La captura del transporte chileno *Rímac* en Antofagasta el 23 de julio de 1879. Trascendencia de este hecho

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

"La noticia de la captura del Rímac *(...). La interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del 'Rímac' me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en guerra".*

Aníbal Pinto, Presidente de Chile, a
Rafael Sotomayor, Secretario de Guerra y Marina
(11 de agosto 1879)

Preámbulo

El objeto de la Historia es interpretar los hechos, tratando de estudiarlos en su circunstancia, para así lograr –con las imperfecciones del caso– una visión amplia de lo acontecido y con episodios aisladamente estudiados propiciar que de todo ello se desprenda lo que a menudo calificamos como lecciones.

Análogamente observamos a través de nuestra experiencia personal que en determinados momentos la vida nos ofrece importantes retos, situaciones en las que afrontar y resolver se dan casi al unísono.

Un indeseable factor en toda circunstancia es el tiempo, su implacable transcurrir es factor que conspira en la solución de problemas. El tiempo no admite componendas, avanza, irremediablemente avanza y así exige a viejos conocidos suyos: el discernimiento, el análisis, la experiencia, el carácter de los actores, la decisión. Sólo la suerte, factor aleatorio en la solución de problemas, escapa al influjo del tiempo. Hay quienes dicen que conocer la historia, es decir, estudiarla y aprehenderla no sirve para nada.

Es un punto de vista particular pero generalizado en la práctica. La expre-

sión puede encontrar de inmediato plural rechazo, pero la vida práctica es inconsecuente con el rechazo al aforismo. Maestra de la vida es la historia, pero los hombres que pecamos con gran facilidad de ingratitud, la olvidamos o la confinamos a rincones oscuros de la memoria, a lugares donde, eclipsados permanecen hombres y hechos, períodos de luz intermitente y sombra. Una de las cuatro corrientes que fluyen silenciosamente a través del mundo subterráneo donde según los griegos enseñorea Hades es la laguna Leteo, sombreada por un ciprés blanco y donde beber de sus aguas es alcanzar el olvido, de esta agua beben los muertos. Otra fuente clara a cuya orilla crece un álamo blanco es Mnemosine, allí los iniciados beben las aguas de la memoria. Es entonces incongruente que seres vivos beban en Leteo.

Antecedentes

Cuando el Perú entabla guerra con Chile, declarada el 5 de abril de 1879, asunto que se había iniciado el14 de febrero del mismo año cuando ese país ocupa Antofagasta y abre hostilidades contra Bolivia, una serie de hechos venían precediendo la actitud del gobierno chileno.

El Perú, país de enormes riquezas naturales, sede durante tres siglos del virreinato español y antes cuna de una organización social eficiente y propia, que se extendió por el norte desde Pasto en Colombia, hasta el río Maule en Chile por el sur, había jaqueado trece años antes de 1879, sin apoyo de sus vecinos, a España y la controvertida expedición que ocupó las islas Chincha y trató de reincorporar –sin la aquiescencia del gobierno español– las antiguas colonias americanas. Así, en el sur Abtao, 7 de febrero de 1866 y el propio Callao después, 2 de mayo del mismo año, las fuerzas navales españolas debieron retornar a la metrópoli tras obligada estación en la isla San Lorenzo. La renuncia definitiva de España a sus apetitos de reconquista fue consecuencia del esfuerzo peruano en favor de la causa americana.

Hombres, buques y armas del Perú encumbraron el prestigio nacional y el naval, especialmente, lo que llenó de orgullo a la ciudadanía pero prohijó también cercanas desazones. No debe olvidarse al recorrer estos años de nuestra historia nacional a los hombres, gobernantes visionarios, navegantes de altura, poseedores de mucho más que "olfato político" como alguna vez se ha distinguido a Ramón Castilla, no debe olvidarse a quienes con ellos compusieron gabinetes de trabajo que con patriótico empeño auscultaron el desarrollo histórico del país, que tenía cercano antecedente en las guerras de la Confederación y auspiciaron oportunamente que el Perú contara con los elementos que garantizaran su derecho. Así lo entendieron los presidentes Ramón Castilla, Miguel San Román, Juan Antonio Pezet.

En 1866 dos unidades navales peruanas, el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia* no participaron en la guerra pero fueron notables elementos de disuasión en el conflicto, pues se encontraban en viaje al Pacífico cuando los sucesos antes reseñados tenían lugar. No olvidemos que la ocupación de las islas

Chincha –por el imán del producto del guano– se inició el14 de febrero de 1864. Se dice que el guano de las islas, excepcional fertilizante que tanta riqueza dio al Perú, sólo existía en nuestro territorio y también en zonas del África; en todo caso fue un recurso acumulado en la costa peruana durante siglos por las aves. Algo similar a lo que en el siglo XIX nos significó una prosperidad ficticia al fin de cuentas, se daría 100 años después con el recurso anchoveta. Cabe preguntarse cuán bien supo aprovechar el país estos recursos puestos realmente por Dios para que sus frutos fueran efectiva contribución al bienestar de todos los peruanos. En el primer caso nos condujo tanta riqueza mal administrada a la tragedia nacional. En el segundo, conviene recordar que la situación privilegiada del Perú pesquero acuñó la frase: "Chimbote primer puerto pesquero del mundo".

Una carta muy importante

Seis años antes de la guerra del Guano y el Salitre que enfrentó al Perú con Chile, el presidente Manuel Pardo había recibido una carta de su amigo el Capitán de Navío Miguel Grau quien desde Iquique escribió el 27 de mayo de 1873 lo siguiente:

> *Con mucha generalidad se habla particularmente entre los pasajeros que vienen de Chile, sobre cierto plan que según se asegura se confecciona allí para proteger la separación de Bolivia de todo su Litoral, formando un Estado anseático que comprenda todo el territorio entre los grados 23° y 25°; y acordar enseguida su completa independencia. Se comprende muy bien cuál es la idea del gobierno de Chile al apoyar este plan que seguramente ha sido sugerido por él.*

Por entonces, es decir en 1873, el río Paposo paralelo 26° de latitud sur, había prácticamente dejado de ser la frontera de Bolivia con Chile (sabemos que la frontera norte de Bolivia con el Perú era el río Loa). Chile había avanzado al norte hasta el paralelo 23 (tres años antes de la cuestión española de 1866, el Congreso boliviano había autorizado al Ejecutivo a declarar la guerra a Chile por la ocupación de su territorio). El 10 de agosto de 1866 el presidente boliviano Mariano Melgarejo firmó con el ministro chileno Aniceto Vergara el tratado que señalaba el paralelo 24 como nueva frontera chileno boliviana, compartirían además ambos países los derechos de exportación sobre guano y minerales entre los paralelos 23 y 25. Vergara sería nombrado posteriormente por el mismo Melgarejo, Ministro de Hacienda del gobierno boliviano.

En el año 1874 nuevas negociaciones entre Chile y Bolivia concluyen en un tratado que no varía el límite fronterizo de 1866.

Cuando el comandante Grau envía al presidente Pardo la carta antes mencionada de 1873, se vienen produciendo acontecimientos que, como bien lo expresa el historiador Jorge Basadre, debieron "provocar una política peruana de adquisiciones navales": El contrato firmado el 4 de enero de 1872 para la construcción en Inglaterra de dos blindados de 3.560 toneladas cada uno, buques de última tecnología,

llevó a Chile a establecer previsoramente notable diferencia con el inventario naval del Perú. El *Cochrane* arribó a Valparaíso a fines del año 1874.

El Tratado de 1873

El Perú y Bolivia habían firmado el 6 de febrero de 1873 un tratado de alianza defensivo clasificado como secreto... a voces, y que fue conocido de inmediato por el gobierno chileno a través de su Ministro en Argentina Guillermo Blest Gana quien elevó informes a este respecto antes y después de la suscripción (19 de enero, 12 y 26 de febrero, 12 de marzo y 4 de abril de 1873). El tratado tenía la clasificación de secreto pero en el mismo año 1873 era conocido por toda América. Brasil –por ejemplo– lo incluyó en el *Boletín de Pactos Internacionales* que publicaba cada año. El Departamento de Estado en Washington tomó similar actitud al incluirlo en la revista *Foreign Relations* del 15 de enero de 1874.

Bajo el título "Un Centenario Olvidado", del que es autor el doctor Percy Cayo Córdova –el que forma parte de un homenaje al doctor Jorge Basadre editado en noviembre de 1978– menciona a Mario Barros que en *Historia Diplomática de Chile* escribe:

> *La Cancillería de Chile conoció el Pacto Peruano-Boliviano casi simultáneamente con su firma. A partir de 1873 se le conoció por toda América es cosa ya probada. Basta revisar los archivos confidenciales del Ministerio de Relaciones Exteriores y, sobre todo, el interesante epistolario de don Joaquín Godoy para apreciar este hecho.*

El tratado de 1873 solicitado por Bolivia y aceptado por Manuel Pardo constituyó en esa circunstancia una supuesta herramienta diplomática de defensa en la que debió participar también Argentina, esto último quedó detenido en el Congreso de esa nación aun cuando fue partidario de tal participación Domingo Faustino Sarmiento, Presidente en el año 1868, y activo político, educador y periodista. En todo caso, no es difícil concluir en que el concurso argentino hubiera evitado el enfrentamiento bélico de 1879.

Es un lugar común de la historia peruana mencionar una expresión del presidente Manuel Pardo (1834-1878) acerca de la necesidad que el Perú adquiriera buques para la Escuadra, pues la modernidad había dejado ya muy atrás a la fragata *Independencia* y aun al propio monitor *Huáscar*. La expresión de Pardo, quien sucedió al presidente Balta en el año 1872, era que él contaba "con dos acorazados: Argentina y Bolivia", países hermanos que estaban en actitud de acordar con el Perú la defensa de sus intereses nacionales frente a cualquier agresión. Argentina mantenía con Chile antiguo litigio por la Patagonia. Finalmente, no firmó acuerdo alguno con el Perú.

El 28 de julio de 1881 –es decir en plena Guerra del Guano y el Salitre cuando se encontraba ocupada Lima (lo que se inició el17 de enero de 1881)– la Patagonia fue ocupada por Argentina, firmándose en la fecha aludida el tratado por el cual Chile quedó fuera de juego con respecto a la Patagonia.

1879

Cuando Chile abrió hostilidades contra el Perú, pretendía iniciarlas en un formato muy semejante al que había empleado el 14 de febrero con Bolivia (en que bloqueó Antofagasta y ocupó el puerto sin resistencia). El 5 de abril un comisionado chileno, Arturo Prat, se presentó en Iquique notificando el bloqueo del puerto y colocando frente al mismo unidades navales, que iniciarían así una operación infructuosa que desde el punto de vista del profesionalismo naval deja mucho que desear a tirios y troyanos. El contra-almirante J. Williams Rebolledo decidiría al fin el 16 de mayo de 1879 expedicionar al Callao con el fin de atacar a los buques peruanos en la rada; el mismo día la escuadra nacional había zarpado del Callao con rumbo a Arica donde estableció el presidente Mariano Ignacio Prado su cuartel general.

Los buques chilenos arribaron al Callao el 21 de mayo y al medio día se encontraban a 30 millas de las islas Hormigas. En el mismo momento en Iquique se estaba produciendo un enfrentamiento protagonizado por el *Huáscar* y la *Independencia* que atacaron a la *Esmeralda* y a la *Covadonga*. El resultado de este enfrentamiento debió ser vital para las aspiraciones de Chile por la pérdida de la fragata *Independencia* que era, después del *Huáscar*, el buque más importante de la escuadra nacional.

El rápido dominio del mar por la escuadra chilena no se dio, dado el profesionalismo de los marinos peruanos, en el manejo harto eficiente de sus buques, en la audacia (que no es temeridad) de aplicar golpes oportunos al enemigo buscando a éste en el íntegro del teatro de operaciones marítimo donde la iniciativa siempre fue de nuestra Marina, haciendo presencia ofensiva en el mar de Bolivia y en el mar de Chile hasta el propio Estrecho de Magallanes.

Es conveniente destacar –aunque parezca esto reiterativo– que la movilidad de nuestras unidades se daba con pluralidad, es decir, buques de todos los portes, bien comandados y con tripulaciones que nunca escamotearon el esfuerzo profesional las veinticuatro horas del día, sorprendieron a menudo al enemigo y dejaron la impronta de su presencia en el ánimo de los marinos chilenos y de las poblaciones que fueron testigos de su presencia y de su accionar. Posiblemente un acertado ejemplo de lo que acabamos de referir -ocurrido justamente en el mes de julio- sea el siguiente episodio: la *Pilcomayo* de 600 toneladas de desplazamiento, cañonera al mando de Carlos Ferreyros, un buque de poco tonelaje, con casco de madera forrado en cobre y que llevaba por todo armamento dos cañones Armstrong de 70 libras y cuatro de 40 hizo presencia en Tocopilla el 6 de julio de 1879. Notificó Ferreyros a la plaza que se abstuviera de toda resistencia y destruyó embarcaciones, capturó un buque transporte que se encontraba al sur de la bahía y lo incendió. Zarpó después con rumbo a Arica y en el transcurso de la navegación se encontró con el blindado *Blanco* y la *Chacabuco*. Durante no menos de 15 horas intentó el *Blanco* capturar a la *Pilcomayo*, lo que no consiguió. Dice Gonzalo Bulnes: "Lo que tenía de irritante [este hecho y mu-

chos otros análogos] era la confianza con que el barco más débil de la Armada peruana se lanzaba a amagar la retaguardia del sector de costa que dominaba nuestra flota. El país, inquieto ya con el curso de la campaña naval, se preguntaba con irritación: ¿por qué nuestras naves no hacían lo mismo? ¿Por qué dejaban al enemigo el libre imperio del mar entre el Callao y Arica y entre el Callao y Panamá, que recorrían sin precauciones los transportes peruanos, conduciendo víveres, soldados, torpedos, rifles, municiones? ¿Si la escuadra enemiga que era más débil, daba prueba de actividad subdividiéndose, por qué no lo hacía la nuestra que tenía una potencia ofensiva y defensiva muy superior, sobre todo desde la pérdida de la *Independencia*? La impresión del público la revela esta apreciación de Altamirano":

> *Venir la "Pilcomayo" a Tocopilla a destruir lanchas, a las barbas de nuestra Escuadra y venir sola, sin miedo a nuestros blindados, es algo que no se explica.*

Sí, sí se explica. La movilidad de los buques peruanos es, temprano, un claro índice de lo que sería durante seis meses la campaña naval hasta el16 de enero de 1881, pues, aun después del 8 de octubre de 1879 en que cae el *Huáscar*, otros comandantes, sus dotaciones y señeras unidades de transporte siguieron haciendo lo suyo, impelidos por un Grau que continuaba alentándolos con su presencia, atomizado su cuerpo en el mar. "Almirante del Perú por los siglos sucesivos" ha dicho de él y para siempre el poeta Juan Ríos.

Diamantina fue la actuación de jefes y tripulaciones; Basadre expresa que Grau fue el comandante que murió con el grado de Almirante sin usar su insignia en el monitor ni los galones de su grado en el uniforme. Dice Basadre: "Como del carbón sale el diamante, así de la negrura de esta guerra sale Grau".

Muchas sombras y claroscuros se dieron en la eclipsal década del setenta del siglo antepasado. La imprevisión y tal vez el exceso de confianza, aun el triunfalismo añejado, auspiciaron sucesos de triste recuerdo en la historia del Perú. Pero no cabe duda alguna que en el mar y –lo demostrarían después– también en tierra, un somero análisis de hombres y sus acciones da a la Marina de Guerra el lugar que hasta entonces se venía ganando, que entonces consolidó y que después es ya inconmovible columna de la institucionalidad nacional.

¿Qué pasó en Antofagasta el 23 de julio de 1879?

> *Durante seis días no se supo en Chile la suerte del* Rímac *(...) hubo una semana de crueles incertidumbres para los deudos de los expedicionarios, para el país y para el Gobierno. Por debajo de la inquietud pública bullía un sentimiento de indignación general.*

Así se expresa el historiador chileno Gonzalo Bulnes en su *Guerra del Pacífico,* editada en el año 1911.

La campaña naval peruana venía sorprendiendo a propios y extraños al promediar julio de 1879. Los buques peruanos empezaban a hacerse leyenda, en los ríos en el Perú y entre la población costera de Chile.

Se tildaba de "fantasma" al monitor *Huáscar* que ya años antes, el 29 de mayo de 1877 en el combate de Pacocha con los ingleses del *Sha* y el *Amethyst* había provocado efectivas fantasías en partes oficiales británicos, que atribuyeron al buque entonces comandado por el comandante Luis Germán Astete mayor velocidad de la que daba esta Unidad por diseño.

El monitor *Huáscar* con Miguel Grau en el comando y la corbeta *Unión* con Nicolás del Portal y Aurelio García y García como Jefe de la Segunda División Naval (que era sólo la *Unión*, pues Grau se desempeñaba también como comandante de la Primera División Naval en el *Huáscar*) habían zarpado a las 3 de la mañana del 17 de julio del puerto de Arica y marcado Pisagua a las 12 del día.

Continuando rumbo sur pasaron por Iquique a las 17 horas –siempre en el día 17– y continuaron en demanda del puerto de Antofagasta para lo cual se debía marcar punta Tetas.

En las primeras horas del 19 de julio ambos buques peruanos se encontraron aproximadamente a 20 millas de tierra y pasaron de largo por Antofagasta. En esta circunstancia la *Unión* capturó la fragata *Adelaida Rojas* con una carga de carbón chileno, la que es despachada al Callao con dotación de presa. En la mañana del 20 de julio sorprendieron al bergantín *E. Saucy-Jack* cargado de cobre y que al igual que la fragata fue dotada con oficiales y personal de la corbeta *Unión* poniendo rumbo al Callao. Esta captura tiene lugar frente a Chañaral, puerto que es hostilizado por el monitor *Huáscar*.

El mismo 20 a las 17 horas el *Huáscar* y la *Unión* se encontraron en la boca del puerto de Caldera el cual reconocen, continuando viaje al sur tres horas después.

Arriban en la mañana del 21 a Huasco procediendo el monitor a destruir material flotante, lo que a su vez más al norte, en Carrizal Bajo, realiza la *Unión*. Huasco fue el punto más austral en esta profunda incursión. Han navegado toda la costa boliviana y gran parte del litoral norte chileno. Sólo en una ocasión posterior superarán el paralelo de Huasco cuando en vísperas del combate de Angamos arribaron el *Huáscar* y la *Unión* a Tongoy (160 millas de Valparaíso), punto desde el cual pretenderían volver a Arica, siendo sorprendidos a la altura de Mejillones (Punta Angamos).

El 22 volvieron los peruanos al puerto base de Arica desde Huasco, recalando en Chañaral donde el *Huáscar* sacó a remolque la barca *Adriana Lucia*, con carga de cobre, la que fue conducida al Callao.

Hasta las 20 horas del 22 de julio navegaron en convoy ambas unidades, tras lo cual Grau dispuso que ambos buques lo hagan independientemente quedando concertado el *rendez vous* (cita en punto predestinado) frente a Antofagasta a una distancia de 20 a 25 millas del puerto.

A las 6 de la mañana del 23 de julio la *Unión* sorprendió a un transporte chileno que pretendía ingresar a Antofagasta e inició la persecución. Esto fue avistado por los vigías del *Huáscar* que emprendieron también la caza.

Es importante recordar que el armamento de la corbeta *Unión* constaba de doce cañones Voruz de 70 libras y uno de 9 libras, tenía un andar de 12 a 13 nudos,

lo que la hacía uno de los buques más rápidos en ambas escuadras.

El *Huáscar* poseía dos cañones Armstrong de 300 libras ubicados en una torre giratoria blindada, además de dos cañones de 40 libras en popa, su andar era menor que el de la corbeta.

A las 10 horas y 15 minutos el *Huáscar* hizo presencia con uno de los cañones de 300 libras apuntando a proa del buque que ha sido ofendido ya con la artillería de la *Unión*. Ante el disparo del *Huáscar* el transporte chileno "enarboló en su palo trinquete la bandera blanca: estaba rendido", expresó Grau en el parte oficial del 25 de julio de 1879. Un bote del monitor es puesto en el agua y en él se embarcaron oficiales, tripulantes y soldados al mando del Capitán de Fragata Melitón Carvajal.

La Marina peruana volvió a dar cátedra en la guerra.

Debe destacarse que en el transcurso de la expedición iniciada con el zarpe desde Arica el 17 de julio, habían penetrado profundamente en el mar de Chile, capturando en el transcurso de la expedición la fragata *Adelaida Rojas*, el bergantín *E. Saucy Jack* y la barca *Adriana Lucia*: habían hostilizado puertos enemigos destruyendo embarcaciones y ahora estaban en pleno abordaje del transporte *Rímac*.

El *Rímac* conducía el escuadrón de caballería denominado *Carabineros de Yungay* y había zarpado con el *Paquete de Maule* del puerto de Valparaíso el 20 de julio por orden de Domingo Santa María,



Transporte Rímac. Su captura signicó un duro golpe a Chile.

quien componía el Gabinete organizado por Antonio Varas que desempeñaba el cargo de Ministro del Interior, siéndolo Santa María de Relaciones Exteriores.

El escuadrón se había embarcado en la mañana del 18 de julio y los buques debieron zarpar ese día a Antofagasta.

La amenazante presencia del *Huáscar* y la *Unión* en la zona de Mejillones según telegrama recibido desde Antofagasta, fue el motivo del retraso en el zarpe. Efectivamente, el historiador chileno Pascual Ahumada Moreno en su *Guerra del Pacífico* capítulo octavo, párrafo XXII, transcribe:

> *Antofagasta, julio 19 de 1879.- Anoche a las diez se avisó de Mejillones que a las tres i media de la tarde habían entrado el* Huáscar *i otro buque peruano.*
>
> *Hace una hora entró el* Cochrane *; hablaré con el comandante para que salga en su persecución...*
>
> *Domingo Santa María*

El blindado *Cochrane* al mando de Simpson estuvo misionado en la protección de estos buques que debían arribar en la mañana del 23 de julio a Antofagasta.

Simpson, al arribar a ese puerto, desde el norte, informó a Santa Maria que en Tocopilla se requería urgentemente de carbón para las evaporadoras de agua. Dado que en Tocopilla se preparaba la campaña de invasión al Perú la necesidad del agua era fundamental pues también se había concentrado allí animales de carga en gran cantidad.

Santa María ordenó entonces que el 19 zarpase el *Cochrane* para Tocopilla llevando el combustible, tras lo cual debía volver el 22 para convoyar al *Rímac* y el *Paquete de Maule* que se encontrarían por entonces en tránsito a Antofagasta.

Simpson no estuvo en condiciones de cumplir la orden en el plazo fijado pues había arribado a Antofagasta el 19 y aun cuando estimó terminar la faena el domingo 20 a las 5 de la tarde sólo pudo zarpar a las 9 de la noche de ese día.

Dice Santa María lo siguiente: "11. Al fin, después de tales bromas zarpó (el *Cochrane*) a las 9 de la noche recibiendo como última prevención perentoria que habría de estar de vuelta el martes 22 muy temprano para que prosiguiendo al Sur hasta la altura de Caldera y más allá protegiese los transportes que en ese mismo día debían haber salido de Valparaíso. Calculábamos que los transportes no podrían estar en Antofagasta partiendo el 20 de Valparaíso sino el 22 en la noche o el 23 temprano. Simpson no se dio prisa, el lunes 21 estaba a las 9 de la mañana en Mejillones y a las 11 salido de este puerto volvía al sur a conversar con el Itata que volvía de Iquique".

Comenta Bulnes:

> *¿No era más fácil que en vez de esa combinación tan ajustada, zarpasen los transportes, cuando terminase el crucero del enemigo en nuestras costas?.*

Más de una razón tiene Gonzalo Bulnes para esta crítica. Al mando del regimiento Carabineros de Yungay viene su hermano Manuel Bulnes con el grado de Teniente Coronel, quien es apresado al igual que

el Sargento Mayor Wenceslao Bulnes, los Capitanes Belisario Campos y Roberto Bell, el Teniente Graduado Ricardo Canales, los Tenientes Alejandro Guzmán y Francisco Yávar, los Alféreces Ramón L. Ortúzar, Daniel Hermosilla, José Jiménez, Manuel Forné, Carlos Larraín y Tristán Stephen, el portaestandarte Aníbal Godoi, el Subteniente del 2°. de línea Guillermo Chaparro así como el del batallón Bulnes Ildelfonso Alamos. El Capitán de Fragata graduado Ignacio Gana es el relevo militar del Capitán Pedro Lauthrup ambos son también prisioneros, como el segundo piloto Richard Hampke y Francisco Williams. El cirujano 2° Carlos Vargas completa lo que podríamos calificar como plana mayor. Gran cantidad de hombres pertenecientes al personal subalterno así como integrantes del regimiento vieron resignada su suerte aunque tendrían todos elogios para el comportamientos de sus captores.

Los optimistas planes de pronta invasión chilenos sufrían nuevo, rotundo golpe. La desmoralización en las tripulaciones y también en los efectivos de tierra era evidente. En julio de 1879 Santa María expresa:

> *Era farsa cuanto se nos decía de pronto movimiento del ejército. Nada hay preparado para el movimiento del ejército. Tengo la convicción de que no hay con quien emprender una expedición, y si mañana yo dijese a ustedes o si le dijeran a ustedes que el Ejército se pone en marcha ríanse ustedes y no hagan caso de noticia semejante.*

Refiere Santa María que cuando trató de exigir a Simpson acelerar la faena de carbón, él contestó:

> *(...) que la gente estaba rendida y que haciéndola trabajar de noche quedaría imposibilitada para el día siguiente. Era menester ceder.*

A lo que parece, dos eran los convoyes chilenos, el segundo de ellos, conformado por: *Copiapó*, *Toltén* y *Chacabuco*, se encontraba en Coquimbo. El Intendente de Copiapó habría informado a Santa María que este convoy había recibido la orden de volver a puerto en circunstancias en que se encontraba navegando; una confusión de Santa María –quien pensó que los buques que volvían eran el *Rímac* y el *Paquete de Maule*– habría sido otro factor en contra del feliz arribo de estas unidades a Antofagasta (aunque el *Paquete de Maule* sí lo hizo navegando muy cerca de tierra).

Refiere Bulnes: "La población de Antofagasta vivió en cruel alarma desde que amaneció el 22 de julio, y Santa María, más preocupado que nadie, se subió a una torre de madera que había cerca del mar a observar el horizonte y ver si divisaba el blindado. Ninguna noticia de Simpson; no se veía sino una llanura azulada y solitaria".

Finalmente el *Cochrane* terminaría entrando a Caldera remolcado por el *Itata*, debido a que se le agotó el carbón. Algo similar le ocurrió a éste y otros buques chilenos en el fallido ataque al Callao el 21 de mayo de 1879 rumbo al sur.

La ansiedad por la falta de noticias acerca del *Rímac* habría de durar casi una semana, y las esquirlas producto de

este brillante operativo realizado por los únicos buques de guerra con que contaba el Perú, y que sembraban el terror en Chile, lo que no es una frase, es historia; tendrían una importancia que estuvieron posiblemente lejos de suponer sus propios protagonistas.

Cornelio Saavedra, Ministro de Guerra y Marina refería el 28 de julio de 1879 al Secretario de la Guerra en campaña Rafael Sotomayor que él había expresado al Presidente de la República Aníbal Pinto lo siguiente:

Ayer conversaba con el Presidente sobre lo que pasa y le decía que ya no se trataba solamente de cambio de Ministerio sino también de que él abdicase, idea que se iba acentuando y que cualquier contratiempo en la guerra podría precipitar al país en la anarquía.

Benjamín Vicuña Mackenna, por entonces congresista, distinguido orador parlamentario expresó al General Basilio Urrutia Ministro de Guerra y Marina que era incompetente para el cargo que ejercía, hecho este que precipitó su renuncia.

El Comandante General de la Marina, Eulogio Altamirano, quien fue reemplazado en estas circunstancias por el Contralmirante José A. Goñi, expresaría en alguna oportunidad:

Es un hecho que yo estoy destituido por la opinión de todos.

En otra ocasión dirigiéndose al Ministro del Interior Antonio Varas dijo Altamirano:

De veras señor que cuando se sufren crueles angustias por el asunto del Rímac *no hay paciencia para hacer frente a la lucha de las intrigas y de las ambiciones.*

¡Pobre Chile! Le aseguro que estoy ya creyendo que valemos muy poco como nación.

Muchas otras vacancias y reemplazos de cargos en diferentes jerarquías se dieron con motivo del 23 de julio. Hemos comentado ya de la crisis presidencial y del estupor que en la población chilena causaba el accionar de los buques peruanos y los evidentes exitosos resultados que se venían dando en la guerra naval a pesar de la superioridad de la escuadra de Chile en buques y armamento.

A partir del 23 de julio de 1879 Chile detuvo sus operaciones en el mar, lo que conllevó la misma inacción de su ejército, con la consiguiente desmoralización de sus efectivos.

Tras la crisis ministerial se dispuso que el *Cochrane* ingresara a Valparaíso donde fue recorrido terminando la reparación a mediados de setiembre. Una de las novedades con la que salió este buque fue dotársele de "focos eléctricos para rechazar torpedos en la noche" .Antes del recorrido de sus calderas se dispusieron dos cosas: los cañones debían estar operativos y provistos de municiones. Una lancha-torpedo debía hacer guardia en inmediaciones del astillero donde se realizaba la carena.

El presidente Aníbal Pinto expresó a Sotomayor en circunstancias en que se realizaban las reparaciones del *Cochrane* lo siguiente el 5 de setiembre 1879:

Aquí se prepara una lancha para aplicar torpedos. Aunque no es del andar requerido bastará saber que hay aquí torpedos para estar asegurado de que el ...Huáscar... *no hará una entrada nocturna como temen algunos.*

Las precauciones fueron extremas y tenían fundamento, el 26 de agosto había telegrafiado Rafael Sotomayor a Eulogio Altamirano:

Huáscar... *puede ir a Valparaíso en busca del* Cochrane *o del dique*

Una vez que terminaron las reparaciones de este blindado se iniciaron en Mejillones las del *Blanco*. Aquí la seguridad dada la posición geográfica de Mejillones –que es el puerto al norte de Antofagasta en el mismo yunque geográfico– fue extrema. Se dispuso lo siguiente, expresa Bulnes:

a) *"El "Cochrane" y la "Covadonga" montaron guardia a su lado" (del "Blanco").*
b) *"Se estableció a su alrededor un servicio de ronda de botes para que nadie pudiera a cercársele".*
c) *"Se colocó un vigía en el cerro más alto de la bahía",*
d) *"Se fortificó la playa con cañones",*

Otros buques de la escuadra chilena fueron también producto de importantes reparaciones, así se cambiaron las calderas a la *Chacabuco*.

Un curioso acuerdo adoptó el gobierno de Chile, eliminó el cargo de Comandante General de la Escuadra y también el del Estado Mayor. La notable presencia de Rafael Sotomayor en el gabinete a cargo de Domingo Santa María, renunciado Sergio Altamirano como Comandante General de la Marina daría a Chile, posteriormente, una conducción más eficiente. Se efectuaron cambios de colocación de diversos comandantes y es un hecho que el plan de batalla que conduciría al resultado del 8 de octubre de 1879 fue concepción de Rafael Sotomayor. Recordemos que el Combate de Angamos se da en circunstancias en que el *Huáscar* y la *Unión* habían expedicionado la costa chilena hasta llegar a Tongoy a 160 millas de Valparaíso.

El 25 de julio a las 9 y 30 de la mañana el convoy constituido por el *Huáscar,* la *Unión* y el capturado *Rímac* arribó a Arica. Especifica el historiador naval Manuel I. Vegas que "aparte del barco chileno que era de buen andar de 2.000 toneladas y 5 cañones, cayeron en manos de nuestros buques 258 soldados de uno de los mejores regimientos de caballería chilena con sus 15 jefes y oficiales; 260 caballos, 1.000 toneladas de carbón, armamentos, proyectiles, otros importantes artículos de guerra, la tripulación del buque y la correspondencia oficial".

Destacaba en el palo mayor de la corbeta *Unión* su airoso pabellón y debajo de éste, en posición invertida el pabellón chileno del *Rímac*. Este último hecho lo destaca Ahumada Moreno en *Guerra del Pacífico,* capitulo octavo párrafo xxv, a través de una carta fechada el 14 de agosto de 1879 dirigida al diario *El Mercurio* de Valparaíso por oficiales del *Rímac* (Capitán P. Lauthrup, Segundo Oficial F. Williams, etc.).

Transcribimos a continuación parte de esta carta en donde P. Lauthrup y otros oficiales del *Rímac* se dirigen a los editores del diario:

En las columnas de su ilustrado diario i en la sección de crónica, hemos leído un suelto, que ocupándose de la captura del Rímac *i su entrada a Arica con el monitor* Huáscar *i la corbeta* Unión *se asegura que el primero llevaba en uno de sus palos enarbolada la bandera peruana y bajo de ella la chilena.*

(...)Los hechos pasaron del siguiente modo: al entrar en la mañana del 25 a este puerto los tres ya citado buques, la Unión, *que era la última del convoy [sic] enarboló en el pico de mesana la bandera peruana i bajo ésta la chilena con el escudo invertido, costumbre no observada hasta hoi [sic] i menos por hechos de la significación de la captura de un transporte. El* Huáscar *i el* Rímac *no enarbolaban otra bandera que la peruana".*

En el tercer párrafo de esta carta su autor expresa:

Aparte de las anteriores razones, tenemos otra un tanto o más decisiva que la primera (la de la bandera) i es la gratitud por el exquisito trato i distinción con que a nosotros como a los demás prisioneros nos trató el señor comandante Grau i sus dignos oficiales.

Tan sólo seis días después de tan notable hazaña y como consecuencia de documentación hallada en el *Rímac*, la corbeta *Unión* zarpó el jueves 31 de julio a las 2 horas y 50 minutos de la mañana con destino a Punta Arenas, embocando el estrecho en las inmediaciones de Cabo Pilar el 13 de agosto; aun cuando el objetivo de interceptar un buque con armas para Chile no se dio, el hecho del pronto aprestamiento en condiciones logísticas muy duras y el operativo en sí mismo, constituye un notable galardón para su dotación y la Armada. Navegó la corbeta el íntegro de la costa chilena de ida y vuelta completando un periplo que, nuevamente, demostró la superioridad profesional de los hombres del mar peruano que hicieron la guerra en 1879.

Es objetivo del presente texto relevar una fecha que sin duda merece mayor atención por nuestros historiadores. La captura del transporte *Rímac* el 23 de julio de 1879 halla en las líneas con que finaliza este artículo, nuevo motivo de admiración al comportamiento de los marinos peruanos en todo tiempo y lugar, en situación de guerra también.

En una carta fechada en Arica el 6 de setiembre de 1879 los oficiales del *Rímac* expresan al Almirante Grau su reconocimiento:

A su Excelencia
Contralmirante Miguel Grau

Querido Señor

Su gran bondad mostrada a nosotros en anteriores ocasiones y su promesa de favorecernos, hace que nos tomemos la libertad de pedir a Su Excelencia, nos conceda el honor de una corta visita cuando sea conveniente.

Confiando disculpe nuestro atrevimiento por molestar a Su Excelencia, quedamos

Sus servidores

P; Lauthrup Fischer
F. Williams.
Últimos Oficiales del SS. *Rímac*

.

El 16 de enero de 1881 –un día antes había tenido lugar la batalla de Miraflores– los marinos peruanos realizaron el ingrato ritual de hundir la flota para que no cayera en manos del enemigo, que si bien ocupó Lima el17 de enero, no tuvo la capacidad de capturar nuestras naves, aun cuando su escuadra tenía bloqueado el Callao desde abril de 1880.

Así, la corbeta *Unión*, "nave invicta" –como la ha calificado el historiador Percy Cayo Córdova en notable disertación realizada el 10 de junio de 1982 con motivo de su incorporación como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú–, el monitor fluvial *Atahualpa* que sirvió como guardabase en el Callao, el *Chalaco*, el *Talismán*, la *Oroya*, la *Limeña* y también el *Rímac* que había pasado a integrar el inventario nacional desde el 23 julio de 1879, recibieron postrero homenaje en cumplimiento de leyes del honor en la guerra. Aquel acto cerraría un capítulo que si bien es ingrato en la historia del Perú constituye al mismo tiempo aquella brillante campaña naval de la Guerra del Guano y el Salitre en una concatenación de sucesos protagonizados por hombres que son hoy fundamento de nuestra tradición, marinos que nunca se rindieron, ni supieron de enarbolar banderas blancas como aconteció con el *Rímac* en el hecho que sucintamente hemos destacado, efemérides que merece mayor relevancia.