

semejante, un corazón tan noble, se habría, estoy cierta, interpuesto, a haberlo podido, entre el matador y su víctima, y habría ahorrado un sacrificio tan estéril para su patria como desastroso para mi corazón.

"A este propósito, no puedo menos que expresar a usted que es altamente consolador, en medio de las calamidades que origina la guerra, presenciar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos y luchas inmortales que hacen revivir en esta América, las escenas y los hombres de la epopeya antigua".

"Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente de usted atenta y afectísima S.S. Carmela Carvajal de Prat".

#### IV. LAS PRIMERAS CORRERÍAS DEL "HUÁSCAR".

Perdida la Independencia, quedó el Huáscar prácticamente solo. Era buque inferior a cualquiera de las blindadas enemigas y, sin embargo, mantuvo la lucha como dueño del mar. Con él, el Perú mostró audacia, arranque de acometida, comando sobre los acontecimientos, peligrosidad en el ataque. Con él, entrevió una ilusión de victoria. La opinión pública, cada vez más entusiasta, comenzó a demandar incesantes proezas al monitor. En Hispano-América, Brasil, Estados Unidos y Europa surgió ante él una actitud unánime de admiración.

Después de romper el bloqueo de Iquique y de hundir a la Esmeralda, se aproximó el Huáscar a Antofagasta bombardeó el puerto, capturó naves mercantes y cortó las comunicaciones cablegráficas. Regresó el 27 de mayo y aunque el Blanco Encalada pretendió darle caza, no pudo infligirle daños de consideración.

Al Callao llegó el 7 de junio y fue acogida con un gran homenaje popular. Reparó las gloriosas averías sufridas desde el combate de Iquique, coincidiendo esta etapa con la mala estación en las castas del sur de Cobija. Al salir de nuevo a la lucha, se dirigió a Iquique, donde combatió con el Cochrane, el Magallanes, el Abato y el Matías Causiño, en la noche del 10 de julio., rindiendo y perdonando a este último barco. El Capitán Augusto. Castleton del Matías Causiño mandó a Grau una carta de agradecimiento y un Cajón de vidrio para que bebiera a su salud. Grau contestó (Arica, 14 de agosto de 1879): "Conociendo perfectamente que el

buque que usted comandaba era un transporte chileno mi deber era destruirlo, por consiguiente mi conducta para con usted y su tripulación en esa ocasión me fue inspirada por un simple sentimiento de humanidad, el mismo que emplearé siempre con todo buque al que quepa atacar en un caso semejante no mereciendo por ello ningún sentimiento de gratitud". Tocó en el siguiente viaje, el Huáscar en nueve puertos; bombardeó Caldera, hizo daños en Huasco, Chañaral, Carrizal y Pan de Azúcar y capturó poco después barcas cargadas de carbón y cobre.

#### LA CAZA Y APRESAMIENTO DEL TRANSPORTE CHILENO RÍMAC.

Para esta expedición habían salido juntos de Arica el 17 de julio. Grau con el Huáscar y la Unión baja la dirección de Aurelia García y García y el comando inmediato de Nicolás F. Portal. La Unión apresó sucesivamente a las mercantes chilenas Adelaida Rojas y E. Saucy Jack que enarbolaban en uso ilegítimo la bandera de Nicaragua. Ambas barcos peruanos entraron al puerto chileno de Caldera el 20 de julio. El Huáscar siguió a Huasco y a Chañaral donde el 22 de julio apresó a la barca Adriana Lucía cargada de cobre, y a la Unión a Carrizal.

En las primeras horas del 23 de julio., la Unión encontró un vapor que navegaba con rumbo a Antofagasta. Durante varias horas estuvo persiguiéndola hasta que apareció en el horizonte el Huáscar. La nave acosada, que era el transporte de guerra chileno Rímac, no. había cesado de recibir disparos y se decidió al fin a izar en el tope del trinquete bandera blanca y a parar su máquina. La llegada del Huáscar fue, pues la señal para que esta operación naval tuviera un resultado feliz. Cayeron en poder de los peruanos la bandera chilena que estaba amarrada en la driza de popa del Rímac, el capitán de fragata Ignacio. Gana, el escuadrón Carabineros de Yungay, compuesto de 258 plazas al mando del comandante Manuel Bulnes cuyo segundo era el sargento mayor Wenceslao Bulnes, 215 caballos, pertrechos, municiones, carbón y gran cantidad de aprestos bélicos y víveres. El Huáscar hizo uso de sus embarcaciones para conducir tropa, marineros y oficiales y dotar al transporte apresado de una tripulación junto con una parte del personal de la Unión; los prisioneros fueron distribuidos entre los dos buques peruanos. Al mando del Rímac

quedó el capitán de fragata Manuel Melitón Carvajal.

El populacho de Santiago, al tener noticia de esa captura, apedreó al ministro de Guerra, insultó al Presidente y, junto con el ministro, renunciaron varios altos funcionarios, entre los que estuvieron el comandante de la escuadra Juan Williams Rebolledo y el comandante del Cochrane, Roberto Simpson, Galvarino Riveros reemplazó al primero y Juan José Latorre, comandante de la Magallanes, al segundo. Para compensar la pérdida del Rímac adquirió Chile el más rápido de los barcos de la Compañía Inglesa de Vapores, al que bautizó con el nombre de Columbia.

### EL VIAJE DE LA "UNIÓN" A PUNTA ARENAS

El 31 de julio de 1879 partió la Unión de Arica, bajo el comando de García y García, con rumbo al estrecho de Magallanes para interceptar, si ello era posible, un buque salido de Liverpool con rifles, cañones y pertrechos de guerra destinadas al ejército de Chile. La Unión entró en los canales del estrecho el 13 de agosto y se presentó ante Punta Arenas tres días después. La nave que pretendía cazar ya había zarpado al norte. García y García no ejerció ningún acto hostil contra la vida y los intereses de los moradores de la colonia. Gran parte de la ruta del regreso fue recorrida a la vela porque la corbeta peruana no tenía carbón y en esas condiciones afrontó fuertes temporales, mar borrascoso, vientos variables, lluvias constantes y calmas súbitas. El viaje duró cuarenta y cinco días.

### LAS CORRERÍAS DEL "HUÁSCAR". DESDE AGOSTO A FINES DE SETIEMBRE.

Ello de agosto salió el Huáscar de Arica con el Rímac rumbo al sur; pero sufrió las consecuencias de la braveza del mar, y recibió daños. El Rímac tuvo que dirigirse al Callao. Siguió el Huáscar hasta Caldera e intentó coger al barco chileno Lamar que en este puerto se pegó al muelle en un pasaje con poco fondo. De ahí pasó a Taltal el 7 de agosto, donde comenzó a destruir lanchas hasta que aparecieron buques enemigos, entre ellos el Blanco Encalada. Continuó su viaje al norte y tocó en Cobija y Tocopilla. Sirvió luego de convoy al transporte Oroya de Iquique a Arica.

El 22 de agosto salió el Huáscar de Arica con el transporte Oroya y se dirigió a Iquique y

luego a Antofagasta a donde llegó en la madrugada del 25 encontrando a los buques del enemigo Magallanes y Abtao, el transporte Limarí y otro vapor pequeño anclados detrás de varios navíos mercantes y muy próximos a tierra. Su presencia fue delatada por un cohete de luces. "No era prudente atacarlos con el ariete (expresó Grau en su parte al referirse a los barcos chilenos) porque fondeados inmediatos a los arrecifes del Norte y del Sur que forman la poza, en la oscuridad de la noche y entre catorce buques mercantes que llenaban el fondeadero, se hacía inseguro gobernar con acierto para llegar hasta ellos, aparte del peligro que se corría de chocar en una roca. No podía tampoco hacer uso de la artillería porque ya estaba aclarando el día y era comprometido trabar combate en medio de buques neutrales, a los que podía ocasionarse algún daño de consideración". Salió así del puerto y se dirigió a Taltal donde capturó nueve lanchas y un pontón con el cual hizo ejercicio de fuego de artillería para destruirlo.

El 28 de agosto en la tarde libró el Huáscar un combate de artillería de cuatro horas con las baterías de Antofagasta que habían sido reforzadas y los buques Magallanes, Abtao y Limarí. A la distancia de 3.000 a 3.500 metros, disparó 26 obuses con sus cañones, de 300 y 2 con sus cañones de 40 libras, desmontando un cañón, de 300. Los daños en la máquina del Abtao fueron importantes. En este combate murió en el Huáscar el teniente Carlos de los Heros. El teniente Fermín Diez Canseco se lanzó al agua y desvió la trayectoria de un torpedo Ley que había regresado e iba a chocar con el monitor. Mientras el Oroya, que le había acompañado en la correría, se dirigía a Arica llevando a remolque algunas pequeñas barcas capturadas, el Huáscar después de hacer estas presas en Mejillones, Cobija y Tocopilla, llegó a Iquique el 30 de agosto. Zarpó esa misma tarde en dirección a Arica, para convoyar al transporte Chalaco cargado de municiones de guerra, y regresó en seguida a Iquique el 2 de setiembre. El Huáscar volvió al mar junto con la Unión, saliendo del puerto de Arica rumbo al litoral chileno el 30 de setiembre.

### EL GRADO DE CONTRALMIRANTE

Grau no aceptó los goces y la insignia de contralmirante y las razones para esta actitud las explicó en una carta íntima del gran marino a su amigo Carlos M. Elías, publicada por don Felipe A. Barreda en 1959. Ella tiene

fecha 20 de setiembre de 1879 en Arica, a menos de un mes de la tragedia. He aquí algunos de sus párrafos: "Si algo pueden halagar en este mundo los honores militares, ciertamente que yo debía estar muy satisfecho, como en efecto lo estoy, por haber obtenido un ascenso por unanimidad en ambas Cámaras, y sin embargo de esto me he visto obligado a renunciar, no el contraalmirantazgo que no se puede, pero sí, los goces y uso de la insignia; por muchas razones que reservadamente te voy a referir. Primera Razón. Mientras el "Huáscar" tremolaba un simple gallardete de Comandante nada de particular tenía que yo huyera (conforme a órdenes) a la vista de un blindado, pero ya con insignia de Contralmirante, sería para mí muy vergonzoso tener que correr con ella izada. Segunda Razón: Yo abrigo la vanidad de creer que ninguno maneja el "Huáscar" como yo, y en este concepto, no encuentro otro que me reemplace, que conozca las cualidades y defectos de este buque, circunstancia que influye principalmente en el éxito de un combate. Como almirante en Jefe, no sería posible que yo dirigiese el buque, y en el caso de tener comandante habría necesidad de estarle diciendo colóquese Ud. en tal o cual situación, vaya para atrás o para adelante, etc., etc.: lo que no es posible mandar en un combate y con un solo buque.

Tercera Razón. Tiene un alcance político. Cuarta Razón. Se me quiere imponer un Comandante que a mí no me conviene, porque no lo creo conveniente.

Todos estos fundamentos han logrado en mi ánimo (y en otros muchos que el apuro no me permite consignar) para decidirme a solicitar que se me deje como simple comandante del "Huáscar" y se excuse el uso de la insignia.

Como tú comprenderás también he renunciado al sueldo para ser lógico" (Aquí termino la cita).

Coincide con estas afirmaciones Juan de Arona en su poema "Catafalco ideal" publicado en la Corona Fúnebre de 1880.

Apartó las insignias de Almirante quiso ser más ¡del "Huáscar" Comandante!

### **EL PEDIDO DE GRAU PARA EL ASCENSO DE SUS COMPAÑEROS.**

Al recibir del Congreso, por propuesta del Poder Ejecutivo, el grado de contraalmirante, Grau se dirigió desde Arica a su superior

inmediato, para elogiar a los jefes, oficiales y aspirantes que pertenecían a su barco "por su distinguida conducta" como "por su puntualidad en el servicio y la resignación con que han sabido sobrellevar las fatigas que hasta hoy les ha impuesto la campaña". Pidió el ascenso a la clase inmediata de los jefes y oficiales y el título de guardiamarinas para los aspirantes (4 de setiembre de 1879).

### **LA CARTA DE GRAU AL PADRE DE CARLOS DE LOS HEROS.**

En carta fechada en Arica el 18 de setiembre de 1879, Grau remitió a Juan de los Heros; padre del teniente segundo Carlos de los Heros, un fragmento de la bomba que causó la muerte de este valeroso marino junto con una notable carta. Allí expresó su sentimiento por la desgracia ocurrida, el aprecio que tenía por "uno de los oficiales más distinguidos que he tenido bajo mis órdenes: su ejemplar modestia, su pundonoroso comportamiento, su caballeresco porte y cuantas dotes personales pueden adornar a un oficial estaban reunidas en él y se notaban con sin igual naturalidad. Agregó en seguida las siguientes palabras "Honor y Gloria son los legados que hemos escogido los que vimos en su último momento y como un sagrado deber que, si bien no puede enjugar el justo duelo de sus padres, puede llevarles un consuelo que mitigue sus dolores, trasmítelos ese precioso legado que formará el orgullo de su familia y uno de los timbres de nuestra historia.

### **UNA CARTA DE GRAU A DOÑA MANUELA CABERO DE VIEL.**

Con fecha 3 de setiembre de 1879 en Iquique escribió Grau a su hermana política Manuela Cabero de Viel, esposa del capitán de fragata chileno Oscar Viel una carta en la que expresó: "Te aseguro, querida hermana, que cada día estoy más contrariado por no verte todavía un término a esta guerra que yo siempre he considerado y considero hoy mismo como fratricida o guerra civil". Consideró allí que sería una desventaja si tuviese que enfrentarse a la fragata Chacabuco, comandada por su hermano político Oscar Viel.

### **EL "HUÁSCAR".**

Tenía el monitor, como se ha dicho ya 1.100 toneladas y una fuerza de 300 caballos. Su andar era de más de 12 millas por hora y su

calado de 16 pies ingleses y era capaz de disparar 600 libras de proyectiles en cada andanada. Contaba, además, con dos cañones de 40 libras en la proa.

Sus dimensiones daban las siguientes cifras: 200 pies en su mayor largo, 35 pies de ancho y 25 pies de profundidad. El casco era de hierro y separado interiormente por divisiones a prueba de agua para aislar su torreón, máquinas, calderas y sus partes más vitales en distribuciones separadas. Contaba, además, con un doble fondo debajo de la maquinaria, calderas y torreón que se extendía hasta el entrepuente.

El blindaje, como se ha indicado, era de 4.1/2 pulgadas, extendiéndose desde la cubierta hasta 3.1/2 pies de la más cargada línea de agua y disminuyendo gradualmente hacia la popa y proa para reducir el natural balanceo en alta mar. Un enmaderado de teak de 10 pulgadas seguía al blindaje.

El depósito de víveres y pertrechos había sido preparado para seis meses. La torre presentaba una forma cilíndrica cubierta con un blindaje de 5.1/2 pulgadas; estaba colocada delante del departamento de la maquinaria y provista de declives y rodados para los cañones de 12.1/2 toneladas y balas de 300 libras del sistema del capitán Cowper P. Coles de la marina inglesa.

El aparejo era de bergantín con el trinquete en forma de trípode, según patente del capitán Coles para facilitar el movimiento y manejo de los cañones en el torreón.

La máquina poseía la fuerza nominal de 300 caballos con cilindros de 45 pulgadas y golpe de tres pies que movía una mariposa de 4 hojas y 14.3/4 pies de diámetro en un espacio de 17 pies. Las calderas hallábanse reforzadas y contaban con válvulas de seguridad.

Los experimentos hechos con el andar después de concluido el buque (aunque sin cañones y provisiones abordo) cargando 100 toneladas de carbón en las carboneras, dieron 12.1/4 millas por hora. Su menor calado fue de 14.1/4 pies y la máquina hizo 78 revoluciones; la presión del vapor era de 25 libras; vacío, 26 pulgadas; fuerza marcada, 1.650 caballos. Había un timón a popa y otro bajo el timonel a proa.

Para las correrías que tanta gloria le dieron, se le quitó al monitor el palo trinquete con el fin de acelerar su marcha. Llevó un solo palo en el velamen y en la popa el trípode de un cronómetro magiscal que, a la distancia, presentaba el aspecto de un mastelero truncado y era la señal más saliente para conocerlo desde lejos. Estaba pintado de plomo.

### V. SIGNIFICADO DE LA CAMPAÑA NAVAL

Se ha mencionado aquí, más de una vez, cómo los ministros norteamericanos Gibbs y Christiancy y el almirante Rodgers coincidieron en un inicial escepticismo acerca de las posibilidades del Perú en la guerra. Sin embargo, pronto se llegó a comprobar que las tropas peruanas podían ser transportadas al teatro de la guerra en el sur. De este modo, logró realizarse la reunión de las fuerzas de los aliados que según los observadores antedichos, la escuadra chilena pudo haber estado en condiciones de impedir. Fue una victoria estratégica inicial del Perú que evitó la posibilidad inminente de una rápida y aplastante acción chilena.

Pronto se evidenció también que no sólo las tropas peruanas eran conducidas al teatro de la guerra, sino que el Huáscar por la pericia de su comando, burlaba a la escuadra enemiga y detenía la invasión. La guerra quedó de hecho estabilizada entre mayo y octubre de 1879. La rapidez y la eficiencia del Huáscar fueron el factor dominante en esta etapa. Perú y Bolivia habían podido unir sus fuerzas en el sur. Los beligerantes carecían de los suficientes medios de transporte. Las distancias eran grandes. Con los bombardeos y el bloqueo del litoral, más perjudicados venían a resultar los neutrales que los beligerantes. Habían sufrido una postergación indefinida los planes de invasión del Perú. El statu quo así creado era tácitamente una victoria defensiva peruana.

Esta situación era propicia para una gestión de paz. Parecía imposible que tanto Chile como los aliados pudieran soportar indefinidamente los gastos de la guerra.

### LA GESTIÓN PETTIS.

En junio de 1879 el ministro americano en La Paz, Newton Pettis, comenzó a actuar. El gobierno le sometió el 15 de ese mes una propuesta de mediación. Pettis, sin instrucciones de su gobierno, acogió entusiastamente la iniciativa. Razones de orgullo nacional lo llevaban a desear que Estados Unidos evidenciara su autoridad moral en América del Sur deteniendo la guerra; y razones de vanidad personal hacíanle gozar con la idea de contribuir decisivamente a esta solución. La propuesta de mediación sugerida por el canciller boliviano era dura para Chile porque