Alocución patriótica
por el Combate Naval de Iquique



Capitán de Fragata
JUAN CARLOS LLOSA PAZOS



Fuerzas navales chilenas.
Óleo de Iquique, 1879.

El recuerdo del Combate Naval de Iquique del 21 de mayo de 1879, tan distante en tiempo y circunstancia, no solamente es motivo de imprescindible conmemoración patriótica y de ferviente homenaje al valor del marino peruano, representado en los hombres que tripularon el "Huáscar" y la "Independencia", sino también de necesaria reflexión sobre el significado de la guerra.

Aquel fenómeno político, no extinto aún, puede llegar a afectar a un país de manera irreparable si no se adoptan las medias disuasorias con oportunidad y eficacia, en vez de recurrir a la simpleza suicida de descartarla a priori, de manera ingenua e irresponsable.

A lo largo de su historia republicana, el Perú ha vivido no pocos capítulos cuyos fatídicos desenlaces costaron la sangre de miles de compatriotas civiles y militares, así como también la pérdida de vastos recursos y posesiones estratégicas, eventos que tuvieron un casi exclusivo común denominador: el desprecio por los asuntos de la Seguridad y la Defensa Nacional. Por ello, aún hoy es evidente que las lecciones de aquellos dolorosos capítulos no han sido aprendidas a cabalidad.

"era conocido que la escuadra peruana lidiaba con múltiples problemas de alistamiento que le impedían zarpar oportunamente".

Como en tiempos de la Confederación Perú-Boliviana, o de la Guerra con España, los marinos peruanos alistaban contra el reloj sus unidades en el muelle dársena del Callao, los primeros días de abril del año 1879. No ignoraban aquellos patriotas que sus desvelos de última hora se debían a una década perdida para la Defensa Nacional, donde la imperdonable indiferencia, la recurrente improvisación y el obcecado antimilitarismo, promovidos por algunos sectores del civilismo, habían sido, una vez más, sus puntuales acicates.

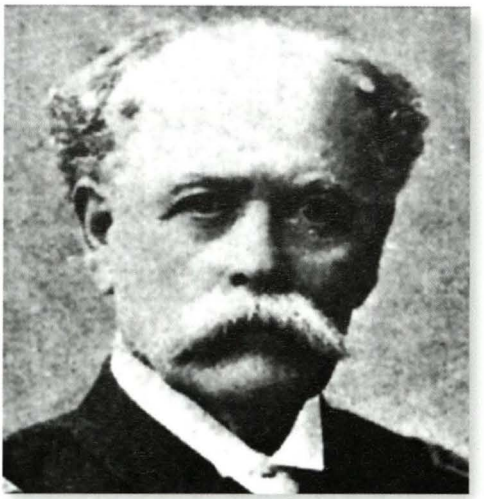
Mientras los marineros y grumetes de la dotación del "Huáscar" —muchos de ellos jóvenes recién enrolados—, embarcaban víveres, vestuario, fusiles y proyectiles por el portalón del monitor, en su camarote el Comandante General de la Primera División Naval, Capitán de Navío don Miguel Grau Seminario, despachaba apremiantes oficios, reiterando pedidos no atendidos por años.

Bien sabía Grau que el gobierno de facto del Coronel Balta, y los de Manuel Pardo y del General Mariano Ignacio Prado, ambos elegidos por el sistema democrático-liberal de la época —rudimentario en su esencia y en sus formas—, habían terminado por desarmar al país a lo largo de la década del 70 del siglo XIX.

En ese estado de cosas, millas al sur, la conducción política y militar de Chile deliberaba, sin el apremio de la escasez de medios navales, en torno a dos cursos de acción para el diseño de su estrategia operacional en el mar: ataque inmediato al puerto del Callao, donde era conocido que la escuadra peruana lidiaba con múltiples problemas de alistamiento que le impedían zarpar oportunamente; o el bloqueo naval a Iquique con todas las fuerzas disponibles, desde donde cientos de buques mercantes transportaban a Europa el salitre del departamento de Tarapacá.

El Gobierno chileno se inclinaba por dar un golpe decisivo en el Callao, que le permitiese asegurar el dominio del mar y con ello imponer una paz de acuerdo a su principal objetivo político, cual era anexarse los territorios de Antofagasta y de Tarapacá, evitando así una guerra de desgaste. Por su parte,

el Contralmirante Juan Williams Rebolledo, Comandante en Jefe de la escuadra enemiga, se inclina por el segundo curso de acción, identificando a Iquique como centro de gravedad de su adversario.



Vicealmirante Juan Williams Rebolledo, Comandante de la Escuadra Chilena.

Finalmente, Williams impone su parecer por encima de su Gobierno. El bloqueo se establece tan pronto se declara la guerra al Perú el 5 de abril de 1879. El almirante enemigo busca generar un apremio al Gobierno peruano al afectar su principal fuente de recursos fiscales, para así provocar la salida de las fuerzas navales peruanas de su base, lo que azuzó con el bombardeo de sus unidades a puertos indefensos de Perú y Bolivia.

Williams procedería tal como sus propios compatriotas habían denunciado al mundo el 31 de marzo de 1866, luego del ataque de la escuadra española al puerto inerme de Valparaíso.

¿Qué llevó a Williams, un oficial de importante reputación en su país, a dejar pasar la oportunidad de asestar el golpe que los líderes políticos y militares de Chile creían que sería fatal para las fuerzas navales del Perú, y que habría decidido la guerra a su favor según su cálculo?

Es muy probable que Williams, un oficial de carácter muy difícil, ensimismado por su prestigio, de ideas anticuadas y predecibles, no quisiera que el estamento político le impusiera lo que se debía hacer en el mar. Aquel almirante estaba sediento de la gloria que el destino le había arrebatado en el Combate Naval de Abtao, al no haber podido estar presente como hubiese sido su deseo para comandar la escuadra aliada, y ese antiguo sentimiento sería su perdición. Por ello, quería obligar a la escuadra peruana a hacerse a la mar a como diera lugar, para, con su evidente superioridad artillera, hundirla en una batalla decisiva mar adentro y así colgarse los Laureles de Marte en las sienes.

Sin embargo, un mes de inacción sería más que suficiente para que las presiones de la clase política y de la opinión pública de su país obligasen al

"La falta de entrenamiento artillero de la tripulación del "Huáscar", y la posición de la corbeta muy próxima a la población de Iquique, hicieron que el Comandante Grau empleara una de las armas más mortíferas que poseía su unidad: el espolón".

Almirante Williams a dejar el bloqueo de Iquique a cargo de dos unidades de menor valor militar, para incursionar sobre el Callao con la mayor parte de sus fuerzas navales.

Sin proponérselo, la obstinación del almirante enemigo había jugado a favor de nuestras fuerzas navales, las mismas que, con el presidente Prado a bordo, logran zarpar sin ser molestadas en demanda de Arica, transportando tropas y pertrechos. Ambas escuadras pasaron a la cuadra una de otra separadas por gran distancia a la altura de Mollendo, sin llegar a avistarse.

De esta manera, la dirección militar peruana de la guerra pudo cumplir su primer objetivo estratégico, es decir, acumular poder militar en Arica, al arribar a ese puerto sin novedad en la mañana del 20 de mayo.

Concluida su primera tarea operacional, los blindados "Huáscar" e "Independencia", a órdenes de Grau, zarparon de Arica con la misión de romper el bloqueo de Iquique, conociendo ya el punto de intención de movimiento de las fuerzas navales enemigas.

Cumplidas sus instrucciones previas, el grupo de tarea del Comandante Grau debía incursionar sobre las costas enemigas para hostilizar sus líneas de comunicaciones. Al amanecer del miércoles 21 de mayo de 1879, tanto el "Huáscar" como la Fragata blindada "Independencia", que comandaba el Capitán de Navío Juan Guillermo More, se hallaban en las inmediaciones del puerto de Iquique.

Según el diario de bitácora del Monitor, el Comandante ordenó zafarrancho de combate a las 07:50 horas.

No es mi intención hacer una detallada descripción del glorioso Combate de Iquique que todos conocemos, mas sí precisar algunos de sus aspectos más importantes.

La acción la protagonizaron, además de las dos unidades peruanas, la Corbeta "Esmeralda" y la Goleta "Covadonga", luego de que el transporte "Lamar" se escabullera al asomar los buques peruanos a la bahía.

Mandaba el primero de los buques adversarios nombrados, el Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón, de 31 años, quien había asumido el mando de la corbeta pocas semanas antes. Prat, que también era abogado, era conocido por su resolución y sentido del honor. Había combatido en Abtao a bordo de la "Covadonga", muy cerca de "La Unión", que comandara en aquella acción naval el entonces Capitán de Fragata Miguel Grau. El destino los había colocado en el mar muy cerca nuevamente, pero esta vez en bandos opuestos, en lo que sería uno de los más gloriosos y fieros combates navales de la historia de América.

La falta de entrenamiento artillero de la tripulación del "Huáscar", y la posición de la corbeta muy próxima a la población de Iquique, hicieron que el Comandante Grau empleara una de las armas más mortíferas que poseía su unidad: el espolón, capacidad ofensiva que, aunque fue utilizada como recurso secundario, había sido concebida precisamente para abrir los cascos de los adversarios mientras que el montaje de proa arrojaba todo su poder destructivo sobre su oponente.

A la voz de *"al espolón y a toda máquina"*, el buque se convertía en un poderoso torpedo muy difícil de eludir para el buque blanco. Esta operación fue repetida en tres oportunidades por el "Huáscar" aquella vez.

Al primer espolonazo, el Comandante de la "Esmeralda" se lanzó al abordaje, como en los antiguos combates de las armadas a vela, donde resultó muerto. Finalmente, la vieja nave enemiga se fue a pique poco después del mediodía, con decenas de tripulantes a bordo, luego de tenaz y heroica lucha.

A la misma hora, varias millas al sur y frente a la posición costera que se conoce como Punta Gruesa, la Fragata blindada "Independencia", luego de una infructuosa persecución a la "Covadonga", que había logrado escapar de Iquique, encalla en un bajo no registrado en la carta de la época.

El blindado peruano se escora y empieza a hundirse, mientras su valerosa tripulación enfrenta el repase de la goleta, ahora envalentonada con el caído. Los náufragos del buque peruano, con escasas posibilidades de defenderse, reciben sin tregua el castigo de la metralla enemiga.

La heroica resistencia a bordo, no ajena a confusiones y desesperación de algunos tripulantes recién embarcados con nula experiencia marinera, le



Capitán de Navio Juan Guillermo More Ruiz, Comandante de la Fragata blindada Independencia.

costó la vida al Alférez de Fragata Guillermo García y García, y a varios otros valientes más.

Más tarde, el Comandante de la "Covadonga", Capitán de Corbeta Carlos Condell de la Haza, marino hijo de piurana, que tenía un primo hermano a bordo de la "Independencia", cuestionó la conducta de la tripulación de la fragata peruana y la de su propio Comandante, basándose malévolamente en el atolondramiento de algunos inexpertos.

El Comandante More, con el coraje que caracteriza a los valientes y a los hombres de honor, le contestó en alturada carta a Condell que ya el destino le daría oportunidad de demostrar a él y a Chile de cuánto era capaz quien jamás había faltado a sus deberes, ni como marino ni como patriota. More cumpliría su palabra entregando la vida la mañana del 7 de junio de 1880 en el morro de Arica, a la cabeza de muchos tripulantes de la naufragada fragata, que pelearon y murieron en aquella gesta hasta quemar el último cartucho.

El infortunado Comandante de la "Independencia" dejaba en Lima a sus dos pequeños hijos y a su fiel esposa, doña Carmen Medina. Alejada de su esposo por las circunstancias, aquella dama hubo de luchar su propia guerra enfrentándose valerosamente contra el Gobierno y la prensa de Lima, que pretendían hacer de su esposo un chivo expiatorio de sus propias responsabilidades.

Entretanto, a bordo del "Huáscar", Miguel Grau ordena parar máquinas, atender heridos, revisar averías y recoger a los náufragos de la corbeta de la cual ya sólo quedan algunos restos en la superficie. Su segundo, el Capitán de Fragata Ezequiel Otoya, al darle parte de novedades, le confirma que el Teniente Segundo Jorge Velarde Castañeda, de 23 años, había sido herido de gravedad y que agonizaba en la cámara de oficiales, luego de rechazar heroicamente el abordaje de Prat y del Sargento Aldea.

Pese a tan alto precio, la misión se había cumplido. La victoria había coronado nuestras armas.

Mientras tanto, las falúas del "Huáscar" conducen a bordo a 64 náufragos de la "Esmeralda". Esa disposición del Capitán de Navío Grau, consecuente con su conducta profesional de tantos años, incrementaría su ya afamada reputación. Sin embargo, desde entonces, algunos han puesto en tela de juicio aquella memorable acción de Grau.

Enterados en la capital, muy probablemente con versiones parciales cuando no tergiversadas, tal como sucede hoy, las críticas de algunos pocos, como Manuel Gonzales Prada, no se harían esperar.



Batalla de Abukir.
Rescate de naúfragos de la escuadra francesa. 2 de agosto, 1798.

"es un deber de los marinos de guerra en actividad y en retiro, ser centinelas avisores y fieles escuderos de la memoria de nuestro máximo Héroe, siempre dispuestos a protegerla de los iconoclastas relativismos que azotan nuestra vida cotidiana de manera cada vez más agresiva".

Es de imaginar que a media voz, como tantas veces reclamaría a otros, y entre tazas de café en la lejana paz de un restaurante limeño, don Manuel denostó a Grau su conducta en Iquique. Años después, en serena y meditada reflexión, el célebre anarquista comprendería que, más allá del enceguecimiento que genera el natural odio contra el enemigo artero, la acertada conducta de un profesional de las armas como Grau no ha de medirse por la cantidad desmesurada de sangre hecha derramar a su enemigo, sino por la justa y exacta aplicación de las fuerzas que el éxito de su misión le demanden, lo que lo distancia infinitamente de la abrupta y vulgar irracionalidad del asesino insano.

Recientemente, un periodista de conocida postura liberal-utilitarista escribió en su leída columna, que Grau había cometido un grave error al rescatar a los náufragos en Iquique, en vez de perseguir a la "Covadonga" ni bien liquidó a la "Esmeralda". Tal vez ignora aquel columnista que, por aquellos años, no existían las radiocomunicaciones, y por lo tanto era imposible que el Comandante del "Huáscar" hubiese tenido manera de conocer el descalabro de la "Independencia", en el momento que el hecho estaba produciéndose.

Por lo demás, Grau procedió conforme a los consuetudinarios usos de los antiguos capitanes del mar. Siguiendo esa misma tradición, ochenta años antes, el Almirante Horacio Nelson había ordenado el rescate de los náufragos de la escuadra francesa, a la que aniquiló en la Batalla Naval de Abukir en 1798. Lo mismo harían otros, como el Capitán de Navío Hans Langsdorff, Comandante del célebre acorazado de bolsillo "Graf Spee", con las tripulaciones de los buques mercantes que hundió durante la Segunda Guerra Mundial.

Sin embargo, Miguel Grau iría más allá de aquel magnánimo gesto con el vencido, al dirigir en singular correspondencia palabras de consuelo y respeto al duelo de la viuda del Comandante Prat, que aquella dama contestaría en finísimas líneas días después.

Alma noble y caballerosidad sin límites que, hasta donde se conoce, jamás mostrarían con doña Dolores Cavero de Grau, ni Latorre, ni Galvarino Riveros, cuando

el trágico desenlace de la campaña naval del 79 en punta Angamos les dio la oportunidad de devolver la prenda.

Muchos años después, cuando la escuadra peruana fondeara en Valparaíso, como parte del itinerario del crucero de verano de 1930, la ya anciana viuda del héroe chileno recibiría la visita del Comandante General de la escuadra peruana, Capitán de Navío Julio Goycochea, junto a una comitiva de oficiales y cadetes navales, acompañados por ejefe del Estado Mayor de la Escuadra, el entonces Capitán de Navío Tomás Pizarro Rojas.



Carmela Carvajal viuda de Prat, conmovida por la caballerosidad del Alm. Grau.

Finalmente, es un deber de los marinos de guerra en actividad y en retiro, ser centinelas avisores y fieles escuderos de la memoria de nuestro máximo Héroe, siempre dispuestos a protegerla de los iconoclastas relativismos que azotan nuestra vida cotidiana de manera cada vez más agresiva.

No podemos olvidar bajo ninguna circunstancia, que el buen nombre de nuestra Armada y que el celebrado prestigio de los marinos de guerra del Perú, están ligados indisolublemente a la figura del gran Almirante.

Es así como lo reconoce nuestra sociedad.

Es así como, desde el inicio de nuestras vidas en el servicio naval, nos lo han inculcado, en razón y consecuencia con la esencia conservadora de la Armada del Perú, nacida de la tradición y del inestimable legado de los que estuvieron primero en la guerra y en la paz, que va de la mano de una constante búsqueda de la innovación tecnológica en procura del cumplimiento del deber y del éxito de la misión.

En la perspectiva del tiempo, la genuina hidalguía del "Caballero de los Mares" lo sitúa muy por encima de sus adversarios. Aquellos jamás alcanzarán su sideral estatura, ni podrán generar hacia ellos los mismos sentimientos de admiración y de respeto que le profesa nuestra nación entera a su Héroe predilecto, con la misma devoción como se le lloró al conocerse su heroico, cuanto trágico, final.

¡Viva la memoria del gran Almirante del Perú don Miguel Grau Seminario, y de los vencedores de Iquique!

¡Viva la gloriosa Armada del Perú!

CARTA A LA VIUDA DEL COMANDANTE ARTURO PRAT

Monitor "Huáscar"

Al ancla, Pisagua, Junio 2 de 1879

Señora Carmela Carvajal de Prat

Dignísima señora:

Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a Ud. y siento profundamente que esta carta, por las luchas que va a rememorar, contribuya a aumentar el dolor que hoy justamente debe dominarla. En el combate naval del 21 próximo pasado que tuvo lugar en las aguas de Iquique, entre las naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el capitán de fragata don Arturo Prat, comandante de la "Esmeralda", como usted no lo ignorara ya, fue víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria.

Deplorando sinceramente tan infausto acontecimiento y acompañándola en su duelo, cumplo con el penoso y triste deber de enviarle las para usted inestimables prendas que se encontraron en su poder, y que son las que figuran en la lista adjunta. Ellas le servirán indudablemente de algún consuelo en medio de su desgracia y por eso me he anticipado a remitírselas.

Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro, señora, la oportunidad para ofrecerle mis servicios, consideraciones y respetos con que me suscribo de usted, señora, muy afectísimo seguro servidor.

Miguel Grau

CARTA DE RESPUESTA DE LA SRA. CARMELA CARVAJAL VIUDA DE PRAT

Valparaiso, agosto 1 de 1879

Señor don Miguel Grau

Distinguido señor:

Recibí su fina y estimada carta fechada a bordo del Huáscar en 2 de junio del corriente año. En ella, con hidalguía del caballero antiguo, se digna usted acompañarme en mi dolor, deplorando sinceramente la muerte de mi esposo, y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que se encontraban sobre la persona de mi Arturo, prendas para mi de un valor inestimable por ser o consagradas por su afecto, como los retratos, o consagradas por su martirio como la espada que lleva su adorado nombre.

Al proferir la palabra martirio no crea usted, señor, que sea mi intento inculpar al jefe del Huáscar la muerte de mi esposo. Por el contrario, tengo la conciencia de que el distinguido jefe que, arrostrando el furor de innobles pasiones sobreexcitadas por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aun palpitan los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi esposo en esa jornada, y que tiene aun el mas raro valor de desprenderse de un valioso trofeo poniendo en mis manos una espada que ha cobrado un precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida; un jefe semejante, un corazón tan noble, se habría, estoy cierta, interpuesto, de haberlo podido, entre el matador y su víctima, y habría ahorrado un sacrificio tan estéril para su patria como desastroso para mi corazón.

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

Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente de Ud. atta y affma. S.S.

Carmela Carvajal de Prat.





Empresa coreana celebra contrato de exportación de cuatro buques a la Armada Real Británica

KOTRA - KOREA TRADE
OFICINA COMERCIAL DE LA REPÚBLICA DE COREA

La empresa Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) de la República de Corea, exportará cuatro buques de aprovisionamiento de combustible a la Armada Real Británica.

El Ministerio de Defensa Británico publicó el día 22 de febrero que la empresa coreana DSME fue seleccionada dentro del programa MARS (Military Afloat Reach and Sustainability) a través del organismo DE&S (Defence Equipment & Support) para construir cuatro buques de aprovisionamiento de combustible de 25 mil toneladas hasta el año 2016.

El gobierno británico tuvo que seleccionar entre las propuestas de tres empresas candidatas: Hyundai Heavy Industries (HHI), DSME y la empresa italiana Fincantieri.

Se estima que el hecho de que una empresa coreana del sector industrial de defensa exporte buques a un país con una gran historia marítima, como Reino Unido, puede ser una excelente oportunidad para exportar a otros países desarrollados.

El tamaño del proyecto asciende a £ 600 millones de libras, lo cual constituye el segundo lugar en la historia exportadora del sector industrial de defensa de Corea.

Aproximadamente 150 millones de libras se distribuirá entre empresas británicas a través de contratos asociados, suministro de componentes, equipos y servicios de ingeniería y apoyo. Los buques podrán embarcar un helicóptero pesado y transportar contenedores, además de estar dotados con diversos sistemas de armamentos para su defensa. Esto forma parte de un amplio programa de modernización de la Armada Real, que pasa principalmente por la construcción de 6 destructores Tipo 45 de la Clase Daring, 2 porta-aeronaves CVF de la Clase Queen Elizabeth y 7 submarinos de propulsión nuclear Astute.

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering ha participado en la licitación a través de un consorcio conformado estratégicamente por la compañía local británica BMT.

Mientras tanto, la industria de Defensa del Corea comentó que eso se convertiría en una cabeza de puente para la exportación de buques del ejército a las naciones de Asia, África y la Mancomunidad Británica de Naciones.

El proyecto de la introducción de buques de aprovisionamiento para la Armada Real Británica fue planeado en el 2007, pero debido a la crisis económica mundial el proyecto tuvo que ser detenido el 2008, pero a finales de 2009 se reinició nuevamente.



Licenciada en Ciencias de la Comunicación
TATIANA FIGUEROA LÓPEZ
Comentarista

oticias nacionales noticias nacionales noticias nac
icias nacionales noticias nacionales noticias nacional
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
acionales noticias nacionales noticias nacionales n
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias naci
cionales noticias nacionales noticias nacionales
oticias nacionales noticias nacionales noticias naci
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
acionales noticias nacionales noticias nacionale
cionales noticias nacionales noticias nacionales
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticia
oticias nacionales noticias nacionales noticias na
ticias nacionales noticias nacionales noticias naci
icias nacionales noticias nacionales noticias nacionales no
cionales noticias nacionales noticias nacionales noticias
oticias nacionales noticias nacionales noticias na
cias nacionales noticias nacionales noticias nacionale