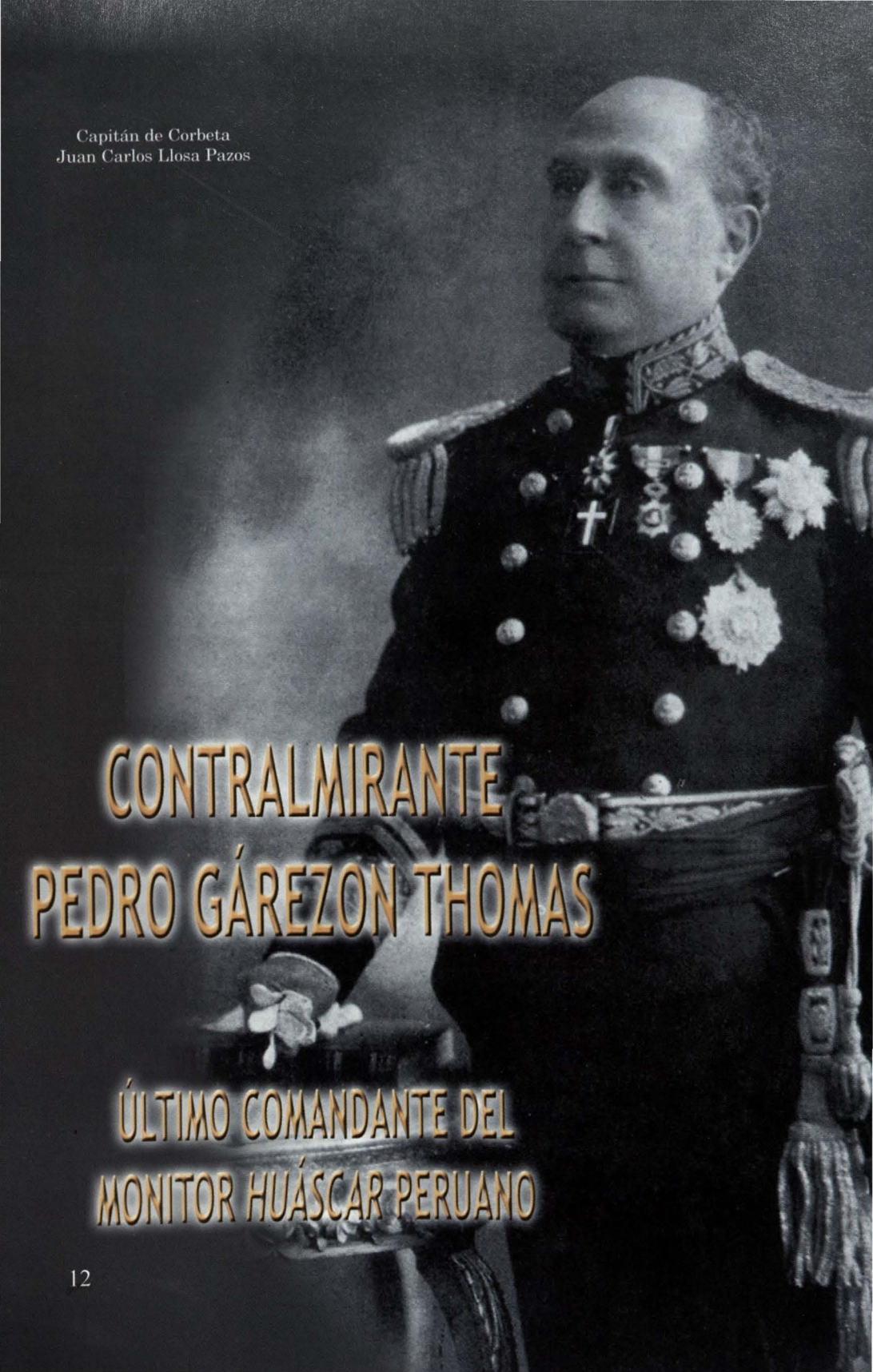
Capitán de Corbeta
Juan Carlos Llosa Pazos



CONTRALMIRANTE PEDRO GÁREZON THOMAS

ÚLTIMO COMANDANTE DEL MONITOR *HUÁSCAR* PERUANO

"Como actor en este desigual combate no nos es dado enaltecerlo; ya lo ha sido por historiadores y escritores de nota, que han tratado de las hazañas del Huáscar, *bizarramente dirigido por su experto Comandante Grau, orgullo de la raza y de la Marina Peruana, que guarda su memoria como símbolo de todas las virtudes cívicas. En su ejemplo se inspiran las nuevas generaciones".*
Contralmirante Pedro Gárezon Thomas,
en carta particular sobre el combate de Angamos.[1]

INTRODUCCIÓN

Cuando los restos de Pedro Gárezon Thomas, contralmirante en retiro de la Armada del Perú, llegaron al Cementerio General de Lima el lunes 30 de mayo de 1927, para recibir los honores fúnebres con los que la Nación lo iba a despedir, había transcurrido casi medio siglo desde que, con escasos veintiocho años, se convirtiera en el último comandante del monitor *Huáscar*, en la fase final del Combate Naval de Punta Angamos, la mañana del 8 de octubre de 1879. Él, hasta ese momento Oficial de Señales y Derrota, recibió el mando del buque media hora después de que un proyectil destrozara el puente de comando del buque insignia de la Primera División Naval, matando a su comandante, el Contralmirante don Miguel Grau Seminario, según el propio parte de guerra del citado oficial. Para ese instante, el combate estaba ya irremediablemente perdido para los marinos de guerra peruanos. Entonces, ante el desolador panorama que existía a su alrededor y sin posibilidades de resistir, el último comandante del *Huáscar* decidió hundir en aguas del Pacifico Sur al Glorioso Monitor, luego de conferenciar con los pocos oficiales de a bordo que aún quedaban en pie. Apenas algunos minutos duraría su accidentado comando, antes de que su unidad fuese capturada por el enemigo.

A pesar de que su actuación lo convir-

[1] Pocos años antes de su muerte, el Almirante Gárezon, encontrándose en Italia escribe una carta al Director de la Revista *Revue des Deux Mondes* de París, haciendo una rectificación a un artículo publicado por Charles E. Mangin en la misma revista, famoso general francés de la Gran Guerra que encabezó la ofensiva de Foch con el III y X Ejército que conduciría a la victoria de Verdún. (Carta a Rene Doumic, fechada el 19 de enero de 1923, Hotel Victoria, San Remo, Italia, tomada del libro del historiador naval capitán de fragata Manuel I. Vegas. pp. 343-344).

A pesar de que su actuación lo convirtió en una figura gravitante de la Marina de Guerra del Perú, que en aquellos días vivía su hora más gloriosa, poco se ha escrito sobre la vida del almirante Gárezon. Salvo breves notas biográficas en publicaciones conmemorativas o en diccionarios de personajes nacionales, su biografía se encuentra pendiente. Es más, ninguna unidad ha llevado su nombre hasta la fecha. Incluso a diferentes tipos de unidades de combate de nuestra Escuadra se les ha dado nombres de oficiales de la dotación del legendario navío, que fueran menos antiguos que Gárezon, como Santillana, Diez Canseco o Herrera y, dicho sea de paso, ninguno llegó a ser almirante. Incluso algunas de nuestras corbetas misileras fueron bautizadas con los apellidos de oficiales de la *Unión,* como Sánchez Carrión y Larrea.

En estas líneas he reunido alguna información que puede servir a aquel historiador que se interese por desarrollar un trabajo biográfico del contralmirante Gárezon, auxiliado por su conocimiento y experiencia profesional. Un trabajo de esta índole tendría importante significación para la historia naval de nuestro país.

En el Servicio Naval antes de la ruptura de la Paz

La incorporación a la vida naval de Pedro Gárezon Thomas, con apenas catorce años, se formalizó con Resolución Ministerial del 4 de febrero de 1865[2], firmada por el ministro de Guerra y Marina, general de brigada José Allende, en cuyo texto se consigna que el candidato tenía las cualidades necesarias para ser admitido en el Colegio Militar, centro de instrucción que hasta hacía dos años antes se conociera como "Colegio Militar y Naval", y que había sido reorganizado por decreto supremo. De él debían egresar las futuras promociones tanto de oficiales del Ejército como de la Marina, los cuales luego de estudiar en los primeros ciclos las mismas materias, eran posteriormente divididos en secciones navales y militares. Allí Gárezon, junto con otros jóvenes de su generación, se convertiría en oficial de la Marina de Guerra del Perú, al egresar como guardiamarina el 30 de marzo de 1867, graduación que se oficializaría por Resolución Ministerial, firmada por el ministro de Guerra y Marina, general de brigada Pedro Bustamante. El Colegio Militar, según refiere el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo, estuvo clausurado desde 1867 hasta 1870 año en que el gobierno del coronel Balta dispuso la apertura de la Escuela Naval, a bordo del vapor *Marañón* [3].

Luego de su graduación, Gárezon es destinado a la fragata *Apurímac,* donde tendría la oportunidad de ejercer la docencia en la Escuela de Grumetes que funcionaba a bordo de aquella unidad. En febrero de 1872 es trasladado al vapor *Marañón*, como se ha señalado, sede de la Escuela Naval del Perú. Ejerce el

2 Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú (AHM).

3 Ortiz, Jorge. *Escuela Naval del Perú, Historia Ilustrada.* Imprenta de la Escuela Naval del Perú. La Punta, 1981. p. 37.



Teniente Primero Gárezon en los días previos al inicio de la campaña naval de la guerra del Pacifico.

comando y la dirección de ambas dependencias el capitán de navío Camilo Carrillo, antiguo oficial superior de la Armada y también miembro del Partido Civil, muy vinculado al área de instrucción en la Marina de su tiempo, quien a mediados del año siguiente hubo de dejar los dos cargos, para ocupar la cartera de Hacienda y Comercio, cuando el citado partido político gobernaba por primera vez el Perú (1872-1876). El comandante Carrillo dictaba los cursos de Astronomía y Factoría Naval hasta que fue designado Ministro de Estado. El segundo de la Escuela era el capitán de corbeta Manuel Melitón Carvajal, futuro compañero de Gárezon en Angamos, quien enseñaba la asignatura de Análisis e Hidrografía. El último comandante del Glorioso Monitor fue designado para instruir a los alumnos del primer año en Aritmética Práctica (en los primeros tiempos de la Misión Norteamericana, se les cambiaría la denominación de "alumnos" por la de "cadetes"), mientras que el capitán de corbeta Manuel Espinosa, más tarde sobreviviente de la batalla de Arica, en Pilotaje y Aritmética Naval. Cabe destacar que en el año académico de 1873 se incorporaron al plan de estudios de la Escuela los cursos de Derecho Internacional Marítimo, Táctica Naval e Hidrografía.

Entre los alumnos que diariamente asistían a clases a bordo del *Marañón* en ese año, se cuentan a Fermín Diez Canseco, quien llegó a ser capitán de fragata y murió joven algunos años después de Angamos, y el teniente Jorge Velarde, quien murió combatiendo en Iquique. También se encuentran el futuro capitán de navío Eulogio Saldías, distinguido oficial que integró la dotación del monitor *Manco Cápac* en la defensa de Arica y fue padre de uno de los marinos de guerra más importantes de nuestra historia naval, el vicealmirante Roque Saldías, protagonista principal de una época muy importante para la Armada del Perú. Otro alumno de la Esuela Naval de 1873 fue Juan Manuel Ontaneda, quien con los años se convertiría en nuestro primer ministro de Marina.

Gárezon continúa su carrera sirviendo en el vapor *Tumbes,* en la fragata *Independencia* y en la corbeta *Unión*, entre noviembre de 1869 y agosto de 1871. En 1874 es teniente segundo efectivo a bordo del monitor *Huáscar* a órdenes del Capitán de Navío Miguel Grau. En los años siguientes forma parte de la dotación del transporte *Limeña* y nuevamente de la fragata *Independencia,* tal como figura en su legajo personal. Como se puede apreciar, Pedro Gárezon llega a servir a bordo tanto de unidades de primera línea, como de unidades auxiliares de la Escuadra de aquel entonces.

La guerra en el mar

Al iniciarse las tensiones entre Bolivia y Chile a mediados de 1879 el teniente primero graduado Pedro Gárezon, se hallaba a bordo de la fragata *Independencia*, buque que se encontraba amarrado a muelle en la condición de inoperativo, puesto que sus calderas esta-

ban desmontadas y en reparación. Al respecto, en su importante obra sobre la campaña naval perteneciente a la colección de *Historia Marítima del Perú*, recientemente publicada, el contralmirante Melitón Carvajal Pareja afirma que en 1878, la fragata entró en un período de completa inactividad, al iniciar en el Callao el cambio de calderas, cuya terminación estaba por producirse en marzo del año siguiente[4].

A medida que la crisis iba escalando y se hacía inevitable el ingreso del Perú al conflicto, la dotación del blindado, cuyo comandante era el capitán de navío Juan Guillermo More Ruiz, héroe de la batalla de Arica, preparaba la unidad contra el reloj, para poder incorporarse a la Primera División Naval peruana en las mejores condiciones posibles. A los pocos días de comenzada la Campaña Naval, se produce el combate naval de Iquique, el 21 de mayo de 1879. Respecto a este hecho de armas, el historiador naval Jorge Ortiz recoge la versión del mismo teniente primero Pedro Gárezon Thomas, quien consigna en el diario de la campaña naval, lo siguiente:

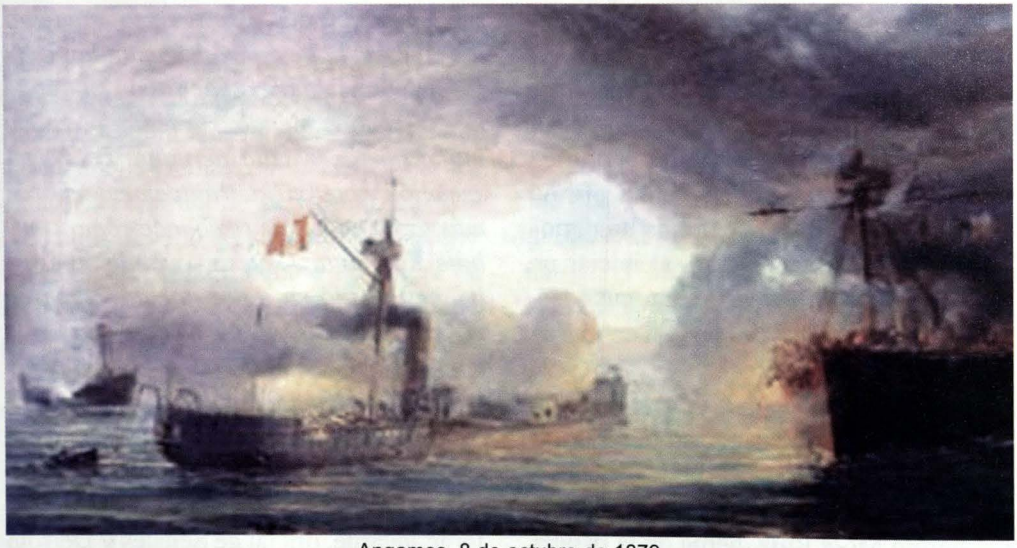
"... casi media hora después de iniciado el cañoneo sobre la corbeta Esmeralda *y la cañonera chilena* Covadonga *arribó a la zona de combate la* Independencia, *pero lo hizo con tanta velocidad que llegó a cruzar la proa del monitor e interponerse entre él y los buques contrarios. Ese preciso momento fue aprovechado por el comandante de la* Covadonga *para escapar con su buque hacia el sur, siendo perseguido en su huida por la fragata peruana. Esta persecución concluiría trágicamente horas más tarde en lo que se conoce como combate de Punta Gruesa, cuando nuestro buque encalló en un obstáculo submarino no señalado en las cartas y la nave contraria viró en redondo para cañonear a los sobrevivientes"* [5].

Perdida la *Independencia*, el teniente Gárezon es trasladado al *Huáscar*, para ocupar el puesto del teniente segundo Jorge Velarde, oficial de Señales y Derrota del buque insignia de la Primera División Naval, quien falleciera durante el combate en aguas de Iquique como se ha señalado. En efecto, luego de haberse ordenado al comandante More que procediera a embarcarse con los sobrevivientes de su buque en el transporte *Chalaco* para proseguir a Arica, el comandante de la Primera División Naval, Capitán de Navío Miguel Grau, informa al comandante general de Marina, contralmirante Antonio de la Haza, quien despachaba en el Callao, con oficio de fecha 7 de junio, que el teniente primero Pedro Gárezon y el teniente segundo Enrique Palacios, además de algunos tripulantes de la naufragada fragata, se les había destinado al *Huáscar*, por orden del director de la Guerra, general de división Mariano Ignacio Prado[6].

4 Carvajal Pareja, Melitón. Historia Marítima del Perú. *La República 1879 a 1883*, Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2004., Tomo XI volumen 1. p. 155.

5 Ortiz Sotelo, Jorge. *Miguel Grau. El Hombre y el Mar*. Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, 2003. pp. 196, 197.

6 Aguirre Mac-Kay, Sergio (Ed.). *Diario a bordo del Huáscar*. Editorial Francisco de Aguirre, S.A. 2º edición. Buenos Aires, 1977. p. 38.



Angamos, 8 de octubre de 1879

Cabría preguntarse qué hacía a más de mil kilómetros del teatro de operaciones marítimo –en un tiempo en que las comunicaciones a distancia se hacían a través de escuetos telegramas– el oficial de marina de mayor antigüedad en aquel momento, en vez de estar participando del planeamiento y de la toma de decisiones en el mismo puesto de comando del director de la Guerra.

Sin lugar a dudas, muchas debieron ser las experiencias y circunstancias que vivieron los marinos del *Huáscar* durante los extenuantes meses de campaña, donde hay que considerar además de la abnegación desplegada y el profesionalismo puesto a prueba real, las tensiones, la fatiga, a veces el desconcierto, o la nostalgia por la familia. De la rutina de a bordo y de las vivencias de la dotación poco se conocía hasta hace tres años, cuando fue obsequiada una reproducción del Diario de Bitácora del Monitor *Huáscar*, al entonces comandante general de la Marina, almirante Ricardo Arboccó Liceti, por el que en ese momento fuera comandante en jefe de la Armada de Chile, almirante Miguel Ángel Vergara, en visita que la primera autoridad nombrada hizo al vecino país del sur. Este documento proporciona interesantes detalles de la vida a bordo del gran navío peruano.

Uno de los tantos hechos consignados en el historial, corresponde a la visita que hiciera a bordo del monitor, el almirante británico Algernon M. de Horsey, el 26 de julio de 1879. El teniente Gárezon, hallándose de guardia, registra la visita en la bitácora, estando el buque fondeado frente al puerto de Arica. Esta visita, que prácticamente no se conocía, es bastante significativa por la razón de que aquel almirante, quien había sido comandante

de las Fuerza Naval Británica en el Pacífico unos años antes, combatió al mando de un escuadrón de dos buques contra el Monitor *Huáscar* rebelde, en lo que se conoce como el combate naval de Pacocha, el 29 de mayo de 1877. Suponemos que el almirante inglés tenía mucho interés por conocer a un antiguo adversario que le había causado serias dificultades en el combate, y que le había valido duras críticas y hasta un proceso disciplinario en su país.

El *Huáscar* continuó el resto de la campaña, siguiendo la estrategia naval de la guerra del *corso*, hasta que le fue inevitable enfrentarse con la escuadra enemiga en batalla decisiva, pues en Punta Angamos, el miércoles 8 de octubre de 1879, se midieron por primera y última vez, los principales componentes de los poderes navales de ambas naciones. No es mi intención abundar sobre el mencionado hecho de armas, que por demás su estrategía es un interesante material de estudio respecto de la evolución de la táctica naval. Sin embargo, estimo conveniente recoger algunos testimonios e impresiones de aquel punto culminante para el desarrollo de la guerra en el mar que significó Angamos. En primer término, el del propio Almirante Gárezon, en un memorándum escrito el 4 de setiembre de 1890, referente a la ubicación de los restos del Gran almirante, dice lo siguiente:

"Rebuscando los escombros dentro de la torre encontré, confundido con las astillas de madera y pedazos de fierro, que ahí existían, al lado de estribor y como a la altura de un metro, un trozo de pierna blanca y velluda, sólo desde la mitad de la pantorrilla al pie, el que estaba calzado con botín de cuero .Eso fue todo lo que encontré de 4 a 5 de la tarde ...Como el teniente Goñi –oficial chileno– se hallaba en la cubierta y al costado de la torre esperando el resultado, le pasé por encima de la torre el único resto que quedaba de nuestro Contralmirante; el llamó a un sargento y la pierna fue envuelta en un pabellón de bote".

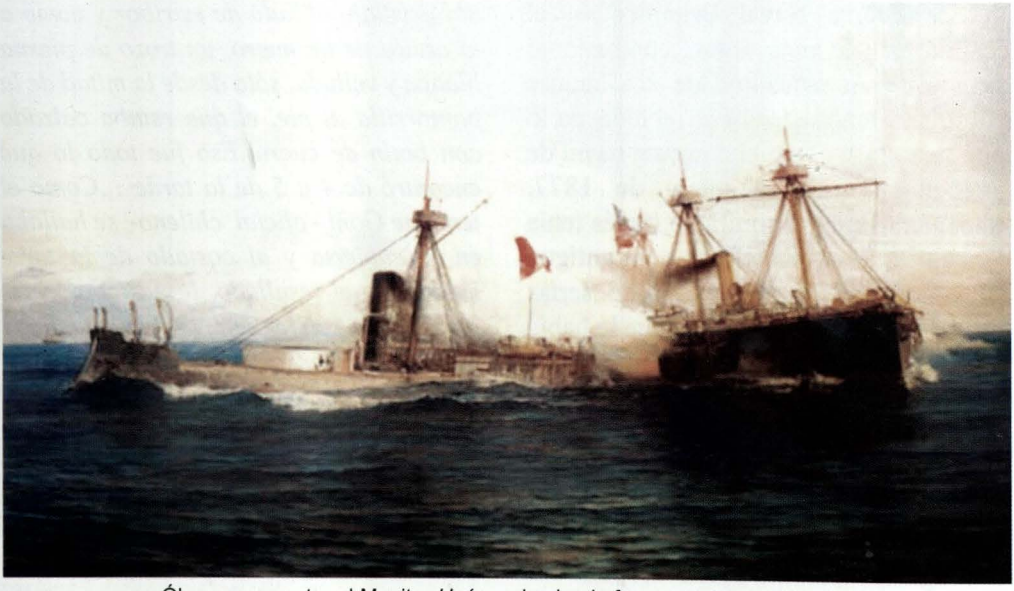
Más adelante detalla:

"Al entrar en combate el Contralmirante vestía pantalón azul sin galón, levita-paletot de paño castor del mismo color con tres botones prendidos en las bocamangas; llevaba prendidas las presillas de capitán de navío, ***calada la gorra*** *con placa y calzaba botines de cuero con elásticos. La espada se la llevó a la torre su mayordomo Alcíbar, quien se cuenta entre los héroes del combate que perdieron la vida poco antes de entrar en combate. El Contralmirante no llegó a usar a bordo el uniforme de su clase ni arboló su insignia de Contralmirante"*[7].

En la carta que cito al inició de este artículo dirigida a una revista parisién en 1923, respecto de las características del enfrentamiento entre blindados, Gárezon recuerda:

"El Cochrane, uno de los seis buques enemigos, fue el que más estrechó su distancia, que llegó hasta cien metros cuan-

7 A corta distancia.



Óleo que muestra al Monitor *Huáscar* haciendo fuego contra el *Cochrane*

do el Huáscar *lo atacó con su débil espolón, lo que evitó hábilmente el comandante Latorre, maniobrando con sus dos hélices librando el choque. Puede decirse que este combate fue a toca penoles** ".*

Prisionero sobre la cubierta de su buque, el Comandante del *Huáscar* aclara al oficial enemigo que toma posesión del Insignia peruano, que el pabellón bicolor no ha sido arriado en ningún momento, con lo que estaba dejando claro que el *Huáscar* no se había rendido. Su captura se debió a la imposibilidad material de continuar su defensa. En su carta de rectificación al general francés, el contralmirante Gárezon dice lo siguiente:

"En mi carácter de oficial de Derrota del Huáscar, y último comandante en Angamos, no puedo dejar de protestar en lo que se refiere al Pabellón; pues yo y los tres oficiales de guerra que me acompañaron hasta los últimos momentos resolvimos sucumbir hundiendo la nave antes que rendirnos. No cabía ningún otro proceder después de los ejemplos de heroísmo que nos legaron, el Almirante Grau, el Segundo Comandante Elías Aguirre y los oficiales que sucedieron en el mando del Huáscar".

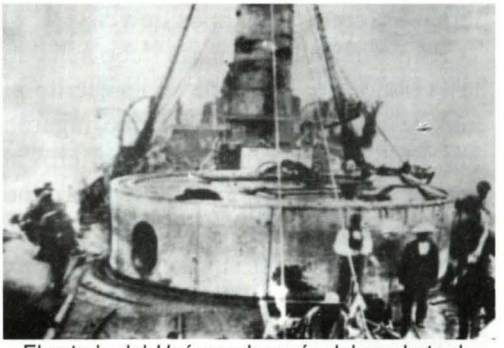
Cabe destacar que en los últimos tiempos algunas páginas *web* recogen versiones y testimonios de la Guerra del Pacífico entre los que destaca una carta del médico del *Cochrane*, Rodolfo Serrano, hermano del teniente Serrano, quien muriera en la cubierta del *Huáscar* al lado del valeroso capitán Prat, frente a Iquique. Este médico que atendió a

* A corta distancia.

Enrique Palacios ya moribundo, cuestiona el valor de los oficiales a los cuales el hierro enemigo no logró alcanzar, entre ellos a Carvajal y a Gárezon. La carta va dirigida a Benjamín Vicuña MacKenna (1831 - 1886), destacado político e historiador chileno, amigo personal del fundador del civilismo, Manuel Pardo y del propio Grau.

Vicuña publicó una obra sobre la campaña de Tarapacá al año siguiente del combate, habiendo incluso tenido la oportunidad de entrevistar a algunos de los prisioneros peruanos que dotaron el Monitor la gloriosa mañana del 8 de octubre. Respecto a la conducta del Gran Almirante y de los Oficiales de dotación consigna:

"Los oficiales superiores del fiero monitor desplegaron indisputable bizarría, y de ella dieron generoso e instantáneo testimonio sus propios vencedores. Fue sobre todas digna de alabanza la conducta del capitán Aguirre, más sinceramente llorado por sus compañeros de armas que el valeroso pero a veces adusto contralmirante Grau, y así mismo se encomió con particular elogio por los nuestros el heroísmo del teniente Palacios, en el cual la estirpe chilena no constituía privilegio de bravura, porque en todo suelo saben cobrar aliento almas de suyo levantadas... Pero la pérdida de mayor dolor y trascendencia que en aquel torneo de guerra tuvo el Perú y lamentó sinceramente y con justicia Chile, fue la del noble capitán que había sido el más asiduo y el más esforzado adversario de nuestras armas pero que no había consentido jamás en marcharse con un acto de cobardía, menos aún con una sombra de inhumanidad, porque los que le hacen reproche de su conducta en Iquique olvidan las terribles circunstancias de guerra y de presión en que en tal caso se hallara".



El estado del *Huáscar* después del combate de Angamos. Vista de la torre giratoria.

Sobre Gárezon, el historiador chileno dice que *cupo el mando del desmantelado barco al teniente don Pedro Gárezon, mozo al parecer bravo, pero al parecer, jactancioso.*

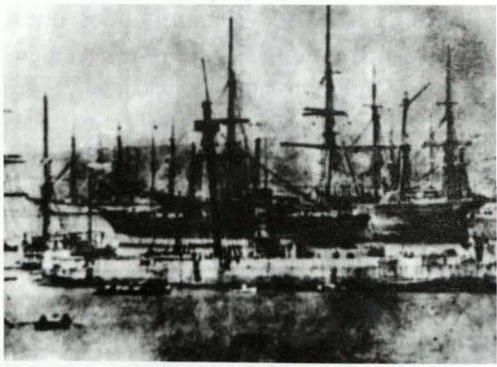
Debo añadir que para analizar las versiones dadas por aquel médico, muchas de ellas inexactas, debe considerarse que su hermano había sido muerto por los marinos enemigos que tuvo que atender en Angamos, por tanto es evidente la poca simpatía que tenía hacia la Marina enemiga, lo cual hace que su carta del 19 de marzo de 1880, y sobre todo por la cercanía a la pérdida del familiar, sea poco objetiva para el estudio de los hechos, en lo que se refiere al drama humano, más que a la táctica empleada y los resultados obtenidos, tanto es así que el propio Vicuña no los considera al emitir sus juicios sobre los combatientes

peruanos, como acabamos de ver.

Para finalizar esta parte debo señalar, hasta donde sé, que nada se ha escrito ni considerado sobre el papel que jugaron dos oficiales a bordo. Me refiero al capitán de infantería Mariano Bustamante Mantilla y al capitán de la Columna Constitución, Manuel Arellano.

Después de Angamos

Conducido prisionero a Chile, Gárezon permaneció en el pueblo de San Bernardo poco más de tres meses hasta que es canjeado y regresa a Lima los primeros días de 1880. A los diez días de hallarse en esa condición, es ascendido a teniente primero efectivo. Un mes después se le emitía el despacho de capitán de corbeta. Incorporado a filas es destinado al transporte *Oroya* como segundo comandante y luego al monitor *Atahualpa* con el mismo cargo a órdenes del capitán de navío graduado Juan José Raygada Oyarzábal. A bordo de esta unidad, el comandante Gárezon se cuenta entre los defensores del puerto del Callao hasta que por decisión de la Superioridad, encabezada por aquellos días por el veterano capitán de navío Manuel Villar, los restos de la Escuadra nacional son hundidos al norte del primer puerto del país, evitando así que estas unidades cayesen en manos del enemigo que acababa de vencer a las fuerzas militares que defendieron Lima, el 15 de enero de 1881 en los campos de Miraflores. En medio del caos que se vivía en Lima y en el Callao, el monitor



Estado en que arribó a Valparaíso el Monitor *Huáscar* después del combate de Angamos

Atahualpa se fue a pique. Los restos de esta unidad aún no han sido encontrados.

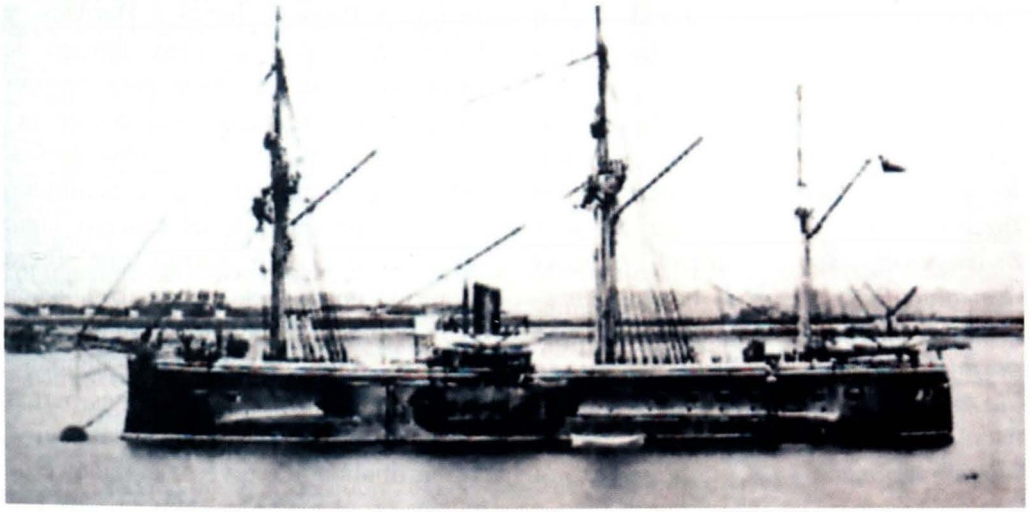
El comandante Gárezon queda sin colocación durante los primeros días de la ocupación. Poco después participa en la elección del presidente provisorio de la República, luego de la huida de Piérola al interior del país, cargo que recaería en el jurista Francisco García Calderón, reconocido miembro del civilismo, luego de ser elegido por votación en asamblea de ciento catorce ciudadanos, entre los que figuraba Pedro Gárezon, cuya acta tiene fecha 22 de febrero de 1881[8]. En marzo de ese año es nombrado edecán del Presidente de la República, cuyo gobierno despacha en la Magdalena, a las afueras de Lima. Tras la caída de este régimen, y la detención de García Calderón por las autoridades enemigas que controlaban la capital, por negarse a firmar la paz con cesión territorial, el capitán de corbeta Pedro Gárezon se ofrece voluntariamente para acompañar al presidente García Calderón en su

8 García Calderón, Francisco. *Memorias del Cautiverio*. Librería Internacional del Perú, S.A. Lima, 1949. p. 35

destierro. A los pocos días Gárezon se embarca en el blindado *Cochrane*, con el mandatario, y con su canciller, el doctor Manuel María Gálvez, hermano del héroe de 1866. Era el 7 de noviembre de 1881. Aquel marino volvía a convertirse en prisionero del enemigo, esta vez por voluntad propia. Al respecto García Calderón en sus *Memorias del Cautiverio* refiere lo siguiente:

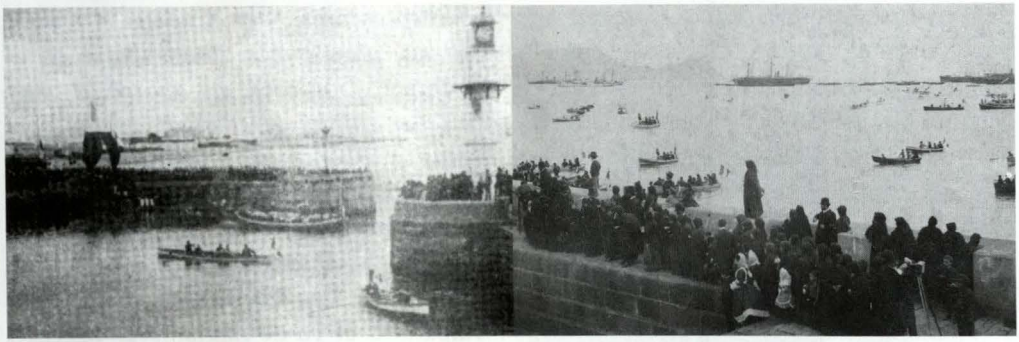
"Durante este plazo, los que habían sido mis edecanes, tuvieron la amabilidad de exigirme que eligiera uno de ellos para que me acompañara en el destierro; y cuando más embarazoso me hallaba para hacer esta elección, el comandante d. Pedro Gárezon se presentó a bordo con su equipaje, provisto de la orden correspondiente del Cuartel General chileno, para que se le recibiese en el Cochrane. *Con esto, me ahorré la pena de tener que elegir una de varias personas a quienes se estima igualmente, desairando a las demás"*[9].

Ese mismo día zarpan hacia Pisco donde debían transbordar al transporte *Chile.* Los tres personajes llegarían a Valparaíso el 16 de noviembre. Gárezon acompañó varios meses al presidente cautivo en territorio enemigo. Obligado a apartarse del presidente, en enero de 1883, el comandante Gárezon regresa al Perú, y se incorpora al gobierno del contralmirante Lizardo Montero, quien en su condición de Primer Vicepresidente de la República, tiene a su cargo el Poder



Blindando *Blanco Encalada*, una de las dos unidades que constituian el cimiento del poder naval al que debió enfrentar el Gran Almirante Grau y su buque. Llevaba el nombre del Vicealmirante Manuel Blanco Encalda (1790-1876), marino de origen argentino que sirvió tanto en la Armada del Perú como en la de Chile, en los primeros tiempos republicanos. Llego a ser presidente de Chile y comandó una de las expediciones que enviara el vecino país del sur con la finalidad de acabar la primera guerra en la que ambos países se enfrentaron, la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana.

9 Ídem. pp. 91, 92



Imágenes del Muelle de Guerra del Callao, 1ro. de setiembre de 1889. En ellas se aprecia al pueblo de Lima esperando el desembarco de los restos de los héroes de la Guerra del Pacífico repatriados.

Ejecutivo en reemplazo de García Calderón. Sobre este punto, el mandatario secuestrado por el invasor recuerda que, ante su negativa de aceptar la paz, el enemigo lo presionó con hostilidades, tales como enviarlo a un lugar indigno para un Presidente de la República, en una población llamada Quillota y luego le quitó a su edecán:

"El señor Gálvez apreciando con seriedad lo que nos pasaba, no pudo menos que formular grave censura contra los autores de tanta vejación; y el bravo Comandante Gárezon hubiera destruido a cañonazos nuestro "precioso" alojamiento si hubiera tenido la posibilidad de hacerlo... la orden que se dio al Comandante Gàrezon de separarse de mí y salir de Chile, o constituirse prisionero en Chillán, lugar de confinamiento de varios peruanos".

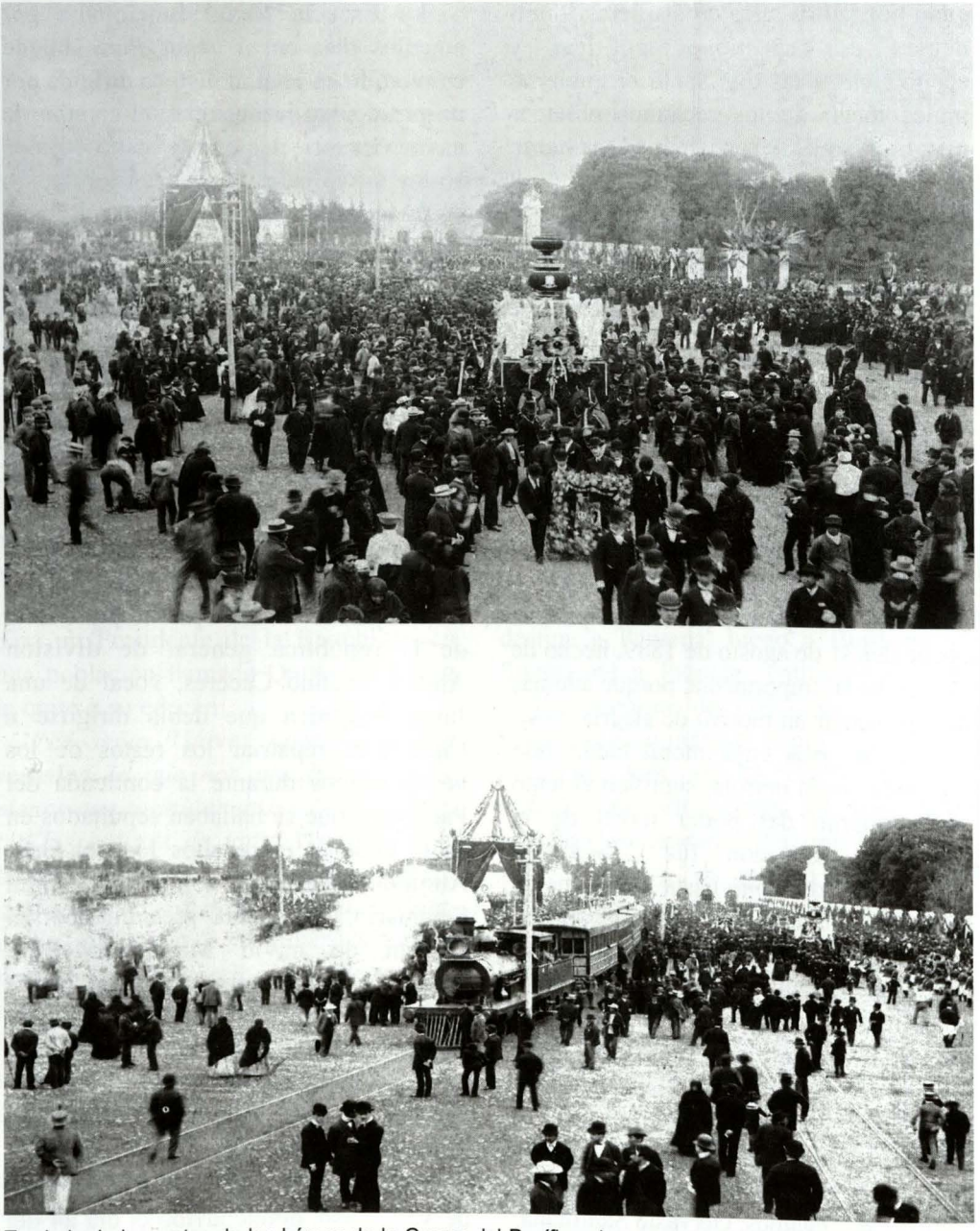
Poco después, Gárezon es elegido diputado por Lima en la legislatura convocada en Arequipa por el presidente Montero, representación que ejerce hasta julio, en que es nombrado Ayudante de Campo del Contralmirante, desempeñándose como tal hasta el 22 de septiembre de 1883 en que queda sin colocación. Desde el 8 de octubre de ese año es capitán de fragata efectivo.

Luego de ser nombrado Interventor Fiscal en Chucuito en julio de1884, se le destina a Panamá, luego a Burdeos, y finalmente a Francia -entre febrero de 1885 y octubre de 1888- para cumplir misiones diplomáticas como cónsul general del Perú en los citados países. Estando aún en Europa, es nombrado segundo comandante del crucero *Lima (*ex *Sócrates),* el mismo que fuera adquirido por colecta nacional realizada en 1879, luego de la pérdida del glorioso monitor, unidad que debió de llamarse *Almirante Grau* y llegar a costas peruanas durante el transcurso de la guerra, con la finalidad de revertir el balance de fuerzas en el mar. Cabe preguntarse por qué este buque no llevó el nombre del Gran Almirante, aun cuando esa fue una de las consideraciones iniciales de la Junta Patriótica que gestó su adquisición. El crucero o cañonera *Lima*, como se le llamaba indistintamente, estuvo embar-

gado por varios años en astilleros londinenses por cuestiones políticas y económicas a las que apeló el gobierno inglés luego de los reclamos chilenos para no permitirle participar en la Guerra del Pacífico, junto con su gemelo el ex *Diógenes,* al cual se le llamaría *Callao.*

Como el gobierno dispusiera el embarque de solo tres oficiales subalternos para esta primera unidad de combate de la Marina de la postguerra, el capitán de fragata Gárezon además del cargo al que fue designado hubo de desempeñarse como oficial de guardia en la mar y hasta de comandante, ya que durante la travesía hacia el Callao, el capitán de navío Ruperto Alzamora, comandante de la unidad estuvo enfermo. Este buque, fondearía en el primer puerto del país, la noche del 31 de agosto de 1889, hecho de trascendental importancia, porque además de representar un motivo de alegría inusitado en un país cuya moral había sido socabada por la derrota, significó el lento resurgimiento del poder naval de la República. Gárezon fue Segundo Comandante del *Lima* hasta los primeros días de setiembre de 1889, cuando el Mayor de Órdenes del Departamento Marítimo del Callao, máxima autoridad de la Armada después del Director de Marina, le comunicó oficialmente su cambio de colocación a la Escuela Naval, como secretario, bibliotecario y profesor. Es relevado en el cargo por un antiguo compañero de la guerra y sobreviviente como él de Angamos, Gervasio Santillana, quien había sido recientemente ascendido a capitán de corbeta.

La Escuela Naval funcionaba por aquellos días en el vapor *Perú,* buque convertido en pontón. Estaba dirigida por un prestigioso profesional, el capitán de navío Gregorio Casanova, cuyo valioso aporte sirvió para impulsar la formación de los primeros jóvenes que después de la guerra decidieron unir sus destinos a los de nuestra Institución, en época tan dura y de tan escasos medios materiales. Esta labor de reconstrucción, a la que contribuyó Gárezon directamente, además de difícil y ardua, es sin duda la actividad más trascendente en la Marina de Guerra de aquel período, que concluiría con la llegada de los nuevos cruceros en 1907. Un año después, el 10 de junio de 1890, Pedro Gárezon es nombrado por resolución suprema firmada por el presidente de la república general de división Andrés Avelino Cáceres, vocal de una Junta Patriótica que debía dirigirse a Chile para repatriar los restos de los héroes caídos durante la contienda del Pacífico y que se hallaban sepultados en suelo chileno, entre ellos los del Gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario. Esta junta presidida por el capitán de navío Manuel Melitón Carvajal, figura memorable de nuestra Armada y también héroe de Angamos, zarpó hacia Valparaíso a bordo del crucero *Lima,* una vez acordada la repatriación de los restos de nuestros combatientes. El crucero peruano se hace a la mar el 24 de junio de 1890, en demanda de Valparaíso, donde arribo el día 24 del mismo mes. Al término de esta importante comisión, el *Lima* fondeó frente al



Traslado de los restos de los héroes de la Guerra del Pacífico al cementerio general de Lima. En ambas imágenes se puede apreciar la multitudinaria participación en este hecho trascendental de nuestra historia, del pueblo de Lima. En este acontecimiento el entonces capitán de fragata Pedro Gárezon jugó un importante papel.

Callao, el 14 de julio de ese año. Al arribo de los buques en comisión, se realizaron imponentes actos solemnes para el traslado de los restos de los héroes nacionales al Cementerio General, habiéndose declarado duelo nacional por dos días[10].

Poco después, el comandante Gárezon parte por segunda vez en misión diplomática a Europa, habiendo sido nombrado cónsul en Burdeos, para posteriormente cumplir funciones de cónsul en Génova, Italia. Vuelve a filas el 12 de noviembre de 1899, como Vocal de la Junta Calificadora de Marina, luego es designado Vocal de la Junta Superior de Marina y posteriormente, en agosto de 1900, es nombrado Jefe Encargado del crucero *Lima* que, por aquellos días, se hallaba convertido en pontón por haber quedado inoperativas sus máquinas, disponiéndose el retiro de la artillería de a bordo[11]. Este hecho lamentable se suscitó pese a los constantes informes que elevase al gobierno la Comandancia General de la Escuadra para que se asignasen los fondos necesarios para recuperar a la unidad.

Estando nuevamente sin colocación y luego en la condición de indefinido, lo que hoy definiríamos como sin empleo, es llamado al servicio para desempeñarse interinamente como Director de la Escuela Naval el 8 de noviembre de 1902, en reemplazo del contralmirante Manuel Villavicencio Freyre, quien había sido nombrado por el presidente Eduardo López de Romaña, Ministro de Guerra y Marina. Nada fácil debió de haber sido el reto que significaba asumir un cargo de esa responsabilidad en una época llena de tantas dificultades y limitaciones, como lo fue el proceso lento de resurgimiento institucional. Mantener la disciplina y la voluntad de sacrificio en una Armada que luchaba por su supervivencia, y que a duras penas podía ofrecer a la juventud peruana unas cuantas unidades -en realidad todas era mercantes artillados excepto la *Lima*- para ejercer aquella noble profesión destinada a salvaguardar la patria en el mar, que además contaba con muy escasos empleos y con paga exigua, seguramente fue una tarea ardua y complicada.

Y así fue. Los problemas para Gárezon se iniciaron nada menos que con su segundo, el teniente primero Lizardo Reyes, oficial indisciplinado, quien según un informe del propio Gárezon, se atrevía a desobedecer las órdenes del prestigioso jefe, al punto de expresarse a menudo y públicamente en la cámara de oficiales en contra del director, incluso llegaría a calificar de "sainetes de ópera bufa", a unos ejercicios de fuego que Gárezon mando practicar a los alumnos de acuerdo al Reglamento y que aquel ordenó que se suspendieran. Enterado Gárezon, lo arresta, y basándose en el Reglamento de la Escuela Naval lo suspende, previo enfrentamiento. Luego,

10 Rodríguez Asti, John. *Cruceros. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000. p. 59

11 Ídem, p. 63

informa al escalón superior, que en ese momento recaía en el capitán de navío Pedro Rodríguez Salazar, Director de Marina del ministerio respectivo. Este jefe, con quien Gárezon tenía viejas diferencias desde tiempos de la guerra, lejos de aprobar el proceder del director de la Escuela Naval, a favor de la disciplina interna, ordenó la reposición del oficial en su puesto. Gárezon acató, pero las diferencias continuaron, sin que el director lograse obtener la separación del indisciplinado oficial de la Escuela Naval.

A mediados de diciembre de 1903, Gárezon presenta su renuncia, siendo nombrado para relevarlo el capitán de navío Toribio Raygada. Durante la gestión del ultimo comandante del *Huáscar*, se puso énfasis en la disciplina y en el mejoramiento pedagógico de la instrucción en la Escuela Naval. Sus ideas para mejorar la instrucción en la Escuela Naval se pueden apreciar en la memoria que presentara al Ministro de Guerra y Marina a través de la Dirección de Marina, en febrero de 1903. En ella el capitán de fragata Pedro Gárezon recomienda al gobierno que se continúen con los viajes de instrucción para los alumnos que han terminado el programa de la Escuela, para lo cual consideraba que al embarcarse debían de llevar un diario de navegación donde dejasen constancia de sus trabajos hechos durante la navegación, y que servirían después para la respectiva evaluación. El alumno, según su idea, tendría que consignar también sus apreciaciones científicas relativas al viaje y sus circunstancias. Gárezon pensaba también que al arribar a puerto extranjero, los alumnos, ayudados por los cónsules respectivos debían de visitar los establecimientos científicos y los astilleros. Asimismo, recomendaba que el más caracterizado de los alumnos llevase el encargo de buscar y comprar libros para la biblioteca de la Escuela.

Por otro lado, lamentando la falta de un buque escuela, el comandante Gárezon recomienda que el resto de alumnos se embarque en las barcas que hacían cabotaje en nuestro litoral, con la directa supervisión de los oficiales de dotación de la Escuela. Según el último comandante del *Huáscar*, no debía escatimarse esfuerzos en conseguir que al egresar los alumnos de la Escuela Naval lo hiciesen con la mayor suma de conocimientos posibles, puesto que *serán oficiales en quienes el Perú podrá confiar su Pabellón que llevarán con todo acierto de un mar a otro, de poniente a oriente, y sabrán hacerlo respetar.*

A reglón seguido, el héroe de Angamos nos lega un mensaje que debemos tener siempre presente, producto de haber vivido en carne propia la escasez de material en tiempos de guerra: "*Sensible que ahora no haya los buques suficientes, ni las condiciones necesarias; pero no debemos desmayar en tener siempre Oficiales instruidos. Los buques se compran, el personal necesita tiempo que no se puede comprar para formarlo y educarlo*".

Otro aspecto importante mencionado por Pedro Gárezon es, reiterarnos, la disciplina y el apego al reglamento, que él profesaba y que había sido una constante

en el proceder de su antiguo Comandante en el monitor *Huáscar*, el otrora Capitán de Navío Miguel Grau. Escribe el director de la Escuela Naval que *"la disciplina es la base de toda institución, sobre todo de las marinas militares, por lo tanto, tolerar faltas disciplinarias, por insignificantes que ellas sean, es autorizar que se cometan mayores"*.

Entre los que fueron alumnos de la Escuela Naval durante la gestión del comandante Gárezon, destacan Tomás Pizarro Rojas, Alejandro Vinces Ubillús, Héctor Mercado Silva, Carlos Rotalde Gonzales del Valle y Federico Díaz Dulanto, más tarde distinguidos oficiales almirantes, a quienes tocaría cumplir importantes roles en la Armada del Perú de la primera mitad del siglo pasado.

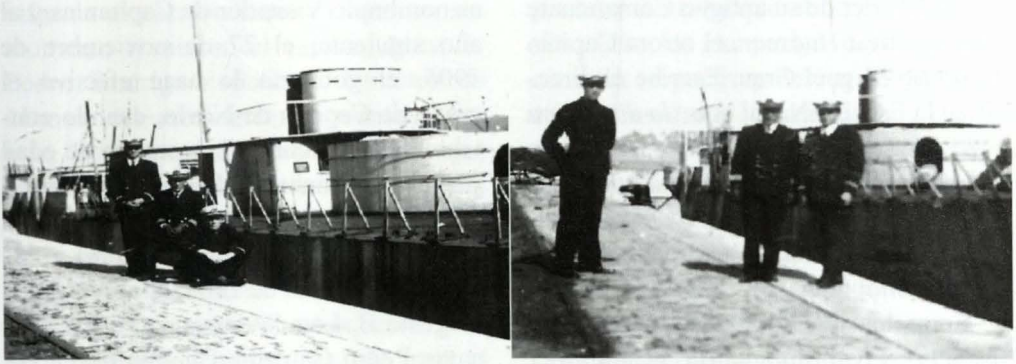
Por más de un año Gárezon queda sin colocación, hasta que en febrero de 1905 es nombrado Visitador de Capitanías y al año siguiente, el 27 de noviembre de 1906, el gobierno le hace efectivo el grado de Capitán de Navío, cuando contaba con cincuenta y cinco años de edad y se desempeñaba desde pocos días antes, como vocal del Consejo de Oficiales Generales.

El 2 de marzo de 1909, el gobierno de Augusto B. Leguía designa al capitán de navío Pedro Gárezon, Capitán de Puerto del Callao y Comandante Principal de Milicias Navales del Departamento Marítimo del Callao. Este último cargo estaba contemplado en el Título V del Reglamento que regía a la Marina de Guerra por aquel entonces (Reglamento de la Marina Militar: 1890) y que se constituía en una suerte de lo que hoy se denomina Jefatura de Distrito de Capitanías. Así mismo, de acuerdo a la





Elvira Paz Soldán y Martines, esposa del contralmirante Pedro Gárezon,



Esta fotografía nos muestra a oficiales peruanos junto al monitor *Huáscar* cautivo en Talcahuano, Chile, presumiblemente durante la primera visita que realizara la Escuadra nacional después de la Guerra del Pacífico, durante el crucero de verano en 1930.

resolución de nombramiento, se le otorgaba al capitán de puerto del Callao, el mando de la Escuadra Nacional. En esa época no todos los cargos contemplados en el Reglamento estaban dotados, como era el caso de los comandantes generales de Departamento Marítimo, y no existía un mando institucional unificado, puesto que este recaía directamente en el propio ministro de Guerra y Marina. Este Comando General debía ser ejercido por un capitán de navío, su ámbito de acción abarcaba el estamento naval terrestre y el área administrativa, y entre otras funciones debía coordinar con el comandante general de la Escuadra la posesión del cargo cuando el gobierno dispusiese su nombramiento. No existía subordinación de un cargo con el otro, pudiendo ser designado Comandante General de la Escuadra un contralmirante o un capitán de navío.

Al no estar activos los cargos antes mencionados, el confiado al comandante Gárezon era en ese momento el más importante a nivel institucional. Mencionamos estos aspectos organizacionales, porque su desconocimiento dio lugar a una situación enojosa que tuvo que afrontar Gárezon a poco de asumir su comando.

Como se ha dicho, el gobierno otorgó a Gárezon el mando de la Escuadra y además en la resolución respectiva se establecía que los comandantes de los buques quedaban subordinados a su autoridad, tal como se puede leer en el Libro de Registro de la Dirección de Marina de aquel año. Adicionalmente, se le subordinó al Mayor de Órdenes del Callao –suerte de Jefe de Estado Mayor– cargo que según el Reglamento dependía del Comandante General del Departamento Marítimo.

A pesar de subordinarle las unidades de la Escuadra, el gobierno no lo nombró Comandante General de la Escuadra. Esta extraña omisión, hecha por el gobierno, cuyo ministro de Guerra y Marina era el capitán de navío Juan

Manuel Ontaneda, sería tomada como excusa por los comandantes de los buques de la Escuadra para negarse a rendirle honores a su insignia, en una abierta indisciplina que causó un problema serio al interior de la Marina y que trascendió las fronteras institucionales.

En efecto, el comandante general de la Escuadra, en los hechos, capitán de Navío Pedro Gárezon, mediante Orden del Día de fecha 24 de marzo comunicó a la Escuadra que pasaría una inspección con la finalidad de enterarse de su estado actual. La inspección debía de realizarse el día 14. En el documento mencionado, se detallan todos los aspectos relativos a la inspección, que iban desde la comunicación al primer buque a ser inspeccionado un día antes, el uniforme a usarse, la secuencia del saludo, hasta la ubicación de las lanchas. Poco después el capitán de navío con mando de la Escuadra, postergó para el día 21 la inspección a fin de dar un mayor tiempo para que a bordo practicasen todos los ejercicios que se iban a evaluar.

El día 21 de abril, se embarcó en su lancha con insignia de Comandante General de la Escuadra en los hechos. Al atracar al portalón del *Almirante Grau,* no fue recibido con los honores a su insignia que el ceremonial naval establecía. Gárezon llamó la atención al comandante capitán de fragata Numa León, reclamándole por la omisión. El comandante del buque se excusó sosteniendo que de acuerdo al reglamento y por carecer Gárezon de nombramiento de Comandante General, no le correspondían los honores que se le exigían. Sin embargo, Gárezon tenía el mando de la Escuadra y de acuerdo al artículo 788 del referido Reglamento, este disponía que le correspondía honores al Capitán de Navío con mando de Escuadra o División igual que al Contralmirante con mando subordinado, por lo tanto saludo de cañón de 11 salvas.

De inmediato el capitán de navío Gárezon dispuso reunir a todos los comandantes de las otras unidades fondeadas en la bahía (*Coronel Bolognesi,* crucero *Lima y* transporte *Iquitos)* para comunicarles que la inspección se posponía para el día siguiente, y que esperaba que su insignia recibiese los honores que a su alto cargo le correspondían, y que adicionalmente gestionaría ante el gobierno la oficialización del nombramiento de Comandante General, que para los efectos era un formulismo puesto que aquel ya le había otorgado el mando de la Escuadra, tal como lo consigna incluso al momento de otorgarle el ascenso a Contralmirante al año siguiente, como veremos más adelante, al considerar en sus servicios prestados la Comandancia de las Milicias Navales con mando de la Escuadra.

Al día siguiente, el jefe de la Escuadra se embarcó en su lancha, y al atracar al *Iquitos* nuevamente no se le rindieron los honores respectivos. Para ese momento, tal como menciona en su informe el comandante del crucero *Coronel Bolognesi* capitán de fragata Pedro Buenaño, la prensa ya se había enterado



Don Pedro Gárezon Thomas en la época en que fuera ascendido a contralmirante

del incidente previo. En el portalón del *Iquitos* lo recibe el teniente primero Manuel Clavero, puesto que el comandante, capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres y su segundo no se hallaban a bordo. Gárezon, que no se andaba con contemplaciones y era de carácter enérgico, destituyó en el acto a los comandantes de las unidades, y se los hizo saber a todos los oficiales de las respectivas dotaciones que le estaban subordinadas, les comunicó su arresto oficialmente con memorándum a cada comandante y, finalmente, comunicó al gobierno su decisión. Este proceder en un momento fue aprobado por el Ministro, pero posteriormente, por las diferentes presiones, el gobierno terminó por desaprobar lo resuelto por el jefe de la Escuadra con resolución del 24 de abril. En respuesta, el veterano jefe presentó su renuncia el día 26. Como refiere Basadre, el ministro de Guerra y Marina, capitán de navío Juan Manuel Ontaneda, hubo de renunciar al puesto por "delicadeza". Ya que era menos antiguo que aquel veterano de Angamos.

En este incidente la prensa hizo escarnio del asunto, como es el caso de la revista *Variedades* que en su editorial del 1° de mayo, atacó tanto al ministro como al comandante Gárezon, en defensa de los comandantes de los buques [12].

En 1910 el Congreso lo ascendió a la clase de Contralmirante, a propuesta del gobierno, por esos días a cargo de Augusto B. Leguia, cuando contaba con cincuenta y nueve años de edad y se desempeñaba como Prefecto del departamento de Lima. Al respecto, la Comisión de Marina, en su dictamen[13], evalúa su larga foja de servicios que alcanza los cuarenta y tres años de servicios efectivos a la Nación, mencionando los cargos desempeñados por el citado oficial superior a lo largo de su carrera. El documento finaliza en los siguientes términos:

"Las remarcables condiciones de tan prestigioso jefe de nuestra Marina de Guerra y su brillante actuación, principalmente en la guerra del Pacifico, justifican ampliamente, en concepto de vuestra comisión, el ascenso para que ha sido propuesto, por lo que creo de su deber proponer que aprobaréis el siguiente proyecto de resolución legislativa:

Excelentísimo Señor.- El Congreso en uso de la atribución contenida en el inciso 13avo del art 59 de la Constitución, ha resuelto aprobar la propuesta de V:E para el ascenso a la clase de Contralmirante, del Capitán de Navío efectivo don Pedro Gárezon".

El almirante Gárezon, después de su breve y accidentado paso al frente de la Comandancia Principal de Milicias Navales, no volvería a ocupar cargo en la Marina, pasando al retiro en mayo de 1915. En efecto, por Decreto Supremo de fecha 31 de mayo del mencionado año, se pasa al retiro por límite de edad a los contralmirantes Manuel Villavicencio, Manuel Melitón Carvajal, Toribio Rasgada y Pedro Gárezon, así como a los

12 Revista *Variedades*, ed. 1 de mayo de 1909. Año V, N° 61.

13 Archivo Histórico de Marina. Dictamen de la Comisión de Marina, 21 de octubre de 1910.

capitanes de navío Juan Bautista Cobián, Nicanor Asín, Ramón Sánchez Carrión y Eduardo Hidalgo. Posteriormente, durante el oncenio de Leguía, Villavicencio y Carvajal fueron ascendidos a vicealmirantes en reconocimiento a sus servicios prestados al país tanto en la guerra como en la paz. Cobián también sería ascendido a contralmirante. Al momento de la formalización de su retiro, Gárezon se encontraba en Europa a donde había viajado el año anterior para restablecer su salud, tal como figura en la resolución suprema de autorización, con fecha 5 de mayo. Viviría varios años en Valencia, España, llegando a representar al Perú en varios certámenes científicos internacionales como la Conferencia Hidrográfica Internacional en Londres, en el año 1923.

Apuntes finales

El contralmirante Gárezon había nacido en Lima el 23 de febrero de 1851, hijo de Pedro Celestino Gárezon y de María Thomas, distinguida dama que falleciera en 1889[14]. Estuvo casado con Elvira Paz Soldán y Rivero y tuvo una hija que fue bautizada con el nombre de su madre, tal como anota el doctor José Agustín de la Puente Candamo en su biografía del Gran Almirante Grau[15].

El doctor De la Puente afirma que el suegro de Gárezon fue el jurista José Gregorio Paz Soldán (1808-1875), distinguido hombre público que fuera Canciller de Castilla, de Echenique y de San Román. El matrimonio, cuya fecha no figura en su legajo personal, debió realizarse después del 15 de mayo 1898, fecha en que siendo capitán de fragata firma su ficha de servicios prestados, consignando su soltería. Sin embargo en la recopilación de Guillermo Ugarte Chamorro, que citamos, manifiesta que Pedro L. Gárezon casó con la dama limeña Elvira Paz Soldán, pero que no dejó descendencia[16]. Por otro lado, en una biografía de don José Gregorio Paz Soldán, publicada por uno de sus nietos en 1908, año del centenario de su nacimiento, y reeditada en 1964, Carlos Enrique Paz Soldán afirma que su abuela doña Mercedes Martínez había casado con José Gregorio Paz Soldán y Ureta[17]. Existiendo este dato, podría ser que estemos ante otra Elvira, ya que en aquella época eran comunes los matrimonios entre parentescos cercanos, lo cual se presta para confusiones al momento de establecer genealogías, por lo que la segunda versión de las nombradas sería a mi parecer la que más se ajusta a la realidad.

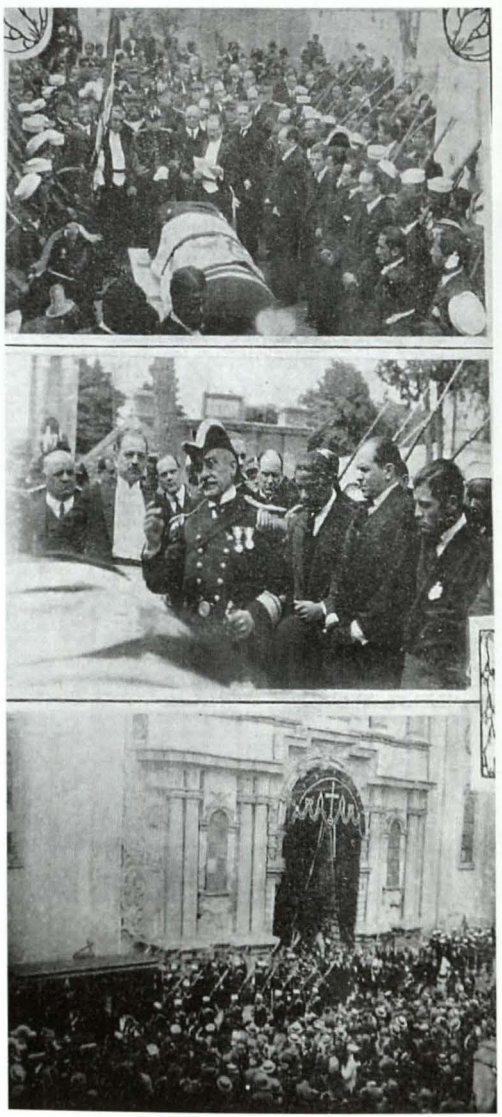
Al día siguiente de su fallecimiento, acaecido la noche del 27 de mayo, cuando contaba con setenta y seis años de edad, mediante decreto supremo firmado

14 Revista *El Perú Ilustrado*. Lima, 1889, pág. 1231.

15 De la Puente Candamo, José Agustín. *Miguel Grau*. Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2003. p. 404.

16 Ugarte Chamorro, Guillermo. (Compilador). *Diario de Campaña Naval escrito a bordo del Huáscar*. Corporación Financiera de Desarrollo. Lima, 1984. p. 106.

17 Paz Soldán y Paz Soldán, Carlos Enrique (editor). *La obra político doctrinaria de José Gregorio Paz Soldán*. Editorial Ausonia. Lima, 1964. p. 71.



Funerales del contralmirante Pedro Gárezon Thomas, finales de mayo de 1927. Correspondió al contralmirante Federico Sotomayor, sobreviviente de Angamos, dar el discurso fúnebre en representación de la Marina.

por el ministro de Marina, doctor Arturo Rubio y rubricado por el presidente Leguía, se dispone que se dieran honores fúnebres de Ministro de Marina a don Pedro Gárezon[18]. El contralmirante Federico Sotomayor (1862-1940), uno de los últimos sobrevivientes de la dotación del glorioso monitor –asistió al combate como Aspirante de Marina– tuvo la responsabilidad de despedir en nombre de la Armada del Perú, al que fuera una de las figuras navales más importantes de su tiempo. Afirma una de las revistas de actualidad de la época, que la ceremonia en el Presbítero Maestro de Lima fue imponente, ya que el pueblo limeño, en nombre del pueblo peruano, despidió conmovido a quien había sido el último comandante del *Huáscar* legendario[19].

Años más tarde, durante el gobierno de José Luis Bastamente y Rivero, por Resolución Legislativa del Congreso de la República del 30 de noviembre de 1945, sus restos fueron llevados a la Cripta de los Héroes, donde actualmente reposan[20].

El contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del *Huáscar*, perteneció a una generación de oficiales, a quienes, siendo bastante jóvenes, los sorprendió la guerra en condiciones muy adversas. Algunos de ellos no volverían al Callao. Los que siguieron en el servicio después de la firma de la paz tuvieron que afrontar la dura tarea de reconstruir la Institución, primero en apoyo de sus superiores y después asumiendo ellos mismos esa responsabilidad durante las décadas que aquella empresa tardaría. Muchos, como Gárezon, lo hicieron con patriotismo y dedicación admirables. Tuvieron además que salirle al paso a las limitaciones materiales. La más sensible evidentemente fue la falta de buques de guerra para continuar avanzando en la carrera. Para muchos esta se vio limitada considerablemente, al punto que durante prolongados períodos tuviesen que ausentarse del servicio activo, al no haber empleo para todos, para ser destinados a otras reparticiones del sector público o simplemente remitirse a la vida civil. La carrera entonces se volvió considerablemente irregular. Ya retirada esta generación del servicio y sin duda gracias a su concurso, las aguas volverían a su nivel con jóvenes tanto o más orgullosos de su identidad que aquellos que zarparon del Callao a la guerra, en abril de 1879.

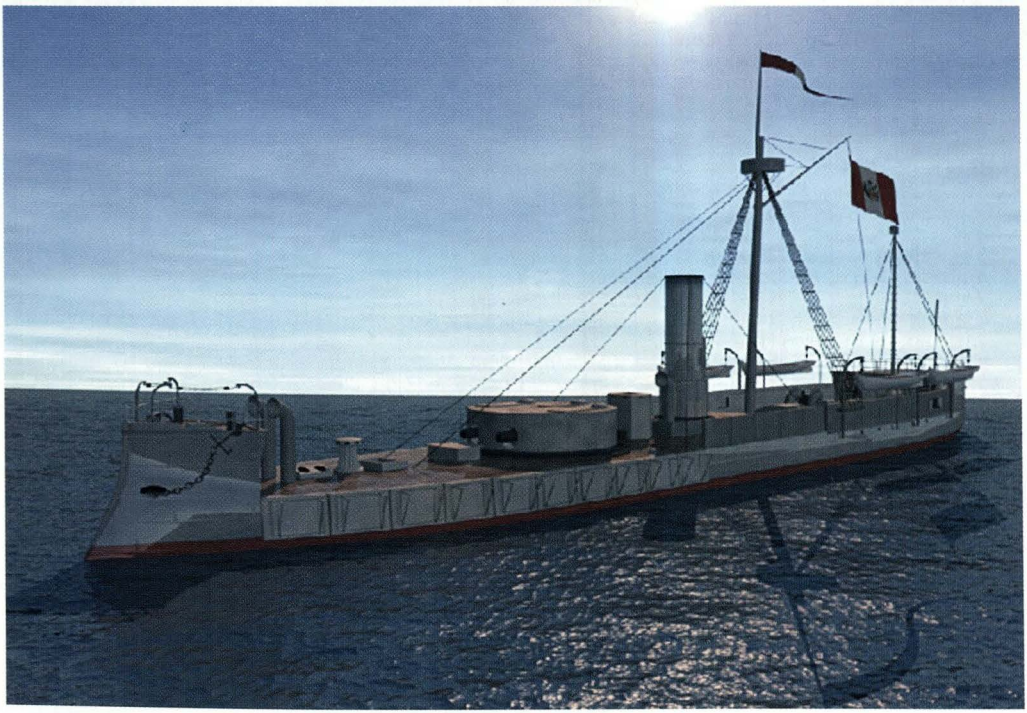
El almirante Gárezon fue un valiente defensor de su patria en su hora más negra, con dignidad encaró al enemigo sobre la cubierta del Glorioso Monitor, del que fuera su último comandante peruano, en una actitud que Vicuña Mackenna calificara de jactanciosa, pero que desde la otra orilla no puede ser vista sino como un memorable gesto de altivez propio del marino de guerra que es consciente de su valía y la de sus superiores, compañeros

18 Garaycochea, León. *Legislación Naval y de Aviación. Años 1927-1928.* Tomo V. Lima, 1935. pp.190, 191

19 Revista *Variedades*, ed. 4 de junio 1927. Año XXIII, N° 1005.

20 Centro de Estudios Históricos-Militares del Perú. *Santuarios Patrióticos Cripta de los Héroes de la Guerra del Pacífico, Guía Histórica y Biográfica.* Tercera Edición. Lima, 1977. p. 87.

y subalternos que han luchado hasta la muerte, en medio de la destrucción y de la pérdida de invalorables vidas humanas en ambos bandos. Gárezon no agachó la cabeza, no solamente porque su carácter jamás se lo hubiese permitido, sino porque debió de ser muy consciente del peso que el destino había depositado sobre sus hombros. Esta pendiente que un buque de guerra lleve algún día su nombre. Supo ser digno de la estirpe que fundase el almirante Guise, la que ya va navegando por casi dos siglos. Sean estas líneas para honrar su memoria.



COMANDANTES DEL MONITOR *HUÁSCAR*
(1866-1879)

Ene. 1866 - Jun. 1866	C. de N.	José María Salcedo [21]
Jun. 1866 - Jul. 1866	C. de N.	Lizardo Montero Flores
Ago. 1866 - Set. 1866	C. de N.	José María Salcedo
Set. 1866 - Oct. 1866	C. de C.	Ulises Delboy Méndez
Nov. 1866 - Ene. 1868	C. de N.	Alejandro Muñoz Sologuren
Feb. 1868 -Jul. 1876	C. de F./C. de N.	Miguel Grau Seminario [22]
Ago. 1876 - May. 1877	C. de N.	Federico Alzamora Pequeño [23]
Jun. 1877 - Feb. 1879	C. de C./ C. de F.	Gregorio Pérez Córdova
Mar. 1879 - 8 Oct. 1879	C. de N./ Calm.	Miguel Grau Seminario
8 Oct. 1879	C. de C.	Elías Aguirre Romero
8 Oct. 1879	Tte. 1ro.	José Melitón Rodríguez Pérez
8 Oct. 1879	Tte. 1ro.	Pedro Gárezon Thomas

21. Antiguo Jefe de la Armada peruana de origen chileno. Fue nombrado el 27 de mayo 1964 Jefe de la Misión que debía supervisar en Londres la construcción del monitor y nombrándosele posteriormente comandante de esa unidad. Cuando el *Huáscar* fondea frente a Valparaíso el 6 de junio de 1866 proveniente de Inglaterra, el comandante Salcedo recibe el nombramiento de Comandante General de la División Naval peruana integrante de la Escuadra Aliada de peruano-chilena, con retención del comando del monitor. Luego sería relevado de ambos cargos para viajar al Callao por haber sido nombrado por el gobierno Comandante General de la Marina.
22. Según refiere el capitán de fragata Ortiz, durante el período que el entonces capitán de navío Miguel Grau fue designado Comandante General de la Escuadra de Evoluciones, durante el año 1874, fue relevado del Comando de su buque por el capitán de fragata Leopoldo Sánchez Calderón. Cuando aquel Comando General cumplió su misión y la organización a su mando disuelta, el comandante Grau volvió a asumir el mando del monitor.
23. Entre el 6 y el 31 mayo de 1877 ejerció el comando del monitor *Huáscar*, el capitán de fragata Germán Astete Fernández de Paredes, héroe naval muerto en la Batalla de Huamachuco, última acción militar de importancia de la guerra del Pacífico. Astete junto con varios pierolistas capturaron el monitor por motivos políticos. Al ser ilegal su comando, ya que no medió nombramiento alguno de parte de la autoridad competente para ejercerlo, no lo hemos considerado en la presente relación de comandantes.

BIBLIOGRAFIA

- Aguirre Mac-Kay, Sergio (Ed.). *Diario a bordo del Huáscar.* Editorial Francisco de Aguirre, S.A. 2º edición. Buenos Aires, 1977.
- Anónimo. "Semanario para las familias" En: *El Perú Ilustrado*, ed. del 28 de diciembre de 1889. Año 3 semestre II numero 138.
- Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú, 1922-1933.* Sexta edición, Editorial Universitaria. Lima, 1969.
- Carvajal Pareja, Melitón. Historia Marítima del Perú. *La República 1879 a 1883*, Tomo XI volumen 1. Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2004.
- Casaretto Alvarado, Fernando. A *la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau.* Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú. 5º edición. Lima, 2001.
- Centro de Estudios Históricos-Militares del Perú. *Santuarios Patrióticos Cripta de los Héroes de la Guerra del Pacífico, Guía Histórica y Biográfica.* Tercera Edición. Lima, 1977.
- Ministerio de Guerra y Marina. *Código de la Marina Militar*, Tomo I y Tomo II. Imprenta del Centro Militar. Lima, 1890.
- De la Puente Candamo, José Agustín. *Miguel Grau.* Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú. Lima, 2003.
- Marina de Guerra del Perú. *Diario de Bitácora, Monitor Huáscar 1879.* Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos e Información. Lima, 2005
- García Calderón, Francisco. *Memorias del Cautiverio.* Librería Internacional del Perú, S.A. Lima, 1949.
- Gárezon Thomas, Pedro. Legajo Personal. Armada del Perú, Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú.
- Garaycochea, León. *Legislación Naval y de Aviación.* Años 1927-1928. Tomo V. Lima 1935.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Escuela Naval. Historia Ilustrada.* Escuela Naval del Perú, La Punta, 1981.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Miguel Grau. El Hombre y el Mar.* Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima, 2003.
- Paz Soldán y Paz Soldán, Carlos Enrique (editor). *La obra político doctrinaria de José Gregorio Paz Soldán.* Editorial Ausonia. Lima, 1964..
- Revista *Mundial*, ed. 3 de junio de 1927. Año VII, N° 364.
- Revista *Variedades*, ed. 1 de mayo de 1909. Año V, N° 61.
- Revista *Variedades*, ed. 4 de junio 1927. Año XXIII, N° 1005.
- Rodríguez Asti, John. *Cruceros. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000.
- Ugarte Chamorro, Guillermo. (compilador). *Diario de Campaña Naval escrito a bordo del Huáscar.* Corporación Financiera de Desarrollo. Lima, 1984.
- Valdizán Gamio, José. *Historia Naval del Perú.* Dirección de Intereses Marítimos. Tomo V. Lima, 1993
- Vegas, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú,1821-1924.* 3º ed. Lima, 1978.
- Vicuña Mackenna. Benjamín. *Guerra del Pacífico. Historia de la Campaña de Tarapacá, desde la ocupación de Antofagasta hasta la proclamación de la dictadura en el Perú.* Santiago de Chile, 1880. Tomo II. (Versión publicada en internet).