El hundimiento de la corbeta *Unión* y de la Escuadra peruana el 17 de enero de 1881

Capitán de navío (r) John Rodríguez Asti
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), magíster en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), doctorando en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte de la Universidad de Murcia, España (2015-actualidad). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Miembro Asociado del Corbett Centre For Maritime Studies del King´s College, London. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente labora como asesor en temas históricos y de patrimonio cultural en la Dirección de Intereses Marítimos.



RESUMEN
Durante la Guerra del Pacífico, en abril de 1880, la escuadra chilena estableció un riguroso bloqueo al puerto del Callao, con lo que finalmente logró inmovilizar a las naves remanentes de la escuadra peruana, entre ellas a la corbeta *Unión*. Pese a la forzada inactividad de sus naves que resistieron múltiples intentos para su destrucción, los marinos peruanos continuaron combatiendo a las fuerzas bloqueadoras con las denominadas fuerzas sutiles. Sin embargo, luego de las batallas de San Juan y Miraflores, ocurridas los días 13 y 15 de enero 1881, el gobierno se vio en la necesidad de disponer la destrucción de las naves de la Escuadra peruana surtas en el Callao. En el presente artículo, el autor hace un breve recuento de las razones y circunstancias que motivaron tal suceso, cuyo punto culminante fue el hundimiento de la *Unión* y las demás naves peruanas con el pabellón a tope, evitando de esa manera que cayesen en manos del ejército invasor.

PALABRAS CLAVE
corbeta *Unión*, Escuadra Peruana, bloqueo del Callao, Campaña de Lima, Guerra del Pacífico.

ABSTRACT
During the War of the Pacific, on April of 1880, the Chilean squadron established a rigorous blockade of the port of Callao, which finally managed to immobilize the remaining ships of the Peruvian fleet, including the steam corvette Union. Despite the forced inactivity of their ships that resisted multiple attempts for their destruction, the Peruvians continued to fight the blocking forces with the so-called Fuerzas Sutiles. However, after the battles of San Juan and Miraflores, which took place on January 13 and 15, 1881, the government was forced to order the destruction of the remaining warships of the Peruvian fleet in Callao. In this article, the author gives a brief account of the reasons and circumstances that led to this event, whose climax was the sinking of the Union and the other Peruvian warships without striking the flag, thus preventing them from falling into the hands of the invasive forces.

KEYWORDS
corvette *Union*, Peruvian squadron, Callao blockade, Lima campaign, Pacific war.

Nuestra invicta corbeta Unión... *engalanó bellas páginas de nuestra historia en momentos álgidos para el país... los fulgores extraordinarios del* Huáscar, *han opacado las gloriosas realizaciones de la* Unión...[1]

Introducción

En el presente año, se ha conmemorado el centenario de la instalación del palo mayor de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval. Esta nave, adquirida en Francia en octubre de 1864 junto a su gemela *América*, en momentos que se iniciaba una crisis diplomática que dos años después nos llevaría a una guerra con España, ha pasado

1. CAYO CÓRDOVA, Percy. La corbeta *Unión* en la Guerra del Pacífico. 1999. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Nro. 5, p. 26.

• Artículo recibido el 8 de abril de 2018, aprobado para su publicación el 28 de abril de 2018

a la historia principalmente por sus hazañas, ya sea en Abtao, donde integró la Escuadra Aliada combatiendo a dos fragatas de una división naval española o durante la Guerra del Pacífico, efectuando la doble ruptura del bloqueo de Arica, entre otras acciones de importancia.

En 1880, en plena Guerra del Pacífico, una vez concluida la Campaña del Sur tras el asalto y captura del morro de Arica, el siguiente objetivo de las fuerzas chilenas fue el efectuar todos los preparativos necesarios para dirigirse hacia el norte e invadir la capital del Perú, en el supuesto de que, con la captura de Lima, el Gobierno peruano se vería forzado a firmar la paz bajo las condiciones a ser impuestas por el vencedor.

La movilidad que las fuerzas chilenas mostraban en el teatro de la guerra desde noviembre de 1879 pudo ser lograda, sin lugar a dudas, gracias a haber obtenido el control del mar con la captura del *Huáscar* en Angamos. Para el Perú, la pérdida del monitor, su bravo comandante y valerosos tripulantes, significó en los hechos la minimización de su poder naval y la imposibilidad de disputar el control del mar al enemigo, puesto que, de los buques que quedaban, ninguno de ellos se hallaba en capacidad de actuar contra la escuadra chilena. Pese a tan evidente inferioridad de medios, hasta que las fuerzas chilenas no establecieron el bloqueo de los puertos peruanos, las naves peruanas continuaron operando en el intento de mantener hasta donde fuese posible las líneas de comunicaciones marítimas, ya fuese para reabastecer al Ejército peruano del sur o continuar trayendo desde Centroamérica pertrechos militares para nuestras fuerzas.

Como bien lo señalara el historiador Percy Cayo en su discurso de incorporación como miembro de número al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (un fragmento del cual citamos al inicio del presente trabajo), la corbeta *Unión* tuvo un importante desempeño durante la campaña naval y luego de ella, hasta que la Escuadra chilena estableció el bloqueo sobre el puerto del Callao el 10 abril de 1880. A partir de allí, permanecería inmovilizada, sin posibilidades de hacerse a la mar, a lo que se sumó el retiro de parte de su artillería para incrementar las defensas de la ciudad y la disminución de su dotación, especialmente artilleros para dotar los diferentes fuertes y baterías. Así tuvo que resistir el permanente bombardeo de las naves bloqueadoras y eventuales ataques de torpederas chilenas, hasta que en la madrugada del 17 de enero de 1881, luego de la derrota en las batallas de San Juan y Miraflores, las tropas chilenas hicieron su ingreso a la ciudad de Lima, ante lo cual, al igual que el resto de unidades de la Escuadra, fue hundida por su propia dotación.

En el presente artículo, haremos un breve recuento de las horas finales de esta renombrada nave, así como de las demás unidades peruanas que sucumbieron con el pabellón a tope en el puerto del Callao, luego del amanecer del 17 de enero de 1881.

Situación

Desde el inicio del bloqueo al Callao, establecido por la Escuadra chilena el 10 de abril de 1880, en dicho puerto habían quedado inmovilizados el monitor *Atahualpa*, la corbeta *Unión*, los transportes *Talismán, Oroya, Limeña* y *Chalaco* y el vapor *Rímac*, este último capturado por la Unión y el *Huáscar* a los chilenos. Adicionalmente se hallaban las lanchas a vapor *Lima, John, Urcos, Tocopilla, Resguardo* y *Callao*, las que, mientras duró el bloqueo, habían integrado las denominadas "Fuerzas Sutiles" y llevado a cabo una serie de acciones que en algunos casos desembocaron en pequeños combates y acciones exitosas contra las naves enemigas (como fueron el hundimiento del transporte *Loa* y la cañonera *Covadonga* mediante el uso de torpedos). Adicionalmente se hallaba también la fragata *Apurímac* (apontonada desde 1873 y en donde funcionaba la escuela de grumetes), el antiguo vapor *Meteoro* (igualmente apontonado y en donde había funcionado la Escuela Nava), la chata N.º 1, y una batería flotante, formada por dos lanchas cargadoras de lastre de 50 toneladas cada una y armadas con un cañón de grueso calibre a proa y otro menor a popa.

Siendo previsible que las tropas chilenas marcharían desde el sur hacia la capital desde que desembarcaron en Chilca principiando diciembre de 1880, era muy poco probable que se intentase efectuar un ataque directo y desembarco al puerto del Callao para capturarlo, considerando que la artillería y defensas existentes causarían grandes daños a la escuadra chilena. Esta situación hacía prioritario el refuerzo de las defensas de la capital, por lo que las dotaciones de algunos buques (entre ellos la corbeta *Unión*), así como parte de la artillería de esta última, serían empleadas en la ciudad de Lima.

En cuanto a lo acontecido en el Callao luego de concluida la batalla de Miraflores, el historiador Juan Pedro Paz Soldán, en un artículo sobre el tema publicado en 1919[2], nos brinda algunos detalles acerca de las horas finales de las naves peruanas en el primer puerto. Paz Soldán relata que, dentro de las últimas disposiciones emitidas por el dictador Piérola antes de emprender la retirada de Lima hacia el interior del país, se hallaba una orden que fue dada al secretario (ministro) de Marina, contralmirante Manuel Villar, en la que se disponía la destrucción de toda la artillería y defensas del puerto, así como el hundimiento de todas las naves de la Escuadra peruana surtas en la bahía del Callao. Ello se haría con la finalidad de evitar que fuesen capturadas y cayesen en manos enemigas[3]. Agrega Paz Soldán que la orden impartida por el dictador fue en el

2. PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. El hundimiento de la escuadra peruana. Julio de 1919. En: *El Mercurio Peruano*, año II, vol. III, nro. 13, p. 44.
3. Según Paz Soldán, Piérola había dado gran importancia a esta medida. Al respecto, nos dice: "No se trataba de impedir que elementos de guerra fueran a aumentar el poder bélico del enemigo, sino de librar al Perú de la vergüenza de que los restos de su escuadra enarbolaran, sin disparar un tiro, la bandera chilena. Una nave de guerra es un emblema de la patria y entregarla al enemigo es dejar una constancia de la derrota. A todo trance había que evitarle al Perú esa humillación".

acto trasmitida al prefecto del Callao, capitán de navío Germán Astete, quien, sin pérdida de tiempo procedió al hundimiento de los restos de la escuadra[4]. En la ejecución de dicha orden, de acuerdo con lo consignado por el contralmirante Francisco Yábar en su obra *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico*, también habría intervenido el capitán de navío Manuel Villavisencio[5].

Como señalamos previamente, las naves peruanas en el Callao se hallaban con sus dotaciones reducidas, por lo que la tarea de hundirlas no fue nada fácil, más aún si se considera la inminente llegada del enemigo, cuyo primer objetivo era evitar su pérdida y capturarlas. Esta versión es la que recoge el antes mencionado Paz Soldán, quien al respecto indica que *"las naves carecían de marinería y tenían muy reducida sus oficialidad, pues la mayor parte de las tripulaciones habían sido enviadas al campo de batalla y habían combatido en Miraflores, a donde se habían trasladado hasta los cañones de la* Unión. *Además los buques no tenían casi carbón. El puerto estaba bloqueado hacía varios meses y no había modo de proveerse de combustible. Apenas si la* Unión *disponía de un lote reducido, lo indispensable, para encender las calderas y navegar tres o cuatro millas."* En el mismo tema, Yábar tambien coincide en la falta de hombres para ejecutar dicha tarea: *"Para ello* [hundir los buques] *faltaba tiempo y hombres, la mayoría de oficiales navales y las tripulaciones habían partido a combatir en la defensa de Lima y muchos de ellos no regresarían nunca, pues quedaron tendidos en el campo de batalla"*[6]. Visto lo anterior, queda claro que para el 17 de enero, los buques no tenían dos de sus elementos de mayor importancia para disponer de su alistamiento artillero y la maniobrabilidad necesarias, ya fuese para combatir y/o navegar: su artillería y su personal de dotación.

Para tener una idea de cómo sucedieron los acontecimientos derivados de la ejecución de la orden para hundir los buques de la Escuadra, efectuaremos una reconstrucción de los hechos sobre la base de los relatos e informes conocidos acerca de dicho episodio.

4. Ídem, p. 45.
5. YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa en la Guerra del Pacífico*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2001, p. 589.
6. Ídem.

El plan chileno para capturar los buques peruanos

En la tarde del 15 de enero, ni bien concluyó la batalla de Miraflores, el contralmirante Galvarino Riveros, comandante en jefe de la escuadra chilena, despachó hacia el Callao al *Huáscar*, a la corbeta *O'Higgins* y a la cañonera *Pilcomayo*, con el objeto de reforzar las fuerzas bloqueadoras e impedir el escape de las naves peruanas que se hallaban en dicho puerto[7], en la creencia que la corbeta *Unión* y los transportes forzarían el bloqueo. Allí habían permanecido en vigilancia las corbetas *Chacabuco* y *Magallanes*, los transportes *Tolten* y *Lautaro*, así como las torpederas *Fresia, Guacolda, Tucapel* y *Colocolo*. Luego, en la noche del 16, Riveros, a bordo del *Cochrane*, se dirigió hacia el Callao, dejando a la corbeta *Abtao* al cuidado de los trasportes en la bahía de Miraflores.

Concentrada la escuadra enemiga en el Callao y habiendo asumido el mando de la misma el contralmirante Juan José Latorre, se puso en marcha un plan preestablecido a través de una orden general, en el que sus naves se posicionarían en distintos puntos alrededor de la bahía del Callao, con la idea de, como ya se mencionó, evitar el escape de las naves peruanas. En ese sentido, la orden especificaba que *"toda tentativa de uno o más buques enemigos para abandonar durante la noche la dársena i escapar, será anunciada por tres cohetes i disparos de ametralladoras, hechos por la primera porta-torpedos que descubra la tentativa. El Tolten repetirá la señal con tres cohetes disparados con sus cañones de menor calibre"*[8]. Luego, con la idea de efectuar la captura del puerto del Callao, agregaba: *"El ataque de nuestras fuerzas terrestres sobre el Callao lo anunciarán nuestras lanchas a los buques de la escuadra con solo tres cohetes, señal que repetirá el Tolten. En ambos casos, los buques de la división se dirigirán al interior de la rada, obrando de acuerdo con las circunstancias"*.

"Las lanchas porta-torpedos reconocerán toda embarcacíon que trafique de noche dentro de la bahía, teniendo presente que el tráfico desde los buques neutrales a tierra. Está prohibido i que se debe, por tanto, disparar sobre esas embarcaciones, si las circunstancias lo requieren. En este caso, no se lanzarán cohetes para evitar alarmas inútiles"[9].

7. AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra de que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia.* Valparaíso: Imp. del Progreso. 1886, t. IV, p. 478.
8. AHUMADA MORENO, op. cit., t. V, p. 101.
9. Ídem.

La ejecución de las órdenes para destruir y hundir las naves de la Escuadra

En función de lo anterior, de acuerdo con el relato de un chileno, testigo presencial de lo acontecido, *"al oscurecer de ese día 16 (de enero), tomaron los buques bloqueadores la colocación según lo dispuesto en la orden general, y nada indicó esa noche a los oficiales de nuestros buques el sainete que se preparaba para la siguiente mañana* (esto en referencia a los planes peruanos para incendiar y hundir sus buques), agregando luego que "aun no amanecía el 17 y [se apreciaba] ya el humo del incendio y el estruendo de las cargas de dinamita con que los peruanos hacían saltar los cañones de sus fuertes y algunos de sus buques"[10].

El inicio de la tarea de destrucción de las naves de la Escuadra peruana por parte de sus tripulaciones fue inmediatamente apreciada por el propio Riveros, que se hallaba embarcado en el *Cochrane*, quien en un informe fechado 21 de enero, indicaba que *"a las 4 a.m. se notó en este puerto que se declaraba incendio en todos los buques enemigos resguardados en la dársena i momentos después, principió a sentirse una serie de esplosiones que duró todo el día y parte del siguiente i producidas por el incendio de los polvorines de los fuertes i por las cargas de pólvora i dinamita con que el enemigo trataba de reventar sus cañones"*[11].

En detalle, según el relato del ya mencionado testigo chileno, el primer buque entregado al incendio fue el transporte *Rímac*, seguido por la fragata *Apurímac*, que produjo "una fogata inmensa que por mucho tiempo dominó por sobre el incendio de los buques restantes" yéndose después a pique en su fondeadero. Luego, los transportes *Oroya, Chalaco* y *Limeña* ardieron también en sus amarraderos en la dársena, hasta no quedar de ellos prácticamente nada. En cuanto al *Atahualpa*, su dotación abrió válvulas de fondo del condensador de la máquina principal, y se hundieron posteriormente. Igual suerte que el *Atahualpa* corrió el *Talismán*[12].

En lo referido a las lanchas y personal que llevó a cabo la infausta tarea de hundir los buques, de acuerdo siempre con lo informado por Riveros, *"varias lanchas i botes trataron de escapar hacia el Norte, pero viéndose descubiertos por nuestros porta-torpedos regresaron a la dársena, donde las echaron a pique o se entregaron a nosotros. Entre éstas se encuentra la lancha a vapor del* Limeña*, que conducía al comandante general de Marina don José María García, mayor general del departamento señor Emilio Diaz, capitán de fragata don José M. Marquina, ca-*

10. Ibídem, p. 108.
11. Ídem,t. IV, p. 478.
12. Ibídem, t. V, p. 109.

pitán de corbeta don Juan Heros, teniente 1. ° don V. de la Haza i nueve oficiales más, todos los cuales, junto con 150 oficiales más, se encuentran presos a bordo del trasporte Inspector, *fondeado en San Lorenzo"*[13] .

En cuanto al mismo hecho, Paz Soldán relata que *"Ayudado por los oficiales de marina que en esas horas solemnes desempeñaron oficios de marineros, de maquinistas y hasta de fogoneros, el comandante Astete hizo salir a la* Unión *y al* Atahualpa *hasta fuera del puerto y en sitio, del cual nunca pudieran ser extraídos, hundió estas dos naves con la bandera peruana al tope. Valiéndose de remolcadores, alejó de la orilla los otros buques y los hundió con la bandera nacional izada en cada uno de ellos. Enseguida, procedió a destruir los cañones de los fuertes. Cumplida su misión, reunió a los dispersos que llegaban del campo de batalla y a los oficiales de marina que lo habían rodeado hasta el último momento y con esas fuerzas se vino a la capital, decidido a librar con los chilenos una última batalla. Al llegar a Lima, elevó sus fuerzas hasta cerca de mil hombres, con los cuales persistió en su propósito de salir al encuentro del enemigo. El coronel Belisario Suárez, que se titulaba jefe militar de la plaza, se opuso al plan de Astete y le dio orden de disolver sus fuerzas, orden que el valiente marino cumplió de muy mal grado y formulando violenta protesta."*[14] Sobre esto, apreciamos entonces que, una vez cumplida la orden de hundir las naves, aquellos oficiales y personal que lograron eludir a las fuerzas chilenas en el Callao, se reconcentraron en Lima, en el intento de continuar combatiendo, situación claramente imposible en esos momentos luego de la derrota en San Juan y Miraflores.

El fin de la corbeta *Unión*

Por último, en lo referido al destino final de la corbeta *Unión*, esta nave, con la artillería reducida a la mitad, una dotación mínima y escaso carbón[15], poco o nada hubiese podido hacer frente a toda la escuadra bloqueadora, por lo que coincidimos con lo que en su momento expresara el historiador Juan Pedro Paz Soldán[16] y juzgamos que disponer también su hundimiento al igual que las demás naves peruanas fue lo más razonable. El valor militar, prestigio y

13. Ibídem.
14. PAZ SOLDÁN, op. cit., p. 45.
15. Al respecto, se conoce que la *Unión*, pese a estar impedida de hacerse a la mar, participó activamente en la defensa del puerto, y recibió algunos impactos y dañó a su vez a las lanchas enemigas que incursionaban en la rada del Callao. Asimismo, parte de su dotación serviría en una batería defensiva instalada en el muro oeste de la dársena, que fue denominada 17 de Marzo, en homenaje a la doble ruptura del bloqueo de Arica protagonizado por la corbeta. Para mayor detalle al respecto y de manera especial acerca de las ocurrencias a bordo de dicha nave en el periodo, véase TOLEDO, Lorena y ORTIZ, Jorge (Ed). *La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico. Historial y documentos*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015, p. 31.
16. Véase la nota 3

fama alcanzados por este buque durante su servicio en la Armada peruana, habían convertido su captura, al igual que la del *Huáscar*, en un objetivo fundamental por parte de la Armada de Chile a poco de iniciarse la guerra. Por ello, su destrucción debía ser asegurada de la mejor manera posible y, en ese sentido, se conoce que, dentro de las órdenes impartidas para la destrucción de la corbeta, se dispuso se le aplique torpedos para inutilizarla. Según relata el contralmirante Francisco Yábar, existe información al respecto proveniente de dos oficiales que pertenecieron a la dotación de la corbeta, del teniente Gervasio Santillana y del alférez de fragata Daniel Rivera, quienes, en sus respectivos legajos personales, mencionan que como parte de la tarea de hundir y destruir a su buque, se le aplicaron torpedos[17].

Luego del *Huáscar*, la *Unión* había sido una de las naves de mayor protagonismo durante la campaña naval y luego de ella, así como la última unidad de combate en participar en una acción ofensiva exitosa como lo fue la doble ruptura del bloqueo del puerto peruano de Arica. En ese sentido, habría que imaginar la grave responsabilidad de oficiales y personal que tuvieron que desempeñar la difícil tarea de provocar su hundimiento y destrucción en las circunstancias en las que se hallaban.

El significado que poseía aquel buque, veterano de la Guerra con España y de acciones notables en contienda del momento, no solo era apreciado por los nacionales y el enemigo, sino también por los jefes y dotaciones de las naves de guerra neutrales que se hallaban en el puerto del Callao observando detenidamente el desarrollo de los acontecimientos.

Es así que el propio historiador chileno Gonzalo Bulnes, en su libro sobre la Guerra del Pacífico, nos traslada a esos últimos momentos de la insigne nave peruana y nos relata que el 17 en la madrugada, *"la* Unión *y el* Atahualpa*, levantaron sus fuegos y salieron de la dársena. La primera avanzó majestuosamente, despertando gran emoción en los buques extranjeros que formaron sus tripulaciones en las cubiertas y en las jarcias para darle el supremo adiós de la gloria y la despedida al pasar"*[18]. Sin duda alguna, la actitud de los testigos circunstanciales de aquel instante constituyeron un reconocimiento a las acciones de una escuadra y sus hombres, que sin los elementos materiales necesarios para enfrentar a un enemigo mejor equipado, lucharon hasta el final, en el mar y también en tierra, puesto que la participación de los valerosos marinos peruanos no solo se dio desde la cubierta de sus buques,

17. YÁBAR, op. cit., pp. 499-500.
18. BULNES, Gonzalo. *La Guerra del Pacífico*. 1886. Valparaíso.

sino también peleando hasta en las serranías andinas, codo a codo con sus compañeros del Ejército Peruano.

Mientras la *Unión* llevaba a cabo su breve pero última singladura que la llevaría al fondo del mar en la bahía del Callao, el comando chileno a cargo del bloqueo, que no contaba con noticias precisas acerca de su situación, creyéndola incendiada en la dársena, ni bien tuvo noticias de sus movimientos, dispuso el envío de las lanchas torpederas *Fresia* y *Guacolda* para cerrarle el paso. Se pensaba que la corbeta peruana intentaría eludir el bloqueo y escapar hacia el norte. Luego, temiendo el comandante de la *Fresia*, teniente primero Álvaro Bianchi, que la luz del día y del incendio de los buques en la bahía impediría a los buques de su escuadra ver los cohetes de luces convenidos en el plan chileno, despachó a la torpedera Colocolo, con órdenes de avisar al *Huáscar* acerca del aparente intento de escape de la *Unión*[19].

Según lo informado al contralmirante Riveros, el capitán de fragata Carlos Condell, comandante del *Huáscar,* había estado desde el 16 atento a los movimientos del Atahualpa sobre las inmediaciones de la dársena, por lo que tuvo que suspender una faena de munición que efectuaba la nave a su mando para reponer las granadas empleadas durante los bombardeos efectuados sobre Miraflores durante la batalla allí ocurrida el día 15. Por tal motivo, el *Huáscar,* al retornar al Callao, se situó al costado del fondeadero de los buques neutrales para, desde esa posición, impedir la fuga de lo buques peruanos que se encontraban en la dársena[20]. Posteriormente, a eso de las 4 a.m., en el monitor se escucharon disparos provenientes de allí, observándose que la corbeta *Unión* iniciaba su desplazamiento hacia el norte, lo que le fue confirmado por las torpederas de acuerdo con lo previamente establecido. Desde el puente del *Huáscar*, Condell pudo observar que la dotación de la corbeta peruana procedía a incendiarla[21]. En ese momento, la Fresia, nuevamente en compañía de la Guacolda, dirigía su marcha para interceptar a la corbeta peruana, pero antes que ello ocurriese, la *Unión* detuvo su máquina, dando atrás para enfilar su proa hacia tierra en dirección a la boca del río Rímac, en donde finalmente quedó varada, y sus oficiales hicieron detonar los torpedos de acuerdo con sus órdenes, y la incendiaron inmediatamente. Luego, su último comandante, capitán de corbeta Arístides Aljovín, a cargo de la nave desde el 9 de diciembre del año anterior, acompañado

19. AHUMADA, op. cit., t. V, p. 109.
20. CORVALÁN, Rodrigo. Huáscar. *Las cartas perdidas 1879-1884*. Santiago de Chile: RIL Editores. 2003, p. 57.
21. En el mismo informe antes referenciado, Condell menciona que mientras las torpederas marchaban en demanda de la *Unión*, se produjo la captura de las lanchas que llevaban a bordo a las principales autoridades marítimas del Callao y algunos oficiales y Marina, los que, una vez detenidos, fueron remitidos a la cañonera *Pilcomayo*. Para el caso de los oficiales de mar y marineros procedentes de los buques de la escuadra peruana, fueron remitidos al vapor *Tolten*. Para detalles, véase CORVALÁN, op. cit., p. 58.

por sus oficiales y personal en número de 23, procedió a abandonar el buque. Estos fueron los últimos instantes en los que el pabellón bicolor peruano flamearía a bordo de un buque de la escuadra por el resto de la guerra.

En cuanto a otros testimonios que nos pueden dar una idea de la magnitud del dramático episodio ocurrido durante la madrugada del día 17 en la bahía del Callao, tenemos un breve relato procedente del teniente primero Rudolph de Lisle, quien desde la cubierta del HMS *Shannon*, nave que integraba en ese momento la Estación Naval Británica del Pacífico, presenció el dantesco espectaculo, y nos ha dejado sus impresiones en el diario que escribiera durante el tiempo que duró su comisión a bordo de la nave británica:

> *"**16 enero 1881.** Tuvimos una vista impresionante de la destrucción de las naves peruanas y del muelle Dársena; la* Unión *y el* Limeña *salieron navegando a vapor de los muelles y luego fueron incendiados y dejados a su suerte. La* Unión *se hundió cerca de la playa quedando sus cubiertas superiores fuera del agua con los palos machos del trinquete y mayor en pie; los otros [buques] "ardieron" por completo y continuaron a la deriva hasta que los chilenos los detuvieron. Las naves dentro de los muelles ardieron furiosamente, sus mástiles se desmontaron por sus bordas, no quedando nada de ellos, excepto el forro de hierro de sus cascos. Las chispas, el humo, etc., a medida que la pólvora de a bordo explotaba, era enviada a una altura demás de 200 pies o más. Esto tuvo lugar mientras empezaba el amanecer."*[22]



Acuarela pintada por el teniente primero Rudolph de Lisle, oficial de dotación de la fragata británica HMS Shannon*, destacada a la Estación Naval del Pacífico. De Lisle fue testigo de las batallas de San Juan y Miraflores, así como del hundimiento de la escuadra peruana el 17 de enero de 1881. Foto: DE LISLE,* op. cit. p. 170.

22. DE LISLE, Gerald. *The Royal Navy and the Peruvian-Chilean War 1879-1881: Rudolf De Lisle's Diaries & Watercolours*. Yorkshire: Pen & Sword Maritime. 2007, p. 169.



Vista del lado norte del muelle Dársena del Callao, con los efectos de la destrucción llevada a cabo por marinos peruanos. En primer plano, se observa un cañón Rodman de 125 libras, a cargo del personal del transporte Oroya. *En la foto, en el lado superior izquierdo, aunque con dificultad, se aprecia entre los dos buques, los mástiles de la corbeta* Unión, *hundida en la madrugada del 17 de enero de 1881 por su propia tripulación. Foto: colección Yábar.*

El destino final de los buques de la Escuadra peruana

Pese al plan chileno por evitar su destrucción o escape, hemos apreciado la manera mediante la cual las dotaciones de las naves peruanas ejecutaron la orden de hundir sus naves durante la madrugada del 17 de enero de 1881. Cuando ya todo estuvo consumado, y sin oposición de ninguna clase, las fuerzas chilenas ocuparon el Callao y sus instalaciones portuarias. El escenario que hallaron no podía ser mas desolador. Ello lo retrató en su momento el corresponsal del diario limeño *La Actualidad* -ya en manos chilenas- parte de cuya narración, redactada presumiblemente hacia el 18 de enero, transcribimos a continuación: *"La desolación i la tristeza dominan en este momento al Callao. El fuego aplicado por la mano de algunos de sus pobladores, ha destruido con implacable furor las obras de mar i de la tierra. Los últimos restos de la escuadra peruana han desaparecido: han sido totalmente incendiados por orden de la autoridad el día 16 del presente. Al día siguiente, los habitantes de tierra no quisieron ser menos que los habitantes de mar; incendiaron también, con triste persistencia, muchos edificios de la ciudad, acompañando a este vandálico acto el pillaje……."*

Luego agregará que "*La dársena cobija entre sus muros restos aún humeantes de los transportes peruanos; sus vergas incendiadas, al caer sobre las grúas de desembarque, han comunicado el fuego a los puentes i plataformas de la dársena. Los que fueron ágiles barcos para la conducción de tropas i comunicaciones peruanas, son ahora inútiles tortugas! La muerte de la flota de Perú siguió mui de cerca la muerte de su ejército. El* Chalaco, Oroya, Rímac, Limeña, Unión, Atahualpa*, cinco buques de vela i la lancha* Urcos *han sido presas del fuego o echadas a pique.*"[23]

Con mayor detalle, quien nos manifiesta la situación final en la que quedaron los buques de la Escuadra peruana fue el propio Riveros, quien, con fecha 12 de febrero de 1881, vale decir, a casi un mes de ocurrido el incendio y hundimiento de la Escuadra peruana, informaba al ministro de Guerra en campaña José Francisco Vergara sobre el tema, y acompañó dicho documento con un listado de los mismos y las recomendaciones para disponer de sus restos, cuyo resumen adjuntamos en el cuadro 1 del presente artículo. Del informe, se aprecia claramente que únicamente el *Chalaco*, el *Rímac* y algunos auxiliares de menor importancia podrían ser reflotados y empleados para extraer partes como repuesto, o a lo sumo, para apontonarlos. Cabe señalar, que cinco meses después el *Rímac* logró ser reflotado y puesto a remate. Se adjudicó a la Compañía Sudamericana de Vapores. Fue reparado y rebautizado con el nombre de *Lautaro* en setiembre de 1882.

De los otros buques, se conoce que, con fecha 25 de febrero de 1881, el ministro chileno de Guerra y Marina en campaña, don José Francisco Vergara, expidió un decreto en Lima, y sacó a remate los cascos de las naves *Atahualpa, Union, Talisman, Oroya, Chalaco, Limeña, Túmbes, Meteoro, Ponton Nº1, Apurimac, Laura, Saucy Jack, Adelaida Rojas, Amelia, Adriana Lucía, Amelia* y las lanchas a vapor Urcos, Tocopilla, Resguardo y Callao.

Adicionalmente, en el mismo decreto, se destinaban para el transporte de cañones y depósito de carbón a los pontones *Marañon, Pachitea* y *Pontón N.º 2*.

Por último, se disponía que quienes se adjudicasen los restos del *Atahualpa* y la *Unión* estarían obligados a entregar puestos los cañones de dichas naves en la playa al Gobierno chileno, o reventarlos si así les fuese exigido.

El remate fue fijado para el 26 de marzo, pero se llevó a cabo dos días después. Acerca de lo que ocurre durante y después del remate, se conoce que de las 28 embarcaciones, conformadas por dos de guerra (*Atahualpa* y *Unión*), lanchas,

23. AHUMADA, op. cit., p. 107.

pontones y chatas, solo 12 de ellas habrían sido recuperadas para su empleo como pontones, a excepción del transporte *Rímac,* que, como se mencionó, fue reparado y rebautizado como *Lautaro*. Aunque no hay mucha información al respecto, de lo que sí se tiene mayor conocimiento es que los restos del *Atahualpa* y de la *Unión* no llegaron a ser recuperados. Pese a los esfuerzos desplegados en un primer momento por el propio personal chileno para reflotar la corbeta, ello resultó infructuoso, puesto que, a poco de haberse hundido, la popa quedó seriamente dañada a consecuencia de la explosión y posterior incendio, y que, pocas semanas después, debido a oleajes fuertes, su quilla se quebró, con lo que el buque fue considerado irrecuperable. Con ello, el objetivo de destruir la corbeta y también el monitor, fue logrado satisfactoriamente conforme a lo planeado por su dotación.

La ubicación de los restos de la mayor parte de los buques hundidos en enero de 1881 fue conocida hasta antes del inicio de las obras para el nuevo terminal marítimo del Callao, hacia fines de la década de 1920. Al respecto, el marino e historiador Rosendo Melo, en su segunda edición de su obra *Derrotero de la costa del Perú* de 1913, da referencias precisas acerca del estado de los restos del *Atahualpa* (considerado como el que mayor riesgo a la navegación ofrecía), seguido en esa misma escala de riesgo, por el *Talismán* y la corbeta *Unión*, de la que menciona se hallaba ubicada hacia la boca del río Rímac, dejando ver sus árboles (mástiles) visibles. De igual manera, brindaba datos acerca del *Talismán, Marañón, Apurímac* y del *Tumbes*[24].

De todos ellos, los restos más visibles, eran los de la corbeta *Unión*, cuyo palo mayor y trinquete, hacia 1917, aún se mantenían a la vista de los navegantes que transitaban por la bahía del Callao, dando testimonio de los dramáticos sucesos ocurridos 36 años antes.

---

24. A la letra, Melo indicaba lo siguiente:
    El puerto ofrece el peligro de los cascos hundidos, en cuyos restos puede hacer presa el ancla, obligando a abandonarla. Los obstáculos de este género, que mayor peligro pudieran ofrecer, quedan muy próximos a tierra, hacia la farola o entrada al puerto grande; en el remanso entre el muro E. y la explanada, en donde, como se dice antes, fondean las embarcaciones menores y se hace el tráfico de pasajeros y cabotaje: son restos destrozados con dinamita [...] El peor de ellos, tanto por la cantidad y calidad de su material, como por el sitio en donde está hundido, es el monitor *Atahualpa*, avalizado, y el *Talismán*, delante.
    Dista el *Atahualpa* dos cables al 18° E. de la farola del dársena y dos y medio cables de la tierra más próxima. Los otros que están afuera dejan restos visibles: el *Talismán*, del cual hay un mástil, el Bakain, delante del camal, los arboles visibles, y lo mismo la *Unión*, hacia la boca del río Rímac.
    Hay también cascos sin indicación alguna, con agua suficiente para no causar daño a las naves que se pongan encima, pero con restos bastante grandes y pesados para apresar las anclas que caigan sobre ellos. Tales son los del *Marañón*, *Apurímac* y *Tumbes*; si bien hundidos muy a tierra y disminuyendo con eso los perjuicios que pueden causar antes de hundirse totalmente en el fango.
    En: MELO, Rosendo. *Derrotero de la costa del Perú*. Lima: Taller Tipográfico Imp. de El Comercio. 1913, pp. 162-163.

Un buque que continúa navegando en la memoria de los marinos

Transcurría el año 1917 y, para entonces, nuestra Armada ya se hallaba inmersa en un lento pero decidido proceso de reconstrucción, impulsado principalmente por las primeras adquisiciones de unidades navales luego de la Guerra del Pacífico iniciadas durante la década anterior. En este proceso jugó un papel importante la presencia de la Misión Naval Francesa, desde la cual, la modernización en la Armada involucró los diversos aspectos de su organización operacional y administrativa. Fue en esta época en la que la Escuela Naval, a partir de 1912, halla su ubicación definitiva en el distrito de La Punta. Este hecho fue uno de los mayores logros de la misión naval francesa.

En tiempos en los que la Armada Peruana se hallaba encaminada a resurgir para dotarse de un poder naval adecuado y lograr su modernización institucional, sus tradiciones y glorias navales del pasado no podían quedar en el olvido. Así lo comprendieron los oficiales de aquellas generaciones de la posguerra, que eran conscientes de la titánica tarea de reconstruir su institución, bajo la guía y el ejemplo del legado de sus heroicos e ilustres predecesores que habían peleado hasta el fin en una guerra, pese a que su resultado era previsible. Conscientes de ello, a tan solo cinco años de ser inaugurada la nueva Escuela Naval en La Punta, surgió una iniciativa institucional encabezada por el capitán de fragata Manuel I. Vegas, mediante la que se propuso rescatar el palo mayor de la corbeta *Unión*, para instalarlo sobre una base de concreto junto a una placa conmemorativa de bronce en el patio central del flamante centro de formación de oficiales. De este modo, cada 17 de marzo se llevaría a cabo una ceremonia patriótica rememorando las hazañas de la *Unión* durante la Guerra del Pacífico. Esta feliz iniciativa halló pronto apoyo en el director de la Escuela Naval, capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, y en función de ello, el 17 de julio de 1917, el capitán de fragata Vegas, con personal de dotación del crucero *Coronel Bolognesi*, concluyó los trabajos de extracción del referido mástil de los restos de la *Unión*, y los trasladó de inmediato a su futuro y definitivo emplazamiento. Y fue así como el 17 de marzo de 1918, coincidiendo con el 38º aniversario de la doble ruptura del bloqueo de Arica, que se llevó a cabo la ceremonia de inauguración del Palo Unión.

Desde entonces, la *Unión*, con sus valientes marinos que la dotaron, sigue navegando aún en la memoria de quienes desfilan a diario frente a su palo mayor para rendir los honores a nuestro Pabellón Nacional. Este es el homenaje a una

nave invicta, victoriosa y jamás rendida, cuya dotación, en tiempos de paz y especialmente en guerra, supieron cumplir con su deber, imbuidos de un espíritu combativo digno de imitar, de una voluntad férrea de no rendirse nunca, ni siquiera a costa de enfrentarse a adversarios materialmente superiores.

Reflexiones finales

Para poner en su verdadero contexto la decisión de hundir a la *Unión* y al resto de unidades de la Escuadra el 17 de enero de 1881, debemos tener en cuenta ciertas consideraciones importantes que ya hemos esbozado en los párrafos precedentes. En primer lugar, luego de la pérdida de la *Independencia* en Punta Gruesa y de la captura del *Huáscar* en Angamos, la Escuadra peruana perdió toda posibilidad de disputar el control del mar a su contraparte chilena. El inicio de la campaña terrestre y la invasión de territorio peruano era cuestion de tiempo y así sucedió. Los medios navales con los que quedó el Perú luego de Angamos le imposibilitaban cualquier acción ofensiva de envergadura y, mucho menos, lograr detener la inevitable invasión que ya se hallaba en marcha. A pesar de ello, la audacia y el arrojo de nuestros marinos, especialmente los que dotaban a la corbeta *Unión*, o los que integraron las denominadas Fuerzas Sutiles, lograron coronar con éxito algunas acciones, y lograron inclusive hundir varias naves al enemigo, las que sin embargo, mas allá de constituirse en victorias de momento, no tuvieron ninguna repercusión en las operaciones militares.

Con este panorama, el bloqueo establecido sobre el Callao, centro principal de operaciones y facilidades logísticas de la disminuida escuadra peruana, así como la amenaza inminente de una acción decisiva del enemigo sobre la capital del Perú, hacía que cualquier intento de llevar a cabo una acción naval por parte de las naves peruanas contra el grueso de la Escuadra chilena resultase ser un proyecto irracional y suicida. Y lo era más aún, si consideramos que cuando, a partir de diciembre de 1880, el Ejército enemigo iniciaba su marcha desde el sur de Lima hacia la capital, buena parte de la artillería de los buques y sus dotaciones, habían sido destinados a reforzar las defensas de Lima, puesto que allí debía concentrarse el esfuerzo principal de las operaciones contra cualquier intento de invasión a la capital del país.

Entonces, bajo este análisis, no resultaba razonable bajo ningún punto de vista,

pretender que naves con un 50% o menos de su artillería y dotaciones, vale decir, con una capacidad combativa totalmente disminuida, se expusiesen a un escape en el que no podrían eludir el combate con una escuadra inmensamente superior, arriesgándolas a una captura segura, así como porque tampoco existía la seguridad de llegar a salvo a un incierto puerto neutral de destino, debido a las limitaciones operacionales de los propios buques, principalmente por la falta de carbón para reabastecerse.

Finalmente, estamos convencidos de que los sucesos en el Callao el 17 de enero de 1881 estuvieron a la altura de las circunstancias. Con la firme decisión tomada, se logró evitar que las naves remanentes de nuestra escuadra cayesen en manos del enemigo, lo cual, de haber ocurido, sí hubiese constituido una afrenta a todos aquellos marinos que valientemente lucharon hasta el final, ya fuese en el mar, en la defensa de la capital, o en las alturas andinas, cumpliendo con su deber al servicio de la patria.

Como bien escribiera el historiador Juan Pedro Paz Soldán, *"la Marina de Guerra del Perú cumplió, pues, con dignidad sus deberes en la guerra del 79 y sucumbió con honor"*.

Cuadro Nº1

Lista de los buques, chatas, lanchas, etc, pertenecientes al gobierno peruano, que se encuentran a flote o a pique en el Callao

CUADRO RESUMEN

TIPO DE BUQUE	NOMBRE	ESTADO	RECOMENDACIÓN	DESTINO FINAL
Buques de guerra Monitor	*Atahualpa*	A pique y completamente inútil.	Convendría destruirlo por medio de un torpedo. Recuperar su artillería.	Permaneció hundido
Buques de guerra Corbeta	*Unión*	A pique e incendiada y completamente Inútil	Recuperar su artillería.	Permaneció hundida
Transportes	*Talismán*	A pique	Puede ser levantado fácilmente y su casco y máquina están en buen estado de servicio.	Rematado, pero permaneció hundido
	Oroya	Incendiado, a pique y completamente inútil	-	Permaneció hundida
	Chalaco	A pique dentro de la dársena	Puede ser levantado y servir de chata	Permaneció hundido
	Limeña	Fondeado en la bahía; fue incendiado	Su casco quedó en buen estado para servir de chata, su máquina contiene cosas de valor	Permaneció hundido
	Rímac	Quemado y a pique en la dársena	Puede ser levantado y aprovechar sus calderos, que son nuevos, su casco para chata y muchas piezas de su máquina, donkeys, etc	Fue reflotado y rematado, siendo adquirido por la Cía. Sudamericana de Vapores y rebautizado *Lautaro*
	Tumbes	Está a pique en la dársena; su casco y la mayor parte del aparejo en buen estado	Puede ser puesto a flote muy fácilmente y quedaría listo para el servicio de la costa como buque de vela	Fue rematado; sin embargo permaneció hundido
Chatas	*N.º 1*	A pique e inútil	--	Permaneció hundida
	N.º 2	A flote, en buen estado. Tiene donkeys a vapor, calderos y esta lista para cargar. Tiene a su bordo una gran boya.	--	Continuó su uso como pontón y depósito de carbón
	N.º 3 Pachitea	Quemada y a pique; inútil	-	Rescatada, continuó su uso como pontón y depósito de carbón
	Meteoro	Quemado y a pique; inútil	--	Permaneció hundido
	Marañón	Casco de fierro en buen estado; fue incendiado		Fue rematado; sin embargo permaneció hundido

	Apurímac	Quemada y a pique; inútil	--	Permaneció hundida
	Laura	Vapor fondeado en la bahía; máquina en mal estado; no podrá volver a navegar	Para utilizarlo como chata	Rematada, adquirida por Grace & Cia.
Presas	*Saucy Jack*	A pique en la dársena. Los masteleros y aparejos están todavía en su lugar. Casco en buen estado	--	Rematada, adquirida por Grace & Cia.
	Adelaida Rojas	Estos buques tienen su casco en buen estado; pero han perdido gran parte de su aparejo y no convendría aparejarlos nuevamente para la mar	--	Rematada, adquirida por Shutegarland
	Anita		--	Rematada, adquirida por Shutegarland
	Adriana Lucía		--	Destino final desconocido
	Emilia		--	Rematada, adquirida por Shutegarland
Lanchas a vapor	*Lima*	Remolcadores. Están a pique y pueden ser levantados fácilmente; casco y máquina en buen estado.	--	Permaneció hundida
	John			Permaneció hundida
	Urcos	Antiguamente lancha cisterna de 60 pies de largo; casco en buen estado; está a pique. Andar, ocho millas	Puede ser puesta a flote	Rematada, adquirida por Shutegarland
	Tocopilla	Lancha a vapor semejante a la del transporte chileno *Rímac*, está a pique al lado de la Urcos, en perfecto estado	Puede ser puesta a flote fácilmente.	Rematada, adquirida por Shutegarland
	Resguardo	Lancha muy ligera; está a pique en la dársena, en perfecto estado	Puede ser levantada fácilmente	Rematada, adquirida por Melue & Cia
	Callao	Su máquina fue sacada y puesta en el torpedo Blum. Su caldero lo tiene a bordo.	Es reclamada como propiedad de la dársena	Recuperada por el Dársena
	*Blum** (sumergible de Blume)	Lancha torpedo en buen estado	Fue puesto a flote por el *Matías Cousiño*. Posteriormente trasladado a Valparaíso.	Destino final desconocido
Batería flotante	Batería flotante	Dos lanchas cargadoras de lastre de 50 toneladas cada una y armadas con un cañón de grueso calibre a proa, y otro menor a popa, están a pique en la dársena	--	Permaneció hundida

Fuentes:
AHUMADA MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra de que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia*. Valparaíso: Imp. del Progreso, 1886. T. IV, p. 246-247. MELO, Rosendo. *Derrotero de la costa del Perú*. Lima: Taller Tipográfico Imp. De El Comercio, 1913. pp. 162-163. Elaboración propia.

Bibliografía

- AHUMADA MORENO, *Pascual. Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra de que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia*. Valparaíso: Imp. del Progreso. 1886. T. III-VI.
- BULNES, Gonzalo. *La Guerra del Pacífico*. Valparaíso: Sociedad Imprenta y Litografía Universo. 1914. T.II.
- CAYO CÓRDOVA, Percy. La corbeta *Unión* en la Guerra del Pacífico. 1999. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Nro. 5. 1999, pp. 7-32.
- CORVALÁN, Rodrigo. Huáscar. *Las cartas perdidas 1879-1884*. Santiago de Chile: RIL Editores. 2003.
- DE LISLE, Gerald. *The Royal Navy and the Peruvian-Chilean War 1879-1881: Rudolf De Lisle's Diaries & Watercolours*. Yorkshire: Pen & Sword Maritime. 2007.
- MELO, Rosendo. *Derrotero de la costa del Perú*. Lima: Taller Tipográfico Imp. de El Comercio. 1913.
- PAZ SOLDÁN, Juan Pedro. El hundimiento de la Escuadra Peruana. Julio de 1919. En: *El Mercurio Peruano,* año II, vol. III, nro. 13, pp. 44-47.
- SAPUNAR PERIC, Pedro. La autodestrucción de los restos de la Flota peruana en el Callao en 1881. En: Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Nro. 3. 1998, pp. 129-143.
- TOLEDO, Lorena y ORTIZ, Jorge (Ed). *La corbeta Unión. Diario de guardia durante la Guerra del Pacífico. Historial y documentos*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2015.
- YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las Fuerzas Sutiles y la defensa de costa en la Guerra del Pacífico.* Lima: Dirección de Intereses Marítimos. 2001.

