



Óleo que representa la victoria del blindado peruano Huáscar sobre los buques británicos Shah y Amethyst en el combate ocurrido frente a Pachocha, el 29 de mayo de 1877. Aquí, el artista ha representado de manera alegórica en un primer plano, a ambos contenedores, debajo de una escultura de mármol, a modo de la portada de un templo griego. A la derecha, la Gran Bretaña, representada por Albion, y a la izquierda, sentada, la República Peruana, que sostiene el escudo nacional, y que es coronada por el triunfo. En segundo plano, las naves que combatieron, y sobre el Huáscar, un ser alado, porta una corona triunfal, por su victoria sobre las naves inglesas en aquella jornada.

El combate naval de Pacocha y sus consecuencias en el campo naval



El combate naval de Pacocha y sus consecuencias en el campo naval



Capitán de Navío (r) Mg. 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
En mayo de 1877, el *Huáscar* y su tripulación se sublevaron a favor de Nicolás de Piérola, que intentaba derrocar al presidente Mariano Ignacio Prado. La rebelión pierolista fracasó, pero dejó en la historia un valeroso enfrentamiento con dos naves de la escuadra británica, por entonces la Armada más poderosa del mundo.

PALABRAS CLAVE
Algernon de Horsey, Nicolás de Piérola, *Huáscar, Shah, Pacocha.*

ABSTRACT
On May 1877, *Huascar* and its crew rose up in favor of Nicolás de Pierola who tried to overthrow President Mariano Ignacio Prado. The Pierolist rebellion failed, but left in history a worthy confrontation with two vessels of the British Navy, by then the most powerful Navy in the world.

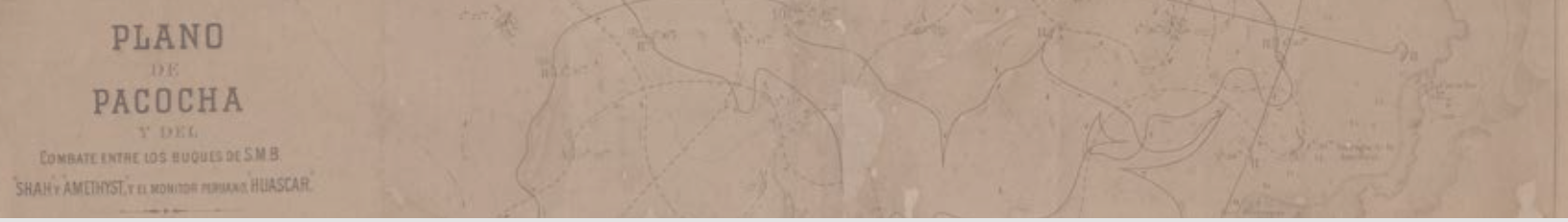
KEYWORDS
Algernon de Horsey, Nicolás de Piérola, *Huáscar, Shah, Pacocha.*

"Ese pabellón, que es el pabellón de nuestra patria, solo podrá ser arriado cuando no quede a bordo de esta nave un solo hombre para sostenerlo"[1]*. Esta fue la contundente respuesta de Nicolás de Piérola en aguas de Pacocha a bordo del Huáscar, el 29 de mayo de 1877, al contralmirante Algernon de Horsey, jefe de la división naval británica en el Pacífico, quien minutos antes había enviado a un emisario para conminarlo a rendir la nave peruana al pabellón británico, o de lo contrario la echaría a pique. Lo que sobrevino después fue un imprevisto combate de tres horas con 25 minutos de duración, cuyos antecedentes y consecuencias revisaremos brevemente a continuación.*

El contexto internacional

Consolidado su imperio económico y colonial, entrado el siglo XIX, Gran Bretaña desarrolló una política exterior destinada a afianzar en su posición hegemónica mediante la presencia de sus buques de guerra en los lugares más remotos del mundo. El objetivo

1. Basadre, Jorge. *Historia de la República del Perú, 1822-1933*. Lima, Ed. Universitaria, 1968. Vol 7. p.240.



principal, a la par de mantener la paz, era brindar protección a sus intereses comerciales en el extranjero. Por tal motivo, en lo que también se ha conocido como "política de las cañoneras", la Royal Navy mantuvo una serie de estaciones navales repartidas en diversas regiones del globo.

En el caso del Pacífico sudamericano, la estación naval británica normalmente se hallaba conformada por una o dos naves, que se desplazaban por costas americanas efectuando recaladas en los principales puertos de las jóvenes repúblicas.

Las naves normalmente destinadas a desempeñar presencia naval eran fragatas y corbetas, buques apropiados para ello, considerando su gran autonomía y velocidad en comparación con navíos y después blindados, que integraban el cuerpo principal de las flotas de combate.

Como es conocido, la segunda mitad del siglo XIX trajo consigo algunos conflictos que, sin ser de magnitud mundial, se constituyeron en laboratorios de prueba para nuevas tecnologías. Guerras como las de Crimea, de Secesión o la ítalo-austriaca vieron el afianzamiento de la propulsión a vapor, las naves con casco de hierro, la aparición de los primeros buques blindados, entre otros adelantos.

En el campo naval, la segunda mitad de siglo XIX, caracterizada por la ausencia de grandes conflictos bélicos —en el contexto de la denominada Pax Britannica—, salvo algunas guerras como la de Crimea (1853-1856) y la de Secesión (1861-1864), trajo consigo una serie de innovaciones tecnológicas, como proyectiles explosivos, buques blindados a vapor y torpedos, que pronto dominaron la guerra naval. Esta tecnología, pese a su sofisticación, pudo estar al alcance no solo de las principales armadas del mundo, sino también de países como el Perú, que con motivo de la Guerra con España adquirió buques blindados en 1865.

Las principales flotas de combate se vieron forzadas entonces a renovar el inventario de naves existentes. Los viejos navíos de madera, aunque propulsados a hélice, quedaron repentinamente obsoletos, y fueron reemplazados en la línea de batalla por la primera generación de buques blindados. Un proceso similar de renovación se dio también en los buques destinados a otras misiones —fragatas y corbetas— empleadas en misiones de presencia naval distante, protección al comercio marítimo propio y ataque a las líneas de comunicaciones marítimas del enemigo.

Hasta la década de 1860, este tipo de naves eran construidas con cascos de madera, pero el perfeccionamiento de los procesos metalúrgicos para la producción de hierro a un nivel industrial pronto se introdujo en el campo naval. La madera fue reemplazada por el hierro, principalmente por la solidez que le daba a los cascos y una mayor duración.

El contexto nacional peruano

La década de 1870 fue un momento en la historia del Perú en el que se conjugaron diversos acontecimientos políticos, económicos y diplomáticos que inevitablemente llevaron al país a la catástrofe de 1879. Revoluciones como la de los hermanos Gutiérrez (1872) y las llevadas a cabo por Nicolás de Piérola (1874-1877) contribuyeron, sin lugar a dudas, a generar una mayor inestabilidad política. Precisamente, sería este último personaje quien ocasionaría el suceso que comentamos en el presente artículo.

Todo se inició la noche del domingo 6 de mayo de 1877, cuando un grupo de partidarios de la causa revolucionaria de Piérola, reunidos previamente en el pontón



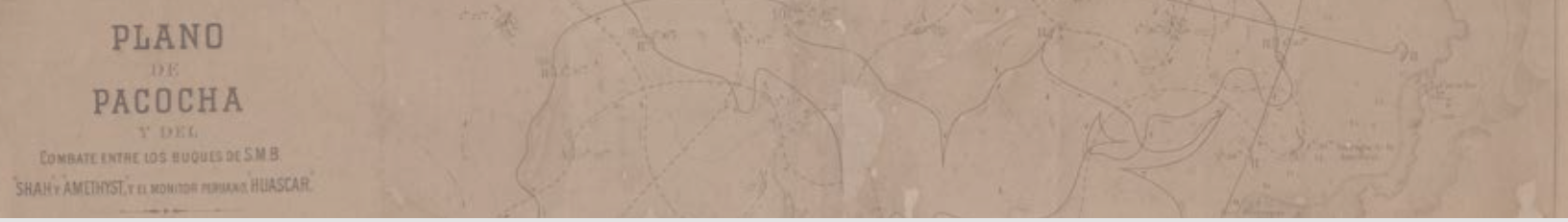
escuela Apurímac y en componendas con la guarnición de dicho buque y del oficial retén del Huáscar, abordaron y se apoderaron de ese monitor que se hallaba al ancla en el puerto del Callao. Los sublevados, al mando del capitán de navío Germán Astete —como comandante general de la escuadra regeneradora—, tan pronto tuvieron el control del buque, lo prepararon para zarpar hacia el Sur. El mando del monitor fue asumido por el capitán de corbeta Manuel M. Carrasco. Cabe señalar que parte de la dotación del Huáscar desconocía los planes de los pierolistas. Ante tal afrenta, al día siguiente, el presidente Prado dispuso la conformación de una Escuadra de Operaciones para capturar al buque sublevado[2], al mando del comandante de la *Independencia*, capitán de navío Juan G. More. Además, declaró —mediante decreto— a los alzados en armas como desleales e indicó que: "El Gobierno autoriza la aprehensión del *Huáscar*, i ofrece recompensar debidamente a los que, sin pertenecer a la Escuadra de Operaciones, lo sometan a la autoridad del Gobierno o contribuyan a ello"[3]. Esto último daría carta libre a la intromisión de las naves británicas en una crisis que debió manejarse como un asunto interno del Perú.

Mientras tanto, limitado tanto por ser nave declarada rebelde por el Gobierno, o por tener carbón tan solo para seis días, el *Huáscar* tuvo dificultades para continuar con su marcha hacia el Sur. Debió recalar en las islas Chincha para hacerse de algunas provisiones de un barco que se hallaba cargando guano, y de allí, el 10 hicieron lo propio a la altura de Mollendo con el vapor *Santa Rosa*, para luego dirigirse hacia Islay y Quilca. Luego, los sublevados embarcaron a Piérola en Antofagasta el 19, y lo proclamaron como jefe supremo de la República. Luego, marcharon hacia otros puntos del sur peruano, buscando ganar adeptos a su causa. En su condición de nave rebelde, al *Huáscar* se le presentarían más dificultades para ser reabastecido, por lo que tomó carbón de una barca inglesa, y sustrajo correspondencia oficial del Gobierno que era transportada por el vapor inglés John Elder el día 11. Ante esta actitud, reaccionó el jefe de la estación naval británica, contralmirante Algernon de Horsey, advirtiendo a los sublevados que cualquier acción contra los intereses británicos, "sería justa causa para la captura de ese buque por fuerzas navales de S.M.B. que están bajo mi mando" y entregarlo a la autoridad legal[4]. En respuesta, Piérola rechazó tal intromisión en asuntos internos del Perú y la permisividad de Prado frente a ello. Por otro lado, el decreto de Prado dio lugar a que el contralmirante De Horsey hallase la justificación para intervenir con sus buques a lo que consideraba una afrenta contra el pabellón británico. Con una decisión ya tomada al respecto, la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst* iniciaron la búsqueda de la nave rebelde y lograr su captura.

La fragata británica *Shah*

Siendo la primera potencia mundial durante el siglo XIX, Gran Bretaña requería para la protección de sus intereses y garantizar la libertad de los mares a nivel global mantener buques en estaciones foráneas. Hacia 1870, se prefería emplear naves destinadas a misiones secundarias en aguas extranjeras, como fragatas o corbetas, mientras que los buques de primera línea, como los blindados, eran concentrados en la flota principal, a manera de disuasión contra los franceses ante cualquier idea de invasión y también para

2. Esta escuadra, estuvo conformada por el blindado Independencia, el monitor *Atahualpa*, la corbeta *Unión*, la cañonera *Pilcomayo* y el transporte *Limeña*.
3. García y García, José Antonio. *El Monitor rebelde Huáscar i sus incidentes*. Imprenta del Teatro, Lima, 1877. p. 228.
4. Ídem, p.245-246.



mantener la capacidad de atacar los puertos franceses al otro lado de La Mancha. Las naves destinadas principalmente a conservar la presencia británica en ultramar requerían de ciertas características, como armamento de gran calibre y gran autonomía, que les permitiese operar a gran distancia de sus bases por periodos prolongados sin necesidad de reabastecerse. En este sentido, la mayor parte de las fragatas de hierro de propulsión mixta del periodo (reemplazadas posteriormente por cruceros) eran destinadas a esas misiones.

Hacia 1877, los británicos mantenían una estación naval en el Pacífico sudamericano, que se hallaba conformada por la fragata HMS *Shah* y la corbeta HMS *Amethyst*, buques que serán los protagonistas del enfrentamiento con el blindado peruano Huáscar que recordamos en el presente trabajo.

La fragata *Shah* era el resultado de la evolución de los denominados *cruising ships* británicos de la era del vapor. Naves de este tipo habían cobrado protagonismo durante la Guerra de Secesión, cuando dentro del gran inventario de buques confederados mandados a construir o adquiridos en el extranjero se hallaba una fragata de madera de 1050 toneladas propulsada a vapor, capaz de desarrollar 11 nudos, que había sido construida en los astilleros Laird Brothers de Birkenhead, Inglaterra (los mismos que construirían años más tarde el monitor *Huáscar*). Este buque, con el nombre de *Alabama*, pasaría a la historia por su campaña en contra de las rutas comerciales de la Unión, en las que tuvo en su haber 70 presas con material de guerra y provisiones del ejercito enemigo.

Para enfrentar tal amenaza, los federalistas retomaron la idea de los *cruising ships*. En su renovada versión, vieron su nacimiento las siete fragatas norteamericanas de casco de madera reforzadas con hierro de la clase Wampanoag, construidas en 1863, de 4200 toneladas, propulsión mixta, 11 nudos de



HMS *Shah* (IWM-Q40159).



andar y artilladas con diez cañones de 228 mm. Estos buques estaban destinados a operar durante un largo periodo en aguas distantes en las que no contarían con facilidades para carenar sus cascos[5].

La respuesta no se dejó esperar por parte de las potencias navales, y en 1866 la Royal Navy, como réplica a las fragatas norteamericanas, construyó la fragata de hierro *Inconstant*, de 5786 toneladas y 16,5 nudos de velocidad, armada con 10 cañones de 229 mm y seis de a 178 mm, incluyendo también un lanzatorpedos Whitehead[6].

Una versión mejorada de la anterior fue la fragata *Shah*, que, a diferencia del *Inconstant* —que montaba su artillería dispuesta en batería—, contaba también con dos piezas, una en caza y la otra en retirada.

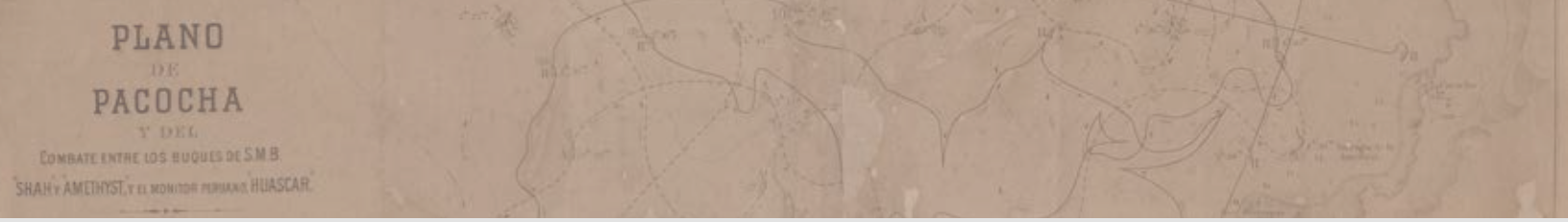
En cuanto al nombre, la *Shah* originalmente iba a ser bautizada *Blonde*, pero considerando que en la época se buscaba reforzar las relaciones con Persia, en honor a su gobernante, el Naser al-Din Shah Qajar, se le otorgó el nombre final[7]. La *Shah* era una fragata de propulsión mixta, con casco de hierro, y que no contaba con blindaje, pero su armamento principal estaba conformado por dos cañones de 300 libras montados sobre colizas dispuestos en caza y retirada[8], que poseían un gran sector de tiro, y 16 cañones de 150 libras y ocho de 64 libras, en ambas bandas, que le otorgaban un gran poder ofensivo. Adicionalmente, estuvo entre las primeras fragatas británicas en contar con tubos lanzatorpedos Whitehead.

La construcción del *Shah* se inició el 7 de marzo de 1870 en el astillero de Portsmouth. Fue lanzado al agua el 10 de setiembre de 1873 e incorporado el 14 de agosto de 1876. En su primera comisión, fue destinado como buque insignia de la Estación Naval británica en el Pacífico, bajo la insignia del contralmirante Algernon de Horsey. Cabe señalar que, durante la década anterior, los británicos habían destinado buques blindados en América del Sur, pero en 1876, debido a la crisis entre Rusia y Turquía, concentró sus buques capitales en aguas europeas, por lo que, hacia 1877, la mayoría de sus buques en estaciones foráneas eran del tipo fragata, corbetas o cañoneras.

En lo referente al *Amethyst*, se trataba de una corbeta, también de propulsión mixta, construida de 1872 a 1873, buque inicial de la clase del mismo nombre conformada por cinco unidades, destinadas en su mayoría para desempeñar misiones secundarias en aguas extranjeras. Luego de participar en la tercera guerra anglo-ashanti, fue destinada a servir en la estación británica del Atlántico Sur. En 1875, fue reasignada al Pacífico, y con ocasión de enfrentar en Pacocha al Huáscar, sería la única nave de madera británica en enfrentar en combate a un buque blindado. De 1965 toneladas de desplazamiento, su armamento se hallaba conformado por 16 cañones de avancarga de 64 libras, y podía navegar a una velocidad de 13 nudos.

En cuanto al *Huáscar*, se trataba de un blindado tipo torreón (esta era la clasificación otorgada en la época a los "ironclad turret ship"), con capacidad de navegar en altamar, cuya construcción había sido encargada por el Gobierno peruano, en

5. Rodríguez Asti, John. *Cruceros, buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884*. Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000. p. 20.
6. Ídem
7. Friedman, Norman. *British Cruisers of the Victorian Era*. Seaforth Publishing. Londres, 2012. pp. 84-85.
8. Si bien es cierto que ambos cañones eran del mismo calibre que los del *Huáscar*, eran de fabricación posterior y tenían un mayor poder de penetración que los del monitor peruano.



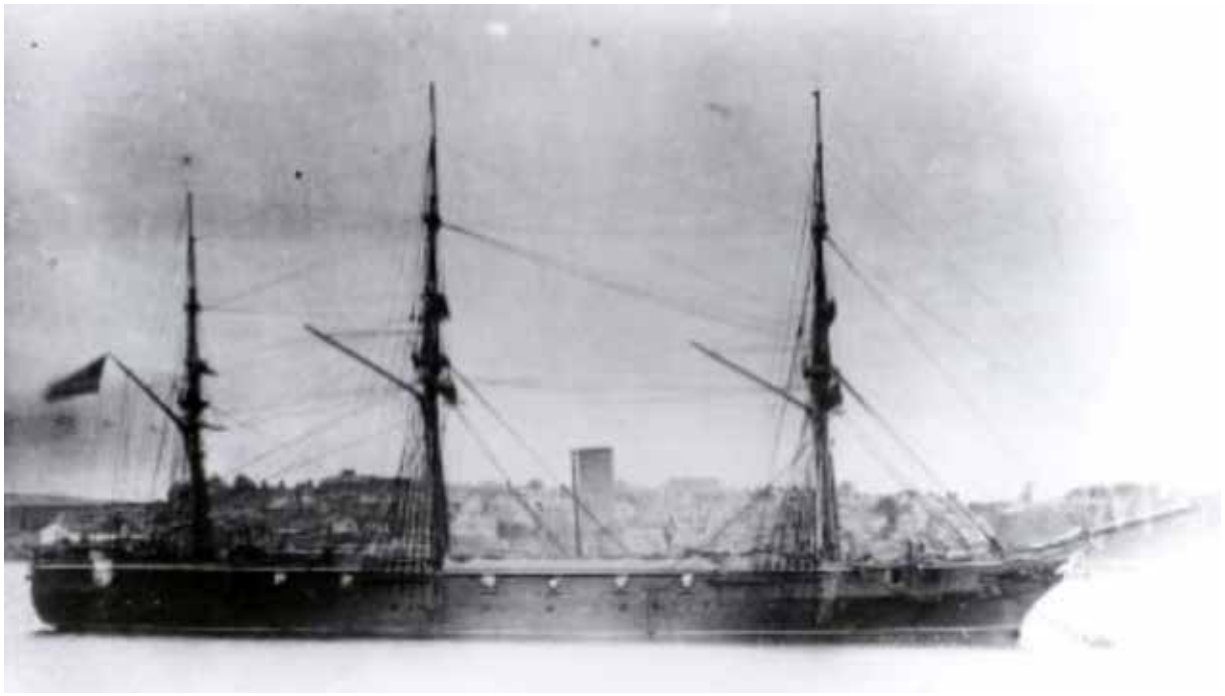
1865, al astillero Laird Brothers de Birkenhead. El diseño del buque y de su torre correspondía al capitán de navío Cowper Coles, quien en 1856 había concebido la idea de concentrar la artillería de un buque en cañones de mayor calibre y en una torre giratoria. Esta idea fue patentada por él, y llevada a la práctica en los buques blindados británicos *Prince Albert* y *Royal Sovereign*. Aunque en un principio la torre blindada no ganó muchos adeptos dentro del almirantazgo británico, ello no fue impedimento que astilleros como Laird construyesen blindados con torres giratorias a gobiernos extranjeros, tal y como ocurrió con el danés *Rolf Krake* (1863), el italiano *Affondatore* (1863) y el peruano *Huáscar* (1865), construidos con la patente de Coles.

El *Huáscar* era, para el momento de su construcción, un buque con muchos adelantos tecnológicos, principalmente por su artillería dotada de cañones de grueso calibre (2 Armstrong de 300 libras), montados sobre una la torre blindada de Coles. Aparte, su bajo francobordo y maniobrabilidad le otorgaban cierta ventaja en combate frente a buques de menor rango, como una fragata.

El combate

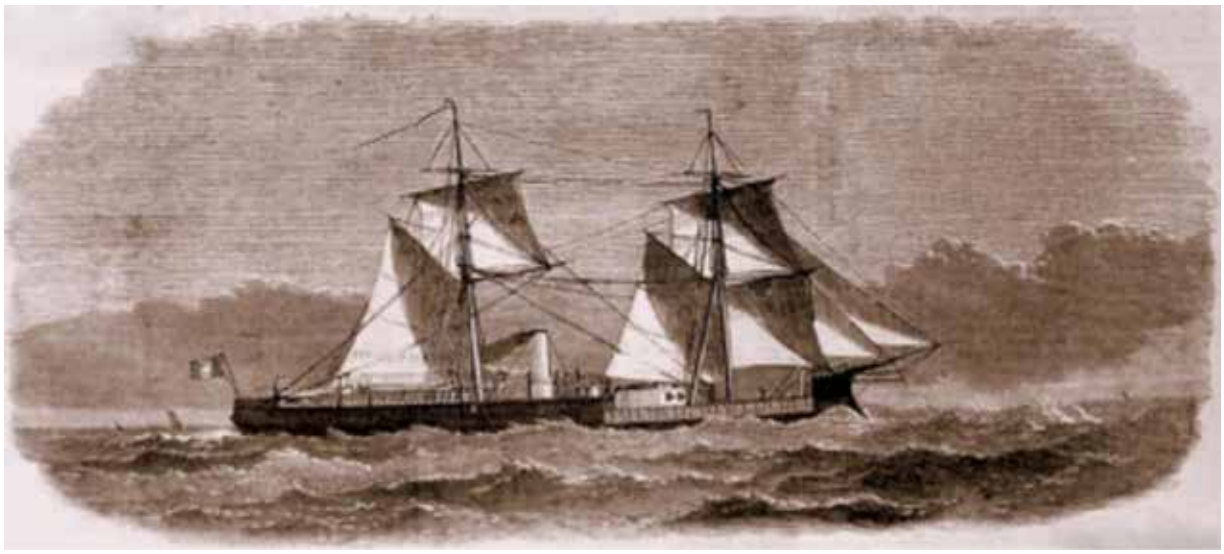
Transcurridos los días y sin el respaldo que esperaban a su movimiento, los rebeldes a bordo del *Huáscar,* al mando del capitán de navío Luis Germán Astete, fueron enfrentados en un primer combate por las naves de la Escuadra de Operaciones el 28 de mayo frente a Punta Pichalo, acción en la que se impuso la superioridad del monitor frente al resto de las naves peruanas, aunque no se logró su rendición.

De manera paralela, como ya mencionamos, el almirante De Horsey había tomado la decisión de enfrentar al monitor peruano. Lo



Corbeta HMS Amethyst.



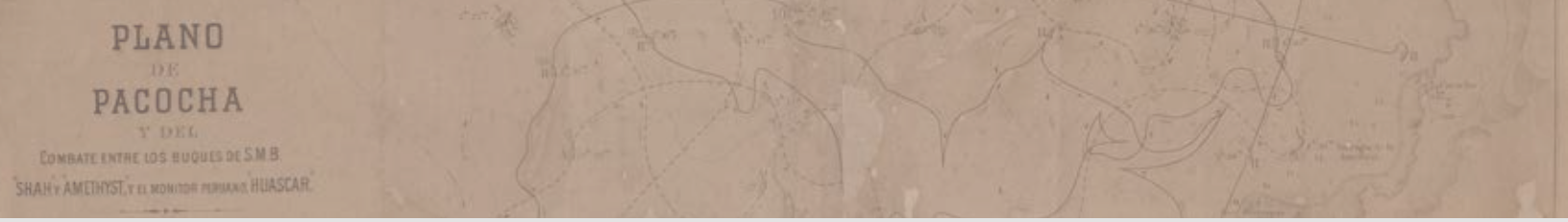


El Huáscar.

halló en las cercanías de Pacocha, hacia el mediodía del día 29 de mayo. El combate que se inició a continuación fue un duelo artillero entre el Huáscar y los dos buques británicos, acción famosa en su día, puesto que los resultados —más allá de la audacia y pericia de todos combatientes— demostraron las deficiencias de los sistemas de puntería y de la artillería de la época, pese a que las naves británicas contaban con lo último en tecnología naval. Otro aspecto importante fue el lanzamiento, por primera vez en la historia durante un combate, de un torpedo autopropulsado desde el *Shah*, que, para fortuna del Huáscar, presentó fallas luego de ser disparado.

En este punto de nuestro relato, será oportuno conocer parte de lo informado por el propio almirante De Horsey al Parlamento británico, conforme lo ha consignado el capitán de fragata Manuel I. Vegas en su *Historia de la Marina de Guerra del Perú*:

> A la una del día 29 de mayo, divisamos por la proa un vapor que resultó ser el Huáscar, con la bandera peruana al tope y listo para combatir. Le dimos caza, e hicimos señales de levantar presión para todo andar y tocar zafarrancho de combate. El *Huáscar* trató de escapar hacia tierra, pero el *Amethyst*, que lo tenía más cerca, se le cruzó y a las 2:11 p.m., habiéndonos puesto a tiro de cañón, le disparé un cañonazo con pólvora, para ponerlo al habla.
>
> El *Huáscar* paró la máquina y envié al teniente primero Rainier con estas órdenes: "Diga usted al comandante del *Huáscar* que he venido a tomar posesión del buque en nombre de S. M. la Reina de la Gran Bretaña. Que adopto esta medida a consecuencia de que el Huáscar ha cometido ciertos actos ilegales contra súbditos, buques y propiedades británicas. Que yo no procedo en nombre del Gobierno peruano. Que si la bandera del *Huáscar* es arriada inmediatamente y el buque entregado en el acto, serán respetadas la vida, libertad y propiedad personal de todos los de a bordo. Que en tal caso no les entregaré a su Gobierno, sino que los desembarcare en sitio neutral, a una distancia racional,



que su comandante desee; pero que si se opone alguna resistencia, o un solo súbdito de S. M. resultase herido, no le aceptaré condiciones y los oficiales y tripulantes del Huáscar se pondrán en condiciones de ser tratados como piratas. Vista la indudable superioridad de fuerza del *Shah* y su gran velocidad, instará usted al comandante del *Huáscar* para que evite la pérdida de vidas de sus oficiales y tripulación, cuando no la destrucción total que su resistencia puede acarrearles. Si el *Huáscar* no arría la bandera, se disparará un cañonazo con pólvora; cinco minutos después un cañonazo a bala junto al *Huáscar* y cinco minutos más tarde comenzará la acción. Esta intimación no será observada si se notare algún acto agresivo o de preparación para la resistencia".

El teniente Rainier volvió con la siguiente respuesta: que el presidente del Perú estaba a bordo y yo equivocado en lo que el *Huáscar* hubiese cometido actos ilegales y que no arriarían su bandera. Luego, di órdenes que, una vez izado el bote, inmediatamente se dispare un cañonazo con pólvora y luego otro sólido cerca del *Huáscar*, después de cinco minutos conforme a la intimación; viendo que [el *Huáscar*] conservaba al tope la bandera, di la señal de ataque, el cual empezó a las 3:06 p.m.

El fuego del *Shah* fue constante y bien mantenido, pero no tan acertado como yo habría querido, aun cuando debe tenerse presente que el *Huáscar*, con solo tres pies fuera del agua y frecuentemente enfilado de proa o de popa, era un blanco muy difícil de acertar.

También ordené frecuentemente detener el fuego del *Shah* cuando, por la posición del *Huáscar*, el tiro se hallaba en línea con la población de Ilo, y había riesgo de hacer daño a la ciudad. Igualmente se paró el fuego un momento, porque la bandera del *Huáscar* cayó por haber sido cortadas con un tiro las drizas; pero luego fue vuelta a izar.

El fuego de la *Amethyst* fue dirigido con gran precisión, pero su armamento de 60 libras resultaba ineficaz, excepto para llamarle la atención o para apartar del *Shah* los fuegos del *Huáscar* ocasionalmente.

El ataque fue en parte siguiéndose uno a otro y en parte girando, con tentativas de cuando en cuando por parte del *Huáscar* para emplear su espolón, que era preciso precaver cuidadosamente en un buque de tanta eslora y por consiguiente tan lento para virar como es el *Shah*.

El *Huáscar* parecía navegar a razón de 19 millas y estaba bellamente manejado, tratando de mantener sus cañones de las torres sobre nosotros, excepto cuando cargaba. Que los proyectiles del *Huáscar* no tocaran al *Shah*, pues solamente le cortaron un par de drizas, fue peregrino y providencial, pues una bomba de 300 que entrase en barco tan repleto como este habría producido graves resultados.

A las 5:45 p.m., estando ya oscureciendo y el Huáscar pegado a tierra y en línea con la población, mandé cesar los fuegos.

Mis buques tomaron posiciones para vigilar al *Huáscar* y en el *Shah* se organizó y despachó una expedición de torpedos.

A las 3:50 a.m. del 30 de mayo regresó la expedición con la noticia de que el *Huáscar* se había escapado, lo cual fue fácil por la oscuridad de la noche, lo alto de la tierra, y su calado que le permitía pegarse a las rocas.

Suponiendo que el *Huáscar* había seguido al norte para intentar un desembarco en Quilca, apenas se embarcaron los botes de vapor y los torpedos, salí con los dos buques en aquella dirección, destacando al *Amethyst* a Mollendo, para tomar noticias, las cuales trajo a las 7:00 p.m., avisando que el Huáscar estaba en Iquique y que preparaba un desembarco, lo que luego resultó no ser cierto.

Como quiera que el carbón empezaba a



escasear en el *Shah*, punto este de grave consideración y confiando encontrarlo en Pisagua o en Iquique, fuimos a este. A las 5:00 p.m. y a 20 millas de Iquique, el *Shah* paró la máquina y preparó otra expedición de torpedos.

Poco después de anochecer, se presentó el *Amethyst* y le ordené detener un vapor, que venía en la dirección de Iquique, para tomar noticias.

El *Shah* siguió entonces, y a siete millas de Iquique, no pudiendo esperar más al *Amethyst* porque iba a salir la luna, se despachó la expedición de torpedos para destruir al *Huáscar*. Apenas habían salido los botes cuando vimos fogonazos de cañón, cohetes y luces azules en dirección de Mejillones. Recelando que el *Amethyst* se hubiera varado por tratar de interceptar al vapor, el *Shah* puso proa a las luces alistando una lancha con su ancla y cable, pero muy luego se vio al *Amethyst* que hacía la señal de: "el *Huáscar* se rindió hoy a la escuadra peruana". El *Shah* siguió prontamente para Iquique haciendo señales preconcertadas de retirada a los botes con cohetes y luces azules, cuyas señales fueron por fortuna observadas a tiempo y los botes regresaron.

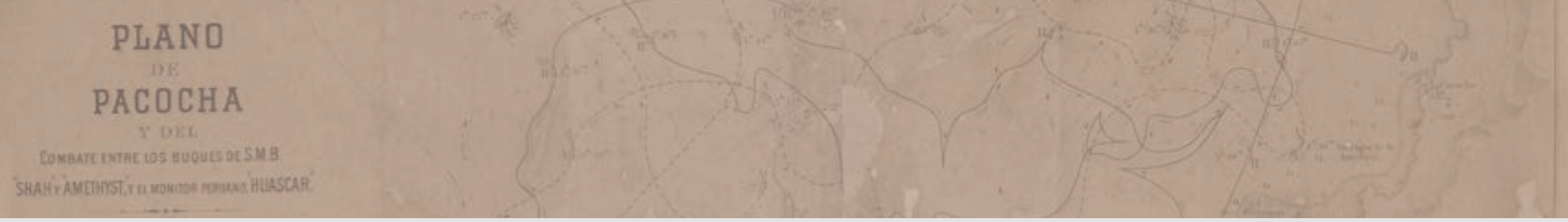
El *Shah* y *Amethyst* permanecieron a la altura de Iquique hasta el amanecer, que siguieron al puerto, anclando el *Shah* en medio de la escuadra peruana, entre la *Independencia* y el *Huáscar*. La primera saludó mi insignia poco después y mandé al *Amethyst* que contestase y al *Shah* que descargara sus cañones.

La escuadra peruana en Iquique se componía de la *Independencia, Unión, Atahualpa, Pilcomayo, Limeña* y el rendido *Huáscar*. Confirmando la entrega de este y habiendo obtenido cuanto carbón fue posible, a las 6:00 p.m. despaché al *Amethyst* al Sur y yo seguí con el *Shah* rumbo Norte para Callao y Panamá.

El comandante Chatfield, del *Amethyst*, dice: "Tengo la honra de informar a usted que el 29 de mayo a las 2:40 p.m. a la señal de combate abrí el fuego contra el *Huáscar* navegando a vapor según se requería en torno suyo o hacia él. A eso de las 3:30 p.m. el *Huáscar* arrumbó hacia los arrecifes de Punta Coles, donde el fondo es muy desigual para seguirle de cerca. Me aguanté sobre la máquina tan cerca como lo permitía mi seguridad y a las 4:00 p.m. el *Huáscar* se dirigió hacia la población de Ilo. Seguí disparándole cuando la ocasión se presentaba, hasta que a las 5:05 p.m., ya cerca de las peñas, el almirante tocó llamada general. El *Huáscar* dejó de hacer fuego estando muy pegado a la población. Por causa de los disparos mal hechos del *Huáscar*, el *Amethyst* no ha recibido averías, aunque algunos pasaron entre mástiles. Nuestros artilleros dispararon con gran continuidad y precisión, pero nuestras bombas no producían efecto en la coraza del *Huáscar*, aunque sí conservaban la cubierta del blindado libre de rifleros... El *Huáscar* fue gobernado muy bien y si sus cañones lo hubieran sido del mismo modo, habría resultado un enemigo formidable[9].

En cuanto al desempeño de la artillería de los buques durante el combate, según el análisis del ingeniero e historiador naval británico D.K. Brown, el *Shah* disparó 237 tiros a distancias entre 1500 y 2500 yardas. Señala que la batería principal del *Shah*, según las referencias de las pruebas obtenidas en polígono de tiro, podría perforar la torreta de 5½ pulgadas del *Huáscar* a 3000 yardas; mientras que a una distancia de 1200 yardas, podría haber perforado un blindaje de hasta 7 pulgadas. Indica asimismo que sus cañones de 64 libras y los del mismo calibre a bordo del *Amethyst* serían ineficaces frente al blindaje del *Huáscar*[10].

9. Vegas, Manuel I. Historia de la Marina de Guerra del Perú. IEHMP, Lima, 2014. pp. 186-189.
10. Brown, D.K. Warrior to Dreadnought. Warship Development, 1860-1905. Chatam Publishing, Londres, 1997. p.21



Los daños en ambos buques

En cuanto al *Huáscar* existe un informe hecho por el oficial de artillería de *Shah*, que en líneas generales indica que la mayor parte del daño en el buque peruano fue superficial. Se señala que un proyectil de la batería principal del *Shah* impactó cerca de la línea de flotación de estribor, a 50 pies de la popa, atravesó una placa de 3½ pulgadas y estalló en el embono de madera, lo que mató a un hombre e hirió a tres. Un tiro de 150 libras disparado a una distancia aproximada de 1700 a 1800 yardas penetró 3 pulgadas en la cara de la torreta de 5½ pulgadas del *Huáscar*.

Un informe mas preciso y detallado es el que elevó el capitán de corbeta Manuel M. Carrasco, comandante del buque al capitán de navío Germán Astete, fechado en la mar el 30 de mayo de 1877, el mismo que reproducimos a continuación.

En el casco

- Un proyectil de 300 libras atravesando el blindaje cerca de la lumbrera del segundo camarote de estribor hizo su explosión, en aquel momento, destrozó el mamparo, averió el tubo de la bomba de la cámara, rompió uno de los peldaños y el forro de la escala de la misma y el forro interior del buque al lado de babor, causando al mismo tiempo la muerte del soldado Ruperto Béjar, hiriendo levemente en la parte inferior de la rodilla izquierda a don Juan Martin Echenique, haciéndole además dos contusiones en la misma pierna; hiriendo en la cara al cabo Manuel Mendoza e hizo una contusión en la pierna al soldado Cayetano Zurita.
- Otro del mismo calibre, chocando primero en el mismo costado y haciendo una hendidura de tres pulgadas en el blindaje, rompió la plataforma de la escala del puente, derribó el ventilador de la máquina, destrozó el telégrafo del puente y algunos pasamanos del mismo.
- Otro de 150 libras en el mismo lado hundió el blindaje cerca de una pulgada, frente al palo trinquete y a 16 pulgadas de la cubierta.
- Otro rasante al castillo de proa sin causar daño manifiesto de consideración.
- Otro de 150 libras hundió el blindaje ½ pulgada, al lado de babor frente a la chimenea de la cocina, a 16 pulgadas de la cubierta.
- Otro de 300 libras al mismo lado, en la coronación de popa y pasando al de estribor, hizo su explosión destrozando los jardines y levantando algunos rumbos de la toldilla; hirió levemente en la cabeza con una astilla al cabo de luces sargento Baltazar Caicho, haciéndole además una contusión en la espalda en el momento que acompañado del grumete Federico Vidal izaba en el asta el pabellón que había caído con el pico.
- Otro que destrozó uno de los molinetes de la cadena e hizo algunos otros daños de poca consideración.

Torre

- Un proyectil de 300 libras hundió el blindaje tres pulgadas a tres pies de la tronera de la izquierda, y hacia el mismo lado, y la distancia de dos pies la base superior.
- Diferentes proyectiles y segmentos de bomba destrozaron los fierros que sirven para colocar los sacos y la base de madera en que aquellos descansaban.

Torreón del comandante

- Una bomba en la segunda arista de proa en el lado de babor, a cuatro pulgadas a la altura del puente que destrozó parte de la madera que lo une a este, parte de este, algunos pasamanos del mismo e hizo saltar la luna del compás y con algunas de las astillas de vidrio y de madera que penetraron en el torreón.
- El comandante Astete fue levemente herido en la mano y antepuño izquierdo y vino uno de los segmentos de la bomba, después de perder su fuerza por algún choque anterior, a caer sobre la paletilla izquierda del que suscribe (el capitán de corbeta Carrasco), sin inferirle daño alguno.

Arboladura

Palo trinquete:

- Un proyectil de pequeño calibre en la medianía de su altura al lado de babor; varios segmentos de bomba en la cabría que lo sostiene y en la verga, y destruida casi toda la maniobra de la verga y jarcia real.

Palo mayor:

- Rota toda la jarcia de estribor, trazado el juanete que se encontraba abarbetado a ella, la cofa completamente destruida, el estay mayor roto, el pico caído sobre la cubierta por haberle sido rota la driza de boca y toda la maniobra de la mayor destruida.

Compás:

- El de demarcación que se encuentra en la toldilla a 20 pies de altura, rota su escala.

Chimenea:

- Cuatro proyectiles de diferentes calibres la han atravesado recibiendo también algunos cascos de bomba.

Embarcaciones

- Dos falúas y dos chalupas completamente destrozadas tanto por los proyectiles de la artillería, como por los de la ametralladora y la fusilería.



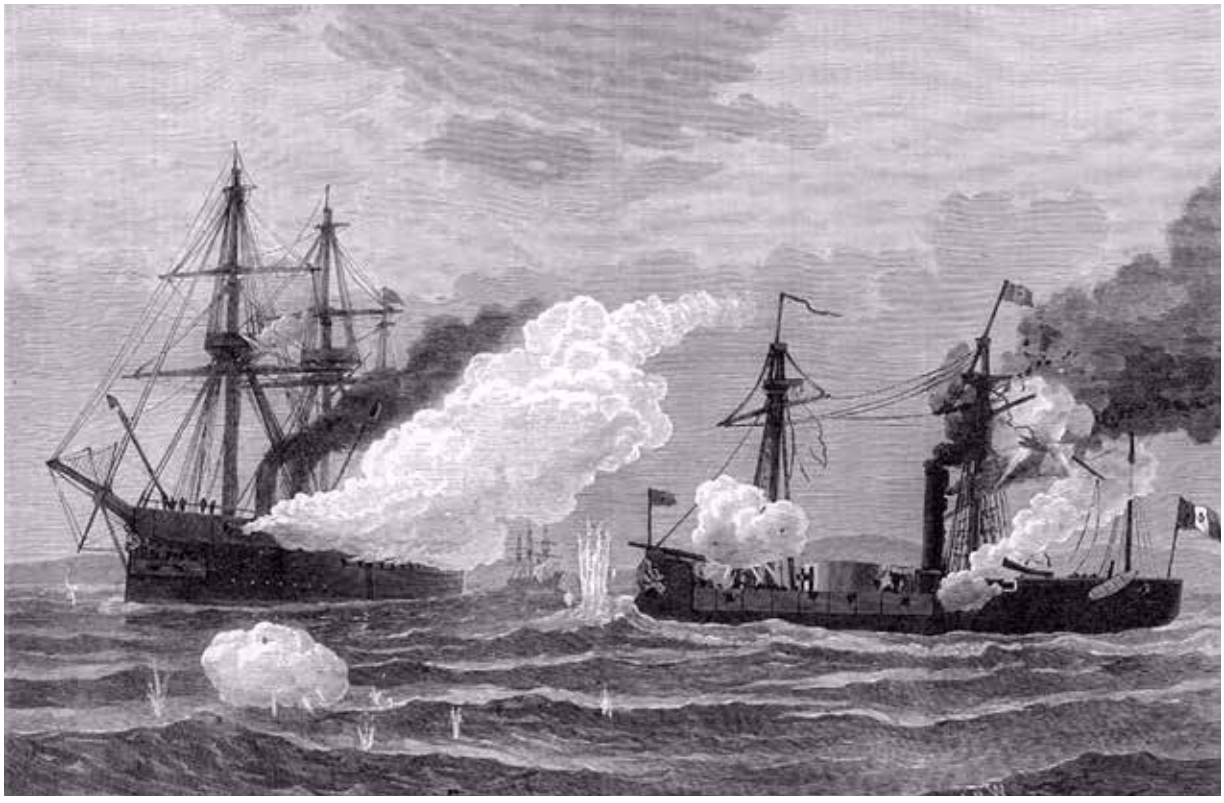
A bordo del *Shah*, hubo problemas al mover la coliza de la batería principal de un lado a otro, y cuatro montajes de la batería secundaria de 150 libras rompieron los pernos de sus pivotes. El *Huáscar* no obtuvo ningún impacto, aunque sus proyectiles cortaron algunas jarcias. El *Shah* también disparó un torpedo, pero el mismo fue evadido por el Huáscar, que, pese al mal desempeño de sus artilleros, fue magníficamente gobernado[11].

Conclusiones

El final de esta historia fue hasta cierto punto previsible: Piérola y sus seguidores, carentes de apoyo y habiendo ocasionado un incidente con buques extranjeros, tuvieron que rendirse a la Escuadra de Operaciones, lo que ocurrió el día 30 en Iquique, y su retorno al Callao fue con cierto olor a multitud, al haber desafiado y puesto en jaque a las naves de la Armada más poderosa del mundo.

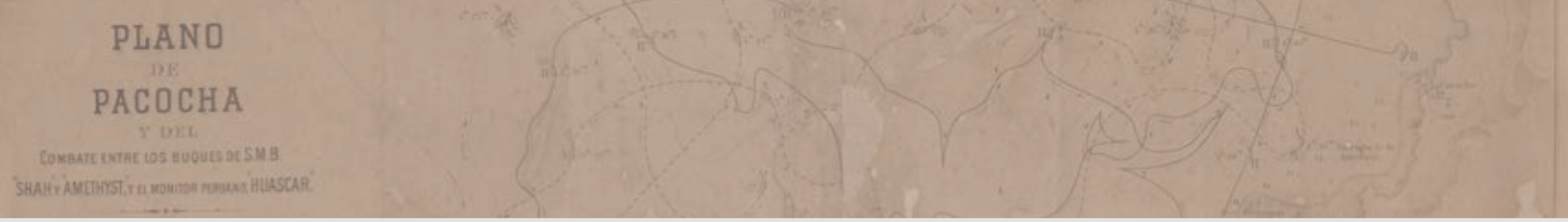
En lo que al campo naval refiere, el Almirantazgo británico concluyó que en estaciones foráneas en las que existiesen buques blindados de terceros países serían asignados buques similares o de mayor poderío, a fin de evitar riesgos tal y como ocurrió en Pacocha. Asimismo, se vio por conveniente dotar de un mayor andar a sus fragatas, a fin de obtener ventaja frente a sus posibles adversarios.

El combate ocurrido a consecuencia del encuentro de los buques británicos



Combate de Pacocha.

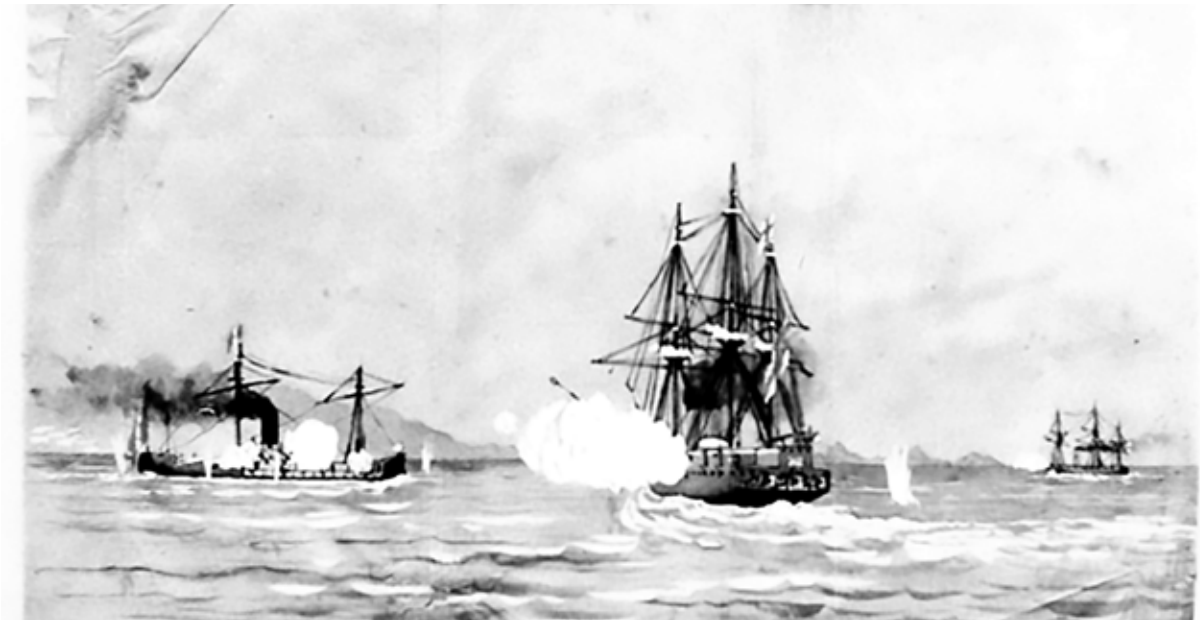
11. Ídem.



de la estación naval del Pacífico y el monitor rebelde *Huáscar* tuvo ciertas particularidades. En primer lugar, involucró a dos buques a vapor, diseñados bajo dos conceptos distintos: el *Shah*, buque de hierro sin blindaje con su artillería principal dispuesta en batería (hacia las bandas) y el *Huáscar*, un blindado tipo torreón, de bajo francobordo y con blindaje de hierro. De este enfrentamiento, se pudo obtener varias lecciones: en primer lugar, que un buque con su artillería en las bandas, poco o nada pudo hacer contra un enemigo blindado y de poco francobordo. El combate entre ambos buques fue entablado en una distancia que varió de 1500 a 2500 yardas. El Shah disparó 235 tiros, de los que tan solo uno penetró el casco sin daños significativos[12]. De lo visto en los informes de ambas partes, se aprecia que aunque los tiros efectuados por la artillería principal del *Shah* tuvo mayores impactos, pero no fue lo contundente que se esperaba para un buque entrenado y preparado para combatir en cualquier momento, y no logró averiar o dejar fuera de combate al *Huáscar*, buque que por su menor tamaño y velocidad supo eludir a un enemigo poderosamente armado. Si los artilleros del buque peruano hubiesen estado debidamente entrenados, los resultados hubiesen sido adversos a las naves británicas.

En segundo lugar, los novedosos torpedos automóviles Whitehead fueron puestos a prueba en un combate real, y se demostraron las limitaciones que tenían por su escasa velocidad (siete nudos) y un alcance limitado (unos 300 metros) frente a un blanco que, como el Huáscar, fue maniobrado con habilidad, aprovechando además su mayor velocidad, 11 nudos, para eludir al torpedo.

Finalmente, el Huáscar iniciaría su fama, al haber sido protagonista enfrentando en combate contra dos naves de la primera potencia mundial en aguas del Pacífico.



Acuarela que representa el efrentamiento del *Huáscar* contra la naves británicas en Pacocha (AHM).

12. Quinn, Paul, Eason, Christopher. *Shah* versus *Huascar*: The Diary of Henry Eason. En: *The Mariner's Mirror* Vol. 86 No. 3 (Agosto 2000), p. 285.



El enfrentamiento entre el Shah y el Huáscar: la apreciación de una publicación especializada de la época, The War-Ships and Navies of the World, 1880, de J.W. King[13]

A mediados de la década de 1870, el ingeniero norteamericano James Wilson King, quien en la época se desempeñaba como jefe ingeniero de la Armada de los Estados Unidos, efectuó una serie de visitas oficiales a diversos astilleros y unidades navales de diversas potencias europeas, con la finalidad de recopilar información relacionada con la construcción, maquinaria artillería y otros aspectos relacionados con la guerra naval. Como resultado de ello, en 1877, produjo un informe dirigido al Congreso de los Estados Unidos, titulado *European Ships of War and Their Armament, Naval Administration and Economy, Marine Constructions and Appliances, Dockyards*, etc., en la idea de ilustrar a los representantes del Congreso acerca de los avances en materia de guerra naval en Europa y generar la conciencia necesaria para dotar a la Armada de los Estados Unidos de medios similares y su reequipamiento. Luego, en 1870, publicó una segunda edición y, dos años después, 1880, presentó una tercera revisada y ampliada, bajo el título *The Warships and Navies of the World*. Lo interesante de esta última es que efectúa un análisis de algunos enfrentamientos y combates ocurridos en la década precedente, y dentro de ellos, podremos hallar al combate de Pacocha, cuyas apreciaciones transcribimos a continuación.

Acciones en las que buques blindados se han visto involucrados

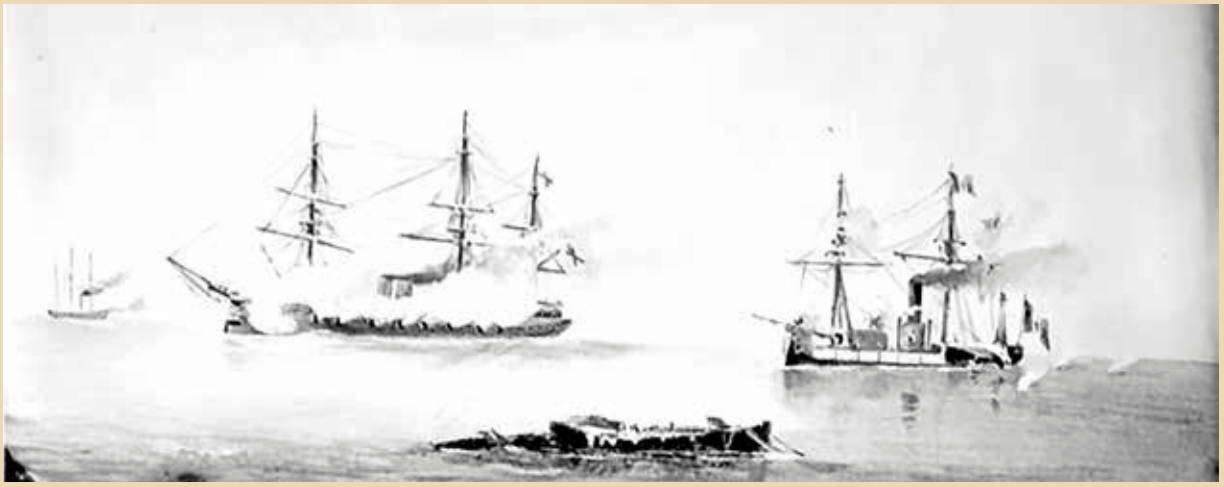
Con una sola excepción, sin tener en cuenta las escaramuzas en la costa de España durante la última guerra civil en ese país, ninguno de los numerosos buques blindados europeos ha estado involucrado en una guerra entre sí. La excepción es el enfrentamiento entre italianos y austriacos durante la batalla de Lissa...

Sin embargo, en fechas más recientes, en aguas sudamericanas han ocurrido enfrentamientos entre buques blindados, que podrían ser determinantes en modificar la práctica futura en la construcción de dichos tipos de buques.

Primero, tenemos el enfrentamiento que ocurrió en el Pacífico, frente a la bahía de Ilo, el 29 de mayo de 1877, entre el buque británico sin blindaje *Shah*, asistido por la corbeta *Amethyst*, y el buque blindado peruano *Huáscar*, que puede mencionarse como evidencia de una acción indecisa de la artillería de naves sin blindaje contra buques blindados dotados de un espesor tan limitado como 4½ pulgadas.

Esta acción, si es digna de ser llamada con ese nombre, fue provocada por procedimientos muy extraños[14] por parte de los oficiales del *Huáscar*. De lo que conocemos, la esencia de los informes es la siguiente: durante una revolución común a los Gobiernos sudamericanos, los partidarios de un líder insurgente, Nicolás de Piérola, persuadieron a los oficiales del *Huáscar* para que se rebelaran contra el Gobierno peruano; y con su consentimiento, varios de estos hombres tomaron la nave en el puerto del Callao, al amparo de la oscuridad, y se hicieron a la mar, navegando hacia el sur. En Cobija, Bolivia, Piérola se embarcó en el *Huáscar*[15], que luego navegó hacia el norte con el fin de lograr un desembarco. Poco después de esto, el *Shah*, con el almirante De Horsey a bordo, llegó al Callao, y al ser informado de los hechos anteriores, también de que el *Huáscar* había cometido acciones contra intereses y súbditos británicos, presentó una queja ante el Gobierno peruano, y al conocer un decreto declarando al *Huáscar* pirata, ofreciendo una recompensa por su captura y repudiando toda responsabilidad por parte del Perú por los actos cometidos por el buque, decidió proceder contra el *Huáscar* con sus buques, el *Shah* y el *Amethyst*. Habiendo zarpado para este propósito, divisó al Huáscar afueras de la ciudad de Ilo en la tarde del 29 de mayo y lo conminó a rendirse. Ante ello, el oficial al mando del buque peruano se negó a acceder; el Shah luego disparó, primero un tiro de salva y luego uno de guerra, pero el

13. King, J.W. *The War-Ships and Navies of the World*, 1880. U.S. Naval Institute Press, 1982.
14. Aquí, el autor se refiere a lo poco común que la oficialidad de un buque de guerra tome partido por una causa revolucionaria, situación desconocida en otras latitudes.
15. Piérola, en realidad se embarcó en Antofagasta.



Litografía británica que representa el combate entre el *Shah* y el , de autor desconocido. (IWM-Q40161).

Huáscar aún se rehusaba a rendirse, por lo que entonces se inició la acción, en la que tanto el *Shah* como el *Amethyst* le dirigieron un fuego constante y bien sostenido.

El enfrentamiento fue de una parte una persecución de los buques británicos contra el *Huáscar* y, en otra, maniobrando circularmente, siendo la distancia entre los combatientes durante la mayor parte del tiempo de 1500 a 2500 yardas. El tiempo empleado en el enfrentamiento fue de aproximadamente tres horas, y la lucha terminó cuando la oscuridad se acercaba y el *Huáscar* navegaba cerca de la costa, donde el *Shah* no podía seguirlo, considerando su mayor calado. De los proyectiles disparados desde los buques británicos, se informa que unos 70 u 80 golpearon al *Huáscar*, principalmente sobre la cubierta superior, el puente, los mástiles y los botes salvavidas. Un proyectil del *Shah* atravesó el costado en el cuarto de babor, a dos pies por encima del agua, donde el blindaje tenía 2½ o 3 pulgadas de grosor, e impactando contra el lado opuesto, matando a un hombre e hiriendo a otro; otros dos proyectiles abollaron el blindaje lateral de tres pulgadas. La torre artillera fue alcanzada una vez por un proyectil de los cañones de a 300 del *Shah*; fue un impacto directo, pero solo penetró tres pulgadas. El casco fue impactado por varios proyectiles de 64 libras, dejando solo marcas. Cuando ambos buques estuvieron relativamente cerca, el *Huáscar* intentó espolonear al *Shah* y, en ese momento, el Gatling montado a proa del *Shah* expulsó a los hombres de los cañones de cubierta del *Huáscar*. En una de estas ocasiones, [el *Shah*] se lanzó un torpedo Whitehead contra el blindado, pero, al alterar su rumbo aproximadamente en el mismo instante, el torpedo no logró dar en el blanco.

Exceptuando el daño causado a los botes, a la chimenea y a la superestructura, el *Huáscar* resultó ileso luego de soportar tres horas de un intenso cañoneo del buque sin blindaje más poderoso de la Marina británica.

Los oficiales del barco peruano, como consecuencia de que fuesen "insurgentes de procedencia heterogénea", no supieron emplear con la habilidad necesaria sus cañones de 300 libras, puesto que no impactaron en ninguno de sus antagonistas, a excepción de un proyectil de la batería secundaria del *Huáscar*, que atravesó el aparejo del *Shah*, llevándose parte de la jarcia. El *Huáscar* con frecuencia trató de embestir al Shah, pero sin mayor éxito. Es cierto que el *Shah* tenía como ventaja importante una velocidad mucho mayor que el *Huáscar* y dos poderosos cañones de largo alcance.

Si el *Huáscar* hubiera sido dotado con una tripulación debidamente entrenada, y todo hubiese andado bien, en distancias de 1500 a 2500 yardas, el resultado debió haber sido el hundimiento de ambos barcos británicos"[16].

16. King, J.W. op.cit. pp 436-438.