancia disminuía con angustiosa rapidez. El **Huáscar** había perdido más de milla y media de su marcha normal y el **Cochrane** había ganado en la suya otro tanto.

Grau conservaba inalterable su serenidad y al ver al **Cochrane** a menos de cuatro mil metros de distancia, tentó el recurso que le había surtido efecto cuando el **Blanco** a órdenes de Rebolledo, lo persiguió durante 18 horas continuas. Como entonces guiñó el **Huáscar**, presentando el costado y disparó sus dos piezas.

Pero la maniobra de Rebolledo había sido muy criticada por el personal técnico a sus órdenes, pues el emplazamiento de su artillería permitía a los blindados chilenos usar a lo menos dos de sus piezas grandes como cazadores. Y en el caso presente su andar permitía al **Cochrane** ir hasta el costado de su enemigo, pues el espesor de su blindaje le garantizaba inmunidad.

La Torre no correspondió, pues, al cálculo de Grau, aprovechando en cambio la maniobra de nuestro barco, para entrarle más. El **Cochrane** no disparó hasta colocarse a 500 m., y lo hizo sin precipitación, sin nerviosidad, friamente, como si se tratara de un simulacro, de un inocente fogueo, de una prueba de piezas. A la vez que el de artillería rompió el blindado los fuegos de ametralladoras y de rifles, con un ardor tan vivo como exento de peligros.

Los primeros tiros pasaron todo lo más a diez pies sobre la torre artillada. Aguirre, que dirigía los fuegos desde una claraboya alta, ordenó a Palacios dejar el sitio que ocupaba y que bajase a ocupar la plataforma de servicio del teniente Santillana, oficial del cañón de la derecha, y como ahí sólo cabía una persona, Santillana bajó a la plataforma inferior.

El **Cochrane**, ya a doscientos metros, hizo dos blancos: el uno cortó el guardín de babor, dejando el buque sin gobierno, mientras Carvajal establecía en el entrepuente el manejo del timón con aparejo de poleas y cordones de hombres, que halaban de las tiras; el otro, bomba Palliser, cayó a proa del monitor, pocas pulgadas sobre la línea de flotación, rompió el blindaje y explosionó en el sollado, sacando de combate a algunos hombres con los fragmentos de la bomba.

De la lluvia de proyectiles menores resultó cortada la driza del pabellón. Grau al notarlo indicó al oficial de órdenes, teniente Diego Ferré, que lo hiciera reponer.

La torre de mando comunicaba con el entrepuente por un escotillón, en el cual permanecía esperando órdenes el ayudante. Al recibir ésta Ferré, corrió a la cubierta, personalmente izó otra vez la bandera, bajo copiosa lluvia de proyectiles y al bajar de nuevo al puente, en la escala, lanzó entusiasta y con voz llena un **Viva el Perú**, que todos repitieron con entonación animosa, casi de desafío. El oficial de órdenes volvió a su puesto.

El **Cochrane** se había aproximado más y con su enorme puntal dominaba en todos sus detalles la cubierta del **Huáscar**, lo que le permitía rectificar sus miras con toda prolijidad. Hizo en tales

condiciones un segundo blanco, cortó los guardines del timón y otro hecho a menor distancia, fue a herir en el centro la torre de mando, derribándola en pedazos con el contralmirante, del que sólo quedaron los dientes incrustados en las paredes de hierro y fragmentos no todos identificables. A la bajada del escotillón se encontró el cadáver de Ferré, sin lesión ninguna. Suponen que lo mató la violencia de la explosión. Conducido el cadáver a la cámara, otra bala lo desapareció. Cupo a sus restos la sepultura gigante que tuvieron los de su invicto jefe, la inmensidad del océano!

En la torre de combate Aguirre seguía bregando por hacerla girar, en lo que poco antes insistía a voces Grau, deseoso sin duda de sucumbir devolviendo sus daños al enemigo; pero al notar la instantánea desaparición del contralmirante, vuelto a los oficiales que estaban con él en dicha torre entorpecida, les dijo: —"no hay más remedio que al espolón" y mandó cerrar la caña de estribor.

En aquel instante subía Carvajal del entrepuente a la torre por la lumbrera próxima al cañón de la derecha, y dirigiéndose a Aguirre, le dijo:

—"Comandante Aguirre, el contralmirante ha muerto, contráigase Ud. al gobierno del buque; que yo me ocuparé del mando de la torre".

Por ordenanza, correspondía el mando a Aguirre como segundo comandante, antes que a otro jefe, aun cuando fuera más caracterizado que él.

El **Cochrane** seguía a toda máquina sobre el **Huáscar,** que a su vez se había lanzado sobre el navío enemigo con su máxima rapidez. Un escritor chileno, que anotaba los pormenores del combate para comunicarlos a su periódico, describe esta maniobra épica, que pudo dar epílogo grandioso a la odisea del **Huáscar.** Dice ese escritor enemigo: —"al virar el **Huáscar** hacia el Norte se encontró de frente con el **Cochrane** e intentando los defensores del **Huáscar** un último y extremo recurso, enderezaron la proa en dirección a él y embistieron a toda fuerza de máquina.

"Los dos buques estaban a una distancia como de 300 metros, y al notar el comandante La Torre la maniobra del enemigo, le puso también la proa y avanzó a su encuentro.

"Durante algunos segundos pudimos contemplar embargados aquella grandiosa escena en que las naves luchadoras, semejando en ese momento dos toros bravíos y furiosos, se acercaban por momentos más y más, dispuestos a darse la última arremetida, que habría muerte segura para ambos".

Fue el momento positivamente sublime del **Huáscar** peruano, la suprema concepción del casi anónimo héroe Elías Aguirre, que asume proporciones no superadas, antes de rendir su vida en el ara santa de la Patria!...

Es preciso tener en consideración que el **Huáscar,** rotos varias veces los guardines del timón y los aparejos con que se reemplazaron, ocupaba mucha gente en esta maniobra, cuya lentitud no correspondía a la rapidez que requiere. Además: como armas ofensivas tenía los dos cañones de la torre de combate, que para hacer blanco necesitaban girar con ella y esa rotación estaba entorpecida por estarlo la cigüeña que la producía.

En cambio el **Cochrane,** con su timón en buen estado para el gobierno, al que coadyuvaba la doble hélice é intactas sus piezas gruesas de artillería, esquivó el choque de proa, que hubiera dado epílogo sublime al desigual combate y ambas rozaron casi sus costados de babor a toda fuerza, en rumbos opuestos. Los dos aprovecharon el momento de rozarse para hacer fuego con sus grandes cañones, pero el único útil del **Huáscar** no pudo emplazarse bien, en tanto que los del **Cochrane,** sosegadamente asestados a boca de jarro, causaron tremendo daño: uno de los proyectiles perforó la torre de combate y fue a caer contra el cañón de la derecha, rompiéndole uno de los muñones y el compresor. Este disparo sacó de combate al comandante Carvajal, quien después de dar a Aguirre la noticia de la muerte de Grau, se encontraba en la plataforma al costado del cañón de la derecha. Hirió también al teniente Enrique Palacios, al oficial Santillana jefe del cañón inutilizado y a sus doce sirvientes. El comandante Carvajal le sirvió en cierta manera de pantalla a Santillana, recibiendo los proyectiles que cayeron en el lugar que éste ocupaba, hasta caer privado de conocimiento, con varias heridas en la cara, especialmente en uno de los ojos, en la pierna y en el brazo izquierdo; igual conmoción sufrió Santillana, más una rasmilladura en la sien izquierda, que sangró bastante, el golpe de algún pedazo de madera en el pulmón, cuyo efecto quedó en la tela de la levita y chaleco adelgazada sobre el sitio golpeado, y limaduras de fierro incrustadas en la piel. En cuanto a Palacios, un trozo de hierro le había desarticulado la mandíbula inferior, que le fue preciso sujetar con un pañuelo.

Los heridos y muertos fueron retirados de la torre, y Santillana y Palacios se recobraron sobre la cubierta del entrepuente, pidiendo éste a Santillana, por señas, pues el dolor le impedía hablar, agua con que lavarse la herida.

Santillana volvió a la torre, en momentos en que Aguirre decía a Rodríguez:

—No puede hacer ni un disparo su cañón?

Y Rodríguez a su vez, decía a Santillana:

—Compañero, qué es de su gente? Trate de poner en batería su cañón.

Parece que Rodríguez no se había dado cuenta de lo ocurrido poco antes sobre el cañón de la derecha, embebecido como

estaba en la maniobra del de la izquierda, que tenía a su cargo. Sacó en seguida la cabeza por la tronera de la torre, por la que embocaba su cañón, y vio la bandera del buque caída: una bala enemiga había cortado otra vez la driza y notando que simultáneamente cesaba el fuego enemigo, le dijo a Aguirre:

—Creen que nos hemos rendido y han suspendido los fuegos. Luego dirigiéndose al equipaje de la torre, gritó: —Un valiente que salga a reponer el pabellón!

Salió un artillero francés, Mazé, lo izó de nuevo y al volver a la torre lo vivaron con grandísimo entusiasmo.

El **Huáscar** carecía de gobierno, su torre hecha arnero carecía de movimiento, y era racional que el enemigo lo supusiera rendido, pues el resto del diezmado equipaje carecía hasta de armas menudas para resistir, pero al ver repuesta la bandera, restablecieron el fuego sobre nuestro buque, cuya máquina funcionaba, haciéndole girar por su tendencia constitutiva de caer sobre estribor.

Dos nuevas bombas, disparadas casi a toca penoles, penetraron por las troneras en la torre del monitor y estallaron adentro. El oficial Santillana se encontró otra vez en el entrepuente, en donde Palacios se desangraba, pues el agua no bastaba a contener su hemorragia.

Los cascos de bomba destrozaron las ruedas sobre las que giraba la torre y dos cigüeñas, con lo que quedó inmovilizable.

El monitor había resultado entre los dos blindados y seguía a todo andar pero sin gobierno, desconcertando sus maniobras irregulares al enemigo, que no podía saber que el **Huáscar** tenía inutilizado el timón.

Las últimas bombas habían muerto a Elías Aguirre y a Rodríguez en la torre, seguramente a la vez que Santillana era despedido de nuevo por la explosión hasta el entrepuente, pues nadie presenció la muerte de esos dos valientes. En el entrepuente Herrera procuraba restablecer el gobierno con aparejos, pero los proyectiles enemigos estorbaban el trabajo.

La torre de mando no existía, en la de combate sólo había cadáveres. Rehechos Palacios y Santillana subieron a la torre y encontraron los de Aguirre y Rodríguez, de cuyos últimos momentos nada se sabe. Palacios salió entonces a cubierta por una de las troneras y Santillana bajó por tercera vez al entrepuente, en donde encontró al teniente Gárezon y al alférez Herrera, e informó a los dos de la muerte de Aguirre; esos tres oficiales fueron a la torre y acordaron en breves palabras hundir el buque, encargando a Herrera la comisión de realizar ese acuerdo y al efecto, dicho oficial se dirigió a la máquina. No era obra humana mantener disciplina severa, después de los inllenables claros hechos por las balas enemigas en la plana mayor del **Huáscar.**

que sin haber sido antes numerosa, estaba mermada además, por los oficiales destacados en las comisiones de llevar presas al Callao. Luego, el buque era un hororoso caos. En todos los compartimientos del monitor, espesas capas de humo dificultaban la visión y las quejas lastimeras de los heridos, cuya necesidad de servicio excedía al que podía prestarse, máxime cuando los mismos médicos estaban también heridos, faltos de lugar indemne a donde trasportarlos y de gente sana que hiciera los trasportes; los gritos de noticias, de reclamos, de órdenes, de desesperación; el estrago que causaban los proyectiles que caían en los diversos compartimentos produciendo destrozos e incendios que era preciso combatir; las protestas, los juramentos, las tiernas despedidas dichas en voces lúgubres a personas ausentes; todo eso formaba una batahola infernal, una confusión insuperable, que la falta de oficiales suficientes impedía ordenar. El mismo equipaje reclamaba la presencia de sus oficiales, heridos, agonizantes o muertos.

Santillana salió de la torre a la cubierta por una de las troneras. A proa de la torre estaba Palacios con algunos aspirantes y marineros desarmados, pues las balas enemigas habían destrozado las armas menores y las municiones estaban mojadas por el agua que penetraba en el pañol de popa. La torre los defendía parcialmente del nutrido fuego enemigo, que dominaba la cubierta. El monitor había detenido su marcha entre los buques chilenos y empezaba a hundirse, pero despacio. Una providencia prevista se había hecho irrealizable por determinada previsión personal, según lo expresa con toda claridad en carta escrita de Mollendo, el capitán de navío Gervasio Santillana.

Todos los buques enemigos hacían fuego sobre el **Huáscar,** que por la anotada falta de armas había enmudecido: hasta el **Cousiño** hacía fuego. En la cofa del monitor continuaba el aspirante Tizón con su ametralladora, agotada la munición y uno de los cañones de a 40, cargado y con el estopín puesto, no hizo fuego por haber caído todos sus artilleros. Al llegar Santillana, una bomba enemiga chocó en el cabestrante, junto al castillo y gruesos fragmentos de fierro hirieron de nuevo a Palacios.

Otro proyectil enemigo rompió el pico a que estaba izado el pabellón y cayó con éste a cubierta, de donde se afirma que lo tomó el teniente Santillana, quien por la popa lo arrojó al mar envuelto en una bala de a 40; lo que no se opone al texto del parte elevado al superior desde San Bernardo, pues bien pudo señalársele al teniente Goñi el pico roto y caído en la cubierta para comprobar que no hubo rendición indicada arriando la bandera. El hecho es que el pico estaba caído en la cubierta y roto al subir a ella el oficial chileno, sin que se lo impidiera nadie; pues todos en el monitor estaban sin armas.

El buque que perdía tiempo precioso en Iquique para salvar a los náufragos de la **Esmeralda,** mientras la **Covadonga** repasaba a los de la **Independencia;** el que frustró una expedición trascendental porque tuvieran tiempo de salvarse los tripulantes del **Cousiño;** fue tratado con crueldad excesiva e innecesaria, dada la inmensa superioridad de la flota vencedora.

En cuanto al jefe enemigo, el parte del Comodoro Riveros al superior lo honra, pues honra al vencido, al declarar con toda solemnidad que el **Huáscar** "RESISTIO TENAZ Y HEROICAMENTE".

El texto de ese parte, decía:

—"A las 9 h. a.m. se trabó un combate entre el **Cochrane** y el **Huáscar.** A las 10 entró al combate el **Blanco.** A las 10 h. 50 m. el **Huáscar** hecho pedazos se rindió. El comandante Grau muerto, igualmente el 2º y el 3er. comandante. La tripulación del blindado peruano **resistió tenaz y heroicamente.**

—"Por el estado en que ha quedado el buque creo que no podrá servir. En el **Blanco** y en el **Cochrane** ninguna desgracia.

—"La **O'Higgins** desde el principio del combate persiguió a la **Unión** a toda máquina. El **Loa** siguió a la **O'Higgins** en esa caza.

—"Ordené después del combate que el **Cochrane** marchara en la misma persecución.

—"El combate tuvo lugar un poco al norte de la bahía de Mejillones".

El corresponsal chileno, testigo del combate, del cual copiamos antes algunas líneas, después de describir la rozadura del **Huáscar** con el **Cochrane,** sin mencionar los tremendos disparos que éste asestó a aquél, continúa:

"Desde ese momento, las 10 h. 35 m. de la mañana, el combate no fue más que una lenta agonía del maltratado **Huáscar,** que sólo por instinto parecía huir de nuestros buques, sin ni siquiera tratar de oponer resistencia".

Queda dicho que la torre no giraba, que un cañón estaba inutilizado, el buque falto de gobierno, los oficiales muertos o incapacitados e incapacitada toda forma de agresión, pues faltaban material, hombres y hasta dirección regular.

Sigue diciendo el testigo:

"A esta hora tenía su proa al Sur y huía en esa dirección, pero acosado de cerca por los blindados que lo cañoneaban sin cesar, y haciendo fuego muy de tarde en tarde y sin fijeza, pronto se vio acorralado por ellos y obligado a detenerse".

Debemos repetirlo:

Inutilizadas las piezas y empotrada la torre, blanco de los disparos del enemigo, sólo los cañones de 40 de cubierta podían hacer disparos, inofensivos contra blindajes de 9 pulgadas, y que-

dando los artilleros al descubierto, bajo verdadera lluvia de balas. El buque se detuvo, porque era necesario que cesase de funcionar la máquina para abrir las válvulas y hundirlo, según el acuerdo de los oficiales nombrados antes. Apenas en la cofa el aspirante Tizón, seguía junto a su ametralladora sin municiones, perdiendo gente.

Era el momento supremo de la crisis, en el que uno tras otro faltaban sus miembros más enérgicos a la nave, que durante un semestre mantuvo en jaque a la escuadra de Chile, sembrando zozobras en el litoral de esa república y en el corazón de quienes la empujaron a la agresión que pudo convertirse en dolorosa amargura.

La referencia citada, continúa:

"Entonces, en medio del torbellino de humo de los cañonazos vimos por un instante que el **Huáscar** se dirigía hacia el Oeste, y poco después, a las 10 h. 40 m. de la mañana, huía a toda prisa hacia el Norte. **Parecía estar sin gobierno** y describía un gran círculo sobre su costado de estribor. A las 10 h. 53 m. de la mañana se ponía al alcance de los cañones de la **Covadonga,** que no desperdició la ocasión de largarle un tiro y dos minutos más tarde, o sea las 10.55 **cayó prisionero.**

* * *

El estrago causado en el **Huáscar** por los disparos enemigos, lo describe este mismo escritor, a la vez que el poco efecto de los cañones cortos (bomberos) del **Huáscar;** dice:

"Era verdaderamente aterrador el espectáculo que presentaba el buque. La cubierta, sobre todo a popa y proa, no era más que un montón de informes despojos: trozos de madera, cascos de granadas, pedazos de hierro de las falcas u obra muerta del buque, gorras y vestidos de marineros, cabos rotos, astillas de mil formas y tamaños y todo surcado por regueros de sangre, que en algunas partes formaban verdaderos charcos.

"En el interior eran más terribles los destrozos.

"La cámara de oficiales, situada a la popa del buque y donde se había instalado el hospital de sangre, no era más que un hacinamiento de cadáveres, de menudas astillas, de medicamentos, de vasijas, de miembros humanos, y de toda clase de restos, como que aquello fue la parte más expuesta a los tiros de los blindados chilenos.

"En el departamento de la máquina no eran menos desoladores los desastres; los estrechos pasajes que comunicaban ese departamento con los otros de proa estaban de todo punto impracticables, porque desde el piso al techo se hallaban repletos de escombros.

"Por todo el interior del **Huáscar** no se podía dar un paso sin tropezar con algún resto humano, y **materialmente se chapoteaba en la sangre.**

"La estrechez del buque unida a las buenas punterías de nuestros artilleros y al excesivo número de tripulantes que tenía a su bordo (204) explica el gran número de muertos que tuvo en el combate. .....".

Las principales averías sufridas por el **Huáscar** son las siguientes:

"En el Castillo:— Dos balazos que destruyeron los pescantes de las anclas, las vitas del bauprés y destrozaron toda la parte superior.

"En la torre:— Uno que después de romper las planchas del blindaje dio en el muñón de la derecha del cañón del mismo lado, destrozó la gualdera y mató diez hombres; otro que también perforó la torre, rompiéndole los baos y desquiciando tres planchas de blindaje. Esta granada barrió por completo con los nuevos sirvientes de los cañones, otra que penetró 1 3/4 pulgadas y desquició una plancha y un gran número de rasmilladuras causadas por los cascos.

"Costado de babor:— Frente a la torre, una en el canto del blindaje, que hizo explosión allí, matando varios hombres en la cubierta.

"Torre de combate del comandante:— Dos balazos que la destrozaron por completo.

"Chimenea:— Dos agujeros de bala de cañón e innumerables de ametralladora y rifle.

"Cabrestante:— El que sirve para levar anclas desapareció por completo.

"Falcas:— Destruidas y retorcidas en gran parte.

"Pañoles de timoneles:— Desaparecieron por completo.

"Botes:— No quedó ninguno. Los pescantes de un bote cortados.

"A popa:— Cuatro balazos, que destruyeron otras tantas veces los guardines del timón. Estos mismos destrozaron completamente las cámaras del comandante y oficiales y rompieron seis baos de la cámaras del comandante.

"Costado de estribor:— Uno que penetró en el departamento de la máquina sin causar daño en ella, pero destrozando los camarotes de ingenieros.

"En la cubierta:— Uno frente a la chimenea, a estribor, no penetró. Otro a babor, a proa de la torre, que hizo grandes estragos en el interior del buque. Otro a proa del palo mayor, no penetró".

"Como se ve, fueron terribles los efectos causados por los proyectiles de nuestros blindados, y algunos prisioneros confiesan

que estaban muy lejos de figurarse tamaños destrozos. La granada Palliser, que fue la que exclusivamente emplearon nuestros buques, ha confirmado con esto su ya terrible reputación.

"Los tiros más notables por el efecto producido fueron: uno que cortó como a cincel la caña de un cañón de a 12 Armstrong del lado de babor, el primero que dio en el reducto del comandante y que perforándolo por babor en todo su espesor de tres pulgadas de blindaje, cinco de madera y un forro interior en forma de almohada para amortiguar el ruido de los disparos, tuvo todavía fuerza suficiente para arrancar por completo el lienzo de pared del lado opuesto y echarla sobre la cubierta, a algunos metros de distancia: y por fin, uno de los dos que perforaron la torre de los cañones, el que tuvo aún poder para romper la gualdera del cañón y para haber ido a estallar en el lado opuesto de la torre.

"El **Blanco Encalada** disparó durante el combate 28 tiros, todos con sus cañones de grueso calibre, y empleando granadas Palliser, de acero enfriado.

El **Huáscar** alcanzó a hacer de 40 a 45 disparos con sus cañones de a 300, y unos cinco o seis con los de cubierta; fuera de los tiros de ametralladora y de rifle, cuyo número no se ha podido calcular.

"El **Cochrane** tiró 45 cañonazos con sus piezas de grueso calibre, 12 con los de 20; 16 con el de 7 y unos mil disparos de rifle.

"Cuando se tomó posesión del **Huáscar,** uno de los primeros cuidados de sus captores fue apagar los incendios que los proyectiles de los blindados habían causado en distintas partes, en cuya operación prestó inapreciables servicios la bomba llevada en el bote del **Blanco Encalada.**

"La torre de combate del comandante era una enorme hoguera, que amenazaba comunicar el incendio al interior de la nave. La paja del colchón interior se había incendiado con la explosión de los proyectiles y comunicado el fuego al maderamen del blindaje y a los trozos de madera esparcidos por la cubierta....

"Las averías sufridas por el **Cochrane,** que fue el que sostuvo lo más recio y la mayor parte del combate, estuvieron muy lejos de estar ni relativamente en proporción de las que sufrió el **Huáscar".**

Es claro. La coraza de este buque era de cuatro pulgadas en su mayor espesor contra nueve uniformes del blindado. La artillería gruesa del **Cochrane** diez o doce años más moderna, de ánima más larga y sus proyectiles de condiciones especiales de penetración, con disparos hechos a quema ropa, a mampuesto, sin peligro para los artilleros; eran necesariamente de mucho mayor eficacia que los del **Huáscar,** cortos, de proyectil común, bomberos, que sólo penetraban tres pulgadas en el blindaje de nueve.

El blindado disparaba en el momento conveniente sin alterar rumbo, mientras que al monitor le era preciso hacer campo de tiro, y durante el período activo del cambio de balas, su timón se interrumpió cuatro veces y casi al mismo tiempo la rotación de la torre de los dos cañones grandes, uno de los cuales fue inutilizado, inmediatamente después de destrozada la torre de mando.

Así resulta de la versión adversa. Enumerando las averías del blindado, dice:

"Una de las balas dio a popa de la batería, en el blindaje, y rebotó sin hacer daño.

"Otra se llevó al pescante de la gata de babor.

"Una tercera, penetró por la aleta de estribor después de rebotar en el blindaje del reducto a babor, en su trayecto destruyó el cubichete de la cámara de oficiales, la botica, la camiseta del cubichete de la máquina, los mamparos, parte de la cantina del comandante y la puerta de la cámara de guardiamarinas; sin embargo, no hizo explosión y como una curiosidad se guarda **vivita** en el **Cochrane.**

"Otra, que produjo en el buque un daño más serio que las anteriores, fue la que dio en el costado de estribor, en el centro de la plancha superior del reducto. Dejó su forma estampada en ella y removió toda la plancha.

"Otra bala dio más arriba del blindaje, a proa, a estribor, se llevó la cocina, rompió un estallador y cayó después sobre la cubierta, hiriendo a varios hombres.

"Un sexto proyectil dio en la jarcia mayor, cortando un obenque y un cabo de maniobra; un séptimo dio en la jarcia de mesana, a babor, cortando parte de la maniobra.

"Los tiros de rifle y de ametralladora, perforaron algunos botes y el tubo de escape. La chimenea tiene 22 agujeros de rifle.

"El **Blanco Encalada** no recibió el más leve rasguño durante el combate".

Esta noticia es ociosa. Llegado al radio de tiro cuando el monitor peruano, en épica agonía, herido de muerte, iba de uno a otro lado sin gobierno, inerme, sin alma ya; recibía los golpes no sólo del **Blanco** sino hasta del **Covadonga,** como los hubiera recibido un Dreadnough, ofrendido en sus secciones más vitales, sin gobierno, sin jefes, sin artillería.....! Además: ese blindado se puso por la popa del **Huáscar,** en donde éste no tenía cañones bastante eficaces para ofenderlo.

* * *

Se ocuparon algunos del buque que salió de la línea de combate sin aceptarlo o que pudo burlar la caza: la **Unión.** Creen que debió haber sucumbido ahí también. Es asunto de concepto. El que

esto escribe ha oído lamentar siempre que el comandante de la segunda división naval peruana no hubiera sido comandante de la **Independencia** en Punta Gruesa. Ello puede tener en contra la patriotería, pero hubiera evitado que la suerte del país se rifara contra propósitos pueriles.

* * *

Tenemos a la vista una relación hecha en inglés e inserta no hace mucho en periódico científico americano. Coincide en lo sustancial con el relato hecho antes. Entra en materia, rememorando el combate de Pacocha, entre los buques ingleses **Shah** y **Amatist** y el **Huáscar.** "Durante todo el curso de esta guerra (dice al principiar) hasta su captura, el **Huáscar** fue una fuente de terror continuo y de ansiedad para los puertos chilenos. Alentados, probablemente, por el daño trivial que había recibido de los buques británicos, en esa memorable batalla (Pacocha) y orgullosos de la distinción de haber peleado con buques de la primera escuadra del mundo, el **Huáscar** subía y bajaba la costa del Pacífico, y por el estrago que causó en la marina mercante chilena, obtuvo para sí una notoriedad segunda solamente a la del **Alabama".**

Estimando el combate de Angamos, dice:

"El **Huáscar** era un viejo buque del tipo monitor, fabricado en Inglaterra en 1864, por Laird, en Birkenhead, teniendo una coraza de sólo 4½" a línea de agua en el centro, adelgazada a 2½" a proa y popa y llevando una sola torre giratoria de 5½" grueso, en la que están montados dos cañones Armstrong de 12½ toneladas. Está propelido por una sola hélice, a velocidad en el tiempo de su captura de no más de diez nudos por hora.

"El **Almirante Cochrane** y el **Blanco** son buques hermanos de tipo moderno, con blindaje de 9" a línea de agua y cada uno con seis cañones Armstrong de 12½ toneladas. Son propelidos por dos hélices y en la fecha de la batalla, navegaban más de once nudos.

"Relatadas las situaciones tácticas del combate como se ha hecho, inclusive el notable intento del **Huáscar** al embestir sobre el **Cochrane,** el escritor naval establece que los blindados chilenos hicieron 76 disparos con su artillería gruesa y 53 lbs. de pólvora y 40 con la de menos calibre. Refiriéndose en sus afirmaciones al almirante C. R. P. Rogers, de la marina americana, dice que de los 216 tripulantes del **Huáscar** sólo había 125 disponibles al concluir la acción y de ellos muchos heridos. Este buque había recibido 25 proyectiles, la mayor parte de 300 en su casco y estructura superior: ocho tocaron el casco, 3 lo abollaron y los otros penetraron el blindaje y reventaron en el revestimiento de teck interior. Dos malograron el aparejo de gobierno y otro pene-

tró en la galería de máquina. La torre fue tocada cinco veces: dos penetraron el blindaje, reventando en el revestimiento y causando estragos en el interior y los otros perforaron sin explosionar. La torre de mando fue totalmente demolida por las bombas. El mástil, de fierro, fue perforado a 20' sobre la cubierta por otra bomba y las otras ocho destrozaron varias partes de la fábrica de madera.

"El **Huáscar** tiró 40 bombas de 300 lbs. con 50 de pólvora, pero sólo 3 hicieron blanco, tocando al **Cochrane** sin hacerle daño serio. El **Blanco** no fue tocado.

"Esta relación hace ver claro que los cañones en todos los buques fueron manejados sin pericia. Aquí teníamos dos buques contra uno, en mar suave, a una distancia por lo general de 500 metros y al fin de 150 pies, y sin embargo, de las 76 bombas de 300 lbs. tiradas por los buques chilenos contra el **Huáscar** solamente 25 lo tocaron y de los 40 de este sólo tres tocaron a uno de sus adversarios y ninguno al otro.

"Algunas lecciones se pueden derivar de esta batalla:

"El gran valor de la mayor velocidad, de las dos hélices, de tener el aparato de gobierno bien protegido y nada visible. Cuando se ve que el **Huáscar** con su parcial y delgado blindaje pudo mantener una batalla de hora y media contra cañones Armstrong de 300 lbs. capaces de perforar blindajes de más de dos veces el del **Huáscar,** sin echarlo a pique, está claro que si hubiera sido más veloz y más movible que sus adversarios y manejado por artilleros de sangre fría y aptos, pudieran haber hecho gran daño a sus enemigos y probablemente usar su espolón con éxito. Fueron los mismos defectos vitales de construcción del espolón del **Tennesse,** que causaron su captura por la escuadra bajo el almirante Farragut, después que había pasado los fuertes y entró en la bahía Mobile, el 5 de agosto de 1864.

"Puede verse por lo anterior que las probabilidades de perforar blindaje grueso en alta mar son muy remotas, debido a la dificultad de darle a ángulo recto. Demasiada importancia se da a los experimentos de proyectiles en lo que se refiere a la guerra. En verdad uno lee de proyectiles que penetran tantas pulgadas de fierro sólido, pero no se fija en que este resultado sólo se obtiene por una combinación de las mejores condiciones para el cañón, tales como nunca pueden ocurrir en una batalla naval".

* * *

No es justo cerrar esta rememoración del suceso más culminante de la guerra del salitre, sin agregarle la lista de quienes ahí nos representaban el 8 de octubre de 1879, siquiera se la limite a jefes y oficiales:

ESTADO MAYOR.— Comandante general de la 1ª división naval contralmirante Miguel Grau †; —capitán de fragata, Manuel M. Carvajal *;— cirujano mayor, doctor Santiago Távara *.

OFICIALES DE GUERRA.— Segundo comandante, capitán de corbeta Elías Aguirre †; teniente 1º, Diego Ferré †; íd. íd. graduadodo, Pedro Gárezon, íd. íd., José M. Rodríguez †; íd. 2º, Enrique Palacios †; íd. íd. graduado, Jervasio Santillana *; íd. íd., Fermín Diez Canseco *; alférez de fragata Ricardo Herrera *, ex capitán y dueño de la fragata chinera **María Luz;** comandante de las guarniciones, sargento mayor José M. Ugarteche; capitán graduado de infantería, Mariano Bustamante *; capitán de la columna "Constitución", Manuel Arellano.

OFICIALES MAYORES.— Cirujano de 1ª clase, Dr. Felipe M. Rotalde *; contador, Juan Alfaro; practicante de medicina, José I. Canales *.

ASPIRANTES.— Carlos B. Tizón, Bruno E. Bueno (con licencia); Daniel S. Rivera, en el **Coquimbo;** Manuel Villar *, Grimaldo Villavicencio *, Federico C. Sotomayor, Manuel Elías *, Domingo Valle Riestra.

MAQUINISTAS.— Primer maquinista, Tomás Juan Wilkins; íd. íd., Samuel Mc Mahon, 2º íd. Tomás W. Hughes, tercer íd. Ricardo Tenemann, cuarto íd. Henry Lewer, íd. íd. Ernesto Molina, íd. íd. Augusto Mc Collum, ayudante de máquina Augusto Mathews.

OFICIALES DE MAR.— Entre los oficiales de mar, murieron: el contramaestre, Nicolás Dueñas; segundo condestable, José Celedón; primer guardián, Tiburcio Ríos; íd. íd. Federico Noguera; cocinero, José Salas; mayordomo, Manuel Pineda; artilleros: Eduardo Perry, Alberto Avenell, John Dunnet, Samuel Vanisch, Atanasio Gayoleras, Julio Felipe, Enrique Verguesse; marineros: Pedro Unánue, Aparicio Robles; grumetes: José Mantilla, Saturnino Mejía; fogonero, Isidro Algibas, **soldados de la columna Constitución:** Quiterio Gallardo, Juan Villarreal, Vicente Jiménez.

Heridos.— Además de los ya nombrados, los que siguen: **Oficiales de mar:** Leonard, Luis Landa, Chesse Lewes, José del C. Gómez, Williams Michel, Eduardo Ford; **Artilleros:** James Anderson, Manuel Goreades, Manuel Panay, Michel Murphy, Henry Oth, George Harris, George Smith, Federico Meiggs, John Devine, John Lumly, Julio Pablo, Tomás Salazar, Faustino Colan; **marineros:** Santos Beltrán, José Velásquez, José Félix Torres, Pedro Rodríguez; **grumetes:** Arturo Masías, Miguel Valcarcel; **carboneros:** Juan Dávila; **soldados de la columna Constitución:** Modesto Ruidias, Isidro Orué; íd. **Ayacucho Nº 3:** sargento 1º Francisco Retes, íd. segundo

---

† muerto.
* herido.

Miguel Salazar, cabo segundo Anacleto Alarcón, Fidel Calvo; **soldados:** Mariano Zegarra, Fidel Talavera, Mariano Vilca Huamán, Manuel Borja, Guillermo Barrios, Ambrosio Fernández, José Calderón, Celestino Valdivia, Francisco Gutiérrez, Hipólito Beltrán.

Aniquilado el último elemento serio de resistencia en el mar, el enemigo tomó la ofensiva, aunque no con la amplitud que sus elementos le permitían hacerlo.

Se anota con fecha octubre 10 un amago contra el **Manco Cápac,** fondeado en Arica. Dos lanchas de los blindados intentaron poner torpedos a nuestro monitor, aprovechando una espesa neblina, que cubría el puerto; pero que despejó inopinadamente, descubriendo a los cautelosos agresores, que no pudieron impedir la marcha del **Rímac** al Norte, ni de la **Unión,** que llegó al Callao dos días después o sea el 13.

En el Norte los transportes peruanos continúan sus necesarias y muy importantes comisiones y todavía en noviembre 7, a los cinco días de ocupada Pisagua, sale la **Pilcomayo** del Callao a Arica conduciendo armas y pertrechos, que consiguió dejar en su puerto de destino. Al siguiente día que la **Pilcomayo** o sea el 8, salieron del Callao, también para Arica, la **Unión** y el **Chalaco,** buques que conducían armas, pertrechos y al batallón "Provisional" Nº 2.

A la vez se dirige el **Limeña** a Casma y sale el **Talismán** convoyando a las lanchas torpederas **Alianza** y **República.** El viaje de estas lanchas mar afuera encontró dificultad insuperable en la marejada etc., y hubieron de arribar a Pisco, para regresar de ese puerto al Callao. La marcha de sus máquinas resultaba muy irregular. En sus calderitos tubulares el vapor elevaba a momentos mucho la presión, que luego caía con igual rapidez. Su cubierta de pino, muy delgada, no permitía ni traficar sobre ella.

Los acontecimientos aparecían mezclados, heterogéneos, kaleidoscópicos. El **Limeña** llega del Norte con tropas y un sumergible, construido en Payta por el ingeniero Blume. Uno de muchos intentos en lo que brillaba la buena voluntad, aunque de ésta no siempre resultan sorpresas mecánicas.

Pocos días después (noviembre 17) recibió otro golpe recio la marina de guerra nacional.

La víspera había llegado a Arica el memorable telegrama de Daza: "¡El desierto me abruma!".... Ese telegrama había labrado en los corazones. ¿Era un instante de flaqueza? ¿Era la primera expresión de un cambio de frente? ¿Era la negra cortina de próximo futuro pavoroso, que se descorría bruscamente?

Después de manifestarse más abrumado por la inclemencia del desierto que por las incalculables consecuencias de su conversión ¿en qué actitud llegaría a Arica el Presidente de Bolivia?

Era el caso de prever lo peor y el Director de la guerra qui-

so armar el mayor número de peruanos, para afrontar lo menos mal posible las eventualidades emergibles.

Los trabajos subrepticios que Chile no abandonaba, podían dar resultado ante la serie de desastres que se sucedían, y para armar al mayor número posible fue preciso quitar a los buques de guerra fondeados en el puerto, las armas manuables que tenían abordo, por consecuencia de lo cual quedaron sin ellas esos buques, que eran **Unión, Pilcomayo** y **Chalaco.**

Es un hecho que debe anotarse, en descargo de la pasividad que ocurrió en la captura de que va a darse cuenta.

Además de esa requisa de armas, para economizar vituallas se embarcaron en el **Chalaco** a los prisioneros chilenos en Arica, a fin de que dicho transporte los llevara a Mollendo, y al mismo tiempo se ordenó que salieran del puerto la corbeta **Unión** y la cañonera **Pilcomayo,** las tres naves rumbo al Norte.

Estos buques salieron de Arica la noche del 17 de noviembre de 1879. Primero la **Unión** a órdenes de Portal, poco después la **Pilcomayo** al mando de Ferreyros y por último el **Chalaco,** su comandante Villavicencio. El primero dejó el fondeadero a cosa de las 10 h. p.m. y los otros una o dos horas más tarde. Navegaron el resto de la noche, y al amanecer, la **Unión** estaba muy al Norte, sobre punta Coles, el **Chalaco** contra la costa y la **Pilcomayo** más afuera, todos navegando hacia el Norte. Los dos últimos se avistaban entre sí, pero ninguno de ellos veía a la **Unión,** que seguía su derrota al Callao, mientras los otros debían hacer escala en Mollendo.

El **Chalaco,** como queda dicho, llevaba a Mollendo los prisioneros chilenos que estaban en Arica y se asegura que la **Pilcomayo** debía recalar también en ese puerto para dejar un oficio. Sin esta circunstancia, es decir, sin la instrucción de hacer la escala en Mollendo, la cañonera se hubiera abierto de la costa desde que salió de Arica, la **Unión** habría pasado a la vista del enemigo sin que éste perdiera tiempo en perseguirla, como tampoco habría ido en pos del **Chalaco,** que confundían con el rápido **Oroya,** aun cuando se cruzaran muy cerca.

La corbeta **Unión** al despejar el horizonte en la mañana, avistó hacia tierra el humo de un buque que al parecer salía de Mollendo y en el cual reconoció poco después al **Cochrane,** uno de los blindados chilenos. En el acto giró sobre su eje y vuelta la proa al Sur, activó su marcha en demanda de los otros buques connacionales, que suponía próximos.

Hacia las 8 de la mañana, se avistaron la **Unión** y la **Pilcomayo.** La primera avanzaba al Sur a toda máquina y la segunda al Norte. La **Pilcomayo** tenía punta Coles 25 millas al NW. y al **Chalaco** hacia la aleta de estribor. Una hora después la **Pilcomayo** reconocía a la **Unión** y veía a la vez otro humo por la amu-

ra de estribor. La corbeta hizo disparos a la vez que señales telegráficas con banderas, las que no pudieron descifrarse por la gran distancia que separaba ambas naves, siguiendo entre tanto el humo y la corbeta proa Sur, y la cañonera con el transporte a rumbo opuesto, con lo que rápidamente se estrechaban las distancias.

El humo de la **Unión** fue lo primero que llamó la atención del blindado chileno. Luego la corbeta, con el propósito ingenuo de salvar a los otros buques, fue en demanda ostensible de ellos, con lo que fijó la atención del enemigo.

Acaso hubiera convenido más que Portal hubiese provocado la caza para llevarse el blindado hacia el Norte, aunque La Torre no hubiera mordido el anzuelo, porque suponía a la **Unión** su andar de otro tiempo. Corriendo hacia el convoy para prevenirlo, denunció su presencia al enemigo. La **Pilcomayo** percibió sus disparos; pero sólo después de que se le aproximó mucho pudo descifrar el aviso en que la **Unión** decía con banderas: "buque enemigo a la vista". Poco después, se descifró este otro aviso: "el buque enemigo que se avista es un blindado".

Habían navegado hasta entonces más de tres horas uno hacia otro, que al andar corriente de diez millas eran sesenta.

El aviso llegaba muy tarde: esas tres horas de camino dejaban a la nave débil a merced de la más fuerte, reduciendo la captura de aquélla a cuestión de horas. El **Chalaco,** no parecía haberse dado cuenta del peligro y conservaba su rumbo sobre Mollendo, bastante pegado a la costa.

La **Unión** después de prevenir a la **Pilcomayo,** se fue sobre la costa a prevenir al **Chalaco,** que vino a replegarse a la cañonera y aquélla luego de regresar a 500 m. por la popa de ésta, corrió a la cuadra del blindado, sobre el cual disparaba sus Voruz, que apenas ofendían a sus propios sirvientes.

Hubo un momento en el que la caza ofrecía una maniobra original: la **Unión** a la cuadra de estribor del blindado lo provocaba con sus inofensivos disparos, a la cuadra de babor el **Chalaco** que hacía camino al S.E. en dirección a Pacocha, decidido a vararse si lo seguían; en medio se deslizaba majestuosamente el blindado enemigo, sin entretenerse en embestir a la corbeta, cuya velocidad era proverbial, ni al **Chalaco,** que confundieron con el **Oroya,** también de mucho camino.

Una alta autoridad que presenciaba el lance, dice: "la **Pilcomayo** viró al Sur, esperando tal vez alcanzar Arica; pero en esta dirección recibía la mar gruesa de proa, que ahogaba al barquito y le aprovechaba poco el auxilio del viento, que pudo darle la milla o poco más que el blindado le entraba cada hora. Cuando se resolvió a ganar al W. con la brisa a un largo, ya el blindado estaba muy cerca y además calmó esa brisa suave,

quedando sólo la mar boba en que se ahogaba la cañonera".

Fue inútil que el **Chalaco** llegara hasta navegar largo espacio al costado del enemigo, procurando ocupar su atención: en el **Cochrane** se insistió en confundirlo con el **Oroya** y dada la reconocida rapidez de este transporte, se estimó inútil tomarlo en cuenta, así como tampoco se tomaban los disparos de la **Unión,** que aun haciendo blanco los proyectiles eran como gotas de agua en techo metálico.

El enemigo continuaba inalterable en la caza de la **Pilcomayo,** como águila real en pos de la menuda golondrina, desatendiendo todo lo que no era ella. Conocía las condiciones náuticas de nuestra cañonera y el andar de la corbeta y del transporte, y desde que se entabló la caza, se vio claramente que el blindado alcanzaría muy pronto a la pequeña nave perseguida, desatendiendo lo demás.

Tal vez al comprender oportunamente el aviso de la **Unión** hubiera podido embarrancar, pero cuando pudo intentarlo se había abierto demasiado de la costa y necesitaba cruzar el rumbo del blindado enemigo para llenar ese intento.

No falta quien asegure que se había pensado en volar la santa bárbara, recurso supremo que resultó anulado a última hora; pero ninguna ordenanza impone el heroísmo, ni aun siquiera combate tan desigual como el de una pequeña embarcación de madera con un acorazado, al que su artillería no podía causar daño, ni siquiera molestia.

El jefe hizo cuanto pudo para burlar la caza y al convencerse de que eso no era posible, procuró inutilizar su barco, primero descargando sus cañones sobre su propia bodega, y luego prendiéndole fuego, después de lo cual hizo embarcar en botes a los tripulantes, quedándose en su puesto, en el puente, rodeado de sus oficiales. Es sin duda de ahí, que se dedujo la especie de volar la nave; pero parece más racional creer que, estimando suficiente lo hecho y careciendo de armas el equipaje, quisiera evitar víctimas innecesarias.

Inundadas las hornillas y detenida la máquina, el barco quedó quieto. El blindado arrió embarcaciones a cargo del teniente Goñi, quien ocupó el buque, apresó a la tripulación y se ocupó luego de ahogar el incendio y remediar los desperfectos causados en el intento de hundirlo o siquiera inutilizarlo.

* * *

Los otros dos buques nacionales se apartaron en seguida: la **Unión** desapareció por el Oeste y el **Chalaco,** después de seguir algún tiempo rumbo al Sur a la cuadra babor del **Cochrane** y al amor de la costa, su recurso de reserva, una vez que el blindado

se adelantó sin molestarlo, viró al Norte, escurriéndose sin prisa, para contemplar hasta donde le fuese permitido las últimas escenas de la caza, que fatalmente concluiría, como concluyó, con la captura de la cañonera.

La **Unión**, después de hacerse algo al W., volvió a prolongar la costa y al enfrentar Mollendo, por acuerdo de jefes y oficiales, fue al fondeadero para comunicar desde ahí por cable, las presunciones fatales que podían deducirse de la situación desfavorable en que la cañonera huía de la caza del blindado, cuyo andar era indiscutiblemente superior y respecto del cual no cabía resistencia normal, salvo actos heroicos, que por ser tales no obligan ni son frecuentes.

* * *

Es evidente que este suceso adverso labraría muy hondo en el espíritu tan trabajado del Director de la Guerra, a quien mortificaba tan cruelmente la lógica de acero que encarrila y desarrolla los hechos.

Del Sur venían las tristes nuevas del antagonismo de los jefes, del avance del enemigo profusamente armado, aperado y aguerrido; las incertidumbres de Daza, la actitud del general Villamil, todos los pavorosos fantasmas que emergen en la imaginación dominada por negros presentimientos; al Norte se le dibujaba la acefalía resultante de la debilidad directiva, aumentada por la intemperancia en los coadjutores y la audacia creciente de los adversarios políticos, dispuestos a aprovecharlo todo en obsequio de sus propósitos de predominio; de allende el Atlántico esperanzas de elementos navales, que eran la aspiración de cuantos ansiaban disminuir siquiera el daño de otra manera irremediable!

Allá, en el cuartel general del Sur, se explicó que el Director de la guerra viniera a Lima a reasumir sus altas funciones presidenciales. El proveería a ese ejército de lo mucho que le faltaba y luego, su alejamiento permitía que se hicieran sitio otras aspiraciones, nuevas energías.

El mando del ejército del Sur se entregó al contralmirante Montero y el general Prado abandonó Arica el 25 de noviembre, llegando a Lima tres días después. La oposición no descuidó la oportunidad de señalar a ese arribo caracteres de fuga, que encontraban aceptación en las gentes decepcionadas. Se le recibió sin entusiasmo. Los reveses alejan a los amigos y en este caso había interesados en alejarlos más. Al día siguiente vino la noticia de la brillante batalla de Tarapacá, que apenas atenuaba la desolación que causara el desastre de San Francisco y la violenta reti-

rada de los soldados bolivianos, precipitando el incontenible derrumbe!

Satisfaciendo una de las promesas que hizo el general Prado al abandonar Arica, el 17 de diciembre envió al Sur a la corbeta **Unión** con 2287 bultos que contenían 1,500 rifles, millón y medio de tiros, lona, zapatos, herrajes, etc. Esta carga debió desembarcarse en Quilca, pero al llegar a tierra la falúa destacada fue recibida a balazos, por suponérsele enemiga. Disipado el error se averiguó que días antes había visitado la caleta la corbeta **O'Higgins,** inutilizando las embarcaciones que había; mostrándose en comprobación dos lanchas hundidas, que con gran trabajo habían metido en la rada las gentes de mar cuando se retiró el buque chileno.

En vista de esa dificultad para descargar, el comandante Villavicencio resolvió llevar su cargamento a Mollendo, puerto en el cual lo desembarcó con suma diligencia, evitando el peligro del transporte por tierra, expuesto a interceptación del enemigo.

Al regreso de la **Unión** al Callao el general Prado se había embarcado para Europa (dic. 18) diciendo: "asuntos muy importantes y urgentes demandan mi presencia en el extranjero y es mi deber y mi deseo hacer cuanto pueda en favor del país".

El civismo ingenuo supuso al general en viaje por blindados, que se designaban con nombre y procedencia, avanzando los inventores de novedades hasta enseñar fotografías de las supuestas adquisiciones navales.

Los que se decían bien informados o los que admitían el triunfo momentáneo del enemigo para usufructuarlo en provecho de política personal, suponiéndose aptos para encausar en su oportunidad el resultado definitivo, sugerían a la masa la especie de que abrumado el general por la magnitud de desastres que sólo ocurrían por la participación principal que él tomaba en la dirección de los asuntos del Estado, había comprendido al cabo que el mejor o el único servicio que podía prestarle era alejarse cuanto antes y en consecuencia se había alejado.

Un historiador de esos hechos, que siempre manifestó buen concepto del general, hizo la síntesis de ellos atribuyéndolos a "la falta de entereza de Prado y la antipatriótica ambición de Piérola". Es lo cierto que cuando más se necesitaba faltó solidaridad, que era lo único que pudo habernos salvado.

En lo demás no es aún el momento de fallar como juez y sí solamente el de allegar elementos que han de verificarse en estación de serenidad y desapasionamiento absolutos.

Prado no encontró más cohesión en Lima de la que dejaba en el cuartel general del Sur; la acefalía que no pudo superar con sólo su prestigio el anciano general La Puerta; insuficiente

para encauzar a sus colaboradores y más aún para contener la arrogancia de los adversarios de su régimen, que abiertamente proclamaban la dictadura y resultaban con más evidente autoridad que la presidencia constitucional.

El intentó dar participación en el gobierno a Piérola, satisfacer a La-Cotera, prestigiar su influencia política a los ojos del ejército aliado; pero ante el agudo conflicto de angustias y ambiciones que contemplaba ha debido de comprender que, responsable de las adversidades que sufría el país bajo su administración, necesitaba reaccionar mediante elementos decisivos de éxito y fue en busca de ellos. Precisa creer que en ese instante histórico tuvo fundamento económico su esperanza.

Sea de ello lo que fue, sólo hacemos alusión al cambio administrativo ocurrido para enlazar los hechos de la marina, que es lo único que nos hemos propuesto historiar.

El general Prado pudo caer prisionero en su viaje del Callao a Panamá, puerto este último desde el cual el cónsul chileno Ramón Rivera Jofré había llamado por cable al **Amazonas**, que el día anterior al desastre del **Huáscar** llegaba a dicho puerto buscando al **Oroya**, que después de embarcar un cargamento de armas y municiones, había salido de regreso al Callao, cruzándose con su perseguidor.

En este segundo viaje el **Amazonas** llegó a Payta el 20, el mismo día en que debía llegar el vapor que conducía al general Prado; pero el transporte chileno, no encontrando lo que buscaba, siguió al Norte, registrando la costa.

En este día 20 se desarrollaron hechos notables, de lo que el presidente viajero pudo tener noticia en ese puerto nuestro o en Guayaquil: ese día entraron a Arica los denodados vencedores de Tarapacá, después de hacer 90 leguas de caminos escabrosos y rígidos, sin ningún recurso, privados de víveres y hasta de agua.

Ese día también llegó del Norte a Payta el **Colombia**, y el práctico de este vapor comunicó a las autoridades, que dejaba en Ballenita a la lancha a vapor **Alay**, despachada de Panamá a Guayaquil como propiedad neutral, aunque se decía que estaba destinada a torpedera del Perú. Dicha lancha quedaba inmovilizada en Ballenita, por falta de carbón.

La lanchita se había exhibido mucho en la bahía de Panamá, en donde estaba bien relacionado el oficial peruano encargado de traerla al Callao. Parece cierto que en esa bahía la lanchita paseó a muchas familias; fijando así la atención del cónsul chileno Rivera Jofré y la de sus connacionales residentes, a la vez que poniendo de relieve la condescendencia de las autoridades de ese puerto neutral.

El **Amazonas** la encontró fondeada en el puerto ecuatoriano antes nombrado, como dijo el práctico y la capturó lo mismo que si la hubiera encontrado en aguas libres (dic. 23).

* * *

La suelta que hizo del gobierno el general Prado facilitó el advenimiento de la dictadura (dic. 21) abriendo un período histórico, demasiado próximo todavía para ser debidamente juzgado.

A esta revolución nuestra siguió el intento de Daza de retirar de Tacna el ejército de Bolivia, el pronunciamiento de este ejército (dic. 27) contra aquel general y su reemplazo en la presidencia de Bolivia con el general Campero. El enemigo se contrae un momento esperando el desarrollo de sucesos caóticos que afortunadamente no ocurren y luego principia a mover las naves.

El **Blanco Encalada** y el **Amazonas** expedicionan en enero hacia el Norte, llegando el 28 a Bahía de Independencia, en donde quemaron los útiles que servían para el embarque de guano: muelles, pescantes, carros, barracas para peones, casas, etc., retirándose después de haber empleado siete horas en tan inconexa tarea. Al principio de ese mismo mes la **Magallanes** recorría la costa entre Ilo y Sama, por vía de descubierta, visitó la caleta de Ite y al notar que había ahí tropa principió a cañonearla. Suponiendo que el batallón "Arequipa", sobre el cual había disparado, estuviese disperso, despachó dos lanchas con gente de desembarco, las que no alcanzaron a ir hasta la playa, por hacérseles desde ella nutrido fuego de fusilería. Vueltas a bordo las lanchas, la **Magallanes** se ensañó contra el pequeño llano que margina la ribera, sobre el que hizo 73 disparos, sin causar daños. Este buque bombardeó también las caletitas próximas Cumba y Sama.

Embarcado en Pisagua (febrero 17) el ejército de Baquedano para Ilo, quedaron bloqueando Arica el **Huáscar** y la **Magallanes.** Fuera por entretener el tiempo o para estudiar los elementos de resistencia de la plaza, los buques bloqueadores se aproximaron a tierra en la mañana del 27 de febrero de 1880. Como se pusieran casi a tiro, las baterías dispararon, trabándose un cambio de balas que se mantuvo como una hora, en cuyo tiempo recibió el **Huáscar** un proyectil que le removió una plancha del blindaje obligándolo a alejarse.

A las 11 h. a.m., se avistó un tren que venía de Tacna y los buques citados, aproximándose otra vez a la costa, dispararon diez cañonazos sobre él. Las baterías dispararon a su vez sobre el **Huáscar,** causándole siete muertos y nueve heridos. Entre los muertos se contaba el aspirante Eulogio Goicolea y entre los heridos el segundo comandante teniente 1º Emilio Valverde y el teniente

2º Tomás Pérez. Los buques agresores volvieron a su lejano fondeadero.

En el intervalo el **Manco Cápac** había caldeado, dejó su fondeadero y avanzó sobre el enemigo afanosamente, con el corto e inseguro andar que permitían sus destrozadas calderas, alcanzando a caminar como tres millas fuera del puerto.

Al notar esa maniobra el **Huáscar,** embistió a su vez contra el **Manco,** estrechándose entre ambas naves la distancia hasta ponerse a tiro de pistola; principiando el cambio de disparos desde que entraron en el radio de tiro. La **Magallanes,** cuya artillería moderna era de mayor alcance, disparaba a distancia cuidadosamente rectificada para conservarse indemne. El **Huáscar** avanzaba resueltamente sobre el **Manco,** procurando tomarlo de través; pero sin duda al primero le faltó el timón y en cambio el **Manco** maniobró hábilmente, prolongando el costado de su agresor, casi rozándolo. El **Manco,** no pudo aprovechar esa proximidad para sus disparos por haberse entorpecido la lanada en una de sus piezas, pero cuando apenas se separaban navegando con la viada en sentido opuesto, reparado el desperfecto, nuestro monitor pudo disparar todavía a corta distancia y acertar al enemigo con uno de sus proyectiles de 500.

Este proyectil, disparado tan de cerca, hirió en la aleta de babor al **Huáscar**, causándole muchos daños, entre otros la rotura y caída del mástil de mesana y la muerte instantánea del comandante del buque, Thompson, jefe acreditado de la marina de Chile, a la que representó en el combate de Abtao como comandante del **Covadonga.** La bala lo decapitó.

Del Morro lograban casi a la vez tres blancos sobre la **Magallanes,** obligándola a alejarse con avería y bastantes bajas, así como se alejó el **Huáscar** al mando de Valverde, segundo de Thompson.

En tierra hubo cuatro casas perforadas, tres soldados y cuatro paisanos muertos, y heridos cuatro soldados y nueve paisanos.

Los daños en el **Manco** se redujeron a la rotura de algunos vientos y ventiladores, sin que hubiera desgracias personales que lamentar, no obstante la poca prudencia con que innecesariamente afrontaban el fuego los jefes, especialmente More, que se encontraba abordo, como procuraba encontrarse siempre en los lugares donde creía encontrar la muerte que buscaba. Por consecuencia de este combate Condell, comandante de la **Magallanes,** pasó a mandar el **Huáscar,** nombrándose a Gaona comandante de la corbeta.

El grueso de la escuadra enemiga estaba en Pacocha, a órdenes del Comodoro Rivero, quien al saber lo ocurrido vino a Arica (febrero 29) con el **Blanco Encalada,** el **Cochrane** y una torpedera y desde esa fecha hasta el 4 de marzo cañoneaban todos

esos buques la plaza, tres veces al día, para destruir las baterías, el **Manco Cápac** y arrasar hasta el Morro, sin realizar ninguno de sus desapiadados intentos.

La inutilidad de tales asedios o el deseo de interceptar la comunicación de las tropas de Arequipa con las que tenía Gamarra en Moquegua, inspiró el envío a Mollendo de la división Barboza, desembarcada parte en Islay y parte en Mollendo (marzo 9) sin otro accidente que la volcadura en Islay de una lanchita con quince tripulantes. Aquella división fue hasta Mollendo primero y después a Ensenada y Mejía, dejando en todos esos lugares desguarnecidos la huella de su paso; robos, incendios, profanaciones, violencias, infamias cuyo recuerdo se conservará en el Perú de generación en generación.

El 12 de marzo, mientras los soldados de Barboza invadían la provincia de Islay y se recreaban en las salvajes proezas de que hicieron lujo al vencer, salían del Callao el pequeño vapor **Talismán** y la corbeta **Unión.** Salieron de día, la **Unión** primero y el **Talismán** dos horas más tarde. El dictador hizo a esas naves solamente visita, permitiendo tal aparato suponer que iban a realizar hechos capaces de neutralizar el efecto desmoralizador que la repetición de noticias funestas causaba en la enfermiza imaginación popular.

Cada nave llevaba no obstante comisión distinta, si bien al salir, el comandante de la **Unión** indicó al señor Piérola que su buque como de más andar, podía servir de explorador al **Talismán,** indicación que el dictador acogió, pues ambos buques iban al Sur.

La corbeta navegó despacio y luego detuvo su marcha esperando al **Talismán,** que no apareció y en consecuencia siguió su viaje. El del **Talismán** era a Quilca, caleta en la cual debía desembarcar al general Beingolea, nombrado jefe del segundo ejército del Sur, al coronel Recabarren, jefe de estado mayor de ese ejército, algunos oficiales, 60 artilleros, 2,000 rifles, seis ametralladoras, cinco cañones de campaña, municiones, etc. Hombres y materiales se trasladarían por tierra de Quilca a Arequipa.

Las versiones sobre este viaje difieren mucho. Afirman unos que el vaporcito fue hasta la caleta de Quilca y que al recalar de noche en esa caleta, avistó una luz que de pronto se supuso fuera de nave enemiga, aunque más tarde se estableció que la luz era de la **Unión.** Sostienen otros, con referencia a pasajeros del aludido vaporcito **Talismán,** que desde la salida del Callao se abrieron mar adentro y que al día siguiente navegaron sin ver tierra hasta que por la noche, estando al sur de Sangayán, se dijo que habían avistado luz sospechosa y arribaron a Pisco.

Lo evidente es que los elementos de guerra y los militares que iban a formar el segundo ejército, desembarcaron en este último

puerto, desde el cual emprendieron por tierra el penoso viaje con esa carga hasta Arequipa.

El fracaso de la expedición del pequeño transporte se atribuyó a la **Unión,** pero con el más decisivo testimonio se puede afirmar que estos buques salieron del Callao con distintas comisiones: la del **Talismán** debía cumplirse en Quilca, la de la **Unión** más al Sur.

Queda dicho que al despedir al dictador en el portalón de la corbeta lista para zarpar del Callao, su comandante le insinuó la conveniencia de servir de explorador al transporte, insinuación que fue aceptada. En consecuencia la corbeta había salido navegando despacio y aun se aguantó sobre el morro Solar, esperando al **Talismán;** pero éste demoró su salida y luego, en vez de buscar a la corbeta en el rumbo usual, se abrió resueltamente de la costa.

Rivalidad de jefes, suficiencia o acaso una de esas maniobras de la política que parecen descabelladas a los neófitos en la tenebrosidad de los secretos de Estado; el hecho es que los elementos de guerra que debieron desembarcarse en Quilca se desembarcaron en Pisco, sin que el comandante del transporte fuese molestado, de lo que se desprende sin violencia que no se había apartado de sus instrucciones.

En cuanto a la **Unión,** después de aguardar las dos o tres horas al transporte siguió su viaje al Sur y el 15 de marzo arribó a Quilca. Necesitaba orientarse respecto de la situación del enemigo y además tener un punto de partida, no muy lejano, para asegurar la recalada que intentaba. Había fondeado a las dos de la tarde y continuó su viaje al Sur a cosa de las diez de la noche. De su comunicación con tierra e investigación consiguiente, dedujo el comandante la certeza de que había buques enemigos en esa costa, teatro a la sazón de las inolvidables hazañas realizadas por las devastadoras huestes de Barboza, habiendo visitado la caleta uno de los barcos de guerra que las llevaron desde Ilo a Islay y Mollendo.

Con las debidas precauciones y a media fuerza de su máquina la gallarda corbeta navegaba al Sur, avanzando sin preocuparse del peligro dentro del radio en donde evolucionaban en ese momento, como en casa propia, las naves enemigas, cuya acción tenía sin embargo descartada el comandante Villavicencio.

A cosa de dos horas de viaje, hallándose próximamente sobre el paralelo de Islay, se avistó un humo debajo del cual se esfumaba poco después la negra silueta de una nave navegando también al Sur. Navegaba como la **Unión,** sin luces, usando las severas precauciones de las naves armadas cuando navegan en tiempo de guerra. Era sin duda un barco enemigo y acompañó a nuestra corbeta hasta cerca del amanecer, no obstante que para sacudirse del incógnito acompañante la corbeta modificó varias

veces su rumbo. Era sin duda uno de los buques enemigos que convoyaban a los transportes conductores de la división Barboza y confirma tal presunción el hecho de que al avivar su marcha la **Unión** hacia el SW. el duende nocturno se eclipsó, sin duda para no alejarse mucho del convoy de que hacía parte.

Una vez quitada de la vista la nave desconocida volvió nuestra corbeta a moderar su marcha, subordinándola a la distancia por recorrer, abriéndose de la costa en todo el día 16, para volver sobre ella la noche de ese día. Al amanecer del siguiente, a cosa de las 4 h. a.m. del 17 de marzo, pudo reconocerse el lugar de la costa donde recalaban; era la caletita Licera, situada inmediatamente al sur del morro de Arica, cuyos perfiles se destacaban precisos en la semiclaridad del crepúsculo. Desde la tarde seguían un rumbo fijo que condujo justamente entre la caletita dicha y el islote Alacrán; una recalada espléndida, estimada en metros de distancia y segundos de brújula.

Al S.W. se avistaban dos luces de naves sobre sus máquinas. Tangenteando el flanco norte del morro las luces de la ciudad y en la bahía las de los buques neutrales, fondeados bastante a sotavento y que eran la corbeta inglesa **Thetis**, el crucero francés **Husard**, la corbeta americana **Shanon** y la alemana **Hansa**.

Casi a la vez se vio distintamente el islote Alacrán, cuya vista arrancó a los oficiales de la **Unión** un grito incontenible de aplauso a la pericia indiscutible de su comandante. A la diestra precisión de la recalada se unía el sigilo con que llegaba a la boca del puerto, cruzando entre los barcos bloqueadores sin ser notada. Pero nuestros propios cañones la hubieran denunciado si de un lado Villavicencio omite las precauciones que tomó y de otro y es lo principal, el capitán de fragata José I. Espinoza, primero y More, que vigilaban desde el Morro, no reconocen oportunamente, como reconocieron a la gallarda corbeta, en la que los dos habían navegado.

La corbeta detuvo su marcha sobre el Alacrán, destacando un bote a cargo del teniente Carlos Rodríguez, para avisar al **Manco Cápac** que era la **Unión** el buque que llegaba. Los gritos de ese oficial llamando por sus nombres a los compañeros del monitor, permitieron a éstos reconocer su voz; al mismo tiempo que al teniente Asín y otros de aquéllos reconocían entre los albores del alba la silueta de la **Unión**, con su especial corte y disposición de arboladura, meciéndose a merced de las olas que iban a desvanecerse en el sargazo que cubre las rocas del Alacrán.

Reconocida desde el **Manco Cápac** y del Morro la **Unión** pudo llegar sin peligro al fondeadero entre los hurras estrepitosos y entusiastas de los tripulantes de los buques neutrales que, llamados por los primeros en reconocerla, subían alborozados a cu-

bierta para convencerse por sí mismos de la realidad que se les anunciaba. La corbeta fondeó cerca del muelle, bajo los fuegos del Morro, entre el monitor y la playa. Al Norte de estos dos buques nacionales estaban fondeados los buques neutrales nombrados antes.

El entusiasmo que produjo este arribo, al divulgarse en la población, no es fácil de describir. A nadie se le ocurría que hubiera para qué averiguar la forma en que este arribo aprovecharía a la finalidad de nuestras operaciones de guerra en el mar. Sólo ocupaba a la generalidad el desbordante entusiasmo producido por la presencia de la corbeta en el puerto. Un buque de madera, sin coraza, mal armado, tan escaso de material en el ataque como en la defensa, que atraviesa entre una escuadra varias veces superior para entrar a ponerse de blanco; practica, sin duda alguna, un acto heroico y el heroísmo hace vibrar las fibras más íntimas del alma. Es posible que las manifestaciones de este género se aparten de la finalidad actual de la guerra, del triunfo; pero sonríe a los ideales juveniles y hay edad juvenil para los pueblos como para las unidades que los forman. Hay pueblos que están siempre "en la hermosa mañana de la vida", pueblos eternamente niños, optimistas, vehementes, abnegados ¡ilusos.....!

Con la luz del día se aproximaron los buques bloqueadores **Huáscar** y **Matías Cousiño,** que hacían su ronda cruzando imperturbables delante del puerto, con la imponente marcialidad y cómico descuido de los carabineros de la zarzuela.

Sólo entonces notaron los buques guardianes del puerto, que se había burlado su vigilancia, si bien es seguro que el sentimiento originado en tal descuido estaría anulado por el placer de embotellar el único barco de guerra que le quedaba al Perú. El **Cousiño** voló con la noticia a Ilo, en donde estaba el grueso de la flota chilena, mientras el **Huáscar** colocado delante del puerto, fuera de tiro, custodiaba a la nave niña que venía a meterse de propia voluntad en las fauces del león. Defendida la corbeta por el **Manco Cápac** y las baterías de tierra, principió a recibir carbón, a la vez que echaba en lanchas los pocos artículos de guerra que llevaba para ese puerto.

¿A qué entró ese buque a Arica?

Se ha afirmado, que la **Unión** salió del Callao para Arica llevando material de guerra, según lista publicada; pero oficiales presentes en la ruptura del bloqueo y actores en ella, mencionan sólo pocos bultos, que según ellos pudieron trasbordarse al **Manco Cápac** antes de que amaneciera y la frágil torpedera **Alianza,** colgada en los pescantes, que pudo descolgarse a la boca del puerto y hacerla entrar sigilosamente con su propia máquina, para que sólo se apercibiera su presencia al servirse de ella. La

lanchita prometía poco y sin duda para hacer el coco se la dejó notar. Decían quienes la vieron en Arica, que carecía de torpedo para ofender y para defenderse tenía una ametralladora sin base.

Esa lanchita y su compañera la **República** no dieron nunca normalidad a su marcha, rápida unas veces hasta ofrecer peligro y que resultaba sin vapor con la misma rapidez con que lo levantaba y frágil al extremo de que los golpes de mar destrozaban las tablitas angostas y delgadas que las vestían. Se quería sólo hacer reseña.....?

Ha debido haber un poco de todo. Las lanchitas, en origen simples modelos, eran débiles hasta para soportar ametralladora, pero tenían aparejo de botalón para torpedos y bastantes de éstos, de lo que pudo haber constancia, una de las raras noches que las naves bloqueadoras se quedaron en el puerto. Sin la imprevista avería que sufrió el botalón, cuando ya el oficial de marina D. Flores estaba con su lanchita cerca de la nave que debía herir, la torpedera **Alianza** hubiera causado resonante sorpresa. En el acto mismo en que los buques enemigos atacaban a la **Unión,** si el **Cochrane** se aproxima algo más hubiera encontrado a la **Alianza** en su camino, pues se mantuvo lista, próxima a la corbeta.

Buscando al viaje otro motivo, se ha referido que había una orden urgente que comunicar, un oficio del Dictador en relación con el plan de campaña del primer ejército. Quienes lo sostienen aseguran que los altos jefes del ejército aliado habían acordado abandonar Tacna para ir a tomar posiciones hacia la cabecera de la quebrada de Sama. Encontraban este lugar más estratégico, fuese para aceptar batalla o para eludirla, retirándose a la serranía. Encontraban el lugar más socorrido para el caso de una permanencia prolongada, por ofrecer en mayor extensión de sus parajes agua abundante, leña y víveres. Quedaba con el camino a Puno franco y más cerca de Arequipa, en donde se organizaba el segundo ejército del Sur.

El oficio que conducía la **Unión,** según la versión aludida antes, subordinándolo todo a determinada política, rechazaba el referido plan, atribuido a los más notables militares del ejército aliado, que, al decir de los más, lo consideraba salvador. Lo esencial del oficio, lo suponían comprendido en esta prescripción concluyente: "la defensa de Tacna debe ser el objetivo principal de la campaña", precepto que se traducía libremente como el propósito de abandonar al desastre el primer ejército del Sur para "derrumbar el último baluarte del edificio levantado por el anterior gobierno".

Pero si la poca mercadería que la **Unión** llevaba pudo trasbordarse en pocos minutos al **Manco Cápac,** muchísimo más fácil

era entregarle, no uno sino mil oficios, caso de ser cierto que los llevara.

Es muy posible que en todas esas afirmaciones no haya de cierto más que el veneno de la política, que empozoña cuanto toca!

Es evidente que la **Unión** al salir del Callao, llevaba instrucciones de recalar en Arica, lo que confirman algunas cajitas que hicieron el viaje en la cámara del comandante; pero lo que ni éste mismo ha creído prudente decir es el propósito real de ese arribo.

No ha faltado quien imagine que la corbeta fue a ese puerto como cebo para atraer fuerte unidad enemiga, de la que al ocurrir el acercamiento en condiciones favorables daría cuenta la **Alianza,** versión muy satisfactoria para los buscadores de fantasías heroicas. Suponen otros, que se trataba de un ruidoso acto de presencia con proyección a la vecina aliada y expectantes del exterior, lo que es más aceptable.

El jefe de la **Unión** confió en que los buques enemigos no se aventurarían a aproximársele por respeto a la artillería del **Manco** y a las baterías de tierra; esperaba encontrar al **Huáscar** solo o quiso rellenar sus carboneras, para que le fuera posible prolongar sus correrías más al Sur, después de haber visitado ostensiblemente Arica.

A cosa de las 9 h. a.m. llegaban el **Cochrane** y el **Amazonas,** del Norte el primero y del Sur el otro, respectivamente, a relevar al **Huáscar** en el bloqueo el primero y el transporte con aprovisionamiento. Era seguramente lo imprevisto. Una hora más tarde el **Huáscar** se aproximó hasta unos 6,000 metros de distancia, desde donde principió a disparar sobre la **Unión,** sin ofenderla. Esta contestó algunos disparos, para llenar el expediente, pues nadie abordo abrigaba esperanza de ofender al monitor. Su vieja artillería, de 1862, no podía hacerle ningún daño a quema ropa y menos a la distancia en que su agresor se mantenía por respeto a los cañones del **Manco Cápac** y a los de las baterías de tierra.

Al medio día La Torre llamó al **Huáscar** desde el **Cochrane** y media hora después estos dos buques, uno al Sur y otro al Norte, reanudaron su cañoneo sobre la corbeta, y, en el empeño de tocarla, avanzó el segundo nombrado hasta dentro de la línea de tiro del Morro, siendo tocado dos veces.

A cosa de las 3 La Torre, deseoso de acabar, avanzó en actitud de espolonear a la **Unión:** el acierto de un proyectil que penetró por una porta causándole bajas y averías, calmó el ardor de La Torre, obligándolo a desistir del avance y salir con toda diligencia de nuestro radio de tiro. Esperaba el torpedero esa embestida del espolón?

Las averías de la **Unión** eran serias pero ninguna vital. Un proyectil rompió uno de los muñones del cañón próximo a la amura de babor, desmontándolo, otro rompió la caja de humo y el tubo de descarga de vapor, bajo cubierta, dando la apariencia de una explosión de caldera; una bomba estalló en la cubierta, en la que abrió boquete de varios metros en cuadro, otra partió el puente de mando en dos partes, quedando embicada la que ocupaban el comandante Villavicencio y su guardiamarina de órdenes, Enrique Gamero, quienes no cayeron a la cubierta por haber quedado asidos al pasamano, otra en fin, se incrustó en el ángulo de un caldero.

La gente de la corbeta dividía su atención entre el servicio de las piezas de artillería y el embarque de carbón. De las bombas enemigas, una hundió una de las lanchas que entregaban carbón al costado y sus fragmentos hirieron a uno de sus tripulantes. En este combate murió el sargento 2º de la guarnición, Luis Hidalgo, y hubo además siete heridos, número corto en relación con la cantidad de fierro echado en la cubierta. Raro especialmente, que el proyectil que tocó el caldero no lo atravesara.

El entusiasmo desbordaba a abordo y en tierra, pero los daños sufridos eran tan apreciables, que hubo de desatenderse observaciones fundadas de los mecánicos, para abandonar el auxilio de los cañones del puerto y hacerse a la mar.

Después de la aparente explosión, el **Huáscar** se había alejado para repararlos, atender a sus bajas y concurrir a nuevo acuerdo de jefes. Volvieron otra vez al asedio, pero cuando creyeron haber inutilizado a la corbeta se alejaron cosa de seis millas al Norte de la rada, reuniéndose los jefes, en el buque insignia, para celebrar consejo.

Al notarlo Villavicencio, hizo desingrelletar la cadena largando el chicote y dejó el fondeadero, no obstante las averías que estorbaban el funcionamiento de la máquina, y por esto mismo navegando despacio. Los buques neutrales habían cumplido el deber cortés de saludar al comandante recién llegado, no obstante que al hacerlo el oficial del crucero francés **Hussard,** vestido de parada, las balas chilenas menudeaban alrededor de la **Unión.** Al salir audazmente la corbeta, las tripulaciones de los buques neutrales aplaudían con incontenible entusiasmo, asomados los hombres a las bordas, al castillo, a las portas. Lo grandioso se impone y era grandioso aquel aguilucho aliquebrado precipitándose en la inmensidad del océano, olvidado del enemigo, que deliberaba tal vez en ese momento sobre la conveniencia de "no maltratar la presa ya segura!".

Tan estropeada salió la **Unión,** sin embargo, que no alcanzaba a hacer diez millas. Se encaminó al Sur, raspando el Alacrán y a medida que se alejaba del enemigo, fue modificando su

rumbo al W. y luego al Norte, cuando la noche vino a envolverla en su manto protector.

Una vez burlada la caza fue necesario en la corbeta apagar las hornillas para hacer posible urgentes reparaciones en la máquina, guindándose previamente los masteleros y desplegando las velas para apartarse sobre ellas de la costa, mientras los desperfectos se remediaban.

Las averías indicadas impidieron a la **Unión** seguir al Sur a hostilizar la línea de comunicación del enemigo, mediante los asedios de corso a que respondía su construcción y que con buena artillería la hubieran hecho formidable. Hubo de volver al Callao.

El 20 arribó a Pisco, desde donde Villavicencio se puso en comunicación telegráfica con el gobierno y al otro día entró al Callao para no salir de nuevo al mar.

* * *

Puede decirse que esta soberbia aunque inútil ruptura de bloqueo, realizada por la **Unión,** cierra el período activo nuestro en la parte naval de la guerra del Pacífico.

Más adelante apenas puede citarse un viaje: el del **Oroya** al Sur.

Después de arribar el **Talismán** a Pisco y desembarcado en ese puerto su cargamento de pertrechos dispuso el gobierno que se enviaran por tierra a Arequipa con toda diligencia.

Creyó tal vez el gobierno que el general Beingolea no desplegaba bastante actividad o tuvo mejor empleo en que aprovechar sus servicios y lo llamó a Lima, reemplezándolo el coronel Leiva en la organización y jefatura del segundo ejército del Sur. Este coronel fue en el acto a Pisco, activó el acarreo del material de guerra ahí desembarcado del **Talismán** y organizó su transporte por tierra hasta Arequipa, dirigiéndose en seguida él mismo en igual forma a esa ciudad.

Para reemplazar la malograda expedición del **Talismán,** se embarcó en el **Oroya** (marzo 30) nueva factura de material de guerra, que este transporte desembarcó sin novedad en Camaná, el 4 de abril de 1880. No se estimaba demasiado ningún afán por este nuevo ejército, en el que al último no hubo ni quien se entendiera con el enemigo. Es la última comisión desempeñada por nave nuestra.

Hasta entonces los transportes estuvieron en constantes viajes. El 8 de noviembre anterior el **Limeña** había ido hasta Casma por tropas y regresó ileso el 12 al Callao. Este mismo vapor sale el 15 para Casma y Eten y a la altura de Huacho se encuentra con los buques enemigos **Blanco Encalada** y **Amazonas.** Vuelve

proa al Sur y el enemigo entabla la caza. Sobreviene neblina, nuestro transporte, a órdenes del comandante Otoya, restablece su rumbo al Norte, y mientras los buques enemigos se acercan hasta el Callao, persiguiéndolo, Otoya sigue al Norte, llena su comisión y el 19 entra al Callao, de regreso, trayendo tropas embarcadas en el puerto de su destino.

El **Rímac** va a Pacasmayo por tropas con las que regresa indemne al Callao y hasta las torpederas de hojarasca van a Pisco con el **Talismán** y regresan, sin que el enemigo las moleste.

La actitud de los elementos navales de Chile se modificaba en relación con nuestros desastres y en definitiva la ruptura del bloqueo de Arica por la **Unión** es el último de nuestros actos marítimos fuera del Callao.

Desde los primeros días de 1880 las naves chilenas adoptan la actividad antes restringida y en enero 3 la **Chacabuco** se había aventurado sola costa abajo hasta Ite, en donde cañonea bravamente al destacamento peruano que de manera ocasional ocupaba esa caleta.

El 26 de ese mismo mes las corbetas enemigas **Chacabuco** y **O'Higgins** establecían el bloqueo de Pacocha, puerto en el cual no se había adoptado ninguna precaución relativa al estado de guerra, no obstante su ubicación respecto al enemigo. Los buques chilenos agrupados en Pisagua avanzaron a Pacocha, en donde desembarcaron la expedición a Moquegua y después del desbande de los Angeles, principian con la de Mollendo, a que hemos aludido antes, las célebres "expediciones de merodeo", como las han llamado sus autores, las que simultáneamente probaban de un lado el desbarajuste, del otro el vandalismo de edades cuya barbarie parecía tener existencia sólo en los libros.

La timidez inicial de Chile se torna en sed de exterminio a medida que el hecho prueba que el éxito es del más previsor, cualquiera que sea la dosis de justicia que se aporte a tal o cual gestión.

Después de la ruptura del bloqueo de Arica por la **Unión,** en marzo 17, no ocurre otro cambio de balas en ese puerto hasta el medio día del 6 de junio en que, para estudiar las condiciones de la plaza, sin duda, la artillería enemiga y los buques chilenos **Cochrane, Magallanes, Covadonga** y **Loa** dispararon sobre ella.

El pesado **Manco Cápac** abandonó su fondeadero y se fue sobre el **Cochrane,** disparando a la vez sobre la artillería enemiga, que cañoneaba a la plaza por tierra. El **Cochrane** recibió del Morro una bomba de 70, que le causó incendio y 27 bajas. La **Covadonga** fue también tocada dos veces, recibiendo daños bastante graves.

El terrible drama llegaba a su desastroso desenlace. Los vencedores de Tacna caían al día siguiente sobre Arica, como alud

incontenible y el **Manco Cápac** se puso en movimiento desde que principió el ataque.

Como la víspera, ese día, junio 7 de 1880, el **Manco Cápac** dejó su fondeadero y con su marcha jadeante fue a ponerse entre los buques enemigos y las baterías de tierra, apoyándolas. Si la máquina hubiese correspondido a los deseos del comandante Sánchez Lagomarsino, ese día se estrella el monitor contra el **Cochrane;** pero su marcha de tortuga anulaba las iniciativas extremas y las resoluciones desesperadas. Dos veces embistió al blindado, que evitaba sin esfuerzo al monitor, merced a su velocidad y a su fácil gobierno, auxiliado por la doble hélice.

Cuando cesó toda resistencia y dio principio al **repase** en los defensores de Arica, el **Manco,** convencido de que no le era posible alcanzar a ningún buque chileno, y que la plaza cambiaba de bandera, abrió sus válvulas y se sumergió en el fondo del mar, delante del enemigo, que no intentó impedirlo.

A su vez la torpedera **Alianza** salió del puerto orillando la playa y fue a varar en la caletita de Ite, en donde se hizo pedazos. La gente de otra lancha enemiga que perseguía a ésta nuestra, hizo prisioneros a sus tripulantes, inclusive el guardiamarina David Flores, que la mandaba.

LA ESCUADRA CHILENA EN EL CALLAO

Desde el 10 de abril estaba en el Callao la primera división naval chilena. Había llegado al puerto en la madrugada de ese día, anunciándose con una sorpresa como Cochrane, como Guise, como Garrido en 1836. Galvarino Rivero traía también preparada su sorpresa: como sus antecesores quería aprovechar la mansedumbre de la bahía. En su parte al superior hay este período, pertinente: "la tarde del 9 se empleó en preparar dos lanchas—torpedos, que debían operar una sorpresa en el puerto enemigo, favorecidas por las sombras de la noche".

Dos lanchas a vapor habían recorrido efectivamente la costa oriental de San Lorenzo hacia la madrugada del 10 y cambiaron balas con los individuos del destacamento marítimo de vigías situado en esa parte de la Isla. No lograron recoger ahí las informaciones que sin duda buscaban, y se alejaron en dirección al fondo de la bahía del Callao, cuando empezaban a disiparse las sombras de la noche y se insinuaba la aurora. Una de esas lanchas, la **Janequeo,** al mando del teniente Señoret, fue a rondar por el Norte, en tanto que la otra, **Gualcolda,** mandada por Mont, tomó el puerto por el Sur embistiendo por equivocación, primero a la corbeta americana **Monandock** y luego a la italiana **Garibaldi.**

La **Unión,** fondeada no lejos de la **Garibaldi,** estaba rodeada de una palizada de varengas fijas al fondo a tramos por lingotes y sujetas las cabezas unas a otras, con grampas y cadenas.

Señoret consiguió coger un pescador al que obligó a enseñarle en dónde estaba fondeada la **Unión** y aun el sitio de la palizada en dónde se había dejado espacio abierto para el tráfico de los botes. El oficial chileno acababa de encontrarlo e iba a penetrar por esa especie de puerta, que daba hacia la aleta de babor del

barco asediado, cuando, en el fuerte **Manco Cápac**, se disparó el cañonazo de 5 h. a.m. En su natural estado de nerviosidad, los agresores se supusieron descubiertos e hicieron explosionar el torpedo que llevaban listo, antes de aproximarse lo suficiente. El golpe de agua levantado, bañó la cubierta de la corbeta y cuando acudió el oficial de guardia, teniente Arnaldo Larrea, que era miope, apenas alcanzó a ver deslizándose sobre la superficie del agua, cubierta todavía de sombra, algo como una ballena grande, que en vertiginosa carrera se deslizó hasta hundirse en la nebulosidad del horizonte.

La corbeta se estremeció, comunicándose la alarma a todos los buques vecinos. Villavicencio vino a cubierta vestido a la ligera y empezó a funcionar el cañoncito **Malcriado**, resguardo de la toldilla; pero las lanchas chilenas estaban ya lejos y huían, sin embargo, desaladas, aunque nada se había previsto para perseguirlas.

Tres horas después, aparecían parte de la voluminosa escuadra chilena o sea el blindado **Blanco Encalada, Huáscar, Pilcomayo, Loa, Angamos, O'Higgins** y **Matías Cousiño** y, como apéndice notado después, las torpederas **Janequeo** y **Gualcolda**, burladas horas antes en el intento de hacer volar con torpedos a la **Unión**.

El jefe de esa expedición, Galvarino Rivero, notificaba al medio día a los buques neutrales que tenían ocho días para dejar el puerto, sin perjuicio de bombardearlo dentro de ese plazo si lo requerían los accidentes por desarrollarse.....

* * *

Aquí pudiera darse por concluida la acción de nuestra marina, y como corolario su historia de esa época, puesto que a partir del establecimiento del bloqueo del Callao en 1880, sólo un conato de acción se refiere a nuestros buques armados: el de lanzar a la **Unión** a las operaciones de corso, entorpecidas por las averías que sufrió el 17 de marzo en Arica, que se habían reparado muy de prisa.

Se aprovisionó su despensa para siete meses, se rellenaron sus carboneras, se surtieron sus pañoles, todo estaba listo; pero malogró la expedición un exceso de celo. Se quiso sin duda verificar prácticamente el estado de la maniobra y al efecto se guindaron los masteleros, que normalmente permanecían calados, mientras estuvo la corbeta amarrada a los muros de la dársena.

El enemigo anotó sin duda, esa maniobra, la tradujo y en consecuencia, redobló su vigilancia para impedir que la corbeta abandonara el puerto.

La actuación del cuerpo de marina peruano durante el bloqueo, establece, sin embargo, las desiguales condiciones de esa época de desgracia que, estudiada cuando la acción del tiempo anule el miramiento a las personas, ha de comprobar que no fue falta de valor ni de competencia del personal de nuestra marina, sino resultado de la poca importancia que se concede a la opinión técnica, lo que produjo entonces desastres y sacrificios estériles y producirá siempre humillaciones y ruina. Precisa decirlo, porque la ignorancia suele atribuir al personal la mezquindad de material con que se le exigen milagros, que sólo la ignorancia de las cosas de mar puede prometerse.

* * *

Al arribo de la escuadra chilena al Callao, esta plaza tenía muy descuidada su defensa. La artillería, toda de avant carga, de 1864, estaba arrumada en un barracón situado en la hoy plaza Grau. Había dos cañones Armstrong de 300 en la vieja torre de la Merced, dos Blackeley de 500 en el fortín Santa Rosa, cuatro Vavaseur de 300 y dos de 110 en los torreones del fuerte Independencia; tres de calibres distintos en el fortín Ayacucho, y dos Armstrong de 300 en la torre Junín. Eran las viejas fortificaciones y la artillería, con que había improvisado Gálvez la defensa del Callao en 1866; de corto alcance, poca precisión y de manejo laborioso.

Había además algunas baterías de 32, avant carga, de proyectiles esféricos, de corto alcance; fierro viejo sin otra utilidad que la de aparentar material de resistencia y entretener artilleros por otra parte no muy diestros.

Apresuradamente se levantaron dos nuevas baterías: la de Pacocha hacia el extremo norte de la población, con dos piezas de 300 y la de La Punta con dos Dalgreen de a mil, avant carga, ánima lisa.

El 22 a las dos de la tarde el **Huáscar**, la **Pilcomayo**, con artillería moderna, y el vapor **Angamos**, en el que se había emplazado un cañón de gran alcance, situados a cinco mil metros, dispararon sobre la plaza casi cuatro horas. Contestaban la **Unión** y el **Atahualpa**, fondeado este último fuera de la dársena, que era el blanco preferido para los disparos enemigos; pues nuestros buques se habían amarrado a los muros de dicha dársena, alteados con sacos de tierra, que les servían de alguna defensa. La **Unión** sufrió la rotura de un viento de cadena y de la driza que afianzaba la bandera. La lancha **Lima**, estando al costado del **Oroya** recibió una bomba enviada por elevación, que la echó a pique; felizmente en tan poca agua, que pudo reponerse a flote en dos o tres días. La bomba mató al segundo jefe de la dota-

ción del servicio de vigías, que por entusiasmo se había embarcado en la lancha ese día.

El **Huáscar** hizo 56 disparos, el **Angamos** 22, la **Pilcomayo** 51, el **Loa** 2: total 131. Su efecto en la rada fue: una bomba bandeó el **Marañón,** causándole ligeras averías, dos tocaron al **Meteoro,** destrozándole la cubierta y la cámara, y otra hundió al **Sauci Jack,** bergantín chileno cargado de metales, que era una de las presas capturadas en el Sur. Estos tres buques se hallaban fondeados entre el muro E. de la dársena y el malecón de fleteros, hoy Grau.

Un momento los disparos de la **Pilcomayo** fueron hasta la pampa del Mar Bravo, y uno de ellos cayó al pie del mástil del Arsenal, destrozando en parte el corredor de la Comandancia General de Marina, y matando dos caballos amarrados a la baranda. Sin duda llamó la atención del enemigo, la gran cantidad de personas aglomeradas sobre el torreón, en cuyo centro estaba embutido un mástil de señales; gente que se evaporó sin sufrir afortunadamente daño, empleados civiles o desocupados la mayor parte, salvo dos jefes militares, que tenían el cargo de anotar los accidentes del combate, y el jefe del servicio de vigías, que desalojado de San Lorenzo fue instalado con su personal en ese torreón. En el mar contestaban el fuego el **Atahualpa** y la **Unión;** en la que un casco de bomba cortó la driza de la bandera y agujereó la chimenea.

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

Hasta el 5 de mayo, la escuadra enemiga se limitó a mantener el bloqueo, pero este día, a la una y cuarto de la tarde, se aproximó el **Huáscar** al fuerte, delante del cual se mantuvo hasta poco más de las tres; haciendo en el intervalo 9 disparos sin consecuencia. Era una reseña de estudio.

El 10, emprendió el enemigo un ataque más formal, por haber reforzado sus unidades con el **Amazonas,** cuya artillería era moderna. La **O'Higgins,** se situó 4,500 m. al sur de la Punta, des-

de donde hizo 76 disparos, el **Blanco Encalada** a 4,000 m. al norte, desde donde hizo 38, el **Huáscar** al N.W. del dársena, desde donde hizo 115 disparos a 5,500 m. de distancia y cerca de éste la **Pilcomayo,** el **Amazonas** y el **Angamos.** El **Huáscar,** fue tocado tres veces por proyectiles de nuestras baterías, que penetraron en diversos puntos vitales de su casco, causándole sin duda bajas, que se ocultaron.

Fue un largo simulacro, absolutamente inofensivo para las armas del Perú, con el que no se sabría decir lo que persiguió el Comodoro chileno.

La batería de 300, emplazada en el punto W. de la dársena, sirvió muy eficazmente para evitar que aproximándose a tierra las naves enemigas, causaran daño a la población o a las mismas baterías.

Tan inofensivos resultaban estos bombardeos, que los curiosos los presenciaban como si se tratara de reseñas navales de mero aparato.

* * *

Uno de los más brillantes episodios de esta lucha, en la que a las magníficas lanchas modernas del enemigo sólo teníamos vetustas carracas que oponer, ocurrió la noche del 24 de mayo, entre la lancha **Independencia,** a órdenes del teniente 2º José Gálvez y los torpederos modernos, varias veces mencionados, **Janequeo** y **Gualcolda,** a órdenes respectivamente de los tenientes de marina chilenos Señoret y Goñi.

Para estimar bien este hecho, precisa saber lo que era la **Independencia:** una batea ancha, corta, sin cubierta, rasa y pesada. Por la chimenea, muy corta, salían a la vez humo y chispas a manera de fuegos artificiales; las descargas de vapor en cada recorrido del émbolo producían ruidosos estallidos, de manera que lo no denunciado por los desahogos del hogar lo pregonaba el traqueteo de la máquina, lenta y discorde en su ruidosa e iluminada acción. Hasta la llama del hogar se veía de lejos, pues cerrada la tapa carecía de tiro. Reunía todo lo opuesto al sigilo, celeridad y potencia que hacen eficaces las fuerzas sutiles, y a su lado las torpederas enemigas eran positivas maravillas.

Acompañaban a Gálvez en su ígnea y bullicosa concha de tortuga, el guardiamarina Emilio San Martín, casi un niño y Manuel Ugarte, joven también, de la Facultad de Medicina, embarcado por entusiasmo cívico como practicante en el **Atahualpa,** y que por ese mismo entusiasmo acompañaba a Gálvez en su ronda.

La lancha tenía trece tripulantes, mal armados, un cañón y una ametralladora. Eran las dos de la mañana, hora de relevo y Gálvez, que se había aventurado bastante al Norte de la bahía,

regresaba a su buque, cuando notó que una embarcación muy veloz avanzaba de entre los buques mercantes sobre el puerto, con el evidente propósito de cortarle el rumbo.

La impetuosidad orgánica de Gálvez no encuadraba con su endeble estructura. Al divisar la lancha que venía, se fue sobre ella y desde que la tuvo a tiro le hizo cuatro disparos con el pequeño cañón de la lancha. Pero como todo era viejo y malo y mal puesto, al cuarto tiro saltaron los cáncamos y se inutilizó el cañón. La torpedera chilena se alejó rápidamente y la **Independencia** volvió en demanda de su buque; pero a los pocos momentos notó Gálvez que la lancha que acababa de alejarse de la suya regresaba, acompañada de otra de mayor porte y dos chimeneas; por lo que comprendiendo que maniobraban a envolverlo, Gálvez hizo funcionar la ametralladora, que también se descompuso, quedando nuestra lancha inerme entre los torpederos enemigos. Por consecuencia, los torpederos, mucho más rápidos hicieron imposible la retirada de la **Independencia,** y al comprender Gálvez que podía ser presa alzó, ayudado por Ugarte, un torpedo o barril conteniendo cien libras de pólvora común. San Martín acercó la lámpara de que se servía el maquinista, prendió con ella la guía y cuando la **Janequeo** tocó con la proa la popa de la **Independencia,** los dos primeros arrojaron el barril en la cubierta de la nave agresora. Luego Gálvez, temeroso de que el largo de la mecha demorase la explosión, dando lugar a que el enemigo anulara sus efectos, fue a pararse sobre una banca a proa de la máquina, para dominar la cubierta enemiga, demasiado alta respecto del plano de la **Independencia,** y desde ahí hizo al brulote dos disparos con su revólver; al segundo de ellos se produjo la explosión, que hundió las dos lanchas.

Gálvez, más afortunado que sus compañeros Ugarte y San Martín, fue recogido por los chilenos, que lo atendieron cumplidamente, remitiéndolo a su familia, cuyos cuidados le conservaron la vida.

El teniente Señoret, jefe de la torpedera **Janequeo,** hundida con la **Independencia,** había escapado con sólo una herida ligera en el brazo. El cadáver de Ugarte, fue encontrado dos días después y sepultado en Baquíjano.

El marinero Pablo Villanueva contribuyó al salvamento de Gálvez, ayudándolo a desprenderse de su pesada ropa de abrigo y a desenredarse de las bancadas de la lancha, que los arrastraron hasta el fondo del mar.

Sin el acto de singular heroísmo de Gálvez, la lancha **Independencia,** que más que para embarcación de guerra era apropiada para el lento acarreo de chanchos, hubiera sido fácil presa de las dos torpederas modernas que la acometieron. Pero es el momento de decirlo: no obstante la notoria inferioridad de nues-

tras embarcaciones menores, el enemigo no consiguió rendir ni menos capturar una siquiera. Al contrario, sin material apropiado se hicieron al enemigo daños que pudo evitar dada la incontestable superioridad de su material.

* * *

Tres días después el **Huáscar** y el **Angamos,** se acercaron al puerto e hicieron sobre la dársena, el primero 9 disparos y el segundo 22. con su cañón de gran alcance. Era un estudio del estado de nuestras baterías. En la noche, como resultado de alguna falsa alarma, el buque de guardia hizo tres disparos sobre la población, los que no causaron daño.

El 29 volvieron al cañoneo los barcos de Chile. Querían ocupar toda la atención del Dictador. Principiaron a las 6 h. 45 m. a.m. y mantuvieron su cañoneo hasta las 11 y 30 a.m. La **Pilcomayo** hizo 57 disparos, el **Huáscar** 23, el **Angamos** 12; sin que de todo este envío de fierro resultara más daño, que el incendio de una casita en la calle de la Libertad Nº 18, que los bomberos apagaron al instante, sin que los arredraran las balas, repetidas en esa dirección. Este ataque lo motivó la persecución que sobre una lancha enemiga emprendió nuestra lancha **Lima,** a la que vinieron a batir los buques nombrados, contra los cuales dispararon a su vez las baterías de la ribera.

El 30 de mayo entran otra vez las lanchas torpederas **Fresia** y **Gualcolda** hasta cerca de la dársena, intentando volar a la **Unión;** pero encuentran a las lanchas nuestras, que les cierran el paso obligándolas a retirarse.

Los amagos calmaron unos días hasta la noche de junio 13, en la que lanzaron sobre la dársena un torpedo que no hizo efecto. Al siguiente día los buques y lanchas enemigas vinieron a reconocer el puerto, sin duda para juzgar el efecto del brulote. Sólo la **Pilcomayo** hizo un disparo. Los otros buques se limitaron a pasear frente al puerto, sin alcanzar a ver el daño que suponían haber causado.

En junio 22 habían llegado al Callao el transporte armado **Loa,** conduciendo a los heridos y prisioneros que habían escapado al **repase** que siguió a nuestra derrota en Arica. Cumplida su misión, ese transporte se agregó a la flota enemiga que bloqueaba el puerto.

* * *

El 3 de julio el **Loa,** buque de guardia, avistó por la playa norte del Callao un bote huachano fondeado, con la vela suelta, cuyos tripulantes ganaban la orilla en un pequeño bote. Aunque el comandante del **Loa,** Peña, había recibido una orden circular

para precaverse; ordenó al teniente Martínez tomar el bote y traerlo a bordo, lo cual se ejecutó. Una vez el bote al costado del **Loa** se principió a embarcar a éste los víveres y fruta de que el bote estaba cargado, de cuyo detalle tomaba nota el guardiamarina Huidobro, mientras jefes y oficiales comían en sus cámaras. Las 5 h. 20 m. p.m. serían, cuando al levantar el último bulto cedió un muelle, causando la explosión de un torpedo oculto bajo la sobrequilla, explosión que produjo el hundimiento casi instantáneo del crucero.

El **Loa** tenía en su bodega dos cañones modernos, grandes, de mucho alcance y calibre, destinados al **Blanco Encalada;** cinco a su servicio y abundante cantidad de municiones y víveres de su escuadra.

La sumersión de este vapor emocionó mucho al enemigo, el que extremó los refinamientos de gratuita y rencorosa inquina en las expediciones que llamaba de merodeo, dificultando además los arreglos internacionales que había insinuado Estados Unidos; pues los salitreros la explotaron para grabar más hondo en la masa popular de Chile el odio con que se disfrazaba su latente remordimiento.

* * *

Reducida la plaza del Callao a mantener una actitud pasiva, por su completa carencia hasta de lanchitas apropiadas para el servicio militar, con las únicas que había se ejercitaban hostilidades en cuanto lo permitía su extrema deficiencia.

El 16 de julio fueron dos lanchas hasta la isla de San Lorenzo: una con tropa, a cargo del teniente Jimeno, debía auxiliar a la otra que llevaba un torpedo dirigible. La comisión llegó al lugar de su destino, y hubiera resultado eficaz sin un error del operador, que movió el timón en sentido opuesto al conveniente. La explosión se produjo sin causar daño, pero sí alarma en la flota enemiga, que destacó al **Princesa Luisa** en persecución de nuestras lanchas hasta que llegaron una al puerto y otra al radio de tiro de la batería de la Punta. No había torpedistas técnicos.

* * *

En la tarde del 10 de agosto el **Huáscar** vino a hacer seis disparos sobre la ciudad, alejándose luego hacia la Isla, en donde estaba la flota chilena.

A medio día del 15 el blindado **Blanco Encalada,** se acercó a la playa de barlovento e hizo tres disparos.

* * *

La noche del 22 se oyeron seis disparos de grueso calibre. Los hizo uno de los blindados enemigos sobre lanchitas nuestras, que llegaron esa noche al fondeadero que los chilenos ocupaban en la Isla durante el día, y cumplida su comisión regresaron al puerto. La comisión había dejado a pique, en el aludido fondeadero, un brulote que a hora determinada debía explosionar, mediante un aparato de relojería.

La alarma de la noche despertó sospechas, alejando al enemigo que al día siguiente, 23, hizo reconocer el sitio, viéndose mal hundido el brulote, que era una lancha cargada de fierro, y materias explosivas. Los buques chilenos observaron desde lejos hasta las nueve de la mañana, a cuya hora hizo explosión. Se dijo que el intento había fracasado por la falta de ocho o diez quintales más de peso, con los que la sumersión hubiera sido completa.

* * *

A las diez de la mañana del 30 el **Angamos** se acercó e hizo 6 disparos; el día siguiente (31), este mismo buque cañoneó desde las 12 h. 50 m. p.m. hasta las 3 h. 45 m. p.m., en cuyas tres horas escasas envió 25 proyectiles, que en su mayor parte cayeron al mar. Al día siguiente volvió a la faena de las 10 h. 45 m. a.m. a las 5 h. 30 m. p.m.

El 3 de setiembre se entabló el bombardeo a las 11 h. 15 m. a.m. y se mantuvo hasta las 4 h. 5 m. p.m. El **Angamos** hizo 29 disparos, la **O'Higgins** 33, el **Blanco** 4, sobre la batería de a mil, desde mayor distancia que la vez anterior, pero al notar el mayor alcance de estas piezas, por habérseles aumentado la pólvora, se retiró de popa para no perder tiempo en virar o no presentar el costado.

Las lanchas nacionales avanzaron sobre los buques, que se retiraban convencidos de la ineficacia de esos disparos.

En 13 se ofreció un espectáculo curioso. El **Angamos** se aproximó al puerto y en dos horas hizo 19 disparos sobre la población. Las lanchas **Urcos, Lima** y **Capitanía** salieron sobre el transporte y lo echaron fuera de la bahía. El héroe de esta batida fue el teniente Santiago Torrico.

Como en todos los asedios, en ese día la ribera y lugares dominantes especialmente los techos, estaban repletos de espectadores.

* * *

Este mismo día, setiembre 13, a la vez que el enemigo se entretenía en cañonear el Callao, volaba en Chancay la **Covadonga.**

Se había entretenido esta goleta la mayor parte del día en bombardear el desamparado puertecito de Chancay, y antes de dejarlo fueron sus botes a destruir los que había a flote. Entre éstos hubo uno que les llamó la atención por su bonito corte y acicalada apariencia.

Tenían los jefes chilenos órdenes terminantes de no tocar ningún objeto que vieran abandonado en el mar, de destruir antes que tomar; pero el bote era de muy bonito galibo, bien pintado, tan esmeradamente tenido que tentaba. Debía caminar mucho. Sería de alguno de los hacendados de por ahí, que lo cuidaba para paseo. Lo examinaron con detenimiento; no se le veía nada sospechoso. Después de examinarlo varias veces con la mayor atención, convinieron todos en que no ofrecía peligro y lo llevaron al costado de la cañonera, en donde hasta le pasaron honda para registrarle la quilla. Visto que no ofrecía peligro, lo llevaron a un pescante para izarlo. Al tesar los aparejos se produjo cavernosa la explosión, causada por una revisa de alambre unida por un extremo al cáncamo en que se engancha el aparejo y por el opuesto a un fulminante: al tesar el aparejo se haló la revisa, estalló el fulminante y en seguida la dinamita, cuidadosamente disimulada bajo la sobrequilla.

La famosa **Covadonga,** la presa de Rebolledo, la ocasión de que se matara Pareja y de que zozobrara la **Independencia** se fue de costado, hundiéndose en pocos segundos y pereciendo 161 de sus tripulantes.

Por una de las ironías del hecho, 49 de estos náufragos fueron recogidos del extremo de los mástiles que sobresalían, por las autoridades y vecinos del puerto que poco antes cañoneaban. Los otros 29 escaparon en la única embarcación que quedó utilizable y hubieran zozobrado antes de llegar al Callao sin su buena suerte de que los encontrara la **Pilcomayo,** que desde Ancón, en donde cañoneaba, sintió el estruendo de la explosión y siguió al Norte a investigar su significado.

El bote torpedo, se había llevado del Callao a Lima y de esta ciudad a Ancón por ferrocarril. El tramo de Ancón a Chancay lo hizo a remo, con el electricista Del Campo y el alférez de fragata Decio Oyague.

* * *

Dos días después, en la noche del 15 se intentó una operación más audaz. Había en la caleta de la isla San Lorenzo, próxima al cabezo, una torpedera en carena. Se sabía que la flota enemiga dejaba ese fondeadero al oscurecer, para pasar la noche sobre sus máquinas y se supuso que teniendo ella confianza en que su fuerza imperaba sola en la bahía, la expresada torpedera queda-

ría abandonada. Se acordó capturar esa lancha o inutilizarla, enviándose al efecto dos nuestras, con gente de desembarco. Las lanchas fueron a la Isla y desembarcaron en la caleta, en la que encontraron una fuerte guarnición que al distinguir a los nuestros principió a hacerles fuego. Los nuestros se batieron en retirada, reembarcándose de prisa.

Al ruido de las descargas de una y otra parte acudió la flota bloqueadora, pero ya nuestras lanchas regresaban al Callao. El vaparcito **Princesa Luisa**, bien artillado y la torpedera **Fresia** persiguieron a nuestras lanchas, sobre las cuales hizo también el **Cochrane** 13 disparos, con su artillería gruesa. Las lanchas peruanas regresaron sin ninguna novedad.

Seis días después (setiembre 21) el jefe de la escuadra chilena, avisó a la autoridad del Callao que bombardearía Ancón, Chancay y Chorrillos, si dentro de las próximas veinticuatro horas no le entregaban la **Unión** y el **Rímac.** La autoridad se limitó a responder, que estando esos buques en el puerto "ENTRARAN A TOMARLOS".

El almirante Rivero ordenó al **Cochrane** bombardear Chorrillos (setiembre 22), operación en la cual este blindado estuvo perturbado por un cañón de grueso calibre emplazado vertiginosamente en el Barranco y dos Krup en el Morro. El **Cochrane** fue ofendido desde el morro Solar por un proyectil, que cayó oblicuo sobre la cubierta y causó algún daño, obligándolo a guarecerse al abrigo de la punta Codo, con lo que anuló el daño que pudieron causar en Chorrillos las 82 bombas de a 300 que le disparó. La Torre temía acercarse suponiendo esa bahía sembrada de torpedos, lo que bien pudo avisarle quien decía ponerlos y nos cobraba, como seguramente cobraba por darles la noticia, sin tomarse otra molestia.

Como represalia debió hacer volar al **Cochrane** esa noche y para realizarlo salió un **contratista** en la torpedera **República** para aplicarle un torpedo. Pero fuese por obra del espionaje del enemigo, de su vigilancia, de las malas condiciones del contratista, acaso tan avisado como el contratista sembrador de torpedos; lo cierto es que dos lanchas enemigas persiguieron a la torpedera hasta Ancón, obligándola a vararse en la playa, al lado del muelle, donde se hizo pedazos, como su gemela en la playa de Ite. Las lanchas chilenas intentaron sacar a la **República,** pero los pocos soldados de guarnición, matriculados y algunos vecinos, todos bajo la dirección de Del Campo y del teniente 1º capitán del puerto A. de la Haza, sostuvieron fuego activo varias horas, parapetados detrás de rumas de sacos de azúcar por embarcar. Del Campo fue muy agasajado esa noche abordo de nave extranjera. De Puente Piedra se movió una división que traía hasta carros artillados, pero llegó un poco tarde. Esta notable acción de ar-

mas, en la que se manifestaron Haza y Del Campo, no ha sido debidamente estimada.

El **Blanco** hizo después 153 disparos sobre la población, sin causar daño notable en las construcciones, merced a su frágil material, pues en Ancón la mayor parte de las casas, si no todas, están construidas de madera.

El 24 dos lanchas enemigas arrojaron cuatro bombas incendiarias sobre el Callao. Lanchas peruanas, secundadas por las baterías, interrumpieron su asedio, obligándolas a retirarse. El 26 se cambiaron tiros entre dos lanchas, sin resultado positivo.

Octubre pasó relativamente tranquilo, con la expectativa primero, y luego la realización de las conferencias diplomáticas que se inauguraron en Arica el 23 abordo de la corbeta de E.E. U.U. **Lackawana,** por insinuación amistosa de la Gran República.

El 3 de noviembre el **Huáscar** hizo un disparo poco después de las 5 de la tarde.

El 3 de diciembre, de 6 de la tarde a las 7 de la mañana siguiente, el **Huáscar** hace 8 disparos sobre la población. El día 6 próximo hacía ronda la lanchita **Arno** al mando del teniente 1º Antonio Jimeno, que tenía a sus órdenes al alférez Francisco Balta y al aspirante Ernesto Flores. Cerca del dique salieron sobre la **Arno** las torpederas enemigas **Fresia** y **Gualcolda** y otra lancha que asomó haciendo disparos de cañón y ametralladora, con loca vivacidad. La **Arno** contestó el fuego replegándose al amor de las baterías. Al estruendo de los cañonazos, se presentaron otras tres lanchas chilenas y las nuestras **Urcos, Capitanía** y **Resguardo.** .

Toda esta flotilla sutil entró en combate, y al notarlo desde la escuadra enemiga se destacaron a combatirla el **Huáscar,** la **Magallanes,** la **Chacabuco** y otros. Las baterías de tierra tomaron a su vez parte en apoyo de las lanchas peruanas. El combate se mantuvo hasta las 7 h. 15 m. a.m., hora en que se retiraron las naves chilenas. La **Fresia** recibió un cañonazo por la popa, que le abrió ancha vía de agua. El teniente 1º Bianchi Super que mandaba esta embarcación, aceleró la marcha, lo cual le permitió alcanzar la proximidad de la isla, antes de hundirse. Después la repuso a flote la escuadra bloqueadora. El **Arno** recibió por su parte una granada que causó leves averías al casco, pero hirió a cuatro de sus tripulantes, uno de los cuales, el sargento 2º José M. Ríos, murió tres días después.

El 11 de diciembre, al medio día, entraba por la playa del norte un bote huachano con víveres y al verlo vino a capturarlo el **Toro,** que estaba de guardia. Ya cerca el vaporcito destacó una lancha a tomar el bote en momentos en que el hacendado de Chuquitanta y cuatro personas, armadas, que lo acompañaban, llegaban a la orilla, en camino a Oquendo. Estas personas se desplegaron en la playa, defendidos por los accidentes del terreno e

hicieron fuego, trabándose prolongado cambio de balas, por consecuencia del cual resultaron varios heridos en la lancha, que concluyó por replegarse al vaporcito.

Como desde el puerto se observó la aproximación de éste a la playa y el cambio de balas, se destacó sobre él a la lanchita **Urcos,** acudiendo a la vez por parte del enemigo el **Angamos** y la **Pilcomayo** y luego el **Huáscar,** la **Chacabuco** y el **Princesa Luisa** en defensa del **Toro.**

La **Urcos** se replegó yendo en su apoyo la **Arno** y el monitor **Atahualpa,** al que, si bien la máquina le ayudaba mal, ningún buque enemigo osaba acercarse. Nuestras embarcaciones continuaron replegándose hasta entrar al puerto al abrigo de las baterías de la ribera y el enemigo continuó su vano derroche de fierro hasta poco después de las 4 h. p.m. En este tiempo hizo el **Angamos** 8 tiros sobre el **Arno,** la **Pilcomayo** 62, la **Chacabuco** 5, el **Toro** 18, el **Huáscar** 10. Cuando el enemigo deshizo la línea de batalla que había tendido hacia el Norte, apartándose de los cañones de a mil, emplazados en la Punta, y se dirigía a la Isla, la **Urcos** siguió en su retirada a la escuadra, pudiendo decirse que esa lancha insignificante puso en movimiento a todos los buques enemigos y les picó la retirada.

En ese combate que, por su notoria desigualdad e ineficacia parecía más simulacro que agresión formal, perdió el **Angamos** su típico cañón; el de más alcance por esa época en la escuadra chilena y también el más inofensivo, pues nadie sabría señalar los daños que causó. Un descuido del teniente 2º Pérez, que lo manejaba, fue causa de que a la estrepada consiguiente a la explosión se escapase por la banda al agua, matando al mencionado oficial de la marina chilena.

* * *

La noche del 16 de diciembre se produjo un grande alboroto del lado de Márquez. Se dijo que el telégrafo de Oquendo anunciaba que tres lanchas enemigas recorrían la playa de dicha hacienda con manifiesto propósito de desembarcar. Era tal vez sólo un estudio. La alarma repercutió hasta la división acantonada en Puente de Piedra, que ya de noche se puso en movimiento sobre el punto amagado. Por fortuna persona más quieta y bien montada fue a averiguar por sí misma en Oquendo el fundamento de la alarma, supo que ésta era falsa y lo avisó por telégrafo, evitando a esa tropa una marcha que la hubiera estropeado sin necesidad.

Fue el último suceso en relación con la mar en la bahía.

El núcleo de la escuadra bloqueadora dejó el Callao para ir a convoyar los 28 transportes que trajeron a Curayacu el grue-

so del ejército enemigo y acabaron los asedios marítimos en el Callao.

Vino luego el desastre. San Juan primero, Miraflores en seguida.... Todavía en la tarde del 15 de enero llegaban al Callao nuevas de victoria.... las traían los primeros dispersos....! Luego.... la negra realidad....!

En la noche el prefecto del Callao, Astete, casi solo, fue a la carretera creyendo provocar la reacción entre los que venían a la desbandada. Fue inútil su patriótico esfuerzo. A la mañana, seguido de muy pocos, se entregó a la triste faena de volar los fuertes e inutilizar la artillería.

Al amanecer de este día 16 de enero el secretario de marina, comandante Villar, dictó la orden de inutilizar los buques; tarea que se acometió cuando ya la desmoralización dominaba y en la que hubieron de trabajar casi personalmente los jefes y oficiales para incendiar las naves o hundirlas, algunas de ellas amarradas al muelle, por no poder materialmente esos pocos jefes y oficiales hacer solos la maniobra de desatracarlos.

Al recobrar el país su autonomía después de tres años de ocupado su litoral por el implacable vencedor, el gobierno que éste estableció obtuvo dos vapores viejos de comercio, pertenecientes el uno de mediano porte a la Compañía de navegación a vapor en el Pacífico y el otro, más pequeño, a particulares. Al primero se le llamó **Perú** y al otro **Vilcanota** y dedicaron sus primeros viajes a portear la tropa destinada a imponer el reconocimiento del gobierno creado por los invasores.

Más tarde se vendió el **Vilcanota** adquiriéndose en cambio el **Santa Rosa,** una de las naves más apropiadas para las modestas necesidades de esa época de agotamiento, por su económico consumo de combustible, de dotación y de aprovisionamiento. A este pequeño vapor se unió poco después otro de porte semejante o poco mayor, pero que consumía menos combustible, aunque es también menos diligente: el **Chalaco.**

En el principio de la guerra y mediante las dádivas de mujeres y hombres de toda condición, se había logrado hacer construir en Londres dos pequeños cruceros: **Sócrates** y **Diógenes.** Los gastos de conservación y el costo de remates obligaron a enajenar el **Sócrates** y el remanente con algo más permitió traer al **Diógenes** con el nombre de **Lima,** siendo Ministro de Guerra Mujica, durante la administración Cáceres. Este general adquirió más tarde un vapor viejo de carga, para transportar tropas durante la explosión popular que lo separó del poder. Este vapor existe con el nombre de **Constitución.** El casco está en buen estado pero las calderas se descascaran al tocarlas. Está aprovechado como depósito de carbón. El crucero **Lima** ha recibido hace poco una seria carena y nueva artillería. El **Santa Rosa** se ha agrupado de nuevo con los pequeños vapores mercantes.

Desde que el Ministro de Guerra, ciudadano E. Mujica restableció la Escuela Naval en el pontón **Perú**, el gobierno no ha desatendido la enseñanza de la ciencia náutica y sin olvidar la que se ha dado en esa escuela, se ha cuidado de aprovechar la liberal disposición de distintos gobiernos extranjeros para que en sus armadas obtuvieran alumnos previamente preparados la práctica y oportunidades de aplicación que nuestros recursos navales no bastaban a darles. Los repetidos ensayos hechos no parece que han dado siempre resultados apreciables, creen muchos que han dado resultado negativo en más de un concepto. Tal vez los jóvenes que van a practicar en marinas extranjeras alcanzan a familiarizarse con determinadas novedades: cañones de precisión matemática, medidas rápidas de distancias, conocimiento y manejo de torpedos y cálculos abreviados de situación astronómica, etc., etc.; pero aun admitida la adquisición de esas ventajas no resulta que la entidad Perú utilice lo que corresponde a sus esfuerzos.

En el ejercicio administrativo del doctor José Pardo se construyeron en Inglaterra, bajo la dirección e inspección del Contralmirante M. M. Carvajal, dos **scouts** (exploradores), buques rápidos, destinados en las escuadras, en conformidad con sus condiciones especiales, a servicios de exploración. Usan los nuestros, por todo aparejo, reales en cuyos topes están armados los aparatos radiográficos. Se llaman **Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi;** pero generalmente se designan con prescindencia de las clases miliatres, es decir con los apellidos de esos héroes, que son voces familiares, de la más íntima resonancia para los connacionales de los ilustres militares que designan. De bastante eslora, rasos, finos, los dos bracos son muy semejantes y para distinguir uno de otro es preciso tener en cuenta pequeños detalles que los caracterizan: en el **Grau** la borda es de igual altura de proa a popa, de la que se destaca un pequeño balcón; la del **Bolognesi** disminuye dos o tres pies en su último tercio posterior y no tiene apéndice.

La construcción de estos cruceros la contrató en Lima directamente el Gobierno, con personero de la firma Vicker Sons & Maxim, bajo tres condiciones esenciales: cruceros rápidos de 3,200 toneladas. Los detalles, dentro de esas condiciones generales expresas, se dejaron por completo al discernimiento técnico del Contralmirante Carvajal.

Este jefe hizo construir los hermosos cruceros. Son protegidos, de doble hélice, cuyos cascos están divididos en compartimentos estancos y se construyeron en los astilleros de Barrow-in-furness, lanzándose primero el **Grau,** en marzo de 1906 y el **Bolognesi** meses después. Sus ensayos duraron hasta setiembre 27 en el primero dando 14,144 h. y 24 nudos con 216 revoluciones de las hé-

lices, presión de 250 libras en los cilindros y 280 en los calderos, y consumo normal de carbón. Sus carboneras tienen capacidad para recorridos normales de 4,500 millas.

El árbol de la hélice y de las cigüeñas es hueco y de acero. Las hélices son de tres ramas y todas ellas de bronce y separables. Las cenizas se arrojan por medio de eyectores hidráulicos.

El **Grau,** tiene dos mástiles provistos de servicio de señales cada uno, y una instalación completa de telegrafía inalámbrica; reflectores de gran poder, ocho embarcaciones menores y una lancha a vapor de 11 m. El crucero es una modificación de los **scouts** ingleses. Desplaza 3,200 toneladas con 111 m. 75 de eslora, 12.35 de manga y 4 m. 75 de calado. Las máquinas trabajan sin vibración, son de tipo vertical, de triple expansión y cuatro cilindros balanceados según sistema Yarrow. El vapor es proporcionado por diez calderas a tubos de agua, dispuestas en tres departamentos estancos e independientes. Estos, así como los pañoles de munición y los fondos, están protegidos por una cubierta acorazada, que se detiene cerca del emplazamiento del palo trinquete, pero está elevada por encima de los cilindros de las máquinas. Las carboneras situadas a lo largo de los costados completan la defensa de las máquinas.

El **blockhaus** está protegido por planchas de 76 m.m. de acero niquelado endurecido.

El armamento se compone de dos cañones de 152 m.m. o cien libras, de tres millas de alcance, emplazados uno en caza sobre el castillo y otro en retira sobre la toldilla, protegidos por escudos, con un campo de tiro horizontal de 270°; ocho cañones de 76 m.m. igualmente protegidos por escudos y ocho de 37 m.m. también protegidos, todos de tiro rápido y distribuidos en los costados. Tiene además dos tubos lanza-torpedos, sumergidos, de 457 m.m. de diámetro.

El servicio de amunicionamiento se hace por medio de ascensores movidos por electricidad y que trabajan dentro de tubos protegidos.

El sistema de ventilación natural y artificial es completo, pudiendo calentarse la nave por radiadores de vapor cuando el descenso de la temperatura lo exija. Tiene instalación eléctrica que alumbra todo el buque y las cámaras del comandante y la de los oficiales son espaciosas y dotadas de todo género de **confort** así como, relativamente, el sollado. Tiene máquinas hasta para fabricar hielo y pan, refrigeradores y cuantas comodidades ofrecen los buques modernos.

Tiene una dotación, bien instalada, de 300 hombres.

El **Almirante Grau,** que está dispuesto para llevar insignia de oficial general, posee una espaciosa toldilla y desplaza veinte to-

neladas más que su gemelo el **Coronel Bolognesi,** lanzado el 24 de setiembre, de los mismos astilleros de Barrow.

Desde Barrow hasta el Callao formaron estos cruceros una división naval, al mando del Contralmirante Carvajal, que había dirigido su construcción. Hizo la división su viaje por el estrecho de Magallanes, sufriendo algunos brisotes que capearon bastante bien y sin más ocurrencia que el arribo involuntario en Coronel, para reponer el carbón del **Bolognesi.** Las autoridades de ese puerto chileno recibieron a nuestros buques con toda cortesía, brindándoles facilidades.

Las planas mayores con que estos buques hicieron su travesía del Atlántico y aun sus bases de dotación eran nacionales. Llegaron sin otra novedad al Callao el 10 de agosto de 1907 y su arribo al puerto fue un grato suceso.

El personal de la División Naval de Cruceros en su viaje de Europa al Callao, fue:

Comandante general: contralmirante M. Melitón Carvajal; Secretario ayudante: teniente 1º César Bielich.

Primer buque insignia **Almirante Grau.**— Comandante: capitán na navío graduado Eduardo Hidalgo; 2º íd. íd. de corbeta íd. Numa P. León: Oficial de detall: teniente 1º José M. Olivera; íd. de Derrota: íd. 2º Julio Carvajal; íd. de la artillería: íd. 2º graduado Juan Althaus; íd. de cubierta: alférez de fragata Manuel Faura; íd. de señales: íd. íd. Luis Aubry; Guardiamarinas: Enrique Monje, Arturo Zavala, Federico Díaz y Alejandro Valdivia.

Segundo buque, **Coronel Bolognesi.**— Comandante: capitán de navío graduado Juan M. Ontaneda; 2º íd. íd. de fragata íd.: Pedro Buenaño; Oficial del detall: teniente 1º Manuel E. Ugarte; íd. de Derrota: íd. 1º graduado Oscar Mavila; íd. de la artillería: íd. 2º Germán Stigich; íd. de cubierta: alférez de fragata Guillermo Martínez; Guardiamarinas: Antonio Cantuarias, Mauro Villavicencio, Carlos Sáez y Federico Taboada.

No falta quienes hubieran preferido al tipo **scouts** otro más apropiado a servicios locales todavía desatendidos, mas no por esta circunstancia menos apremiantes; sin embargo, no se vislumbra todavía el día que principiará a cumplirse el precepto de previa información técnica para adoptar resoluciones de servicio público, especialmente en los ramos en que no debe prescindirse de la orientación científica y experta.

* * *

Casi a la vez que esta adquisición tomó forma la vieja idea de establecer una compañía nacional de navegación a vapor en el Pacífico meridional, que hoy es un hecho. En 1908 la compañía

estuvo organizada por acciones, siendo el gobierno uno de los fuertes accionistas.

Esta última circunstancia permitía esperar que la nueva compañía fuese no sólo una negociación de porteo marítimo sino, lo que valía más respecto al interés colectivo, un campo propio de estudio del litoral y de recursos profesionales para los marinos peruanos de nacimiento, del ramo militar o del mercante. Este aspecto principal, que justificaría más la inversión de dineros del Estado en operaciones de comercio, no ha sido contemplado o se ha pospuesto a exigencias de otro orden.

El Estado tomó acciones por valor de £p. 350,000, a pagar por dividendos, lo que sirvió de base a la compañía para su combinación financiera y hoy está definitivamente organizada, estableciéndose que estos vapores vendrían, como han venido, preparados para recibir artillería y constituir, en caso de peligro nacional, verdaderos cruceros auxiliares.

Con la debida previsión se ocupó la compañía, principalmente, de adquirir un dique flotante de hierro, que reemplazara al hundido después de casi cuarenta años de uso. Era de premiosa necesidad. Costó 91,798'202 libras oro.

Este dique vino de Inglaterra armado, conducido por los remolcadores especiales, belgas, **Zwart'Zee** y **Oceann,** que lo pusieron en el Callao sin ninguna novedad, en abril de 1909.

Mide el dique 115 m. 60 de largo, con un ancho interior de 21 m. Tiene capacidad para levantar 7,000 toneladas en dos horas y para recibir buques hasta de 6 m. 71 de calado. En su construcción se ha previsto la conveniencia de ampliarlo para hacerlo capaz de levantar naves de 12,000 toneladas y a ese mayor peso están preparados sus calderos, motor y bombas. Tiene debidamente ordenados todos sus servicios, con lo que el Callao ha recobrado la aptitud de reparar los desperfectos de cualquier nave bajo las características del dique.

Los dos primeros vapores que hizo construir la compañía se lanzaron al agua en 1909, de los astilleros Cammell Laird Co. de Birkenhead: **Ucayali** y **Huallaga.** El primero mide 360 pies de eslora por 46 de manga y 23 pies 9 pulgadas de puntal. Cala 20 pies 6 pulgadas y desplaza 3,800 toneladas. Acomoda 112 pasajeros de 1ª, 98 de 2ª y 200 de 3ª. Tiene salones de música, social, de fumar, hermosos comedores, oficina especial de correos, peluquería, refrigeradores, ventiladores mecánicos y toda clase de comodidades.

El buque tiene alumbrado eléctrico, aparato Clyton para desinfección y otro para apagar incendios.

Las máquinas son de turbina, sistema Parsons, a tres hélices y en su recorrido de prueba dio 19.5 nudos; estando dispuestos los hogares para consumir indistintamente carbón o petróleo.

Las vapores están preparados para recibir artillería y constituir en caso de peligro nacional, verdaderos cruceros auxiliares.

El **Ucayali** fue el vapor que llegó primero. Vino poco después el **Huallaga,** gemelo del anterior, el que se incendió a los pocos meses a unas seis millas de Casma, afortunadamente sin pérdida de vidas por habérsele abandonado oportunamente. Al hundirse, 18 horas más tarde, lo remolcaba un pequeño vapor que cuidó de largar a tiempo el remolque. Se atribuyó el desastre al empleo de petróleo como combustible, si bien no ha sido posible verificar esa génesis del sensible siniestro.

El valor del seguro se destinó a la construcción del nuevo **Huallaga,** que se espera en el Callao para diciembre de este año 1911.

Los otros tres vapores **Mantaro, Urubamba** y **Pachitea,** fueron construidos en Francia, los dos primeros en el Havre y el último en Marsella. Medidos aquí dan 1806 toneladas con las características apuntadas más adelante, reducidas a capacidad para carga, doble hélice, alumbrado eléctrico, instalaciones inalámbricas, oficina de correo y todo género de comodidades, inclusive dos instalaciones de cámara, primera y segunda, esta última casi tan confortable como la primera, diferenciándolas sólo el mayor lujo de la primera, en la que se ha extremado el buen gusto.

La apariencia exterior es semejante a la de los vapores modernos de itinerario fijo, pero en la distribución interior no parece que queda que desear: vestíbulos amplios, salones lujosos para señoras, social, de fumar, comedores elegantes, hermosa toldilla de paseo, todo bien dispuesto, todo sugestivo.

Mantaro, Urubamba y **Pachitea,** son gemelos, galibo de clipper, finos, esbeltos pero también marineros. Con sus medidas originarias desplazan 4,200 toneladas, con 400 pies de eslora, 46 de manga y 24 de puntal; sus máquinas desarollan fuerza de 3,000 caballos, son de triple expansión y doble hélice, que le dan 19 millas de andar.

Tienen capacidad para 124 pasajeros de primera clase, 85 de segunda y 300 de tercera. Tienen alumbrado eléctrico, comedores elegantes, salón social, de fumar y cuantas comodidades ofrecen hoy los vapores para pasajeros.

Reúnen a la balleza del galibo muy buenas condiciones marineras y usan carbón como combustible, para evitar el peligro del petróleo, si bien los hogares están preparados para usar indistintamente uno u otro material.

Existe en proyecto la construcción de dos grandes trasatlánticos de 10,000 toneladas, que seguramente tendrán vida asegurada solamente con las exportaciones e importaciones del intercambio del Perú con Europa.

Desde su primer balance anual publicado, el resultado económico de la nueva compañía se ha presentado halagador y es evidente que realizada la vía del Atlántico por Panamá con la entrega del canal al tráfico mercantil, esos dos vapores rendirán casi tanto provecho como los otros cinco dedicados al cabotaje del Sur Pacífico.

Lástima grande que no pueda decirse de esta flota nacional que será escuela de práctica y campo propio de ejercicio técnico para los marinos nacionales. El hombre de mar no se hace sólo con libros; necesita hacer hábitos de lucha, familiarizarse con los elementos hasta dominar sus volubles convulsiones, acostumbrarse a domar sus inopinadas sorpresas.

Este es el breve resumen de la navegación marítima del Perú.

En un próximo y último tomo daremos el resumen de su navegación lacustre y fluvial, y acaso la vista de lo hecho anime a completar lo que queda por hacer tanto en el tráfico de los mares como en el de los lagos y los ríos.

INDICE ONOMASTICO

A

ABADIA, PEDRO: 140
ABASCAL, FERNANDO DE: 67, 173
ABISBAL: 130
ABROLLOS: 286
ACQUERONI, ALEJANDRO: 172, 113, 114
ADISON, ROBERTO B.: 156
AGUERO, FEDERICO: 286
AGUIRRE, ELIAS: 228, 275, 285, 286, 287, 288, 290, 291, 298, 299, 300, 347, 363, 364, 365, 366, 367, 376
ALARCON, ANACLETO: 377
ALAIZA, N.: 275
ALAYZA, ENRIQUE N.: 228
ALBOAL, JOSE: 252
ALCAZABA, SIMON DE: 42
ALCIBIADES: 77
ALCON, PEDRO: 37
ALFARO, JUAN: 376
ALFONSO: 9
ALGIBAS, ISIDRO: 376
ALJOVIN ARISTIDES: 258
ALMAGRO, DIEGO: 24, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41
ALMAGRO (El Joven): 43
ALMANZOR: 33
ALOMI: 123
ALONSO, FRANCISCO: 252
ALONSO NIÑO, PEDRO: 14

ALTHAUS: 175, 413
ALVA, BELISARIO: 257
ALVA DE LISTE: 67
ALVA, GERARDO: 258
ALVARADO: 154
ALVARADO, PEDRO: 38, 39, 40, 41, 151, 152, 153
ALVARADO, WENCESLAO: 306
ALVAR GONZALES, CLAUDIO: 222, 223, 225
ALVAREZ CABRAL, PEDRO: 14, 15
ALVAREZ CONDARCO: 116, 118, 123
ALVAREZ CUETO: 96
ALVAREZ DE CASTRO, ALONSO: 51
ALVAREZ, JOSE: 253
ALVAREZ, PEDRO: 67
ALVEAR: 143
ALZAMORA, FEDERICO: 189, 192, 276, 302
ALZAMORA RUPERTO 192, 193, 219, 259, 276, 296, 298
ALZOLA, MANUEL: 259, 290
ALLER: 251
ALLO, LUIS: 254
AMAT, MANUEL: 65
AMODEO, JOSE: 252
ANDAGOYA, PASCUAL DE: 35
ANDERSON, JAMES: 376
ANDIA, EDUARDO: 259
ANDRADE, MANUEL: 227
ANGLADE: 175
ANSON: 63, 64
ANTEQUERA: 244
ANTON GOULO, PEDRO: 156
ARAMBURU NICANOR: 228, 286, 290
ARANCIBIA, FELIPE: 237, 352, 354
ARAUJO, ESTANISLAO: 227
ARANA, LUCIANO: 227, 237, 291
ARBOLANCHA, PEDRO: 24
ARELLANO, MANUEL: 376
ARENALES: 136, 148, 149
ARGENT TURNER, JORGE: 117
ARIAS DAVILA, PEDRO (Pedra rias): 24, 25, 26, 34, 35, 37, 38, 39
ARIAS, MATIAS: 117
ARLEGUI: 317
ARMSTRONG, JOSE: 228, 277, 278
ARMSTRONG (arma): 372, 374, 375, 398
ARRIAGA, MANUEL H.: 290

ARRIETA, AGUSTIN: 259
ARRIETA, AURELIO: 258, 286, 290
ARRIETA, CARLOS: 286, 290
ARRIETA, N.: 193
ARRIOLA, AGUSTIN M.: 170, 205
ARRISUEÑO, ENRIQUE: 228
ASIN, NICANOR: 111, 388
ASTETE, GERMAN: 189, 192, 258, 409
ASTETE, LUIS G.: 305
AUBRY, LUIS: 413
AVENELL, ALBERTO: 376
AYMERIC: 148
AZCARATE, RAMON: 174, 180

B

BACON, ROGER: 70, 72
BACHICAO, HERNANDO: 44
BAES DE TORRES, LUIS: 51, 52
BALAREZO: 177
BALBINO, JOSE: 252
BALBOA, JOSE: 254
BALBUENA, MANUEL: 257, 290
BALEATO, ANDRES: 67
BALTA, FRANCISCO: 258, 278, 279, 282, 286, 289, 290, 291, 292, 407
BALTA, J. F.: 286, 288, 290
BALUARTE, RAFAEL: 259
BALLESTEROS, JUAN BAUTISTA: 253
BALLIVIAN: 183, 190
BALLONA, R.: 206
BAÑUELOS: 137
BAQUEDANO: 384
BARLOQUE, ENRIQUE: 258
BARLOQUE, JOSE: 258, 305
BARTTON, JUAN: 264
BASO, JUAN B.: 258
BARBOZA: 386, 387, 388
BARCELO, NICOLAS: 221
BARKER, LUIS: 257
BARLOQUE, ENRIQUE: 227

BARLOW, JOEL: 77
BARQUERO: 245, 255
BARRAGAN, MANUEL: 253
BARREDA: 170
BARRETO, LORENZO: 50
BARRIOS, GUILLERMO: 377
BARRIOS: 113
BASTIDA, RODRIGO DE: 15, 18, 24
BATSKA, CARLOS: 228
BAUNEN, CONSTANTINO: 228
BAXTER: 158
BAZURTO, JUAN DE: 35
BEALEY: 127
BEAUCHEF: 132, 133
BECERRA, FEDERICO: 291
BECERRA, GREGORIO: 259
BECERRA, JOSE: 193, 276, 330
BECERRA, MANUEL: 228, 258, 306
BEDFORD: 312
BEHAIM, MARTIN: 10
BEINGOLEA: 386, 393
BELALCAZAR: 39, 40
BELGRANO: 118, 129
BELTRAN, HIPOLITO: 377
BELTRAN, RAFAEL: 117
BELTRAN, SANTOS: 376
BELL, HENRY: 76, 79
BENAVENTE: 153
BENAVIDES, EMILIO: 259, 286, 290, 291, 306
BENAVIDES, MANUEL: 227
BENAVIDES: 132
BENITES, JULIO: 259, 291
BERGEROT: 72
BERINDOAGA: 161
BERNAL SERMEÑO, PEDRO: 51
BERNALES, PEDRO: 257
BERNOUILLY, DANIEL: 81
BESSEMER: 79
BIANCHI SUPER: 407
BIELICH, CESAR: 413
BILLINGHURST, GUILLERMO E.: 313
BISET ADISON, R.: 152, 154, 155
BLACK, GUILLERMO: 259
BLACK, JORGE: 257
BLANCHET: 185, 186, 188

BLANCO, CICERON: 118
BLANCO ENCALADA, MANUEL: 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 147, 150, 151, 152, 159, 161, 180, 269, 271, 273, 274, 276, 317
BLANCO: 282
BLUME: (ing.): 377
BOBADILLA: 12, 14, 15, 35
BOENECHEA, DOMINGO: 65, 66
BOHORQUES, J.: 348
BOISET: 111
BOLESFORD, B. S.: 228
BOLIVAR, SIMON: 144, 148, 149, 150, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 161, 162, 165, 167, 172
BOLOGNESI, FRANCISCO: 338
BOLLADO, GREGORIO: 254
BONAPARTE, NAPOLEON: 77, 195
BONDY, C.: 290
BONEMAISON: 348, 353
BONET, JOSE: 253
BORABINO: 251
BORDA, CORNELIO: 237, 242, 245
BORJA, MANUEL: 377
BOSCA, ENRIQUE: 227
BOTERIN, JOSE: 170, 171, 173, 175, 195, 196
BOUCHARD, HIPOLITO: 112, 113, 114, 152, 170, 172, 173
BOUGNER: 81
BOULTON: 78, 81
BRANCA (arq. it.): 71, 72
BROWN, JOHN: 87
BRIDGEWATER (Duque): 76
BRISEÑO, ALONSO: 37
BROWER, HENDRIX: 59
BROWN, GUILLERMO: 112, 113, 114, 115, 122, 123
BROWN, VERNUN H.: 84
BRUNELL: 82, 85, 89
BRY, TEODORO: 56
BRYCE: 251
BUENAÑO, PEDRO: 413
BUENDIA (gral.): 231
BUENO, BRUNO E.: 348, 376
BUENO, JOSE CAMILO: 253
BUENO, R.: 290
BULNES, MANUEL: 348
BULNES, WENCESLAO: 348
BULNES: 184, 185

BULL, RAMON: 252
BUSHWELL, D.: 81
BUSTAMANTE, MARIANO: 348, 358, 376
BUSTAMANTE (gral.): 231
BUSTAMANTE, PEDRO: 275, 277, 307
BYNOR: 182, 183, 186, 187
BYRON (cap.): 64

C

CABADA, WENCESLAO: 227
CABIESES, EXEQUIEL: 286, 290
CABIESES, HERCILIO: 192, 205, 258, 259, 266, 276
CABRERA, JUAN A.: 352
CACERES, ANDRES A.: 410
CACHO (crnel.): 116
CAICEDO: 20, 23
CALDERON DE LA BARCA, JUAN: 43
CACERES, HIPOLITO: 258
CACERES, SIMON: 258
CALDERON, GUMERCINDO: 255, 257
CALDERON, JOSE: 377
CAIVANO, TOMAS: 359
CALVO, FIDEL: 377
CAMARGO, ALONSO: 43
CAMMELL, LAIR: 414
CAMPERO: 384
CAMPO, RODOLFO DEL: 339
CAMPOS, DOMINGO: 253
CAMPOS, RAFAEL: 252
CANALES, JOSE I.: 376
CANAVAL, JOSE: 252
CANDIA, PEDRO DE: 37
CANEDA, JOSE: 253
CANSECO: 231, 330
CANTERAC: 142, 144
CANTUARIAS, ANTONIO: 413
CAO, DIEGO: 10
CAPAZ: 120
CAPITAINE, EMIL: 93
CARASSA, RICARDO: 290, 291

CARCAMO, ANDRES: 139, 259
CARCAMO, MANUEL: 258, 259
CARCAMO, RAYMUNDO: 193, 258, 259
CARCAMO, VICTORIANO: 139, 259
CARCAMO: 245
CARDER: 46
CARETA: 21
CARLIN, JOSE: 260
CARLOS V.: 26, 33, 42
CARNERO: 286
CARTAGENA, JUAN DE: 27, 28
CARVAJAL, JULIO: 413
CARVAJAL, M. MELITON: 257, 330, 343, 346, 348, 351, 363, 364, 365, 366, 376, 411, 413
CARRASCO, BERNABE: 259, 302
CARRASCO, EDUARDO: 67, 175
CARRASCO, FRANCISCO: 174, 185, 187, 189, 193
CARRASCO, MANUEL M.: 228
CARREÑO, ENRIQUE: 286, 287, 290
CARREÑO, J. P.: 189
CARREÑO, JOSE ROSENDO: 174, 180, 191, 259
CARRERA, MIGUEL: 119
CARRILLO (com.): 285, 287
CARRILLO, CAMILO: 193, 257, 276, 284, 286, 290, 328, 350,
CARRILLO, JOSE: 196
CARRION, ANTONIO DE: 37
CASANOVA, GREGORIO: 205
CASANOVA, JUAN: 253
CASTAÑETA, DOMINGO: 196
CASTAÑON, JOSE: 218
CASTELTON (comte.): 362
CASTELL, JOSE: 253
CASTILLA, FEDERICO: 205
CASTILLA, RAMON: 103, 191, 204, 205, 207, 278, 294
CASTRO, CARLOS: 194, 259
CASTRO DE LA CUEVA, BELTRAN: 53
CASTRO, FERNANDO DE: 50
CASTRO: 54
CATTER, FIDEL: 258
CATER, GUILLERMO: 124, 125, 131, 146
CAVENDISH, TOMAS: 42, 49, 52
CAVERO, JUSTINIANO: 228, 290, 291, 297
CAVERO, OCTAVIO: 296, 306
CELEDON, JOSE: 376
CEPEDA: 97

CERRUTI, FIDELO ENRICO: 212, 213
CESAR: 13
GISCAR: 267
CISNEROS (Cardenal): 26
CIURLIZA, NICOLAS: 259
CLEMENTE VI: 52
CLERK, CARLOS ENRIQUE: 59
CLERK, JACOBO: 58, 59
CLURK, WILLIAMS: 291
CLYDE: 87
COBIAN, JUAN B.: 207, 228, 275, 322
COBIAN, TOMAS D.: 227
COCHRANE, THOMAS: 101, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 150, 184, 189, 273, 317, 341, 396
COIG: 116, 117, 137
COLAN, FAUSTINO: 376
COLMENARES, CARLOS: 19, 20, 23, 66, 67, 286, 290
COLMIL: 259
COLON, CRISTOBAL: 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 22, 24, 28, 30, 34, 52, 59
COLON, DIEGO: 23
COLVILLE: 251
COLLAZOS, ARISTIDES: 257, 305
COMBLEY: 321
CONDELL, CARLOS: 228, 338, 385
CONEJERO, FRANCISCO: 253
CONROY: 251
COOK: 66, 267
CORDES, SIMON DE: 54, 55
CORDOVA Y URRUTIA: 118, 138
CORDOVA: 162
CORONEL, BERNADO: 257
CORONEL, CIRILO: 259
CORONEL ZEGARRA, JOSE M.: 286, 287
CORPANCHO, CARLOS: 270, 290, 291, 306
CORTES, HERNAN: 39, 40
CORTES, HOJEDA: 44
CORTINEZ: 139
CORZO, PEDRO: 48
CORREA: 184
COURRET: 251
COUSIEYRO: 114
CROSBY: 136, 141

CRUZ: 239
CRUZATE, BELISARIO: 259, 306
CUCALON, ANTONIO: 341
CUELLAR, FRANCISCO DE: 37
CUNARD: 83, 85
CURTIS: 92

CH

CHAMORRO: 282
CHARLES: 127
CHARUN, FRANCISCO: 257
CHATFIELD: 311
CHAVEZ, JULIO: 257
CHECA, MIGUEL: 259
CHECLES: 331
CHECRA: 140
CHESTER, ESTEBAN: 352
CHOPITEA, PEDRO NICOLAS: 117
CHUCHANA: 35

D

DALGREEN: 398
DALMO: 9
DAMPIER: 59
D'AUXIRION: 74
DAVILA, JUAN: 376
DAVIS: 59, 65
DAWSON, EMERSON: 93
DAZA, HILARION: 343, 357, 358, 359, 377, 381, 384
DELBOY, ULISES: 193, 257
DEL CAMPO: 405, 406, 407
DELFIN (cnel.): 237
DELGADO, JOSE M.: 399

DELGADO, MANUEL: 257, 286
DELGADO (comdte.): 237
DENCH, JULIO: 227
DEUSTUA, ALEJANDRO: 204
D'COURSEY: 251
DEVINE, JOHN: 376
DIAS, EMILIO: 182, 183, 184, 205, 259
DIAZ DE SOLIS, JUAN: 26, 27
DIAZ, EMILIO: 192
DIAZ, FEDERICO: 413
DIAZ, JUAN DE D.: 259
DIAZ, JUAN P.: 259
DIEGUES, ANDRES: 254
DIEZ CANSECO, FERMIN: 333, 348, 350, 353, 354, 355, 357, 376
DIMAS, JOSE: 254
DOCTEUR: 78
DONAIRE, CARLOS GUSTAVO: 258
DONAIRE, NATANIEL: 193
DRAKE, FRANCIS: 45, 46, 47, 48, 49, 52, 58, 133, 184
DRINOT: 158
DUARTE, BARBOSA: 27, 28, 31
DUEÑAS, I: 205
DUEÑAS, NICOLAS: 376
DUFFO, JUAN: 257
DUFFO, PABLO: 228, 313
DUNDAS, CHARLOTTE: 75, 76, 77, 78, 79
DUNNET, JOHN: 376
DURHUIN: 207

E

EAST, ROBERT: 228
ECHANDIA, PARCEMON: 193, 194
ECHENIQUE, JUAN MARTIN: 228
ECHENIQUE: 191
EDISON: 79
EGAÑA, MANUEL: 174, 185
EGAÑA, MARIANO: 179
ELCANO, SEBASTIAN: 32, 33, 34, 42
ELCORROBARRUTIA, JOSE: 192, 204

ELCORROBARRUTIA: 146, 170
ELDREDGE, ENRIQUE: 259
ELIAS, MANUEL: 376
ELISABETHIDES: 58
ELMORE, FEDERICO: 156, 191
ENRIQUE DE PORTUGAL: 10
ERICSSON: 82
ERRAZURIS, EMILIO: 221
ERRAZURIZ, LUIS: 228
ESCURRA, F.: 205
ESMOND, J.: 137, 146
ESPINAR, ENRIQUE: 193
ESPINOZA, GASPAR: 32, 35, 36
ESPINOZA, JOSE I.: 388
ESPINOZA, JUAN, 50, 237, 275
ESPINOZA, MANUEL A.: 257
ESPINOZA, MANUEL I.: 257
ESPINOZA, PEDRO S.: 257
ESPINOZA, RUPERTO: 257
ESPINOZA, VICENTE: 257, 296
ESQUILACHE, PRINCIPE DE: 56
ESQUIVE: 195, 196
ESTEBAN, JOSE: 255
ETIENSO, BLAS DE: 23
EVANS, JOHN: 227
EZETEN, GUILLERMO: 57

F

FALCON: 123
FANNING: J. M.: 189, 193
FARRAGUT (Alm.): 375
FAURA, ALEJANDRO: 259
FAURA, MANUEL: 413
FEBRES, BERTIN, 228
FELIPE II: 45
FERNANDEZ, AMBROSIO: 377
FERNANDEZ, ARTURO: 352
FERNANDEZ ENCISO, MARTIN:
15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24

FERNANDEZ, JUAN: 40, 41
FERNANDEZ QUIROZ, PEDRO: 50, 51
FERNANDO (Rey): 26
FERNANDINI, EZEQUIEL: 305
FERRE, DIEGO: 290, 364, 365, 376
FERREIROS, DEMETRIO: 269, 275, 276, 281, 378
FERRER, DIEGO: 228
FERREYROS, CARLOS: 286, 287, 290, 322
FERREYROS, DEMETRIO: 228
FERREYROS, MANUEL: 193, 196, 224, 228, 287
FESSEL, EMILIANO: 228, 290
FITCH, JOHN: 72, 76, 80
FLORES CHINARRO: 216
FLORES, DAVID: 390, 395
FLORES, ERNESTO: 407
FLORES: 177, 183
FONSECA, JOSE: 257
FONSECA: 14, 24
FONTACIAS: 50
FORBES, JOHN: 257
FORCELLEDO, FRANCISCO: 170, 172, 190, 192, 257
FORCELLEDO, SOCRATES: 228, 286, 290
FORD, EDUARDO: 376
FOSTER: 124, 126, 136
FRADERA, ESTEBAN: 217
FRANCISCO (esclavo): 140
FREEMAN ENRIQUE: 159, 177, 178
FRENAM, RICHARD: 227
FRENCH, JORGE: 156, 176, 180, 183
FREYRE, EDUARDO: 259
FREYRE, FELIPE: 258
FREYRE, RAMON: 113, 131, 132, 133, 146, 178, 227, 290
FRIAS, MANUEL: 227
FRIAS, FRANCISCO: 228
FUENTES (com.): 248
FUENTIDUEÑA, JUAN BERNARDO: 51
FULTON, ROBERTO: 69, 72, 76, 77, 78, 79, 80
FUXA, PEDRO: 194

G

GABIN, FRANCISCO: 252
GALINDEZ, ABEL: 259
GALINDO, LUIS: 189, 193, 194, 259
GALVAN, FELIX: 259
GALVEZ, JOSE: 220, 230, 231, 241, 242, 244, 245, 276, 398, 400, 401
GALVEZ, JOSE (Alf.): 291
GALLARDO QUITERIO: 376
GALLEJO, HERNAN: 45
GAMARRA, AGUSTIN: 103, 174, 178, 184, 185, 189, 386
GAMERO, ENRIQUE: 392
GAMON: 139
GAONA: 385
GARAY, BLASCO DE: 71, 72, 78
GARCIA DE JEREZ: 37
GARCIA DE MENDOZA: 44
GARCIA, FRANCISCO: 252, 254
GARCIA, GUILLERMO: 268
GARCIA, JOSE M.: 189, 191, 205, 237, 276, 278
GARCIA, IGNACIO L.: 348
GARCIA (cap.): 259
GARCIA (Com. Gral. Marina): 248
GARCIA NODAL, BARTOLOME: 57, 58
GARCIA NODAL, GONZALO: 57, 58
GARCIA POSTIGO, CARLOS: 146, 153, 167, 168, 169, 175, 183, 184, 187
GARCIA Y GARCIA, AURELIO: 111, 217, 267, 268, 269, 275, 276, 279, 321, 322, 328, 345, 347, 348, 349
GARCIA Y GARCIA, GUILLERMO: 101, 275, 301, 335, 339
GARCIA Y GARCIA, NARCISO: 275
GAREZON, PEDRO: 291, 367, 376
GARRIDO, JUAN M.: 251
GARRIDO: 176, 179, 396
GASCOVI: 254
GASU, JOHN: 257
GATLING: 312
GAVIRIA, AURELIO: 296, 298, 299
GAY: 117, 118
GAYOLERAS, ATANASIO: 376
GENKINS, SANTIAGO: 170
GERALDINO, JUAN: 170
GIL CARDENAS, MANUEL: 228

GIL TABOADA (Virrey): 65
GLOVER, DAVID: 258
GLOVER: 103
GODINES Y MIURA, ENRIQUE: 227, 253
GOETHE: 13
GOICOLEA, EULOGIO: 384
GOMEZ, ESTEBAN: 27, 29
GOMEZ, JOSE DEL C.: 376
GOMEZ, MANUEL: 258
GONZALEZ, DOMINGO: 252
GONZALES, FLORENTINO: 172
GONZALEZ, FRANCISCO: 228
GONZALES MADROÑO, ANTONIO: 122
GONZALES, MIGUEL: 253
GONZALEZ (Cmdte.): 65, 127
GOÑI: 368, 380
GORDON ROBERTHON, ANDRES: 152, 156
GORDON, ROBERTO: 156
GOREADES, MANUEL: 376
GRANIER: 340
GRAU, ENRIQUE: 193
GRAU, MIGUEL: 218, 224, 227, 269, 270, 275, 276, 297, 319, 321, 328, 329, 330, 331, 333, 340, 344, 345, 346, 350, 351, 353, 354, 356, 358, 359, 362, 363, 364, 365, 366, 369, 376, 398, 399
GREENOCK: 76
GREGORIO (zapatero): 140
GREINCY, TEODORO: 257
GUADALCAZAR, MARQUES DE: 58
GUERRA, CRISTOBAL: 14, 15
GUERRA, JERONIMO: 29
GUERRA, LUIS: 15
GUERRA: RICARDO: 227
GUERRA, T.: 189
GUERRERO, ZENON: 227, 286, 290
GUEVARA (capitán): 41
GUIÑO, JUAN A.: 352
GUISE, JORGE J.: 123
GUISE, MARTIN JORGE: 121, 124, 125, 127, 133, 136, 137, 138, 148, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 161, 167, 170, 171, 172, 173, 178, 181, 224, 278, 317, 396
GURUSUETA, ROQUE: 156, 157
GUTI, SANTIAGO: 147
GUTICKER: 128
GUTIERREZ, ALCIDES: 356
GUTIERREZ, DARIO: 287, 290

GUTIERREZ, FRANCISCO: 377
GUTIERREZ, MAXIMO: 237
GUTIERREZ, RUPERTO: 290
GUTIERREZ VARGAS: 43
GUZMAN, CORNELIO: 352

H

HALSTEAD, JONAS: 156
HANSON: 183
HASTLY: 71
HAUTEFENILLE: 70
HARRIS, GEORGE: 37
HAWKINS: 52, 53, 54
HAZA, ALFREDO: 305
HAZA, ANTONIO: 189, 205, 274, 302, 406, 407
HAZA, DIEGO: 170, 189, 192, 205, 209, 210
HAZA, JOSE: 173, 177, 193, 258
HAZA, PEDRO: 192, 193
HERNANDEZ, FERMIN: 193, 227, 287, 290, 305
HERNANDEZ, TOME: 49
HERO: 70, 71
HEROS, CARLOS: 286, 290, 296,
298 ,302, 333, 348, 353, 354, 356
HEROS, JUAN: 258
HENRY, WILLIAM: 80
HERENCIA, MANUEL: 258
HERRERA, CARLOS: 228, 354
HERRERA, FEDERICO: 281
HERRERA, JOSE: 253
HERRERA, RICARDO: 339, 352, 367, 376
HERRERA: 154
HIDALGO, EDUARDO: 290, 297, 298, 301, 305, 413
HIDALGO, EMILIO: 286
HIDALGO, LUIS: 392
HIND: 127
HINOJOSA: 44
HUIDOBRO: 403
HYATT, EDUARDO: 228
IZCUE, JAVIER: 192

HOBOKEN: 80
HOJEDA: 14, 15, 16, 18, 19, 24, 35
HOLGUIN: 40
HOMERO: 77
HOOK, PAULUS: 8
HOOK, SANTIAGO: 258
HORSEY A. M. DE: 304, 307, 308
HUGUES, TOMAS W.: 376
HULLS, JONATHAN: 72, 74, 79
HUNSBY, GEORGE: 228
HURTADO, ANTONIO E.: 352
HURTADO, FRANCISCO: 253
HURTADO, JOSE NICOLAS: 216, 217

I

IBARRA, 55, 131
ICAZA, G.: 193
ILADOY, FEDERICO: 192
ILADOY, JUAN: 146, 170, 173, 227
ILLANES: 44
ILLINGROT: 161, 169
ILLINWORTH: 134
INGRAHARD, CARLOS B.: 227
INIS, JAMES M.: 257
INJOQUE, MANUEL H.: 291
IPARQUET: 171
IRIARTE, PATRICIO: 193, 258, 355
IRRISARRI: 130
ISABEL LA CATOLICA: 45
ISABEL I: 48
ISABEL II: 229
ISLA, RODRIGO DE: 42

J

JACKSON, EDUARDO 258
JAMISSON, STEWART: 257
JEREZ: 37
JIMENEZ, FRANCISCO: 253
JIMENEZ, JULIO: 257, 346
JIMENEZ, RICARDO: 227
JIMENEZ, VICENTE: 376
JIMENO, ANTONIO: 403, 407
JOFRE DE LOAYZA, GARCIA: 41, 42
JOHNSON, HENRY: 227
JONES, GUILLERMO: 156, 259
JONQUIER DE LA: 63
JONTE: 144
JOUFFROY: 72, 74
JUANA, DOÑA: 22
JUMP: 102
JURGE, TOMAS: 258

K

KILPATRIK, A.S.E.J.: 247
KING, ADOLFO: 227
KOLMO: 9
KRUP: 406

L

LA BARRERA, LINO: 259, 287
LA BARRERA, M. DE: 290
LA CRUZ, LUIS DE: 175
LAINEROS, FERNANDO: 48
LAMERO, HERNANDO: 46
LEWER, HENRY: 376

LA CASA: 34
LA COSA, JUAN DE: 14, 15, 18
LA COTERA: 383
LADRILLERO, JUAN: 35, 44
LA FUENTE, JUAN DE: 204
LA FUENTE: 149, 154
LA FUENTE: 237
LA FUENTE: 148, 180, 184
LA GASCA, PEDRO DE: 44
LA GUERRA, ANTONIO C. DE: 322
LAGOMARCINO, LUIS O.: 258
LAMA, TOMAS: 360
LAMA, REINALDO: 343
LA MAR, JOSE DE: 139, 144, 145, 162, 167, 170, 172, 174
LA PUERTA: 329, 382
LANDA, LUIS: 376
LAPEROUSE: 66
LARA, FEDERICO: 193
LA ROSA, JUAN M. DE: 156
LA ROSA (cnel.): 151
LA ROSA, DANIEL R. DE: 227
LARRAÑAGA (may.): 255
LARREA, ARNALDO: 228, 281, 306, 360, 397
LA SERNA, JOSE DE: 135, 139, 141, 150, 160
LA TORRE BUENO, FELIPE: 257, 259, 345, 346
LA TORRE, CARLOS: 257, 323, 361, 362, 364, 365, 368, 375, 379, 391, 406
LA TORRE, JUAN DE: 37
LA TORRE UGARTE: 195
LA VEGA LOPE DE: 50
LASTRE, JOSE M.: 306
LAYMET, FRANCISCO: 156
LEDO, JOSE: 254
L'HERMITE: 58
LEIBNITZ: 73
LEMAIRE, JACOBO: 56, 57
LEON, JOSE I.: 228, 306
LEON, PRUDENCIO: 193, 194
LEON, EVARISTO: 259, 290
LEON, FRANCISCO: 286, 290
LEON, NUMA P.: 413
LEONARD: 376
LEPE, DIEGO: 14
LESMES: 57

LESSEPS: 207
LEWES, CHESSE: 376
LEZO, BLAS: 63, 64
LINARES, JUAN: 253
LIVINGSTON, ROBERTS: 76, 77, 79, 80
LOAYZA: 48
LOPE DE CASTRO GARCIA: 45
LOPE DE SOSA: 26
LOPEZ, ANDRES: 253
LOPEZ DE CARABAYO, JUAN: 32
LOPEZ, ERASMO: 257, 262
LOPEZ, JOSE: 253
LOPEZ, LUIS: 206
LOPEZ MARTINEZ, JOSE: 253
LOPEZ, PEDRO A.: 140
LOS HEROS, JUAN P. DE: 290
LORO, MANUEL: 152, 176
LOWMOOR: 89
LOZANO (cosm.): 67
LUIS XIV: 52
LUIS, MODESTO: 252
LUMLY, JOHN: 376
LUNA, CAYETANO: 196
LUNA, JOSE MANUEL: 253
LUJAN, MANUEL: 259
LUQUE: 35, 36, 38

LL

LLONA, SCIPION E.: 7, 8
LLOVERAS, JAIME: 252
LLUT FONT, ANTONIO: 253

M

MC. CALLUM, AUGUSTO: 376
MAC DONALD, JOHN: 228
MAC LEAN: 185
MC. MAHON, SAMUEL: 376
MAC PHAIL, MALCON: 228
MACHIS, JACOBO: 54

MACHISTAN: 150
MADROÑO: 137
MAGALOTTEY: 72
MAGALLANES, HERNANDO: 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 41, 46
MAGI, JOSE: 253
MAHU, JACOBO: 54
MAINE, R. C.: 288
MALASPINA: 267
MALDONADO, BELISARIO: 258
MANTILLA, JOSE: 376
MANRIQUE, J. M.: 193
MANZANARES, JOSE: 255, 257
MARBURG: 73
MARCONI, GUILLERMO: 79
MARCO POLO: 9, 10
MARCH: 52
MARCHENA, FROILAN: 257
MARIATEGUI, BENJAMIN: 191, 227
MARIATEGUI, IGNACIO: 173, 176, 178, 189, 191, 196, 204, 260
MARIATEGUI, LEANDRO: 284
MARMOL: 285
MARQUES, PEDRO: 258
MARQUEZ: 408
MARQUINA, JOSE MANUEL: 198, 274
MARTIN BENITO, ALONSO: 23
MARTINET, NICOLAS: 63
MARTINEZ BEGAZO, LUCAS: 43
MARTINEZ, FRANCISCO: 253
MARTINEZ, GUILLERMO: 413
MARTINEZ, JOSE: 156, 253
MARTINEZ, MARIANO: 305
MARTINEZ (cap.): 182
MARTINEZ (cnel.): 151
MARTIÑEZ, TOMAS: 260
MARTINEZ (Tte.): 403
MASIAS, ARTURO: 376
MATEO, PABLO: 227
MATHEWS, AUGUSTO: 376
MATIZ, PEDRO J.: 227
MAVILA, OSCAR: 413
MAZE: 367
MEDINA, FRANCISCO: 257
MEDINA, J. MIGUEL: 241, 243
MELGAR, M.: 193
MELO, ROSENDO: 7, 8, 266

MEIGGS, FEDERICO: 376
MEJIA, SATURNINO: 376
MENDAÑA, ALVARO DE: 45, 46, 49, 50
MENDAÑA, ISABEL BARRETO DE: 50
MENDEZ, DIEGO: 12
MENDEZ, MARTIN: 32
MENDEZ NUÑEZ, CASTO: 218, 219, 228, 229, 230, 232, 233, 234, 235, 238, 244, 247, 249, 250, 261, 264, 269
MENDIBURU, JUAN MANUEL DE: 114
MENDINUETA: 64
MENA, AGUSTIN: 258
MENDIOLA, JORGE: 257
MENDOZA, LUIS DE: 27, 28
MENDOZA, RODRIGO DE: 55
MENDOZA Y ARGUEDA, AGUSTIN DE: 67
MENDOZA: 267
MESA, FELIPE: 275, 290
METROVICH: 102
MEZA, FELIPE S.: 228
MEZQUITA, ALVARO: 27, 28, 29
MICHEL, WILLIAMS: 376
MILLER: 74, 75, 79, 117, 118, 125, 128, 139, 152, 175
MIMBELA, EUGENIO: 156
MIRANDA, LEANDRO: 43, 111
MIRO QUESADA, GREGORIO: 206, 258, 306
MIRO QUESADA, JOAQUIN: 191
MOLINA, ALONSO DE: 37
MOLINA, ERNESTO: 376
MOLINA, MANUEL: 253
MONASTERIO: 131
MONGE, ENRIQUE: 413
MONROI, ALONSO: 43
MONT: 396
MONTEAGUDO: 149
MONTENEGRO: 36
MONTERO, LIZARDO: 193, 194, 237, 257, 273, 274, 275, 276, 278, 327, 381
MONTEROLA, DIONISIO: 228
MONTERREY, CONDE DE: 50
MONTES, BALTAZAR: 252
MONTES (cnel).: 245
MONTESCLAROS, MARQUES DE: 55, 56, 61
MONTOYA: 320
MORALEDA, JOSE: 66, 67

MORALES, AGUSTIN: 227
MORALES, FROILAN: 228, 275, 306
MORALES: 25
MORE, JUAN E.: 272, 276
MORE, JUAN G.: 227, 284, 285, 286, 290, 305, 307, 311, 314, 334, 338, 339, 385, 388
MOREANO: 285
MOREL: 57
MORENO, MANUEL J.: 260
MORGELLE: 127, 137
MORI (cap.): 43
MORRIS, RAYMUNDO: 116, 119
MOSQUERA, JOAQUIN: 152
MOYA (cnel.): 206
MUJICA (Min.): 410, 411
MUÑIZ DE PERESTRELLO, BARTOLOME: 10
MUÑOZ, ALEJANDRO: 192, 193, 206, 259, 274, 276, 296, 297, 319, 321
MUR, ADOLFO: 258
MURPHY, MICHEL: 376

N

NAJARRO: 177
NECOCHEA, MARIANO: 155, 173, 228
NEIRA, PEDRO E.: 257
NELSON, HORACE: 133, 246
NEWEL, ALEJANDRO: 258
NICUESA, DIEGO: 15, 19, 20, 24
NIETO, DANIEL: 257
NIETO: 179, 184
NIÑO, ANDRES: 25, 34, 282
NOEL, JUAN: 193
NOGUERA, FEDERICO: 376
NORT, OLIVIER DE: 54, 55
NUÑEZ DE BALBOA, BLASCO: 8, 14, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 34, 35, 36, 59
NUÑEZ VELA, BLASCO: 43, 96
NEWCOMEN: 72, 74

O

OBANDO: 12, 18, 35
O'BRIEN: 116, 117, 136, 317
O'HIGGINS, BERNARDO: 112, 115, 116, 118, 119, 122, 128, 130, 134, 135, 143, 146, 147, 148, 151, 185, 360
OLANO: 19, 20
OLAÑETA: 151, 160
OLAZARAN, SANTIAGO: 254
OLIVA, T.: 193
OLIVERA, JOSE M.: 413
ONTANEDA, JUAN M.: 348, 413
OQUENDO, JUAN L.: 228
ORBEGOSO: 153, 154, 175, 176, 177, 178, 184, 185
OROSCO, FRANCISCO: 65
OROSCO Y PASCUAL, JUAN: 114
ORTIZ, DOMINGO: 259
ORTIZ, JUAN: 258
ORTUNO, VENTURA: 65
ORUE, ISIDRO: 376
OSORIO, JOSE M. 258
OSORIO, FRANCISCO: 257
OSORIO: 112, 116, 120, 122
OTERO, JOAQUIN: 254, 275
OTH, HENRY: 376
OTOYA, EZEQUIEL: 227, 275, 394
OTOYA, JUAN: 257
OTOYA, TEODORO G.: 257
OVER, RICARDO: 228
OYAGUE, DECIO: 306, 343, 405

P

PABLO, JULIO: 376
PACHECO, J. F.: 213, 214, 232
PACHECO, TORIBIO: 219, 220
PAEZ: 162
PAGET (Lord): 215
PALACIOS, CARLOS: 259
PALACIOS, ENRIQUE: 227, 286, 290, 351, 363, 364, 366, 367, 368, 376

PALACIOS, FEDERICO: 228
PALACIOS, JUAN B.: 258
PALACIOS, MANUEL: 191, 259
PALACIOS, SAMUEL: 193, 196, 258
PALACIOS, ZENON: 259
PALMA, RICARDO: 193, 194
PALLISER: 312, 329, 364, 372
PANAY, MANUEL: 376
PANIZO, JUAN JOSE: 168, 169, 176, 182, 183, 185, 189
PAPIN: 70, 72, 73, 79
PARDO DE ZELA, JUAN: 193, 218, 258, 276
PARDO, FELIPE: 218, 228
PARDO, JOSE: 411
PARDO, MANUEL: 255, 275, 276, 293, 320, 328
PARDO: 232
PAREJA, E.: 193
PAREJA, GUILLERMO: 192, 193, 227
PAREJA, JOSE MANUEL: 214, 215, 216, 217, 219, 228, 230, 232, 274, 276
PAREJA RICARDO: 257, 286, 405
PARQUER, JORGE: 156
PARSONS, H.C.A.: 79, 83
PASAMONTE, MIGUEL: 23
PASCUAL, VASCO: 114
PASTENE, JUAN BAUTISTA: 43
PAUQUIACO, CARLOS: 21
PAVIA, JOSE FERMIN: 156
PAZ DEL CASTILLO: 150
PAZ, MARTIN DE: 37
PAZ SOLDAN, LUIS: 290
PEACOCK: 103
PEARSON, G. F.: 247, 248
PEÑA: 402
PERALTA, CRISTOBAL DE: 37
PERALTA: 285
PEREA, ANDRES: 257
PEREA, MARIANO: 302
PEREZ BUENO: 53, 54
PEREZ, FRANCISCO: 258
PEREZ, GREGORIO: 111, 279, 347
PEREZ, MARIANO: 260
PEREZ OBLITAS, JUAN MANUEL: 169, 170
PEREZ, TOMAS: 385
PEREZ (Tte. 2º): 408
PERIER: 74

PERLES, FRANCISCO: 253
PERMUY, FRANCISCO: 253
PERSON, RICARDO: 152
PERRY, EDUARDO: 376
PESTANA, JOSE: 169
PETRIE: 251
PEZET: 216
PEZET (comte.): 276
PEZUELA, JOAQUIN DE LA: 122, 123, 124, 126, 134, 135, 139, 141, 229
PHRENNEMAN: 292
PIEROLA, NICOLAS DE: 303, 314, 382, 383, 386
PIGAFETTA: 27, 31
PIMENTEL, RICARDO: 194
PINEDA, MANUEL: 376
PINEL, JUSTO: 259
PINTO, A.: 151, 153, 296
PINTO, JORGE: 228, 349
PINZON, LUIS H.: 208, 209, 210, 213, 215, 216, 217, 265
PIREDO Y HERRERA DE ANDRADE, PAULA: 56
PITOT, B.: 257
PITOT, JOSE B.: 257
PIZARRO, FRANCISCO, 16, 17, 21, 25, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43
PIZARRO, GONZALO: 44, 96
PIZARRO, JOSE: 63, 64, 258
PIZARRO, SANTIAGO: 258
PLIEGO, LUIS DE: 54
PONCA: 21
PONCE DE LEON, HERNAN: 39
PONCE, LORENZO: 252
PONCE, VERA: 32
PORTAL, NICOLAS: 286, 288, 290, 291, 306, 322, 345, 347, 378, 379
PORTOCARRERO, J. 152, 153, 290
PORTOCARRERO, SANTIAGO: 257, 291
PORRAS, SALOME: 330, 331
POSTIGO: 152
PRADO, MARIANO IGNACIO: 220, 231, 234, 278, 284, 289, 306 307, 329, 340, 342, 381, 382, 383, 384
PRAT, ARTURO: 228, 332, 333
PRICE, HENRY: 291
PRIETO: 178
PRO, M.: 193
PROAÑO, M.: 193
PROAÑO: 275
PRUNIER, GUILLERMO: 146, 152, 170, 173

PUENTE, MANUEL: 258
PUENTE WILFREDO: 218
PUENTE Y OLEA: 30
PUERTAS, FERMIN: 252
PUEYRREDON: 118, 128, 129, 130, 143
PUGA: 179
PUJOL, BERNARDO: 253
PULGAR: 56

Q

QUELOPANA, JOSE: 257
QUEÑEROS: 285
QUESADA, GASPAR: 27, 28
QUESADA, MANUEL: 156
QUEVEDO, OBISPO: 24, 25
QUIMPER, J. M.: 220, 232
QUINT, DEMETRIO: 227
QUINTANA, J. DE LA: 290
QUINTANILLA: 132, 153, 156, 160
QUIÑONES, DEMETRIO: 227

R

RADDOLIFF, GUILLERMO: 102
RAINIER: 308
RAMBLA, ROSENDO: 228
RAMIREZ, BENPAMIN: 227
RAMIREZ, DIEGO: 58
RAMIREZ, LUCIANO: 254
RAMIREZ, MIGUEL: 255
RAMOS (hnos.): 233
RAMSEY: 80
RAYGADA, ABEL: 193
RAYGADA, EDUARDO: 306
RAYGADA, EUGENIO: 258, 286, 290, 296, 298, 299, 305, 337

RAYGADA, JUAN J.: 257
RAYGADA, JUAN M. 257
RAYGADA, TORIBIO: 258, 301
RECAVARREN: 386
REES, TOMAS: 192
REMINGTON: 321
RENGIFO, MANUEL: 257
RETES, FRANCISCO: 348, 376
REVOLLEDO, CELESTINO: 251
REVOLLEDO, WILLIAM: 220, 221, 224, 263, 269, 326, 327, 328, 341, 342, 345, 349, 360, 364, 405
REYES ALZOLA, JUAN: 258
REYES, DOMINGO: 259
REYES, NEMESIO: 259
REYES, M.: 193, 281, 282
RIBERA, ALONSO: 37
RIBERA, NICOLAS DE: 37
RIBEYRO, RAMON: 194, 215
RINCON, FEDERICO: 257, 286, 290, 302, 305
RIO SOLIS: 28
RIOS, JOSE M.: 407
RIOS, MIGUEL: 206
RIOS, PEDRO: 37, 38
RIOS, TIBURCIO: 376
RIOS, TOMAS: 173, 175, 189, 190, 227
RIVA AGUERO, JOSE DE LA: 140, 152, 153, 154
RIVERA (alm.): 49
RIVERA, DANIEL: 360, 376
RIVERA JOFRE, RAMON: 383
RIVERA, JOSE E. DE: 257
RIVERA, NICOLAS DE: 38, 39
RIVERO (alm. ch.): 406
RIVEROS, GALVARINO: 349, 357, 362, 369, 385, 396, 397
ROBERTHON, ANDRES: 181
ROBERTHON: 159
ROBERTS, E. W.: 263
ROBERTS: 48
ROBLES, APARICIO: 376
ROBLES, NEMESIO: 290
ROBINSON, EDUARDO: 193, 258
ROBINSON, JUAN: 146
RODGERS, JOHN: 235
RODIL: 156, 159, 161
RODRIGUEZ, CARLOS: 296, 298, 388
RODRIGUEZ, CRISTOBAL: 40

RODRIGUEZ DE SERRANO, JUAN: 27, 28, 31
RODRIGUEZ DE VILLAFUERTE, FRANCISCO: 37
RODRIGUEZ, JOSE: 253
RODRIGUEZ, JOSE M.: 366, 367, 376
RODRIGUEZ, MELITON: 340
RODRIGUEZ, PEDRO: 45, 227, 129
RODRIGUEZ PEÑA, NICOLAS: 302, 376
ROEL, PEDRO: 259
ROGER C.R.P.: 374
ROJAS, JUAN DE LA C.: 227
ROJAS (guardiam.): 282
ROLAND: 109
ROMAN, JOSE: 193, 194
RONCERO, DOMINGO: 227
ROMERO, P.: 164
RONDIZZONI, FRANCISCO: 228
RONQUILLO, JUAN: 56
ROSAS, JOSE: 259, 286, 290
ROSELL, EMILIO: 258
ROSELL, MARIANO G.: 257
ROTALDE, FELIPE: 376
ROWE, J. (barco): 85
RUEDA, TOMAS: 181
RUIDIAS, MODESTO: 376
RUJEL, MANUEL F.: 306
RUILLON, MANUEL: 259
RUIZ, BARTOLOME: 36, 37, 38, 39, 95, 97
RUIZ, MARCIAL: 228, 281
RUIZ, MAURICIO: 290
RUIZ, RAYMUNDO: 258
RUIZ (sold.): 255
RUMRIL, JORGE: 235
RUPERTO (Príncipe): 79
RURANGE, EUGENIO: 212
RUSSELL: 82

S

SAAVEDRA, JUAN P.: 191, 296
SAEZ, CARLOS: 413
SAGASTI, FEDERICO: 193
SAGRISTA, PAUDILLO: 253
SAINT, SIMON: 156

SALAS, JOSE: 376
SALAS, JOSE B.: 259
SALAS: 184
SALAS VALDEZ, JOSE: 170
SALAZAR, MIGUEL: 377
SALAVERRY, JUAN: 227, 290, 291
SALAVERRY: 174, 175, 177, 178, 232
SALAZAR, TOMAS: 376
SALAZAR Y MAZARREDO, EUSEBIO: 208, 209, 210, 212, 213, 217
SALAZAR: 144
SALCEDO, JOSE MARIA: 173, 175, 176, 189, 192, 212, 215, 217, 218, 219, 263, 267, 268, 269, 271, 273, 274, 275, 276, 277, 281, 295, 296, 297, 317, 321
SALGUERO, MANUEL: 252
SALINAS, N.: 306
SALSBY: 322
SAMUDA: 217
SAN BRANDANO: 9, 10
SANCHEZ, ALONSO: 10
SANCHEZ, ANGEL: 252
SANCHEZ CARRION, RAMON: 346
SANCHEZ DE LA REINA: 28
SANCHEZ, FRANCISCO: 228
SANCHEZ, FRANCISCO 2º: 352
SANCHEZ, LAGOMARCINO: 221, 237, 259, 395
SANCHEZ, LEOPOLDO: 227, 285
SANCHEZ, MANUEL: 253, 258, 286
SANCHEZ: 239
SANCHEZ (gral.): 120, 121, 122
SAN MARTIN, ANDRES DE: 27, 28, 30
SAN MARTIN, EMILIO: 400, 401
SAN MARTIN, JOSE DE: 112, 118, 119, 128, 129, 130, 131, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 152, 153, 161, 162, 167, 283
SANONI, B.: 193, 206
SANONI, JOSE M.: 259
SANTA CRUZ: 152, 153, 154, 161, 174, 175, 177, 178, 180, 181, 183, 184, 185
SANTA MARIA, DOMINGO: 219, 347
SANTANDER: 162
SANTILLANA, GERVASIO, 290, 351, 364, 366, 367, 368, 376
SANTIBAÑEZ, JESUS: 255
SANTILLANA, GERVASIO: 179, 297, 298
SANTILLANA, PEDRO E.: 260

SANZ, FRANCISCO: 191, 192, 193, 196, 204, 205
SANZ, JUAN: 253
SARMIENTO, PEDRO: 45, 48, 49, 54
SARRATEA, JUAN BAUTISTA: 140
SARRIO, MANUEL: 227
SARRIO, SAMUEL: 290
SAURI, ALEJANDRO: 227, 286
SAURI, MANUEL: 170, 174
SAVERY: 73, 74, 79
SCOTT: 82
SCOTT MORE Y GRACE: 352
SCHOUTEN, GUILLERMO: 56, 57
SECHURA, GERMAN: 352
SEGUIN, ENRIQUE: 257
SEIJAS DE ALBERNA, PEDRO: 42
SEÑORET, LEONCIO: 179, 182, 183, 396, 400, 401
SEPULVEDA, ADOLFO: 255
SERRANO (tte.): 332
SERPA, ANTONIO: 50
SEVAL DE UBERT: 54
SEVILLA, FRANCISCO: 122, 124
SHAPENHAM, HUGO: 59
SHORTER: 81
SIBRINON, WILLIAM, 258
SILVA, MANUEL: 258
SILVA, PEDRO: 259
SILVA RODRIGUEZ, JOSE M.: 174, 177, 178, 189, 190, 191, 205, 206, 259
SIMPSON: 182, 183, 186, 187, 326, 327
SMALL: 81
SMILES, SAMUEL: 78
SMITH, BERNARDINO: 227, 302
SMITH, FRANCISCO: 82
SMITH, GEORGE: 376
SOLARES: 206
SOLOGUREN, MANUEL: 257
SORIA Y LUCO, DOMINGO DE: 37
SOTO, HERNANDO: 39
SOTO, MANUEL: 260
SOTO, RAFAEL: 156
SOTOMAYOR, FEDERICO C.: 357, 360, 361, 376
SOURBIER, Mr.: 72
SOWERSBY: 128
SOYER: 159
SPILBERG: 55, 56

SPRAGNE: 79
SPRY: 121, 128, 133, 138, 148
STANHOPE (Lord): 76
STANLEY: 331
STEVENS, J.: 80, 81
STEVENS: 76
STIGLICH, GERMAN: 413
STOCKTON, ROBERT: 82
STODART, JAMES: 228
SUAREZ, ADOLFO: 255
SUAREZ, JOSE: 252
SUAREZ, MELCHOR: 206
SUAREZ, RICARDO: 260
SUAREZ, SALVADOR: 253
SUBIRIA: 239
SUCRE, ANTONIO JOSE DE: 152, 154, 162, 167
SUERO: 207
SWAN, HUNTER: 87
SYMINGTON: 74, 75, 76, 77, 78, 79

T

TABOADA, ENRIQUE: 258
TABOADA, FEDERICO: 413
TAFUR, EUSEBIO: 259
TAFUR, MANUEL MAXIMO: 257
TAGLE, BERNABE: 140
TAGLE: 130
TALAVERA, FIDEL: 377
TAPIA, MARIANO: 258
TARAMONA: 151
TAVARA, E.: 193
TAVARA, SANTIAGO: 257, 376
TAYLOR: 74, 75
TEJADA, J. SIMEON: 220
TEJEDA: 232
TEJEDOS, PEDRO: 253
TELLERIA, JULIO: 111, 196, 265, 275, 276, 279, 288, 290
TENEMANN, RICARDO, 376
TERRY, FRANCISCO: 258
THARLTON: 52

THOMSON, MANUEL T.: 224, 228, 341, 385
THORNE, CARLOS: 285, 286
THORNER, CARLOS: 357
THORNYCROFT: 93
TIBERIO: 68
TIZON, AMARO G.: 192
TIZON, CARLOS: 376
TIZON, HONORATO G.: 227, 286, 290, 368, 370
TIZON, ROMULO: 258
TIZON, ULPIANO: 228
TOLEDO, FRANCISCO DE: 47, 48
TOLOMEO: 9
TORRES, ALONSO DE: 5
TORRES, JOSE FELIX: 376
TORRES UGARTE, DANIEL: 259
TORRE TAGLE: 140, 149
TORRICO, SANTIAGO: 257, 404
TORRICO: 185, 189
TOSCANELLI, PABLO: 10, 11
TRISTAN, PIO: 147, 148
TRUJILLO, DIEGO DE: 37
TUCKER: 273, 275, 276, 278, 317
TUDELA, FRANCISCO: 193

U

UGARTE, ALFONSO: 338
UGARTE, JUAN: 258
UGARTE, MANUEL: 400, 401, 413
UGARTE, JOSE M.: 376
ULLOA, ANTONIO: 64
ULLOA, JORGE JUAN: 62, 64, 98
ULLOA, MELCHOR: 227, 305
UNANUE, PEDRO: 376
URAGA, MANUEL: 179
URDINZU, BARTOLOME: 63
URETA, GASPAR: 111, 268, 275
URIBE, JULIAN, 112, 113, 115
URIBE, LUIS: 352
URRIOLA: 208
URRUTIA, JOSE: 227

V

VACA DE CASTRO: 43
VACARO: 134
VALCARCEL, MIGUEL: 376
VALDERRAMA, MANUEL: 258
VALDIVIA, ALEJANDRO: 413
VALDIVIA, CELESTINO: 377
VALDIVIA, HORACIO: 228
VALDIVIA, PEDRO: 19, 43
VALDIVIESO, ANTONIO: 193, 255, 257,
VALEGA: 251
VALENCIA, RAMON: 156
VALENZUELA: 16
VALVERDE, EMILIO: 384, 385
VALLADARES, JUAN: 254
VALLE (comd.): 237
VALLE RIESTRA, DOMINGO: 177, 180, 185, 191, 193, 278, 279, 376, 399
VALLE RIESTRA, RAMON: 190, 191, 192, 193, 208, 228
VANISCH, SAMUEL: 376
VARA, ANDRES DE: 22
VAREA: 278
VARELA, JUSTO: 257
VARELA, MARCELINO: 257
VARGAS, ELOY: 258
VARGAS, MARIANO ADRIAN: 192
VARGAS, RICARDO: 258, 286, 288
VASCO DE GAMA: 13, 27, 32, 34
VASQUEZ, JUAN: 227
VASQUEZ, MARCELO: 255
VAVASSEUR: 328, 335, 337, 398
VELARDE, ANTONIO: 253
VELARDE, CARLOS: 257
VELARDE, JORGE: 332, 334
VELASCO (Virrey): 55
VELASQUEZ, JOSE: 376
VELASQUEZ, MANUEL: 258
VERA, RICARDO: 218, 258
VERAXER (alm.): 54
VERGUESSE, ENRIQUE: 376
VESPUCIO: AMERICO: 14
VICKER SONS MAXIM: 411
VILCAHUAMAN, MARIANO: 377

VIDAL GORMAZ, FRANCISCO: 221
VIDAL, MANUEL E.: 257
VIDAL (Gral.): 186
VIDAL: 128, 132
VIDAURRE, MANUEL W. 257, 286
VIDELA, J. M.: 290
VIEYRA: 177
VIGIL, ARISTIDES G.: 207, 228
VILDOSO, JULIO: 227
VILLA GARCIA, MARQUES DE: 64
VILLALOBOS, MANUEL: 258
VILLALOBOS: 48
VILLANUEVA, PABLO: 401
VILLAMAR, GABRIEL: 292
VILLAMAR, J. A.: 259
VILLAMAR, N.: 258
VILLAMONTE, JESUS: 258
VILLAR, JOSE: 252
VILLAR, MANUEL: 169, 181, 189, 193, 224, 225, 227, 235, 271, 376, 409
VILLARET (alm.): 77
VILLARREAL, JUAN: 376
VILLAVICENCIO, GRIMALDO: 376
VILLAVICENCIO, MANUEL A.: 207, 266, 358, 378, 382, 387, 388, 392, 393, 397
VILLAVICENCIO, MAURO: 413
VILLEGAS, JOSE V.: 227
VINCENT: 207
VISCAINO, CRISTOBAL: 25
VIVANCO, MANUEL I. DE: 192, 204, 207, 214, 215, 217, 219, 230, 232, 274
VIVERO, JOSE PASCUAL DE: 147
VOLNEY: 77
VORUX: 327

W

WASHINGTON, JORGE: 149
WALLEN, CARLOS: 258
WATT, JAMES: 72, 74, 75, 77, 78, 79, 81
WESTGAT, GEORGE: 228
WESTON, JOHN: 228
WESTINGHOUSE: 79

WESTT, TEODORO: 257
WHEELWRIGHT: 103
WHINTER: 46
WICKAM, J.: 146
WIGRAM: 192
WHITHEAD: 312
WILKINS, TOMAS JUAN: 376
WILKINSON: 118, 120, 121, 124, 317
WILSON, ARTURO: 352
WILSON, BEDFORD: 185
WILSON, ROBERT: 128
WILLIAMSON: 169
WINCHESTER: 321
WOLLACE, JAMES: 291
WOODCROFT: 78, 82
WOSTER, CARLOS: 119
WRIGHT: 158, 168, 169

Y

YAÑEZ PINZON, VICENTE: 14, 26
YOUNG, JORGE: 181

Z

ZAMORA (cnel.): 245
ZAMUDIO: 19, 20, 21, 23, 24
ZAPATEL, FRANCISCO: 258
ZARAGOZA: 35
ZAVALA, ARTURO: 413
ZAVALA, JOSE ANICETO: 259
ZAVALETA, JOSE: 227
ZEGARRA, JOSE M.: 290
ZEGARRA, MARIANO: 377
ZEGERS, VICENTE: 352
ZENO ANTONIO: 9
ZENO NICOLAS: 9
ZURITA: 173

INDICE GEOGRAFICO

A

ABTAO: 221, 222, 223, 224, 225, 228, 229, 230, 235, 269, 286, 316, 317, 385
ACAPULCO: 50, 51, 59, 135, 144, 191
ACARI: 194
ACLA: 25, 35
ACUL: 11
ADRIATICO (mar): 69
AFRICA: 10, 13, 15, 26, 27, 29, 45
AGUATULCO: 47
ALACRAN (islote): 388, 392
ALASKA: 66
ALBANY: 78, 80, 81
ALEMANIA: 76, 92, 128
ALTO PERU: 162
AMACTU (isla) (San Cristóbal): 65
AMAZONAS: 14
AMBERES: 109
AMERICA: 9, 11, 34, 42, 45, 46, 47, 48, 72, 76, 77, 79, 80, 98, 109, 149, 220, 240
AMERICA CENTRAL: 41, 43
AMERICA DEL NORTE: 106
AMERICA DEL SUR: 106, 142, 144, 213
ANCON: 136, 141, 143, 146, 149, 183, 184, 185, 405, 406, 407
ANCUD: 221, 270, 271, 289
ANDES: 116, 130, 149
ANGAMOS (bahía): 363, 374

ANGLADA: 174
ANIAM (estrecho): 47, 66
ANTIGUA: 20, 21, 24, 115
ANGOSTURA: 287
ANTILIA (isla): 10
ANTILLAS: 11, 14, 59, 218, 281
ANTOFAGASTA: 303, 330, 337, 339, 340, 342, 346, 347, 352, 354, 355, 356, 361, 362, 363
ARAGON: 22
ARANTA: 180
ARAUCO: 54, 272, 273
AREQUIPA: 43, 175, 177, 384, 386, 387, 390, 393
ARGENTINA: 112, 116, 190
ARICA: 43, 44, 47, 49, 99, 106, 127, 135, 138, 139, 150, 151, 152, 153, 160, 165, 174, 175, 177, 183, 196, 197, 203, 220, 273, 274, 281, 282, 326, 327, 329, 330, 338, 339, 340, 342, 343, 344, 345, 348, 349, 350, 352, 355, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 377, 378, 379, 381, 382, 383, 384, 385, 388, 389, 390, 391, 394, 395, 397, 402, 407
AROMITO: 295
ASIA: 10, 11, 13, 99
ASPINWAL: 213
ATACAMES: 37, 54, 125, 144
ATLANTICO: 34, 42, 44, 46, 47, 48, 57, 64, 84, 87, 103, 104, 115, 127 218, 270, 271, 274, 283, 322, 381, 413, 416
ATRATO: 24, 134
AUSTRALIA: 51, 104, 176
AUSTRIA: 128
AYACUCHO: 160, 162, 211

B

BAHIA: 46, 52, 290
BAHIA (isla): 286
BAHIA HONDA: 128
BAHIA MOBILE: 375
BALAO: 170
BALLENITA: 383
BAQUIJANO: 401
BARBACOAS: 37, 134
BARBADOS: 286, 287
BARCELONA: 72, 78

BARRANCA: 186
BARRANCO: 406
BARROW: 413
BATAVIA: 58, 59
BEHRING: 47, 66
BELGICA: 76
BELLAVISTA (Callao): 175, 239
BIO BIO: 273
BIRKENHEAD: 215, 217, 374, 414
BIRU: 35, 39
BLANCO ENCALADA (Puerto): 355
BOCA CHICA: 221, 223
BOCA DE DRAGON: 14
BOCA GRANDE: 223
BOCANEGRA: 59
BOGOTA: 162
BOHOL: 32
BOLIVIA: 104, 167, 174, 180, 189, 190, 191, 219, 265, 320, 327, 345, 356, 358, 377, 384
BOLONIA: 71
BOQUERON: 97, 233, 261
BORNEO: 32
BOSTON: 191, 265
BRASIL: 14, 49, 56, 146
BREMEN: 109
BREST: 77, 219, 267, 268
BRISTOL: 81
BUENA ESPERANZA: 195
BUENAVENTURA: 115, 122, 135, 161, 176
BUENA VISTA (isla): 45
BUENOS AIRES: 63, 64, 112, 113, 114, 118, 119, 121, 128, 129, 130, 153, 196
BURDEOS: 8, 69, 78

C

CABANCHA: 331
CABO DE BUENA ESPERANZA: 13, 15, 27, 32, 33, 48, 49, 55, 57, 59
CABO DE HORNOS: 41, 57, 58, 61, 62, 63 ,66, 127, 179, 270
CABO FRIO: 27
CABO FROWARD: 29, 49
CABO HORN: 46, 58, 61

CABO MENDOCINO: 47
CABO PAQUICA: 361
CABO PASADO: 95
CABO PILAR: 53
CABO REMUNARD: 272
CABO SAN FRANCISCO: 47
CABO SAN VICENTE: 33
CABO VERDE: 33, 268
CABO VIRGENES: 29, 46, 49, 291
CABO YORK: 51
CADIZ: 15, 49, 65, 113, 119, 121, 127, 129, 135
CALAIS: 91
CALBUCO: 221, 222
CALCUTA: 109, 195, 196, 197
CALDERA: 19, 20, 47, 263, 303, 346, 347, 351
CALLAO: 8, 40, 44, 46, 47, 48, 51, 53, 55, 56, 59, 63, 64, 65, 66, 67, 97, 98, 99, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 113, 114, 117, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 134, 135, 136, 138, 139, 141, 144, 145, 146, 149, 151, 154, 156, 157, 159, 161, 165, 172, 175, 176, 178, 179, 180, 181, 183, 184, 185, 186, 187, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 204, 207, 208, 210, 212, 213, 216, 217, 218, 219, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 238, 240, 247, 248, 249, 250, 251, 254, 261, 263, 264, 270, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 282, 283, 286, 288, 289, 290, 291, 293, 295, 298, 302, 303, 304, 306, 311, 315, 316, 320, 324, 326, 327, 328, 329, 337, 340, 341, 342, 343, 345, 346, 350, 352, 355, 357, 358, 359, 360, 368, 377, 378, 382, 383, 386, 387, 389, 391, 393, 394, 396, 397, 398, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 413, 414, 415
CALICUT: 13
CAMANA: 308, 393
CANAL DE BAHAMA: 285
CANAL DE LA MANCHA: 91, 198
CANARIAS (islas): 10, 52
CANCHARRAYADA: 112, 129
CANTABRIA: 119
CARACOLES: 106
CARIBE (mar): 265
CARNERO: 272
CARAQUES 40
CARTAGENA: 15, 16, 102, 265
CARRIZAL: 346
CASMA: 98, 187, 188, 193, 377, 393, 415
CASTILLA: 11, 13, 22, 26, 61
CASTILLA DEL ORO: 24, 26, 35, 59, 60
CATHAY: 10
CAVITE: 50

CAYENA: 286
CAYO HUESO: 284, 285
CEARA: 286
CEBU (isla): 31, 32
CELEBES: 48
CENTRO AMERICA: 34, 100, 174, 178
CERRADA: 54
CERRO AZUL: 55, 144, 334
CIMBOMBON: 32
CIPANGU (isla): 10
CLYDE (canal): 75, 76, 89
COAQUE: 39
COBIJA: 175, 179, 182, 189, 190, 192, 224, 289, 303, 304, 340, 352, 356
COLAN: 56
COLOLUE: 330, 331
COLOMBIA: 100, 104, 144, 147, 150, 152, 158, 161, 162, 167, 173, 174, 175, 176, 177, 179, 233
COLUMBIA BRITANICA: 108
CONCEPCION: 117, 119, 120, 131
CONCEPCION (canal): 288
CONSTITUCION: 273
COQUIMBO: 47, 126, 135, 153, 235, 345, 350, 351, 361
CORK: 81
CORONEL: 346
CORRAL: 132
CORREGIDOR: 190
CUARECA: 21
CUATRO CORONAS (isla): 51
CUAYAGAN (isla): 32
CUBA: 11, 12, 17, 284
CUENCA: 170
CUMBA: 384
CURAYACU: 408
CUSCO: 40

CH

CHACABUCO: 115, 128, 134, 149
CHACAO: 269, 270, 289
CHALA: 152
CHANCAY: 113, 155, 165, 404, 405, 406
CHAÑARAL: 346

CHAÑARAL (isla): 361
CHAYAHUE: 221, 222, 223, 224, 229
CHERBURGO: 84
CHICLAYO: 161, 279
CHILCA: 291
CHILE: 40, 43, 44, 57, 58, 98, 100, 101, 103, 104, 109, 110, 112, 113, 116, 118, 122, 123, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 135, 138, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 149, 151, 152, 153, 159, 160, 161, 167, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 185, 187, 188, 205, 207, 212, 214, 215, 219, 220, 221, 231, 233, 240, 264, 265, 273, 274, 288, 289, 295, 296, 297, 311, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 327, 333, 337, 338, 341, 343, 345, 348, 349, 350, 354, 357, 358, 359, 363, 370, 378, 385, 394, 402, 403
CHILOE: 43, 54, 55, 131, 132, 133, 150, 153, 160, 178, 220, 221, 222, 225, 229, 269, 272, 274, 316
CHINA: 49, 60, 61, 101, 195
CHINCHA: 122, 135
CHINCHAS: 190, 208, 209, 210, 211, 213, 214, 215, 216, 303
CHIPANA (caleta): 324
CHOCO: 39, 96
CHORRILLOS: 103, 140, 176, 183, 234, 406
CHUCUITO (Callao): 251
CHULE: 43
CHUQUITANTA: 407

D

DARIEN: 12, 15, 18, 19, 20, 24, 35, 37
DANTE: 172
DECENA (isla): 51
DELAWARE: 76
DEMARARA: 286
DESAGUADERO: 74
DIEGO RAMIREZ (islas): 46
DOVER: 91
DUBLIN: 81
DUNDEMBERG: 316

E

ECUADOR: 100, 134, 148, 191, 203, 204, 206, 219, 265
EL DORADO: 34
ELISABELA: 269, 287
EL PLATA: 26
ENSENADA: 386
EPENQUE: 225
ESCOCIA: 74, 76, 77, 79
ESPAÑA: 10, 14, 15, 18, 20, 23, 24, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 35, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 52, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 96, 115, 118, 119, 126, 147, 156, 170, 173, 207, 208, 212, 213, 214, 215, 216, 218, 219, 220, 224, 229, 230, 233, 234, 264, 265, 267, 268, 295, 316, 317
ESPAÑOLA, LA: 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 23, 24, 35, 43
ESTADOS UNIDOS: 74, 82, 109, 119, 147, 191, 212, 216, 217, 218, 237, 246, 247, 265, 273, 316, 361, 403, 407
ETEN: 298, 301, 393
EUROPA: 10, 28, 45, 46, 48, 53, 64, 65, 71, 102, 124, 138, 160, 192, 193, 195, 212, 216, 217, 219, 236, 273, 274, 276, 277, 294, 318, 382, 413, 415
EXTREMADURA: 18

F

FALKLAND: 270
FALLOS (canal de): 44
FAYAL: 33
FILADELFIA: 76, 80
FILIPINAS: 52, 55, 56, 57, 99, 150, 160, 264, 373
FILIPOPOLIS: 49
FLORIDA (isla): 45
FORMOSA: 196
FORTH (canal): 75
FRANCIA: 72, 74, 78, 79, 212, 216, 415
FUERTE ESCUDO: 54
FUGITIVA (isla): 51
FULDA: 73

G

GADA (isla): 31
GALAPAGOS: 50, 51, 114, 134, 204, 207
GALLO (isla del): 37
GANGES: 194
GASCUÑA: 278
GLASGOW: 75, 76, 109, 110
GORGONA: 37
GRACIOSA (bahía): 51
GRAN BRETAÑA: 48, 91, 212, 308, 320
GRANDE OCEANO: 35
GREAT: 288
GRECIA: 146
GREEN: 192
GREENHITE: 290, 291
GUACANAGARI: 11
GUADALCANAL: 45
GUADALQUIVIR: 33
GUADALUPE (isla): 12, 45
GUAITECA: 222, 288
GUAMBACHO: 126
GUANAHANI: 11
GUANERA (isla): 45
GUATEMALA: 39, 60
GUAYAQUIL: 37, 50, 59, 102, 109, 110, 114, 125, 127, 128, 134, 144, 145, 147, 148, 150, 154, 160, 161, 162, 165, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 178, 179, 181, 204, 206, 230, 231, 232, 266, 383
GUAYAS: 114, 128, 144, 169, 170, 173, 204, 206
GUINEA: 10

H

HAITI: 11
HALENSBURG: 76
HAMBURGO: 108
HAVRE LE: 109, 415
HAWAY: 262
HOLANDA: 57, 58

HOLYHEAD: 81, 267
HONG KONG: 100, 195, 197
HORMIGAS: 184
HORMIGAS DE AFUERA (islas): 113, 124
HUACHO: 125, 139, 154, 156, 165, 183, 185, 393
HUAM: 160
HUAMBLY: 288
HUANCHACO: 53, 96, 98, 144, 153, 154, 175, 176, 184
HUANILLOS: 324, 326, 340
HUARMEY: 56, 102, 126, 158
HUASCO: 55, 346
HUDSON: 78, 80
HUELVA: 10
HUITO: 229, 266, 269, 270, 271

I

IBAGUE: 171
ICA: 147
ILO: 43, 309, 313, 340, 384, 387
INDIA: 100, 118, 195
INDIAS ORIENTALES: 15
INGLATERRA: 62, 74, 76, 78, 79, 82, 116, 191, 192, 216, 290, 294, 295, 296, 374
INOCENTES (canal): 288
IQUIQUE: 203, 305, 307, 308, 310, 314, 322, 323, 324, 327, 328, 330, 331, 339, 340, 342, 343, 345, 357, 358, 360, 361, 369
IRLANDA: 89
ISCUANDE: 135
ISLA DE LOS ESTADOS: 41, 57
ISLA MOCHA: 46
ISLA SANTA: 12
ISLAY: 175, 178, 182, 194, 386, 387
ITALIA: 71
ITE: 395

J

JAMAICA: 12
JAPON: 92
JARA: (morro): 347
JESUS (isla): 45
JUAN FERNANDEZ (isla): 30, 53, 58, 64, 113, 115, 141, 178, 222
JUNIN (caleta): 307

L

LA CARDONA (isla): 51
LA CHIRA: 139
LADRONES (isla): 31, 48, 50, 51, 55
LAIRD: 217, 374
LA LEGUA: 238
LA LIBERTAD: 322
LA MOCHA: 53, 55, 113, 119
LANCASTER: 76
LA PAZ: 162
LA PLATA: 27, 28, 52, 112, 118, 119, 128, 130, 131, 148, 149, 152
LA PUNTA: 239, 337, 398, 399, 403, 408
LA SERENA: 47
LAS FLORES: 33
LAS PERLAS: 25, 33, 36, 47
LAW: 288
LEEDS: 76
LEMAIRE (estrecho): 58, 61, 64
LEON: 22
LEON (Nicaragua): 38, 39
LIMA: 7, 62, 65, 69, 96, 118, 124, 129, 134, 139, 140, 142, 147, 149, 161, 162, 174, 178, 179, 185, 186, 194, 195, 211, 213, 214, 217, 220, 233, 235, 238, 243, 250, 275, 276, 283, 295, 307, 314, 381, 382, 393, 405, 411
LINEA (isla): 51
LISBOA: 10
LIVERPOOL: 76, 83, 89, 104, 107, 109, 110, 267

LOBOS: 191, 192
LOBOS DE TIERRA: 301
LONDRES: 48, 73, 82, 83, 104, 116, 118, 123, 191, 192, 195, 196, 197, 198, 215, 217, 267, 270, 290, 292, 293, 294, 308, 322, 347, 410
LOS ANGELES (Areq.): 394
LOTA: 340
LOW: 222, 229
LUCANAS: 11
LUNA PUESTA (isla): 51

M

MACTAN (isla): 31
MADAGASCAR: 105
MADERA (islas): 10, 52, 268
MADRID: 67, 114, 141, 213, 215, 216
MAGALLANES (estrecho): 48, 54, 57, 58, 61, 269, 413
MAGDALENA: 149
MAGDALENA (isla): 15, 50
MALACA: 198
MALAGA: 72
MALAITA O SAN CRISTOBAL: 45
MALASPINA (cabo): 66
MALDONADO: 63, 269
MALPELO: 168
MALUCO (Molucas): 30
MALVINAS: 53, 54
MANABI: 173
MANCORA: 173
MANCHESTER: 109
MANDAVILLA: 9
MANGI: 10
MANILA: 50
MANTA: 39
MARACAIBO: 14
MARANGA: 97
MARAÑON (isla): 286
MARE: 32
MAR DEL NORTE: 12, 13, 60

MAR DEL NORTE DE LAS ANTILLAS: 43
MAR DEL SUR: 23, 24, 25, 26, 30, 34, 42, 44, 60, 64, 96
MAR DULCE: 26
MARGARITA: 14
MARGARITANA (isla): 51
MARIANAS (islas): 31, 160
MARQUESAS: 50
MARSELLA: 415
MARSEY: 83, 89, 267
MARZO (cabo): 36
MASAGUA: 31
MAURETANIA: 87, 89, 90
MAYPU: 116, 118, 129, 134, 149
MEJIA: 386
MEJILLONES: 310, 327, 345, 356, 360, 361, 362, 363, 369
MENDOZA: 112, 119, 129, 130, 143
MESSIER (canal): 288
MEXICO: 39, 45, 49, 60, 160
MINDANAO: 50, 59
MIRAFLORES: 409
MIRAFLORES (ensenada): 234, 235
MISSISSIPI: 291
MOCHE: 165
MOGADOR: 45
MOLUCAS: 27, 32, 41, 42, 49, 57, 58
MOLLENDO: 139, 297, 310, 326, 327, 330, 341, 342, 357, 361, 368, 378, 379, 381, 382, 386, 387, 394
MONTEVIDEO: 64, 112, 263, 264, 270, 287, 291
MOQUEGUA: 67, 151, 386, 394
MOREA (isla): 66
MORRO SOLAR: 387, 406
MORROSQUILLO: 17
MOZAMBIQUE: 13
MUNDEN: 73

N

NAC: 299
NANTES: 218, 276
NARANJAL: 170, 172
NASSAU: 285

NATIVIDAD: 51
NEW BRUNSWICK: 80
NEW CASTLE: 91
NICARAGUA: 38, 39
NOEMI (lago): 68
NOMBRE DE DIOS: 12, 17, 19, 20
NORUEGA: 233
NUEVA ALBION: 47
NUEVA ESPAÑA: 41
NUEVA ESPAÑA (isla): 51
NUEVA GRANADA: 203
NUEVA GUINEA: 52
NUEVA ORLEANS: 283, 284, 288, 290, 293, 350
NUEVA TOLEDO: 42
NUEVAS HEBRIDAS: 5
NUEVA YORK: 78, 80, 81, 83, 84, 87, 89, 101, 102, 109, 110, 191
NUEVO MUNDO: 13, 48

O

OCEANIA: 45
OCEANO PACIFICO: 24, 25, 26, 27, 29, 30, 33, 34, 41, 42, 43, 45, 46, 48, 49, 52, 54, 55, 57, 58, 59, 60 61, 62, 64, 66, 95, 98, 101, 103, 104, 105, 108, 109, 110, 113, 115, 122, 126, 129, 131, 149, 153, 160, 170, 173, 179, 234, 235, 242, 248, 251, 261, 264, 265, 288, 289, 304, 307, 316, 318, 334, 339, 350, 374, 393, 410, 413, 416
OCOÑA: 175
OQUENDO: 407, 408
ORINOCO: 12, 14
OSORNO: 133
OTAHETI: 65, 66
OTWAY: 288
PABELLON DE PICA: 177, 205, 326, 344, 345
PANAMA: 15, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 43, 44, 47, 49, 102, 104, 106, 107, 134, 139, 144, 172, 173, 212, 213, 214, 230, 231, 287, 311, 327, 352, 383, 416
PACASMAYO: 160, 207, 208, 394
PACOCHA: 297, 313, 315, 316, 326, 374, 379, 385, 394, 398

PACHACAMAC: 40
PAITA: 38, 39, 40, 47, 49, 50, 56, 62, 98, 106, 126, 134, 139, 156, 165, 168, 169, 170, 173, 174, 179, 189, 195, 203, 213, 298, 377, 383
PALOS (Puerto de): 11, 14
PAN DE AZUCAR: 347
PAPUDO: 220, 228, 263, 342, 349
PARACAS: 53, 135
PARAGUA (isla): 32
PARIA: 14
PARIS: 77, 85
PASO DE LOS ANDES: 112
PASTO: 161
PATAGONIA: 42, 44, 46, 56, 64
PAUCARPATA: 180, 181, 182, 183
PENSACOLA: 284
PENSYLVANIA: 76
PEREGRINA (isla): 51
PERNAMBUCO: 286
PERU: 7, 9, 11, 35, 38, 40, 43, 45, 47, 52, 57, 58, 63, 67, 68, 95, 100, 101, 102, 103, 104, 109, 110, 114, 118, 129, 130, 131, 135, 138, 139, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 148, 150, 159, 160, 161, 162, 167, 170, 171, 172, 174, 175, 177, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 188, 189, 190, 196, 206, 207, 208, 209, 213, 214, 215, 216, 219, 220, 221, 224, 229, 230, 232, 233, 234, 235, 246, 248, 250, 264, 265, 269, 274, 278, 280, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 294, 296, 303, 304, 305, 309, 311, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 327, 328, 336, 338, 339, 342, 343, 349, 352, 357, 383, 386, 389, 400, 411, 415, 416
PICHINCHA: 148, 206
PILAR DE ZARAGOZA: 51
PIMENTEL: 106
PINOS (isla de los): 12
PIÑAS (punta): 36
PISAGUA: 303, 305, 307, 308, 310, 327, 328, 330, 339, 340, 342, 343, 344, 345, 352, 361, 377, 384, 394
PISCO: 40, 53, 59, 99, 105, 122, 127, 135, 136, 138, 150, 151, 156, 165, 181, 183, 184, 198, 209, 276, 289, 343, 377, 386, 387, 393, 394
PIURA: 106, 134, 139, 154, 301
PLACENCIA: 43
PLAYA PARDA: 291
PLYMOUTH: 45, 48, 49, 52, 54, 87, 197, 291
PORTOBELO: 12, 19, 62, 63, 102
PORTUGAL: 11, 27, 41, 42, 45, 52, 128
POSESION: 40, 291
POTOSI (Bol.): 118, 129
PRUSIA: 128, 233

PUENTE PIEDRA: 406, 408
PUERTO ANGOSTO: 291
PUERTO COBRE: 355
PUERTO DEL HAMBRE: 49
PUERTO DE LOBOS: 42
PUERTO GALANTE: 54
PUERTO GALLEGOS: 269
PUERTO NARANJO: 285
PUERTO OSCURO: 222
PUERTO VIEJO: 39, 40
PUNA: 39, 49, 114, 128, 144, 149, 168, 179
PUNCHAUCA: 139
PUNO: 390
PUNTA ARENAS: 168, 170, 270, 287, 288, 290, 291, 349
PUNTA AZNA: 184
PUNTA CODO: 406
PUNTA COLES: 312, 378
PUNTA DE AGUJA: 299
PUNTA GRUESA: 333, 334, 336, 374
PUNTA LENGUA DE VACA: 361
PUNTA PARADA: 193, 194
PUNTA PICHALO: 305, 307, 315, 316, 330
PUNTA TETAS: 345, 362

Q

QUEENSTOWN: 84, 90
QUILCA: 43, 134, 144, 151, 154, 159, 160, 175, 180, 303, 310, 382, 386, 387
QUILQUE: 221
QUINSAY: 10
QUINTEROS: 49, 297
QUIPIT (isla): 32
QUIRIQUINA: 132
QUITO: 40, 144, 147

R

RAGGEL: 285
RANCAGUA: 112, 116, 130, 148
RIOBAMBA: 41
RIO DE LA PLATA: 64, 104
RIO JANEIRO: 26, 27, 49, 57, 64, 139, 196, 197, 235, 268, 269, 284, 286, 350
RIO YENDO: 287
ROCA REGRA: 194
ROMA: 68
ROTTERDAM: 54, 55, 109
RUBICON: 130
RUSIA: 128

S

SAGITARIA (isla): 51
SALAGUA: 45
SALOMON (islas): 45, 46, 50, 51
SALUD: 286
SALVATIERRA: 18
SAMA: 138, 384, 390
SAMANCO: 126, 156, 160, 186
SAMBA (isla): 45
SAMANA: 285, 286
SAN AGUSTIN (cabo): 14, 15, 26, 27
SAN ANTONIO (punta): 58
SAN ANTONIO (Valparaíso): 180
SAN BERNARDO: 368
SAN BLAS (puerto): 114
SAN CARLOS (puerto): 222
SAN CARLOS: 271
SAN CARLOS (isla): 65, 66
SAN CRISTOBAL (isla): 50
SAN DIMAS (isla): 45
SAN FELIPE: (isla): 51
SAN FELIX (isla): 30, 60
SAN FRANCISCO (bahía): 47, 48

SAN FRANCISCO DE CALIFORNIA: 108, 190, 207, 219, 250, 263
SAN FRANCISCO (Perú): 381
SANGALLAN: 40, 154, 295, 329, 386
SAN GERMAN (isla): 45
SAN ILDEFONSO (cabo): 58
SAN JOSE (Chiclayo): 279
SAN JOSE (Perú): 96
SAN JUAN BAUTISTA (isla): 51
SAN JUAN (Río): 36, 37
SAN JUAN (Miraflores): 409
SAN JUAN BAUTISTA (puerto): 222
SAN JULIAN: 28, 46
SAN JULIAN XV: 170, 173
SANDY HOOK: 84, 90
SAN LORENZO (isla): 56, 59, 96, 113, 125, 126, 136, 140, 150, 154, 155, 157, 158, 159, 183, 186, 206, 232, 234, 242, 245, 247, 248, 274, 289, 396, 399, 403, 405
SAN LORENZO (Ecuador): 168
SAN LUCAR DE BARRAMEDA: 25, 26, 27, 33, 38, 42, 57
SAN MATEO (bahía): 37
SAN MARCOS (isla): 51
SAN MIGUEL: 23, 25, 28, 35
SAN MIGUEL (isla): 51
SAN NICOLAS: 342
SAN PABLO (isla): 30, 51
SAN PEDRO (puerto): 268
SAN QUINTIN: 65
SAN SEBASTIAN (ciudad): 16, 17, 19, 25
SAN SIMON (isla): 65
SAN TELMO (isla): 51
SAN VICENTE (Cabo verde): 268
SAN VICENTE (estrecho): 58
SAN VICENTE (puerto): 291
SANTA: 38, 127, 128, 154, 181, 187
SANTA CATALINA (isla): 27, 63
SANTA CLARA (isla): 168
SANTA CRUZ: 28, 29, 50, 51
SANTA ELENA (isla): 134, 195, 196, 197
SANTA GLORIA (bahía): 12
SANTA ISABEL (isla): 45
SANTA MARGARITA: 172
SANTA MARIA: 23
SANTA MARIA DE LA ANTIGUA: 18
SANTA MARIA DE LA CONSOLA CION (promontorio): 14
SANTA MARIA (islas): 46, 55, 119, 121

SANTANDER: 62
SANTA ROSA (playa): 237, 239, 240, 247
SANTIAGO (Chile): 112, 122, 183, 295
SANTIAGO (isla): 33
SANTIAGO DE SAN BRUNO: 112
SANTORIA: 63
SAONA (río): 74
SARANGANI (islas): 32
SARCO: 360
SARMIENTO (canal): 288
SAUCIR: 54
SECHURA: 106, 298, 301
SENA: 74, 77
SESARGA (isla): 45
SEVILLA: 25, 27, 29, 33, 34
SINGAPUR: 194, 196, 198
SMITH (canal): 288
SOCABAYA: 175, 176, 178, 179
SOCIEDAD (isla): 51
SOLENT: 93
ST. THOMAS: 286
SUD AMERICA: 14, 15, 41, 42, 43, 49, 52, 57, 105, 112, 115, 119, 142, 219, 229, 286, 298
SUECIA: 233
SOUTH WEST PASS: 284
SUPE: 125, 126, 185, 186, 187, 279

T

TABOGA: 168
TACNA: 384, 390, 394
TAHUANTINSUYO: 35
TAIPU: 287
TALAMBO: 207, 208, 213, 214
TALCAHUANO: 64, 117, 119, 120, 121, 123, 129, 132, 134, 183, 187, 191, 192, 197, 288, 289
TALTAL: 351, 355
TAMBO DE MORA: 110
TAMESIS: 73, 79, 82, 196, 198

TARAPACA: 44, 289, 318, 319, 320, 342, 357, 381, 383
TAUMACO (isla): 51
TENERIFE: 63, 121
TERNATE: 48
TEXEL: 56
TIBURONES (isla): 30
TIDOR: 33
TIDORE: 32, 33
TIERRA DEL FUEGO: 41, 57
TIERRA FIRME: 23, 24, 60, 62
TITICACA: 292
TOCOPILLA: 340, 342, 345, 352, 356
TODOS LOS SANTOS (canal): 29, 30, 65
TONGOY: 363
TRAFALGAR: 293
TRES MONTES: 288
TRINIDAD: 12, 14
TRUJILLO: 165
TRUNCHAL: 268
TUCAPEL: 272
TUCUMAN: 118, 129
TUMACO: 23, 25, 37
TUMBES: 37, 38, 39, 41, 98, 106, 114, 167, 169, 179, 203
TYNE: 87

u

URUBA: 19
URUBA (isla): 16
UTRECHT: 62

V

VALDIVIA: 131, 132, 136
VALPARAISO: 43, 44, 46, 47, 53, 64, 66, 103, 104, 106, 107, 115, 116, 118, 119, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 128, 130, 133, 134, 135, 136, 138, 148, 152, 153, 176, 177, 179, 180, 182, 183, 196, 207, 219, 222, 228, 229, 230, 232, 235, 263, 264, 266, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 275, 276, 278, 303, 316, 317, 318, 319, 345, 347, 350
VELA (cabo): 14, 15
VENECIA: 9
VENEZUELA: 12, 15, 161
VERAGUAS: 12, 15, 19, 24
VIEJO MUNDO: 35
VILLACURI: 151
VISCAYA: 267

W

WASHINGTON: 80, 88, 285
WESER: 73
WESTERVELT: 105
WIDE (canal): 288
WOOLVICH: 128
WOLWICK: 290
WORCESTER: 72

Y

YACANGO: 151
YUNGAY: 317

INDICE GENERAL

PRESENTACION 5
LA NAVEGACION EN EL PERU 7

PRIMERA PARTE

PRELIMINARES

Colón 9
Balboa 14
Primeras grandes travesías del Pacífico 45

SEGUNDA PARTE

LA NAVEGACION EN LOS ULTIMOS CIEN AÑOS

El vapor 68
Aeolipile 70
Papin 73
Fulton 76
La hélice 81
La turbina 83
Dreadnought 91
Salem 92
Gas pobre 93

TERCERA PARTE

NAVEGACION MARITIMA MERCANTIL

Navegación marítima comercial 95
Vapores 101
Cosmos 108
Roland Line 109
La Merchant Line 109
Lamport y Holt Line 109
Gulf Line 110
West Coast Line 110
Vapores nacionales 110
Navegación marítima de guerra 112
Cochrane 123
Primera Escuadra Peruana 146
Confederación y Restauración 174
La evolución del material naval 189
Cuestiones con España 207
Combate de Abtao 222

CUARTA PARTE

LA ESCUADRA ESPAÑOLA EN EL CALLAO. 1866

Dos de Mayo 236
Referencias de Neutrales 246
Carta a "El Comercio" de Lima 250
A raíz del Dos de Mayo 261
La División Naval del Sur 266
Proyecciones del éxito 280
La rebelión del "Huáscar" 301
La guerra del Pacífico 316
La escuadra Chilena en el Callao 396
Convaleciendo 410
INDICE ONOMASTICO 417
INDICE GEOGRAFICO 453

Esta obra fue impresa en los talleres gráficos de Editorial Científica S.R.L., sito en Pasaje La Calera 280 - Ate, Vitarte - Teléf. 237618