EL *HUÁSCAR* ENFRENTA A LOS BUQUES INGLESES *SHAH* Y *AMETHYST*

COMBATE NAVAL DE PACOCHA

Hugo G. Cárdenas Mandujano

HMS Shah,
Callao, Mayo 16, 1877.

Al comandante del buque de guerra peruano revolucionario Huáscar.

Señor:

Por las declaraciones de los capitanes y oficiales de los buques de la Compañía de Navegación por Vapor en el Pacífico, "Santa Rosa" y "John Elder", me he impuesto de que el 10 del corriente el primero de ellos fue abordado por un bote del "Huáscar" y que el 11 del mismo el último fue detenido por un tiro de cañón del "Huáscar" y demorado una hora y cinco minutos. En ambos casos las declaraciones manifiestan que se ha exigido la mala y despachos conducidos por esos buques, cuya ilegal exigencia fue, por supuesto, inmediatamente negada.

Es mi deber manifestar a Ud., no obstante mi deseo de conservar mi estricta neutralidad en todas las disensiones internas del Perú, que cualquier abordaje o ingerencia con los buques británicos o sus propiedades por el buque revolucionario, que obedece a un gobierno o no reconocido ni establecido, no podré tolerarlo; y que cualquier acto como el ejecutado por el "Huáscar" me obligará a tomar posesión de ese buque y entregarlo a la autoridad legal.

Tengo además que manifestar a Ud. que el trabajo forzado de cualquier súbdito de S.M.B. que hubiese estado a bordo del "Huáscar" al servicio del gobierno peruano o la detención a bordo del cualquier súbdito británico contra su voluntad, será considerado como justa causa para la captura de ese buque por las fuerzas navales de S.M.B. que están bajo mi mando.

ALGERNON M. DE HORSEY
Almirante, comandante en jefe de las fuerzas navales de S. M. B. en el Pacífico.

La comunicación transcrita en la página anterior, dirigida al comandante del monitor *Huáscar*, por entonces capturado y puesto a servicio de un grupo de oficiales y civiles levantados a favor de don Nicolás de Piérola, tuvo una respuesta lacónica y llena de firmeza y convicción. Transcribimos sus párrafos finales:

"Las fuerzas que me obedecen conocen bien los deberes y derechos que el Código de las Naciones y la práctica establecida en nuestras costas le señalan; lejos de incurrir en la más leve violación de esos deberes, no han ejercido, por el contrario, con la extensión que podían, aquellos derechos en el caso de los vapores mercantes "Santa Rosa" y "John Elder", pudiendo añadir que son inexactas las informaciones suministradas a este respecto.

Por lo demás, el suscrito, apoyado en su derecho, y anteponiendo a todo otro interés la soberanía y la dignidad de la República, rechaza con tranquilidad, pero firme resolución, no sólo en su nombre y en el de los que le obedecen, sino en el Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesto, declarando al señor Almirante que si, lo que no es de creer, llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar para nada en cuenta las fuerzas con que se consuman, sabrá (el que suscribe, Astete) cumplir, con su deber".

LUIS GERMAN ASTETE
Comandante General de la Escuadra Nacional

Los dos documentos son derivación y trasunto de un notable acontecimiento en nuestra historia naval que trascendió a otros espacios y destacó en círculos extranjeros a nuestros marinos e inició la nombradía de la nave afamada en la Campaña Naval de 1879.

A rememorar ello se halla referido el presente artículo.

I. DEL BUQUE PROTAGÓNICO

Antecedentes

En junio de 1863 llegó al Callao una flotilla española integrada por dos fragatas mixtas y una goleta. La comandaba el almirante español Luis Hernández Pinzón. La expedición, que más tarde haría derivar de su presencia el conflicto armado de 1866, fue recibida, entonces y pese a algunas reticencias, con muestras de deferencia.

Poco tiempo después, a mediados de abril de 1864, por circunstancias que no eran sino un trasunto de la situación originada, pero que se precipitó por hechos casuales, se produjo por la tripulación de las naves españolas,

la ocupación de las islas guaneras de Chincha, manifestándose, igualmente, por el almirante español, el propósito de comercializar aquellos recursos naturales nuestros. El camino a la confrontación bélica había sido abierto.

Una década atrás, el mariscal Castilla nos había dejado dueños de una Armada, para esos años, verdaderamente fuerte y bien dotada. Pero ahora, ocurrido tan molesto y grave evento, carecía el país de fuerzas suficientes para afrontar, producida la disensión, la inminente contienda.

En esta emergencia, el Gobierno del general Pezet nombró una comisión integrada por el capitán de corbeta Aurelio García y García y el teniente primero Miguel Grau, con órdenes de concertar en astilleros ingleses la adquisición de una fragata blindada así como otras de madera y de vela. Poco tiempo después, el capitán de navío José María Salcedo, oficial integrante de nuestra Marina, fue nombrado jefe de dicha comisión. Dicho oficial, posteriormente, recibió orden de adquirir un monitor. De este modo había de darse en nuestra historia la presencia del celebérrimo *Huáscar*, que en la campaña naval de la Guerra de 1879 adquirió renombre universal.

La comisión, pues, cumpliendo disposiciones superiores, debía adquirir una fragata blindada y un monitor.

FRAGATAS BLINDADAS Y MONITORES EN EL SIGLO XIX

A mediados del siglo XIX ya se habían producido grandes innovaciones en cuanto a los buques de guerra: la propulsión a vapor, los cañones de granadas explosivas y el blindaje de acero.

Tres grandes diseñadores europeos habrían de inscribir sus nombres en esta época de cambios en materia naval: Estanislao Dupuy de Lome, en Francia; el sueco John Ericsson, en los Estados Unidos de Norteamérica, y el capitán de navío Cowper Coles, en Inglaterra.

Se le debe a Dupuy de Lome la construcción del primer vapor de guerra, el *Napoleón*, que dio celebridad a su autor al remontar, llevando de remolque a la fragata *Ville de París*, el estrecho de los Dardanelos en ruta al frente de Crimea; el mismo diseñador francés proyectó la construcción de las blindadas baterías flotantes que acallaron en esa guerra a la artillería rusa. El sueco Ericsson, ingeniero constructor residente en los Estados Unidos de Norteamérica, esbozó primero y vigiló después la construcción del primer monitor, que fue lanzado al mar en los inicios de 1861, en plena guerra de secesión norteamericana, como buque de la Marina del Norte. El *Monitor*, en cuanto acorazada unidad naval, tuvo destacadísima actuación en la guerra estadounidense. Antes de su intervención, el *Virginia* (ex *Merrimac*), una batería flotante, blindada y construida por los sudistas sobre el casco de madera de una ex fragata, había derrotado prácticamente ella sola (Hampton Roads, 8 de marzo de 1861) a toda una flota del ejército unionista. Mas al irrumpir, poco después, en el teatro de la lucha el *Monitor*, la victoria, hasta antes del

todo favorable a la ex fragata, le fue negativa y adversa: el también acorazado oponente, *Monitor*, la obligó, tras intenso cambio de fuegos durante cuatro horas, a buscar refugio en Gosport. Y en el mar Negro, en la misma guerra de Crimea, la flota británica tuvo que hacer frente, dificultada respecto a acercar sus naves por la poca profundidad de las aguas, a las poderosas fortificaciones rusas. Esta eventualidad dio ocasión al capitán de navío inglés Cowper Coles para construir un pontón de escaso calado en el que montó un cañón largo y protegido con una fuerte coraza de hierro. Esta batería actuó con éxito contra las defensas rusas en el Mar de Azov. Coles granjeóse así un sitial destacado en la consideración del pueblo y almirantazgo ingleses.

El monitor significó el segundo paso en la evolución de las naves de guerra hacia el buque de combate ideal. El primero lo fueron las baterías flotantes, concretizadas por Dupuy de Lome y Coles y de señalada actuación en las Marinas de Francia e Inglaterra, y cuya peculiaridad era el blindado de sus partes esenciales. A ello, ya en el monitor, se dio el agregado de las torres giratorias con cañones. Estas decisivas innovaciones condujeron, finalmente, al acorazado de alta mar, cuyos esenciales básicos se hallan constituidos por el blindaje y las torres férreas que protegen los cañones montados en el interior de ellas.

El poder de fuego y la invulnerabilidad de que diera muestras el *Monitor* sin duda influyeron en la determinación del Gobierno peruano respecto a que por la comisión actuante en Europa se adquiriese este tipo de unidad naval. Empero, una fuerte corriente de marinos –principalmente ingleses– no dejaba de manifestar su apoyo y conformidad con la utilización, como los más ideales navíos de guerra, de las fragatas convencionales; sí, éstas, con el aditivo del blindaje. Abonó esta posición la travesía cumplida aquellos años, ante la expectativa general, por la fragata blindada *Numancia*, de 7 000 toneladas. Este blindado español pese a su elevado tonelaje, dio clara muestra de condiciones marineras al atravesar el Atlántico y los difíciles canales del estrecho de Magallanes con facilidad. La gran eficiencia de los monitores tenía como lado débil su poca adecuación para las navegaciones en alta mar. Y de hecho, el *Monitor* americano, triunfante en Hampton Roads, sin haber cumplido 10 meses en servicio, se hundió, pese a hallarse llevado a remolque, en Cabo Hatteras al no poder soportar la mar gruesa. Y el *Captain*, buque de tipo análogo diseñado por Cowper Coles, también en su primera navegación, de regreso del Mediterráneo, naufragó, a causa de los fuertes vientos que originaron mar movida, en el golfo de Vizcaya.

Cowper Coles, el genial proyectista y diseñador de buques similares al *Huáscar*, había logrado concebir el buque de alta mar, de perfil muy bajo y con cañones montados sobre plataformas móviles con su propia coraza convexa en éstos... Estas características son de verse, inconfundibles, en la estructura del afamado buque peruano que, a decir de G. Fletcher, técnico e historiador inglés, fue un tiempo (el de la Guerra del Pacífico), el más célebre buque de guerra del mundo.

Con las experiencias expuestas, la co-

misión en Inglaterra adquirió de los astilleros de Laird, en Birkenhead, un monitor, el *Huáscar*, y de los astilleros de Samuda Brothers, en Londres, una fragata blindada, la *Independencia*. Ambos buques, concluidos en 1865, tras vencer obstáculos diplomáticos, salieron del puerto de Mersey, rumbo al Perú, el 20 de enero de 1866. Tras un viaje en el que no faltaron incidencias en la larga travesía, al fin llegaron a aguas peruanas en los inicios de julio. Lamentablemente no llegaron a tiempo para participar en las acciones de la guerra con España –para la que se los adquirió- ni enfrentar a la poderosa *Numancia*.

II. DEL HÉROE DE LA JORNADA

El conflicto de 1879 nos ha servido, desde puntos de vista cívicos, para que, enalteciéndonos como pueblo, aflorasen en nuestros compatriotas de entonces expresiones cimeras, trasuntos de la gran calidad humana y moral de aquellas generaciones nuestras. Esta fue la actitud de la tripulación del *Huáscar*; ésta, el gesto de los defensores de Arica; ésta, la entereza del presidente García Calderón; ésta, para no citar más ejemplos, el valor estoico de los integrantes y combatientes de la Breña.

Aparte, pues, los hechos adversos, la Guerra sirvió para ilustrar, con muchos y esclarecidos ejemplos, a propios y extraños, el valor espiritual de aquellos peruanos que con su actuar en ese período bélico ameritaron grandemente nuestro pasado y nuestra Historia. Tal es el caso del capitán de navío Luis Germán Astete Fernández de Paredes, oficial de la Marina de Guerra del Perú, muerto heroicamente el 10 de julio de 1883, en la batalla de Huamachuco. Más atrás de esta guerra, se le debe también al Comandante Astete un hecho de gloria que exalta a nuestra Armada y que no hace mucho fue objeto de emocionado recuerdo: el centenario del Combate Naval de Pacocha, realizado el 29 de mayo de 1877, en el que el héroe peruano, comandando nuestro sin par *Huáscar*, se enfrentara brillantemente a unidades de la división inglesa en el Pacífico, la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst*, ambas bajo el comando y jefatura del almirante Alghernon M. de Horsey y con un potencial de treinta cañones y 700 tripulantes. El *Huáscar*, con Astete, iniciaba desde entonces su trayectoria de leyenda.

El capitán de navío Luis Germán Astete Fernández de Paredes nació en Lima el 28 de mayo de 1832. Murió, ya lo dijimos, el 10 de julio de 1883, combatiendo en la batalla de Huamachuco. Entre uno y otro extremo enciérrase una vida de la que más de treinta años se hallan vinculados a nuestra Armada. Astete es quien, en la década de 1850, trajo desde astilleros ingleses nuestra fragata *Amazonas*; Astete es el encendido tribuno que defiende los fueros de la Marina en el Congreso de 1860; Astete es actor destacado en el combate del 2 de Mayo; Astete, con límpida trayectoria, con acendrada vocación por una patria digna en su imagen y cometidos, parti-

cipa en los avatares de nuestra vida política, siempre en alto aprecio su nombre por quienes en aquella época fueran protagonistas de nuestro acaecer histórico, el mariscal Castilla principalmente; Astete es quien, testigo la tripulación de nuestro histórico monitor, teniendo como marco las costas de Pacocha, ante la intimación del almirante De Horsey, de entregar el navío y arriar la bandera, libra combate con las naves inglesas, y a continuación, aprovechando de la noche, elude, en lo alto del mástil del *Huáscar* el pabellón peruano, el cerco de los dos poderosos navíos, y con gran solvencia profesional, con pericia, invicto, deja las aguas de Pacocha.

Iniciada la contienda del 79, Astete fue enviado a EE.UU. con la misión de concertar la adquisición de unidades navales, empeño que no se concretizó.

En tanto, ha concluido la épica campaña del *Huáscar*. Tras la inmolación se estableció, de Angamos, por el enemigo, el dominio del mar y el bloqueo del Callao. Pero la lucha continúa. La escuadra chilena bombardea sucesivamente nuestro puerto y los indefensos pueblos costeros. Los defensores peruanos, por su parte, logran hundir el *Loa*, la *Covadonga* y una lancha cañonera. A Astete se le ve, en el Callao, como Comandante General de las Baterías del Norte, primero, y, después, asume la Jefatura Militar y Política de la plaza.

Ante lo infructuoso del bloqueo, acaso con el ánimo de alardear una supremacía que en los hechos no se veía, el comandante de la escuadra bloqueadora oficia al jefe de la Plaza del Callao exigiéndole, en el plazo perentorio de 24 horas, la entrega de los buques *Unión* y *Rímac* y amenaza que, en el caso de no realizarse lo exigido, Chorrillos, Ancón y Chancay serían bombardeados. Astete, en respuesta, lo reta a atacar el puerto bajo su defensa: "Honroso sería para V.E. avanzar sobre las fortalezas de esta plaza y no hacer el papel de mero espectador en el largo plazo de cinco meses, desde que el bloqueo fue iniciado". El almirante chileno prefirió bombardear los puertos desguarnecidos.

Llegado el 16 de enero de 1880, perdida la batalla de Miraflores, Astete ordena la voladura de las viejas unidades que, en el mar, aún conformaban sus escuetas fuerzas. El héroe de Pacocha debió soportar y sufrir, por determinación propia, la desaparición de sus defensas nunca rendidas.

Después, la Breña. Astete, al no tener un buque que comandar, se incorpora a las huestes que en el duro suelo de la sierra y de los Andes siguen y acompañan a Cáceres. Cambia diametralmente la actividad del héroe; ahora, a caballo, en las distintas y arduas travesías, debe soportar los rigores del clima, las incomodidades propias de la vida de guerrillas, las marchas forzadas, "con verdadera entereza moral", nos dice uno de sus biógrafos... Y llegado el 10 de julio de 1883, producida en distante serranía el enfrentamiento de Huamachuco, la Cuarta División de Infantería bajo el mando de Astete embiste por el ala derecha... De pronto, un tiro de fusil. El comandante, que atacaba al frente de sus huestes, cae. El hilo de sangre que se dibuja en su rostro señala que es en la frente en donde ha impactado el proyectil. En torno del cadáver del héroe caen y



CAPITÁN DE NAVIO
LUIS GERMÁN ASTETE FERNÁNDEZ DE PAREDES
Epónimo marino y héroe preclaro en la guerra de 1879.

mueren también oficiales y soldados de la Cuarta División, a modo de una siempre presente guardia ante los restos mortales del Héroe Naval sucumbido allí, en otro escenario de heroísmo como en el de Angamos, como en el de Arica.

Desde las postrimerías del 1800 sus restos se guardan en la Cripta de los Héroes.

Tal la vida y el heroísmo y la gloria del Capitán de Navío Luis Germán Astete Fernández de Paredes; el marino ejemplar e ilustre que muriera el 10 de julio de 1883 en la batalla de Huamachuco.