

I. OCUPACIÓN DEL LITORAL BOLIVIANO. EDUARDO AVAROA.

Las primeras jornadas de la guerra tuvieron por teatro, como ya se ha referido, la zona del salitre. Aquel gran desierto es el que fuera llamado por Almagro en los días de la Conquista, "país de la desesperación". En vez de plantas se veía en su suelo huesos y carnes secas de las bestias de carga que allí habían perecido de fatiga, restos en los cuales solían crecer amarillos líquenes. El liquen y el cactus eran la flora de esa inmensidad desnuda. La ausencia de lluvias permitía la perduración de capas salinas que el cuerpo de la tierra parecía trasudar y que formaban colinas con franjas tan densas que las casas de La Noria se alzaban sobre canteras de sal. La zona de estos depósitos está entre los grados de 19° y 26° de latitud Sur, en un área de acaso 750 kilómetros de largo con un promedio de 3 de ancho.

A los dos días de ocupada Antofagasta, el ejército invasor ocupó el asiento minero de Caracoles (16 de febrero). Los bolivianos expulsados por el enemigo acordaron unirse para oponer resistencia en el pueblo de Calama, bajo la dirección de un gran ciudadano, Ladislao Cabrera, a cuya autoridad se sometió el prefecto lugareño coronel Zapata. Sumaron estos guerreros improvisados 135 hombres armados con 35 rifles Winchester, 8 Remington, 30 fusiles de chimenea, 12 escopetas de caza, 14 revólveres, 5 fusiles de chispa y una treintena de lampas. Un destacamento con cuatrocientos oficiales y soldados de línea del ejército chileno salió del pueblo de Caracoles y arribó a Calama el 23 de marzo.

Ofrecieron los invasores hacer una ocupación pacífica evitándose inútiles sacrificios y derramamientos de sangre. Eduardo Avaroa era un pacífico ciudadano que vivía con su esposa y cinco hijos en Calama. En su biografía se contaba haber sido profesor de escuela, comerciante y contador en el negocio de minas. No sólo rehusó escapar con su familia sino se hizo cargo del vado más importante en esa zona del río Loa, el puente Topater. Allí, rodeado de doce defensores, cayó luchando. Acribillado de heridas, se le intimó la rendición y respondió con altivas palabras levantándose para disparar varias veces hasta con un sable quiso defenderse contra la caballería. El enemigo hizo un homenaje a su heroísmo, y cuando, después de la batalla, se encontró el testamento que cuidadosamente había redactado antes de separarse de su familia, enviada lejos de la zona, se constató que sabía que iba a morir. Mientras se luchaba en Calama, tropas chilenas desembarcaron en los puertos de Cobija y Tocopilla. Como también ocuparon Mejillones, quedaron dueños del desierto hasta las fronteras del Perú. La guerra de Chile con Bolivia había terminado en realidad aquí, porque avanzar al interior de esa República no habría traído utilidad alguna, aparte de las dificultades casi insuperables de esa operación y porque esta última República estaba demasiado pobre e inerte para arrojar a los invasores de su litoral.

II. LAS DOS ESCUADRAS.

James Wilson King publicó en Boston en 1880 y en 1881 una descripción de la

construcción, el poder y el armamento de los barcos que componían todas las marinas de guerra del mundo. La escuadra chilena contaba con dos acorazados, el Almirante Cochrane y el Blanco Encalada (gemelos, fabricados en Hull en 1874, 3.650 toneladas, 2.920 H.P., seis cañones Armstrong de 250 libras y otros cañones y blindaje de 9 pulgadas); las corbetas Chacabuco y O'Higgins, construidas en 1867 (1.670 toneladas, 800 H.P., tres cañones Armstrong de 150 libras y cuatro de a 40 y 70), y los buques de madera Esmeralda, reliquia de la guerra de 1866, Covadonga, capturada a los españoles en esa guerra, Magallanes y Abtao. Además de sus barcos de guerra, Chile tuvo a su disposición una excelente flota de transportes a vapor entre los cuales se destacaron el Rímac y el Matías Cousiño. La oficialidad de esta escuadra había sido entrenado en el extranjero. Un año antes de la guerra el Cochrane había sido enviado a Inglaterra para recibir algunas reparaciones y limpiar sus fondos. El uniforme y las ordenanzas navales chilenos eran de modelo norteamericano. Bolivia carecía de poder naval.

La armada peruana cuyos jefes y oficiales tenían el uniforme según el modelo inglés, estaba formada principalmente por los barcos adquiridos por Pezet quince años antes, o sea la fragata blindada Independencia, construida en 1865 por Samuda, Poplar, en el Támesis, de 2.004 toneladas, 550 H.P., un cañón de 250, uno de 150 y otros, armadura de cuatro pulgadas y media; el monitor blindado Huáscar, construido en 1864 por Birkenhead Iron Works, Inglaterra de 1.100 toneladas, 300 H.P., 2 cañones de 300, 2 de 40 y otros, armadura de cuatro pulgadas y media y la corbeta de madera Unión, de 1.150 toneladas. Además de estos barcos tenía la Pilcomayo, de 600 toneladas, y dos viejos monitores, el Atahualpa y el Manco Cápac, que servían como guardacostas o baterías flotantes y estaban estacionados permanentemente el uno en el Callao y el otro en Arica. El personal subalterno era inadecuado; la Escuela de Grumetes del Callao había sido clausurada poco antes de la guerra.

De los buques comprados por Pezet se había perdido la corbeta América en el maremoto de Arica el 13 de agosto de 1868. Las diferencias a favor de la escuadra chilena eran múltiples: en la juventud de las naves, en la modernidad de elementos bélicos, en el tonelaje, en el número de buques y sus cañones a flote, en la cantidad

y calidad de sus transportes, en el desplazamiento de las unidades, en el espesor del blindaje, (que no podía ser perforado ni por los más poderosos de los anticuados cañones peruanos). País de costa larga y accesible, a la que otrora llegaron los conquistadores españoles, la expedición libertadora y las huestes peruano-chilenas de la Restauración, sin embargo, el Perú-excepto en los tiempos de Ramón Castilla y de la guerra del 66-había carecido de conciencia naval.

LAS GESTIONES PARA ADQUIRIR BARCOS.

Inútiles resultaron, a veces por falta de crédito, a veces por insuficiencia del dinero disponible, a veces por la eficacia de las maniobras diplomáticas chilenas, a veces por querellas políticas y personales, las gestiones para reforzar la escuadra hechas por Canevaro, Rosas, Goyeneche, Luciano Benjamín Cisneros (ministro en Italia): Aníbal Villegas, Pflucker y Rico, Simón G. Paredes, los marinos Alejandro Muñoz y Ulises Delboy y otros peruanos abnegados en Europa; y José Carlos Tracy, Astete, Elmore y Alvarez Calderón en Estados Unidos. Estas gestiones se prolongaron hasta las batallas de San Juan y Miraflores. Hubo esperanzas, que luego resultaron defraudadas, en barcos pertenecientes a Francia, España, Turquía, Portugal, Dinamarca, Italia, Grecia, China y Brasil.

El gobierno argentino, afanado en conseguir blindados, se convirtió en un momento en competidor del Perú.

En el capítulo relativo a los aspectos económicos de la guerra se tratará de la colecta popular para comprar barcos y de la misión de Julio Pflucker y Rico.

Esta colecta reunió unas 120.000 libras esterlinas, suma insuficiente.

El gobierno francés tenía en venta dos acorazados relativamente poderosos, el Solferino y el Gloire. Los comisionados peruanos trataron de comprar este último por medio de un agente de Nicaragua. Pero la legación chilena descubrió la treta y una nota oficial que dirigió al ministro de Relaciones Exteriores de Francia bastó para suspender la venta.

Las negociaciones para adquirir en Turquía el acorazado Fehiz-Bolend tuvieron como intermediario a un banquero griego. Varios políticos y palaciegos recibieron dinero para inducir al sultán a suponer que este personaje intentaba comprar el barco con el

fin de venderlo a Japón. Un marino inglés que, bajo el título de Hobbart Baja, estaba al servicio de Turquía, deseoso de evitar a dicho país la pérdida de una de sus mejores unidades navales, optó por advertir a la legación chilena en Londres sobre el negocio en vísperas de que fuese concluido en Constantinopla. El escritor chileno Raúl Silva Castro ha publicado en su libro sobre Alberto Blest Gana datos sobre la correspondencia entre este diplomático y novelista chileno y su gobierno para impedir la operación proyectada. Un funcionario chileno fue enviado a Constantinopla cuya finalidad era la de que "mediante un estipendio de no menos de tres mil libras esterlinas (dice Silva Castro) influyese en el ánimo del sultán para que éste no accediera a vender buques al Perú".

En España la acción de la diplomacia peruana fue directa y trató de hacer valer el argumento de que el pacto de tregua indefinida vigente entre la antigua metrópoli, Chile y el Perú (antes de firmarse el tratado peruano-español de paz en 1879) no impedía, según los principios del desarrollo Internacional, la venta de materiales de guerra a uno o a ambos beligerantes. El rey Alfonso XII no aceptó esta interpretación y comunicó a la legación chilena en París el proyecto peruano manifestando, al mismo tiempo, su firme propósito de mantener una estricta neutralidad durante la guerra del Pacífico.

Una de las probabilidades más ciertas estuvo acaso relacionada con la misión del capitán de navío Luis Germán Astete para adquirir en Nueva York el blindado Steven Battery. A este buque se refirió también con esperanza el general Prado en su manifiesto de Nueva York. Dice Joaquín Torrico en su informe en nombre de la comisión investigadora por los gastos de la guerra, nombrada en la época de Iglesias, que nada faltaba sino pagar el blindado para la cual se telegrafió a los agentes financieros del Perú en Europa con la finalidad de pedirles 750.000 dólares; pero que los comisionados contestaron "a mediados de enero de 1880 que habiendo tenida la República un cambio de gobierno no podían poner a su disposición los fondos que pedía". Según otras opiniones el Stevens Battery era inservible. Se trataba de una batería naval mandada a construir por el acaudalado norteamericano Robert L. Stevens en Heboken, al norte de Nueva Jersey, frente a Nueva York, al lado derecho del río Hudson. Stevens construyó esta batería bajo caprichosas ideas y la destinó a ser vendida al gobierno de estados Unidos;

pero su ofrecimiento fue rechazado por considerar que se trataba de un artefacto inservible, según informes de la marina ratificados posteriormente por un delegado de la casa constructora de John Elder en Inglaterra. Stevens obsequió por testamento su batería al Estado de Nueva York pero éste no podía tener marina propia y la rechazó. Piérola tampoco aceptó la oferta para que el Perú comprase el Stevens Battery y que todavía no había sido concluido. Primó la idea de que no hubiera podido jamás llegar hasta las aguas del Pacífico y de que no se trataba de un buque destinado a atravesar los mares sino a defender el puerto de Nueva York. El 29 de setiembre de 1880 el Stevens Battery fue rematado a un armador de ese puerto por 55.000 dólares, con el fin de aprovechar el hierro y la madera.

Lo ocurrido en Dinamarca es otro episodio típico de aquel momento. En virtud de recomendaciones apremiantes de Luciano Benjamín Cisneros, ministro en Italia comenzó Aníbal Villegas, cónsul en Hamburgo, a hacer en mayo de 1879 diligencias con el objeto de ver si se podía obtener algún buque de guerra. Logró al fin el dato de que era factible adquirir la fragata blindada Dinamarca. Los marineros peruanos aprobaron este barco aunque su velocidad no era grande y se consiguió la bandera de un país no beligerante; pero el gobierno danés rehusó porque era de un Estado tan pequeño que no ofrecía la garantía necesaria para sumir la responsabilidad eventual del caso. Esta dificultad pareció obviada cuando se logró que dicho gobierno aceptara el negocio con un comerciante autorizado. Los marinos Muñoz y Delbo se manifestaron también satisfechos con un buque lindado más pequeño y que también podía comprarse en Dinamarca pero no antes que la fragata. En agosto de 1879 el asunto parecía en camino a un buen resultado. Pero los señores Canevaro y Cisneros (informados por Villegas de lo que ocurría) manifestaron que no podían hacer el depósito de 20.000 libras esterlinas exigidos como cuestión previa; y además, surgió la esperanza de obtener una nave mejor. La correspondencia sobre la negociación aquí referida conservada en el archivo Villegas duró hasta noviembre de 1879 sin que se concretase nada.

Falta estudiar en detalle, con los documentos necesarios, la acción para la compra de unidades navales destinadas al Perú en esta guerra. El único barco que llegó fue después de firmada la paz (otro quedó entregado a

los acreedores) fue (con fondos de los donativos populares) el crucero Lima, construido en 1880 en los astilleros de Kiel, con 1.790 toneladas, 77.70 m. de largo y 10.30 m. de ancho y 5.70 m. de altura, 2 hélices, 2.000 caballos de fuerza, 4 cañones de 10 mm. y 2 ametralladoras, 14 nudos de andar por hora. Los transportes Chalaco y Constitución que junto a la Lima, confirmaron la nueva marina peruana después de la guerra con Chile fueron construidos en 1884 (San Francisco) y en 1866 (Newcastle) respectivamente

La escuadra no logró, pues, ser reforzada durante la guerra. A pesar de las ilusiones albergadas en el Perú y también en Bolivia consta en la correspondencia guardada en el Archivo Nacional de Washington que, tanto los diplomáticos norteamericanos residentes en Lima, Gibbs y Christiancy como el almirante Rodgers, jefe de la flotilla del Pacífico, consideraron desde el primer momento que el Perú perdería la guerra por su debilidad en el mar.

Tampoco alcanzaron el éxito esperado los torpedos que W. R. Grace adquirió en Estados Unidos del ingeniero John Louis Lay, famoso durante la guerra de secesión; de la United States Torpedo Company y de la fábrica Herreshobb.

III. COMBATE DE IQUIQUE.

La escuadra chilena empezó por bloquear el puerto salitrero peruano de Iquique. En el llamado combate de Chipana o Loa, hubo un tiroteo sin consecuencias entre la corbeta chilena Magallanes y la corbeta Unión y la cañonera Pilcomayo, peruanas (12 de abril). Luego los barcos chilenos incendiaron Pisagua y bombardearon Moliendo. Dejaron en seguida, para el bloqueo de Iquique a la corbeta Esmeralda y a la goleta Covadonga y se dirigieron al Callao para capturar por sorpresa a los buques peruanos. Como no tenía servicio de informaciones, ignoraba el almirante chileno Juan Williams Rebolledo que dichos barcos zarpaban del Callao conduciendo al Presidente Prado al Sur. Ambas escuadras se cruzaron sin verse. Después de desembarcar el Presidente en Arica, el Huáscar y la Independencia, informados del bloqueo de Iquique, avanzaron hasta ese puerto, a donde llegaron al amanecer del 21 de mayo de 1879. La contienda era desigual: barcos peruanos de acero contra barcos chilenos de madera. El Huáscar tomó a su cargo la Esmeralda que no pudo escapar por su escaso andar.; mientras la Independencia

perseguía a la Covadonga puesta rápidamente en marcha hacia el sur.

Mandaba la Esmeralda Arturo Prat, nacido el 3 de abril de 1848, en cuyo historial contábase la participación en la captura de la Covadonga cuando éste era un barco español y el profesorado en la escuela naval. Hubiera podido rendirse o hundir su barco frente al Huáscar, no lo hizo. En el puerto de Iquique, cañones improvisados comenzaron a disparar contra la Esmeralda, la obligaron a salir de la posición próxima a la playa que había buscado y limitaron el campo de maniobra del adversario. Durante varias horas, el Huáscar estuvo disparando sin hacer gran daño. Entonces Grau decidió usar el espolón. Al chocar ambos barcos, Prat, el sargento Juan de Dios Aldea y un marinero, saltaron sobre el puente del monitor, y murieron allí. Después del segundo espolonazo, saltaron el teniente Ignacio Serrano y algunos marineros sobre el Huáscar para ser muertos enseguida. Al tercer espolonazo, la Esmeralda se hundió con su pabellón al tope. Eran las 12 y 10 p.m. El combate había durado cuatro horas.

Entre las distintas y contradictorias versiones peruanas de este encuentro debe ser resaltada la que dio Grau en su parte oficial. "El comandante de ese buque (expresó allí refiriéndose a la Esmeralda) nos abordó, a la vez que uno de sus oficiales y algunos de sus tripulantes por el castillo y en la defensa de ese abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo". A su vez, el jefe de Estado Mayor del Ejército del Sur, Antonio Benavides, en su parte al general en jefe de dichas fuerzas, escrito el mismo 21 de mayo, expresó su admiración ante el hecho de que la Esmeralda no se hubiera rendido "sucumbiendo heroicamente con sus tripulantes". Homenaje a este barco y a quienes a él pertenecían rindió desde el diario El Comercio de Iquique el periodista y poeta tacneño Modesto Molina al hacer la crónica del combate. Puede decirse que Molina fue el primer cantor de la hazaña de Prat.

De resultas de lo ocurrido en Iquique, cuenta el marino norteamericano Mason que se detiene largamente en este encuentro con interés profesional y por el entusiasmo ante sus protagonistas, Grau cambió su tripulación en parte con el propósito de tener artilleros más eficientes e hizo no sólo reparaciones sino arreglos en su barco para ponerlo en mejores condiciones para combatir.

Entre los muertos peruanos en el Huáscar estuvo el teniente Jorge Velarde.