# Miguel Grau se hace a la Mar (1843-1854)

Capitán de Fragata (r)
Jorge Ortiz Sotelo.
Asociación de Historia Marítima
y Naval Iberoamericana.

*Ciertamente, la vida del almirante Grau ha merecido algunos cientos de trabajos, la mayor parte de los cuales están plenos de una bella retórica, pero dejan de lado algunos aspectos poco conocidos de su vida. Es así que aún quedan dudas sobre su infancia piurana y paiteña, sus viajes iniciales, sus parientes paternos, la época en que navegó como capitán mercante, etc. Conocer su vida es, pues, una deuda la que aún tenemos con él. Para ello se requiere llevar a cabo una investigación sistemática que nos lleve a trabajar no sólo en archivos peruanos (General de la Nación, Histórico de Marina, Departamental de Piura), sino también en archivos extranjeros (Public Records Office y Missionary Society Archives, en Londres; Maritime Centre y Pacific Steam Navigation Company, en Liverpool; Maritime Museum of Salem, en Estados Unidos, Archivo Nacional de Chile, etc.).*

*Hace ya algunos unos meses escribí una biografía del almirante Miguel Grau, la cual será publicada próximamente por la Editorial BRASA, dentro de la serie Forjadores del Perú. Tal serie está destinada a difundir la vida de aquellos personajes que han sentado los pilares de la peruanidad, cosa que es altamanente loable; sin embargo, el carácter divulgatorio de la misma impide que se puedan incluir las referencia empleadas para la investigación. Esto, que podría parecer superfluo, no lo es tanto, pues ya ha ocurrido que surjan dudas sobre la rigurosidad de una investigación, o sobre la procedencia de determinada información.*

*Es por tales motivos que damos a conocer a los lectores de la Revista de Marina un capítulo del citado trabajo, referido a su confusa etapa inicial en la mar, incluyendo las fuentes que nos han servido para elaborarlo. Creemos*

*que con ello estamos contribuyendo a conocer mejor al almirante Grau, a la vez de rendirle un sencillo homenaje con ocasión de un aniversario más del combate naval de Angamos.*

## A la Mar (1843-1854)

La primera pregunta que nos asalta al tratar sobre los agitados años en los que Grau se hace hombre de mar es ¿quién era Herrera? y ¿qué influencia llegó a tener en la formación marítima de nuestro personaje? Hace pocos meses llegó al Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú una fotografía suya en sus años maduros, mostrando un hombre decidido y con la piel curtida por el salobre aire marino. Siguiendo alguna referencia que no he podido ubicar, algunos autores señalan que era compatriota de Juan Manuel Grau y Berrio; sin embargo, cuando en 1838 se le otorgó el grado de guardiamarina en la armada nacional, declaró ser natural de Paita, retirándose casi de inmediato del servicio naval para dedicarse a la marina mercante. Igual patria consignó en la relación de pilotos de altura y prácticos de costa correspondiente a 1842, siendo el único Herrera que allí aparece, aún cuando en la condición de segundo piloto. Aparentemente tenía algún parentesco con el rico armador paiteño Ramón Herrera, pero todavía no hemos logrado comprobar este hecho.

Si bien la figura de Herrera presenta algunas lagunas, éstas son casi completas en el caso del *Tescua*. El propio Grau, en un testimonio que brindaría diez años despues, señala que el bergantín era colombiano, lo que nos lleva a pensar que era uno de esos pequeños buques involucrados en el tráfico del norte peruano con Guayaquil y Buenaventura, cuya tripulación difícilmente sobrepasaba los ocho hombres, de capitán a paje. Por la fecha en que Grau indica que se embarcó, en el caluroso mes de marzo, podemos suponer que tanto el capitán del buque como algunos tripulantes debieron desembarcar en Paita, víctimas de la epidemia que sacudía Guayaquil y los puertos colombianos. Ello explicaría la presencia de un piloto matriculado en Paita al mando de una nave granadina, y la inclusión del niño Miguel Grau como su paje. Lo cierto es que, a tenor de lo señalado por este último, dicho embarque se produjo en marzo de 1843, zarpando poco después hacia Huanchaco con carga que no había sido bajada en Paita. De ese modo encontramos que en agosto la *Tescua* entrega dicha carga a Ildefonso González, el consignatario en Huanchaco, quien

paga a la aduana 22 pesos con 5.5 reales por los derechos respectivos.[12] De este puerto liberteño se dirigieron al norte, en demanda de Buenaventura, sin embargo, la suerte no estaba al lado de aquel pequeño buque, pues casi al llegar a su destino, a la altura de la isla Gorgona (3° de latitud norte), el bergantín naufragó. ¿Cuáles fueron las causas del naufragio? ¿Cómo se salvaron? ¿Cuándo y cómo regresaron? Todas son preguntas sin respuesta por el momento,puesto que la única fuente disponible es el ya citado testimonio que, casi diez años más tarde, daría el propio Grau. Esto no hace mas que evidenciar, como otros autores han señalado anteriormente, que falta aún mucho por investigar en torno a la vida del principal héroe naval peruano. Lamentablemente, ni en el Archivo General de la Nación ni en el Archivo Histórico de Marina hay información sobre ingresos y salidas de buques en Paita y Huanchaco, confiamos que en los archivos departamentales respectivos se pueda esclarecer la trayectoria de ese pequeño bajel, y que en archivos colombianos puedan conocerse algunos detalles más sobre el mismo.

Lo cierto es que a principios de 1844, tanto Herrera como Grau estaban de regreso en Paita, aquél buscando un nuevo buque que mandar, y éste, según algunas fuentes, asistiendo al colegio de José Nieto. En marzo, ya Herrera había conseguido que se le confiara la goleta *Florita*, de apenas 45 toneladas, marinada por sólo seis hombres. Como quiera que Grau refiere que navegó en dicho buque al Callao y Panamá, creemos que apenas Herrera obtuvo dicho mando, logró llevar consigo al taciturno niño Grau. La rapidez de este nuevo embarco no ha dejado de llamarnos la atención, despertándonos algunas inquietudes respecto a la relación entre Grau y su padre, pues se nos hace duro admitir que éste permitiese que un niño de apenas diez años se alejara de su lado después de la siempre traumática experiencia de un naufragio.

A bordo de la *Florita*, nuestro personaje llevó a cabo su primera visita al puerto del Callao, a donde arribó el 6 de abril de aquel año, tras tres días de navegación procedente de Huacho, llevando catorce pasajeros y "frutos del país", consignados a Juan Távara.[13] Casi tres meses permanecieron en este puerto, lapso en el cual el capitán Herrera se alojó en un hotel. Como era usual entonces, lo más probable es que el niño Miguel Grau permaneciera ese prolongado tiempo viviendo a bordo de la goleta, con

(12) *El Peruano*, 4/10/1843. La razón de aduana de Paita correspondiente a agosto no consigna pago de derechos de este bergantín, por lo que debió salir de Paita antes de dicha fecha (*El Peruano* 25/10/1843).

(13) *El Comercio*, año VI, No 1442, Lima 9/4/1844, p. 2, col. 1.

esporádicas visitas a la población que debieron servirle para ir conociendo el principal puerto peruano. Si Paita era activo, el Callao era febril, con sus numerosas calles, hoteles y bares de marineros, rodeando al imponente castillo del Real Felipe, convertido en aduana principal. Naves y marinos de todas las latitudes atiborraban el puerto, británicos, norteamericanos, franceses, genoveses, hamburgueses, chilenos, ecuatorianos, colombianos, mejicanos y de otros exóticos lugares arribaban y salían de la amplia rada chalaca. En aquel hormigueante pulular, tratemos de imaginar a ese niño de apenas diez años, con típico dejo piurano, preguntando por las mil y un cosas que el universo marítimo de entonces presentaba, tal como la pestilente carga del guano o la aparatosa presencia de los vapores de la Pacific Steam Navigation Company.

El 10 de julio, la goleta volvió a hacerse a la mar con carga y pasajeros, en demanda de Huanchaco y Paita[14] pasando luego a Buenaventura y Panamá, desde donde retornaron a su punto de partida luego de unos meses de ausencia. En Paita, que ante la proximidad del verano se hallaba nuevamente amenazada por una epidemia declarada en Guayaquil, Herrera relevó a Guillermo Black en el mando del bergantín *Josefina*, de propiedad de Juan Ugarte. Dicho buque había sido construido en Estados Unidos, tenía dos palos, cubierta rasa, 79 pies de eslora, 22 manga y 7 de puntual, así como 121 toneladas, proa con tajamar y figura, popa lisa y costados volados.[15] Su dotación era de nueve "hombres de mar", de capitán a paje, conforme se estilaba señalar entonces. El referido bergantín, junto con el *Mazeppa*, primero al mando del capitán Porci y luego del antiguo alumno de la Escuela Náutica de Paita, Pedro Mujica, prestaba el servicio de correo entre Panamá y el Callao, con escala en Paita, sirviendo al contrato que los señores Larrabure Thomas y Gregorio Escardó habían obtenido con el correo británico para el transporte de la valija a Europa.

A través de las siempre útiles páginas de *El Comercio* y de la documentación que se conserva en el Archivo Histórico de Marina, hemos logrados rastrear al *Josefina* en sus viajes al mando de Herrera, al menos entre noviembre de 1844 y agosto de 1846, según el detalle que daremos a continuación de modo de ilustrar mejor lo que fue el proceso de ini-

(14) *El Comercio*, año VI, No 1520, Lima 11/7/1844; p. 1, col. 3. Se cita varias veces a Villar en el *Ninfa*, a Valle Riestra en el *Emprendedor* y a García en el *Adela*. Archivo Histórico de Marina (AH de M), Capitanía de Puerto del Callao, Parte de entradas y salidas de buques, 10/7/1844.

(15) Archivo General de la Nación (AGN), sección notarial, escribano Manuel Núñez del Prado, protocolo 1106, ff. 115 v-116; protocolo 1107, f.535 v.

ciación como marino de Miguel Grau. El 29 de noviembre de 1844, Herrera zarpó con el *Josefina* de Panamá hacia Paita, a donde llegó en la noche del 14 al 15 de diciembre, continuando de inmediato al Callao, puerto a donde ingresó doce días después con carga, la valija de ultramar y diez pasajeros. En razón a la epidemia que azotaba el norte peruano y la zona de Guayaquil, el bergantín debió mantenerse a sotavento del puerto, incomunicado hasta pasar la visita sanitaria.[16] Herrera y sus hombres permanecieron en el puerto hasta el 4 de enero siguiente, en que zarparon con destino a Paita y Panamá, llevando a bordo ocho pasajeros y carga. Este viaje se realizó muy rápidamente, ya que iniciaron el tornaviaje el 3 de febrero, arribando en sólo nueve días a Paita y en diez días más al Callao, completando el traslado de la valija europea en tan sólo sesentiséis días desde Southampton. La usual reunión de Herrera con sus consignatarios, los ya citados señores Larrabure y Escardó, debió ser algo sombría en aquella oportunidad, pues en Panamá había tomado conocimiento que el contrato del correo británico, que era el que daba razón a los viajes regulares a ese puerto, iba a ser cancelado para brindárselo a los vapores. Sin embargo, tanto ellos como el comentarista de *El Comercio* que publicó la noticia creyeron que era poco probable que esa medida afectase la ruta del Pacífico, puesto que el servicio brindado por los dos bergantines de la compañía peruana operaba eficientemente.[17] El tiempo se encargaría de hacerles comprender su error, pues pocos meses más tarde la referida cancelación se hizo efectiva, llevando a que la ruta a Panamá se tornara inoperante.

Aquel momento llegaría en mayo de 1846, cuando arribó al Pacífico el recién construido vapor *Ecuador*, de la Pacific Steam Navigation Company, nueva contratista del correo europeo.[18] Sin embargo, en marzo de 1845 todavía faltaban varios meses y viajes para esa fecha, siendo así que el *Josefina* volvió a zarpar el día 4 de ese mes, siempre con destino a Paita y Panamá, llevando esta vez sólo tres pasajeros y la carga despachada por Gregorio Escalante. Casi dos meses más tarde, el 6 de mayo, retornó al Callao, con catorce días de navegación desde Paita, llevando diez pasajeros y carga

(16) *El Comercio,* año VI, N° 1666, Lima 28/12/1844, p. 2, col. 1; p. 4, col. 3; No 1669, 31/12/1844, p.7, col. 1. AH de M. Capitanía de Puerto del Callao, parte de entradas y salidas de buques, 27/12/1844.

(17) *El Comercio,* año VII, N° 1712, Lima 22/2/1845, p. 2, col. 1; p. 4, col. 2

(18) Arthur C. Wardle, *El vapor conquista el Pacifico,* 1840-1940, Valparaíso, Imprenta y Lit. Universo, 1940.

consignada al Sr. Lachambre, y tras permanecer dos días en San Lorenzo para completar su cuarentena, ingresó al fondeadero común.[19]

La próxima salida del bergantín, anunciada para el 4 de julio, sirvió a sus agentes para fijar las nuevas tarifas del correo a Panamá, señalando que habían debido optar por ello por no poseer ya el contrato del correo europeo. La tarifa hasta Paita era de 2 reales para pliegos hasta de media onza, 4 reales para pliegos de media a una onza y 4 reales la onza para paquetes; y se duplicaba para Panamá.[20] Tal como fue anunciado, el día 4 zarpó Herrera llevando a bordo carga y carbón, así como cinco licenciados de la marina norteamericana.[21] Retornaría al Callao el 5 de setiembre, habiendo salido de Paita diecisiete días antes.[22] Apenas dos días después, el *Josefina* volvió a hacerse a la mar, siempre con destino a Paita y Panamá, llevanda esta vez algo de carga y sólo cuatro pasajeros, luchando así una batalla imposible de vencer contra la emergente tecnología del vapor.[23] Con la perseverancia de los viejos marinos, que sería luego una constante en el aún niño Miguel Grau, Herrera, el *Josefina* y sus consignatarios se negaban a rendirse en esa desigual lucha. Consecuentemente, el bergantín continuó navegando de arriba abajo a lo largo del otrora Mar del Sur.

El regreso de Panamá conllevó no sólo hacer una escala en Paita, puerto del cual zarpó la *Josefina* en el tornaviaje el 17 de noviembre, sino también en Pacasmayo, desde donde volvieron a hacerse a la mar el 5 de diciembre para arribar al Callao una semana después, llevando tan sólo carga.[24] Herrera y sus once tripulantes, volvieron a largar el trapo el 2 de enero de 1846, siempre con destino a Paita y Panamá, llevando carga, correo y esta vez dieciocho pasajeros.[25] Hacia el 29 de enero dejaron atrás la bahía de Panamá para dirigirse a Paita, a donde ingresaron el 9 de febrero, zarpando casi de inmediato nuevamente hacia el Callao. Su arribo a este puerto está registrado el 21 de ese mismo mes, con sólo nueve tripulantes, pero llevando la valija, carga y dieciséis pasajeros.[26] El bergantin había perdido dos hombres de su tripulación, lo que nos lleva a preguntarnos si uno de ellos era el niño de once años y medio Miguel Grau, desembarcado quizá en Paita para

(19) *El Comercio,* año VII, N° 1773, 6/5/1845, p. 2, col. 1; N° 1775, 8/5/1845, p. 7, col. 1.
(20) *El Comercio,* año VII, N° 1813, 25/6/1845, p. 1 col. 1.
(21) *El Comercio,* año VII, N° 182, 5/7/1845, p. 2, col. 1.
(22) *El Comercio,* año VII, N° 1873, 5/9/1845, p. 2, col. 1.
(23) *El Comercio,* año VII, N° 1875, 9/9/1845,p. 2, col. 1.
(24) *El Comercio,* año VII, N° 1955, 12/12/1845, p. 2, col. 1.
(25) *El Comercio,* año VIII, N° 1971, 3/1/1846, p. 2, col. 1.
(26) *El Comercio,* año VIII, N° 2010, 21/2/1846, p. 2, col. 1.

sentar plaza en la ballenera norteamericana *Oregon*. Como no tenemos certeza de la fecha en que dicho desembarco se produjo, asumimos que Grau, debido a su corta edad, debió continuar todavía al lado de Herrera, por lo menos hasta que concluyó el servicio a Panamá. En tal sentido, volvería a zarpar en la *Josefina* hacia ese puerto el 3 de marzo, llevando esta vez quince pasajeros a bordo.[27] El retorno se produjo el 18 de mayo, habiendo dejado Paita el día 3 de ese mes. La dotación ahora era nuevamente de once hombres, llevando algo de carga pero tan sólo dos pasajeros.[28] Ante el hecho que ya entonces el vapor *Ecuador* anunciaba su ruta a Panamá, los consignatarios del *Josefina* decidieron finalmente dejar los viajes al Istmo, por lo que, cuando el 21 de junio volvió a zarpar, lo hizo en demanda de Huanchaco, Pacasmayo, Lambayeque y Paita, con varios pasajeros a bordo.[29] Herrera aún continuaba al mando del *Josefina* el 29 de agosto, cuando tras permanecer veinticuatro días en el Callao, retornó a la mar, esta vez en demanda de Choco.[30]

Durante casi tres años Miguel Grau había navegado al lado del capitán Herrera, recibiendo de él no sólo consejos sino seguramente algunas reprensiones e incluso castigos, que ayudarían a forjar un temperamento parco pero a la vez cálido, adquiriendo además las aptitudes necesarias para ser considerado hábil a bordo de un ballenero norteamericano. En efecto, en el puerto de Paita, posiblemente a mediados de 1846, nuestro personaje sentó plaza a bordo de la fragata ballenera norteamericana *Oregon,* de 339 toneladas y 30 hombres de dotación. De propiedad de L.C. Tripp y al mando del capitán Teodoro Wimpenny, la ballenera había dejado el puerto de Fairhaven, en Massachusetts, en junio de 1845, con destino a los campos de ballenas del Pacífico y de la costa del noroeste.[31] Como era usual entre los buques de esta clase, tras cruzar el Cabo de Hornos, el capitán Wimpenny debió dirigirse a la zona ballenera que se ubicaba frente a la costa norte peruana, ingresando luego al Callao o a Paita para refrescar sus víveres. Conforme el mismo Grau señalaría años más tarde, permaneció en ese buque cazando ballenas por espacio de veintidós meses, tocando en dicho

(27) *El Comercio,* año VIII, N° 2018, 4/3/1846, p. 2, col. 1.
(28) *El Comercio,* año VIII, N° 2077, 18/5/1846, p. 2, col. 1.
(29) *El Comercio,* año VIII, N° 2104, 22/6/1846, p. 2, col. 1.
(30) *El Comercio,* año VIII, N° 2160, 1/9/1846, p. 2, col. 1.
(31) Alexander Starbuck, *History of the American Whale fishery, from its earliest inception to the year 1876,* New York, Acgosty - Antiguarian Ltd., 1964, II, pp. 424-425.

lapso las islas Marquesas, Sandwich y Sociedad, antes de retornar y desembarcar en Paita. La mejor manera de entender la vida a bordo de los balleneros de entonces es leer aquella clásica novela *Moby Dick,* escrita por Herman Melville poco después de haber estado en puertos peruanos algunos años antes a bordo del *Acushnet.* Largos meses de mar, buscando o siguiendo a las ballenas y cachalotes, llamadas ballenas de esperma, para que una vez avistados largar los botes que a vela y remo debían alcanzarlos y arponearlos. Tras esta peligrosa tarea, que bien podía terminar en tragedia por los propios movimientos del animal, venía la labor de llevarlo a los costados del buque para procesarlo, cortándolo en trozos para extraer el aceite, la grasa y las barbas. La labor era agobiante y repetitiva, pero el hecho mismo de que sólo se produjese cuando se encontraba a este tipo de animales llevaba a que los cruceros tuviesen una duración indeterminada, hasta lograr un cargamento que asegurase una gananccia adecuada para los propietarios.

No conocemos con exactitud la fecha en que Grau desembarcó en Paita, cosa que habría que buscar en los archivos dedicados a la ballenería en Massachusetts, pero estimamos debió ser entre finales de 1848 y principios de 1849, puesto que la *Oregon* arribó a su puerto de origen el 10 de marzo de este último año, llevando a bordo mil setecientos cincuenta barriles de aceite de cachalote, setecientos barriles de aceite de ballena y seis mil libras de barbas de este cetáceo.[32] Pocos meses después, la *Oregon* volvió a zarpar hacia el Perú para llevar a cabo una nueva temporada de caza, registrándose su arribo al Callao el 25 de enero de 1850.[33] Durante los casi dos años en que Miguel Grau se familiarizó con las faenas de la ballenería, su antiguo capitán y mentor inicial en las artes marineras, Manuel Francisco Herrera, se hallaba navegando a lo largo de la costa en el bergantín goleta *Galgo*, de 115 toneladas, pasando después a mandar otros buques del comercio peruano.[34]

El siguiente embarco de nuestro personaje fue en la fragata *Peruana*, antes *Olbers,* de propiedad de Cipriano Correa y bajo el mando del capitán Teodoro Roquín. El referido buque había sido construido en Wegesack, Bremen, en 1843, teniendo 118 pies de eslora, 102 de

(32) Alexander Starbuck, *History of the American Whale fishery, from its earliest inception to the year 1876*, New York, Acgosty - Antiguarian Ltd., 1964, II, pp. 424-425.

(33) AH de M, Capitanía de Puerto del Callao, parte de entradas y salidas de buques, enero 1850.

(34) Félix Denegri Luna, "La República 1826-1851", *Historia Marítima del Perú,* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1975, II: 363.

quilla, 27 de manga, 16 de plan y 17 de puntual. El tonelaje difiere según el sistema francés y el aplicado en la marina mercante peruana, pues de acuerdo al arqueo efectuado al arribo del buque al Callao tenía 375 toneladas 36/70, mientras que en el documento de compra por parte de Correa, suscrito en Burdeos en diciembre de 1848, figuraban 443.5 toneladas. Tenía aparejo de fragata, proa de violín con mascarón, costados compactados, popa llana y dos cubiertas.[35] La *Peruana* había zarpado de Burdeos el 5 de marzo de 1849, al mando del capitán Justin Monnerot, tocando primero en Islay, donde desembarcó parte de la carga y pasajeros que transportaba, antes de ingresar al Callao el 25 julio de 1849.[36] Casi dos meses permaneció la fragata en el puerto, lapso en el cual se hizo cargo de la misma el capitán Teodoro Roquín y fueron llevados a cabo los trámites correspondientes a su nacionalización. El 28 de agosto, cuando el capitán Roquín prestó declaración para este proceso, señaló tener veinte hombres a bordo, la mayor parte peruanos, entre los cuales debía estar el joven de quince años Miguel Grau, arribado de Paita poco antes. Un mes después, el 26 de setiembre la *Peruana* largó velas para una corta travesía a las Islas Chincha, donde debía cargar guano por cuenta de Argote y Higginson.[37] La carga en las ya atiborradas islas guaneras duraría otros dos meses, pues sólo el 14 de noviembre de 1849 se registra su zarpe hacia Liverpool, pasando luego a Burdeos, donde el buque cambió de bandera por la francesa.[38] Si bien Grau, en la declaración que hace en 1853 sobre los buques mercantes en que había navegado señala que su capitán en esta fragata fue Gregorio Espejo, no nos han sido dable comprobar este hecho, pues Roquín continuó al mando de la misma por lo menos hasta 1853. El retorno al Callao se hizo tocando previamente en Río de Janeiro, debiendo arribar hacia mediados de 1850.

La experiencia de Grau en el maloliente tráfico guanero nos trae a la mente el libro de Frederick D. Wilhemsen, *La Omega, la última barca,* Lima 1994, pudiendo imaginar las largas semanas de espera en las islas y el febril carguío del fertilizante directamente desde el borde del risco o del muelle hasta la

(35) AGN, sección notarial, escribano Manuel Núñez del Prado, protocolo 1105, ff. 218v-227v.

(36) Von Jürgen Scheiner, *Frankretch un die Unabhangtgkeit Spanish-Amerikas. Zum Französischen Handel mit den entstehenden Nationalstaaten (1810-1850),* Stuttgart, Klett-Cotta, 1981, col. II, p.

(37) *El Comercio,* año XL, N° 3069, 27/9/1849, p. 2, col. 1.

(38) *El Comercio,* año XI, N° 3110, 15/11/1849, p. 2, col. 1.

bodega, usando para ellos cabrías y maromas afirmadas por fuertes anclas. La travesía hacia Europa, si bien era rápida en la zona del Cabo, presentaba la dificultad del penetrante olor del guano, que impregnaba el maderamen del buque al punto de ser imposible no sentirlo. Como en tiempos pretéritos, cuando galeras musulmanas y cristianas podían ser sentidas antes que avistadas por el olor que despedían los galeotes, igualmente los buques guaneros del siglo pasado era olidos y evitados antes que vistos. Por otro lado, la visita a Liverpool debió impresionar a nuestro ya curtido marino, pues si bien todavía no se construían las obras portuarias de Birkenhead, la ciudad había alcanzado un gran desarrollo urbano, que incluía el servicio de un ferry a vapor para unir las dos orillas del Mersey, y vivía un intenso comercio con los puertos americanos. Esto era particularmente importante en el tráfico del guano, que había convertido a Liverpool en punto de arribo de muy buena parte de los buques comprometidos en dicho comercio. El viaje de retorno le habría enseñado las dificultades propias del cruce del Cabo de Hornos, con las numerosas bordadas que exigía vencer los vientos y corrientes contrarias, y los súbitos cambios de presión que eran seguidos por vientos y mares gruesos.

No hemos encontrado ninguna referencia a las actividades de Grau entre mediados de 1850, en que llegó de Europa, hasta setiembre de 1851, en que volvió a hacerse a la mar. Es posible que fueran esos meses los que empleó en mejorar su educación, complementando la que supuestamente había recibido en Paita. Lo cierto es que el 28 setiembre de 1851 zarpa a bordo del bergantín nacional *Conroy,* de propiedad de Guillermo Robinet, con destino a la China. Sabemos que dicho buque había sido construido en Aberdeen, Escocia, registrando allá 199 toneladas y en el Perú 238, por la diferencia de sistemas de medición. Llegó al Perú con bandera británica y bajo el nombre de *Anemone* para participar en el carguío del guano hacia Inglaterra, siendo su consignatario el conocido armador Tomas Conroy. Con dicha carga había zarpado en mayo de ese año, pero comenzó a hacer agua, lo que los obligó a echar al agua treinticinco de las toneladas de guano que llevaban, llegando a tener diez pulgadas por hora al alcanzar los 18° 39' sur y 88° oeste.[39] Ante esta situación el capitán John Walker decidió retornar al puerto de zarpe, donde por los altos costos de la reparación el bergantín fue rematado públicamente y adquirido el 22 de agosto por Guillermo Robinet, otro importante armador y consuegro del citado Conroy. El buque fue re-

(39) *El Comercio,* año XIII, N° 3559, 21/5/1851, p. 2, col. 1; N° 3631, 21/8/1851, p. 1, col. 1.

bautizado *Conroy* por su nuevo propietario y puesto al mando de su hijo mayor, Guillermo Manuel Robinet García quien contrató una nueva dotación para sustituir a los siete hombres que marinaban originalmente el bergantín. Entre los nuevos tripulantes del *Conroy* figuraba nuestro personaje, debiendo estar a bordo seguramente ya el 1° de setiembre cuando comenzaron a aparecer los anuncios que señalaban el próximo zarpe del buque para Manila, Macao y Hong Kong.[40] A pesar de que la ruta era conocida para la casa Robinet, hubo dificultades para conseguir carga y pasajeros, por lo cual el zarpe se retrasó hasta el 28 de aquel mes, saliendo finalmente en lastre con destino a la China. El viaje debió tomar varios meses, conociendo tan sólo que el bergantín tocó en las Islas Sandwich y en otro puerto que no hemos logrado identificar, antes de arribar Hong Kong y Macao.[41]

Esta época corresponde al inicio de tráfico chinero hacia el Perú, facilitado por la ley de inmigración de noviembre de 1849 y la concesión que en exclusividad había otorgado el gobierno peruano a Domingo Elías y Juan Rodríguez para contratar colonos para la haciendas costeras. Inicialmente, dicho tráfico fue llevado a cabo a través del puerto de Comsingmoon, pero a partir de enero de 1851 Macao adquirió mayor importancia como punto de embarque.[42] Si bien en los años posteriores la familia Robinet se dedicó a este tipo de transporte, todo parece indicar que el viaje que Guillermo Manuel emprendió en setiembre de 1851 tuvo como intención adquirir los siempre valiosos productos chinos, con los que venían comerciando al menos desde 1843.[43] Lo cierto es que en Macao, Miguel Grau dejó el bergantín p eruano y pasó a la fragata británica *Greenwich,* del capitán John Adam, en la cual cruzó a San Francisco, California. Desconocemos la carga transportada en dicha nave, pero presumimos que debió tratarse de coolíes, dado que ese era el principal "producto" de exportación de Macao. Sabemos que en San Francisco nuestro biografiado volvió a cambiar de nave, retornando a la costa de Asia en la fragata norteamericana *Corsair,* del capitán

(40) *El Comercio,* año XIII, N° 3640, 1/9/1851, p. 1, col. 1.

(41) *El Comercio,* año XIII, N° 3662, 29/9/1851, p. 2, col. 1. AH de M, libro 898, matrícula de naves 1855-1862, p. 173.

(42) Mario Castro de Mendoza, *La Marina Mercante en la República 1821-1968,* t. I, p. 210.

(43) Jorge Ortiz Sotelo, *Historia de la Educación Naval en el Perú 1657-1845,* Lima, Ministerio de Marina, 1980, pp. 179-183, 191 Heinrich Witt, *Diario y Observaciones sobre el Perú (1824-1890),* Lima, COFIDE, 1988, p. 227, Robinet había recibido patente de piloto de altura el 28/9/1855, falleciendo poco después en China (AH de M, libro 898, p. 362).

Bill Cook, tocando en Shanghai y Hong Kong. De este último puerto hizo un viaje redondo a Singapur, a bordo de la fragata norteamericana *Witchcraft,* que quizá fuese uno de los famosos clípers diseñados por Samuel Hart Pook (1827-1901), célebre arquitecto naval norteamericano. Al menos, sabemos que uno de ese tipo y con el mismo nombre navegó en la zona de California en la década de 1850-1860.[44] En Hong Kong, Grau se embarcó en la fragata *Stay Hong,* del capitán William Ben, en la que pasó a la costa este norteamericana, tocando en Nueva York y desembarcando en Boston. En este antiguo puerto volvió a sentar plaza en una fragata norteamericana, la *Seabon,* del capitán Jim Smith, volviendo a cruzar el Cabo de Hornos en demanda de California. Debió haber sido a finales de 1852 o principios de 1853 cuando arribó a San Francisco, tomando plaza a bordo de la *Golden Eagle,* del capitán William Rolin o Jabens, enorme barca de 1120 toneladas, en la que finalmente arribó al Callao el 23 de julio de 1853, viniendo al buque en lastres, para el carguío del guano por cuenta de Barreda y Cía. [45]

Como ha podido apreciarse, este período de la vida mercante de Miguel Grau requiere aún de mayor investigación, para lo cual será necesario consultar archivos norteamericanos y británicos, pero a efectos de este trabajo divulgatorio creo que hemos alcanzado a dar una idea general de lo que fueron los años formativos del futuro gran almirante del Perú. Lo cierto es que al desembarcar de la *Golden Eagle,* tenía diecinueve años de edad, la mitad de las cuales los había pasado surcando de un punto a otro del Pacifico y el Atlántico, alcanzando a dominar el arte de la navegación, tanto astronómica como costera. La vida del mercante, ayer como hoy, no era fácil, alternando las durezas de a bordo con la fácil diversión que los atestados puertos ofrecían a ávidos marineros que desembarcaban tras largas semanas en la mar. Mujeres, licor, juego, todo ello conformaba el ambiente usual del mundo portuario de entonces, en especial en los licenciosos puertos asiáticos, forzados a comerciar con el oprobioso opio y a embarcar millares de seres humanos con destino a los campos de cultivo en la costa peruana y a las labores en una California que vivía ya la fiebre del oro. Tanto como los buques mercantes, su experiencia en la ballenería también habría de

(44) Samuel Eliot Morison, *The Maritime History of Massachussets, 1783-1860,* Boston, Houghton Mifflin C°, 1941, p.

(45) *El Comercio,* año XV, N° 4195, 23/7/1853, p. 2, col. 1; N° 4201, 30/7/1850, p. 2, col. 1.

contribuir a forjar su parca personalidad. Viejos lobos de mar, algunos magullados por efecto de la furia con que los enormes cetáceos se defendían del duro arpón incrustado en su lomo, capaz incluso de doblar la punta metálica del mismo, los cazadores de ballenas irían matando las horas de aquellas interminables navegaciones en busca de presas, relatando mil y una aventuras, de las buenas y de las malas, de aquellas que marcaron la personalidad del adolescente Miguel Grau.

Entre finales de 1853 y marzo de 1854, Juan Manuel Grau y sus dos hijos varones se establecieron en Lima. Fue en esos meses que nuestro biografiado habría asistido al colegio del poeta Fernando Velarde, liberal español huído de su tierra por su ideología antimonárquica. Las clases debieron ser intensas, pues la ortografía que a partir de entonces exhibió Miguel Grau resultaba bastante buena comparada a su declaración hológrafa del 10 de agosto de 1853, pero al margen de ello, la cercanía con Velarde debió proporcionarle la posibilidad de vincularse con las figuras liberales de la Lima de entonces, entre las que podemos mencionar a José y Pedro Gálvez, Ulloa, Cisneros, Casós, Quimper, Tejeda y Ureta.



