Revista de Marina

Año IX Noviembre y Diciembre de 1924 Núm. 6

MINISTERIO DE MARINA Y AIRE · BIBLIOTECA

RECUERDOS DE UN MARINO.

Cuando el Gobierno llamado de Guayaquil y sus territorios respectivos pertenecían al Virreinato del Perú en razón de uti-possidetis 1783, nació en aquella ciudad de gloriosa historia, Manuel Sauri, uno de los marinos peruanos que más luchó y más se distinguió en la obra magna de independizar su patria del poder de España y de cualquiera otra nación extranjera. Estuvo así, de acuerdo siempre, con la expresión concluyente del Acta de la Independencia de Lima.

Su padre fué don Joaquín Sauri, español acomodado. La madre doña Mariana Valverde, mujer de gran virtud. Ambos esposos atraídos por el relieve palpable de los progresos crecientes de Lima y Callao, entonces, decidieron trasladarse á la capital del Virreinato en 1788. Era la tierra donde había visto la luz la madre de Manuelito.

El comercio total por el Callao, entonces, superaba en mucho al total del de todos los puertos del Perú juntos. El, íntegramente, se hacía en naves que eran propiedad exclusiva de comerciantes de Lima. Con regular frecuencia, en aquella época, partían grandes naves desde el Callao y d otros puertos peruanos a Guayaquil y Pana-

má llevando vinos, aguardientes, azúcar, harina, manufacturas del país, cueros, lanas, cobre, algodón, dinero, plata piña y calzado. Así también, de Guayaquil nos venía cacao, café y cera, elementos muy indispensables para satisfacer hábitos coloniales de vida.

Como don Joaquín Sauri era persona de posibles, logró con mayor celeridad que otros, el vincularse firmemente en el comercio de Lima, contribuyendo esa misma posición holgada de él á facilitar la educación de su hijo, la misma que llegó á hacerse esmerada una vez que el joven Sauri pudo cursar sus estudios en la Escuela Náutica del Callao. Querido por sus maestros de este centro profesional y guiado por marinos de mérito como José Pascual de Vivero y por Moraleda, que, además de otros dieron ejemplos múltiples de arrojo y de cumplimiento del deber en la larga guerra que sostuvo España con Inglaterra, el Guardiamarina y luego Alférez Sauri aprendió a guerrear, y a tener la suerte, o el éxito más completo en las empresas de mar de esos tiempos, fuesen del servicio de la Armada o de la Marina Mercante. Para esto último se inscribió en la Matrícula de Pilotos del Apostadero del Callao, cuyo jefe era Vivero.

El Apostadero del Callao, por aquel entonces, es decir por el año 1810, ó años poco anteriores y siguientes, siempre procedía en sus decisiones según las disposiciones de una Junta llamada de Apostadero. Tenía su Arsenal bien provisto, buques de guerra propios, oficialidad de la más distinguida, Comisaría de Marina, Escuela de Pilotos y una numerosa flota matriculada mercante. El Consulado ó Cámara de Comercio, como se llama hoy, alistaba naves en corso y mercancía, según los dictados profesionales y militares de dicho Apostadero, que, por lo demás, era también, sin lugar á dudas, el mejor de la América del Sur, pues á él venían hasta

Escuadras de Europa á abastecerse y á repararse. El insigne Eduardo Carrasco, el renombrado Blanco Encalada, el conde de San Isidro, el patriota Eugenio Cortéz el activo José María García, el Marqués de Torre-Tagle, el sábio Paredes y tantos otros laboriosos oficiales, fueron oficiales del Apostadero del Callao.

Justamente, por entonces, también, América del Sur recibía el influjo de los sentimientos de libertad y de igualdad, de que gozaban ya países tan juiciosos como Estados Unidos y Francia. El Perú habia dado el ejemplo: Quito y Chuquisaca le siguieron en entusiasmo por él logró de tales ventajas, que anonadaban ya á los mismos españoles. Manuel Sauri,dados estos antecedentes, no podía permanecer indiferente á estos progresos de la libertad de pensar, y de ser algo en su país. Y para serlo, ya él vislumbraba cual era el camino. Acababa de revelarse Buenos Aires, Chile le había seguido, Lima debió secundar también la acción del Sur; pero, los que debieron obrar habían sido, todos, ó apresados ó alejados del país. Jamás se habia ejercido más vigilancia sobre los criollos del Perú. Desde la revolución de Tupac Amaru, la censura y el espionaje no dejaban punto de tranquilidad á los nacidos en el país.

Por estas razones, muchos peruanos fueron á actuar lejos del terruño, es decir, donde eran menos vigilados, y entre ellos Guzmán en Inglaterra, ante Pitt; Egaña en Chile, Passo en Buenos Aires y Luzurriaga en Charcas, y así cien más. Entre éstos, voluntariamente proscritos, estaba Manuel Sauri, que fué á buscar en Chile un campo para descargar su conciencia de patriota y armar su brazo de atleta amante de la independencia. Era el año 1813; Sauri llegó á Valparaiso en Junio de ese año. Poco antes el Virrey Abascal había despachado del Callao á Talcahuano la bien provista expedición militar

de Pareja. En ella fueron centenares de peruanos, afiliados de grado ó por fuerza á las banderas del Rey. En Julio, Sauri había sido puesto al frente del cañonero No. 2 en Valparaiso, y, con él, dió á Chile páginas honrosas para la historia de su marina, como las diera ahí también, después, Manuel García, otro peruano. Sauri siguió con ese cargo hasta Octubre, mes en que los patriotas del país vecino decidieron utilizar sus servicios en hacer un reconocimiento á las costas peruanas, ya que nuestro biografiado, como natural del país y bien vinculado en él, podía perfectamente desempeñar el papel honroso, pues nada se sabía del Perú. En Chile había la idea de que ya el Perú estaba insurreccionado por los peruanos comprometidos en el plan general de sublevar sus pueblos.

España, por aquel tiempo, planeaba el envío de una nueva y poderosa expedición de soldados aguerridos á Talcahuano. De Cádiz, efectivamente, estaba al salir la llamada expedición de Talavera. Fué en estas circunstancias que Sauri partió de Chile al mando de la goleta "Concepción", y se presentó en las costas del Perú. Su punto de recalada fué Chilca. Su misión era solo de indagar la certidumbre de tal envío y su fecha de arribo, asi como también hacer todo un valioso acopio de documentos y proclamas "á las fuerzas patriotas del Perú", á las que se suponía con Gómez y Parllardelle en Tacna en notable progreso militar y victoriosa en más de un concepto. La policía secreta de Abascal y las denuncias sobre los deseos de los de Buenos Aires y Santiago, hicieron que se preparase una emboscada contra la "Concepción," que cayó en poder de un lanchón realista bien preparado, con numerosa tropa, y que se presentó simulando el pedido de un auxilio. Toda la correspondencia cayó así en poder de los realistas. Esto sucedía en el refe-

rido puerto, justamente cuando Sauri había desembarcado para ponerse en contacto con un patriota. Al mismo tiempo que en la bahía tenía lugar el apresamiento de la nave, asi también en el pueblo de Chilca, era detenido Manuel Sauri por el Teniente de la guarnición don Manuel Vigíl.

Como consecuencia, Sauri fué traído á Lima bajo redoblada custodia y puesto inmediatamente en la cárcel de Corte. La nave también fué traída al Callao. Al poco tiempo era incorporada, ella, como nave del Apostadero del Callao. En idéntica situación estuvo el bergantín de Chile "San Miguel" que se había sublevado en Huasco y se había vuelto á hacer realista. Ya por entonces el Regimiento Talavera, por mayo, había llegado al Callao. La goleta Concepción, que fué de Sauri, después, cuando la "Patria", perteneció al inglés John Rodriguez quien la hacía navegar con el nombre de "San Jorge."

La condición de un insurrecto, por entonces, como se consideraba á Sauri, era la de un pernicioso. Si entre los jueces no hubiese habido patriotas comprometidos y que supieron llevar las causas á una solución, que, á la vez que los desvinculase de sospecha, los amparase, la suerte de más de un insurrecto habría sido siempre fatal. Ya en Lima y en el concepto de los patriotas eran conocidos los jueces adictos á la causa de la Independencia. Y el Virrey ignoraba la tensión de estas fuerzas ocultas. Desde los primeros albores de la insurrección de Tupac Amaru, en que centenares de gente fué sacrificada, y desde que el gran Miranda, ó los de Quito ó Chuquisaca, promovieron trastornos de trascendendencia en América, los pueblos y sus hombres sabian cual sería la suerte de todo prisionero ó apresado por causa de su esfuerzo en pro de la libertad de su país.

Como delito de lesa magestad, de consiguiente, fué

juzgada la causa de Sauri y los suyos. Había, según el concepto, de las esferas oficiales, motivo para un juicio criminal ante un Consejo de Guerra. Y así fué como Sauri tuvo que pasar por todos los sinsabores de esa época en el oscuro calabozo y antihigiénico albergue de la cárcel de Corte. El Teniente Vigil, que lo apresó, fué especialmente designado para no perder de vista á Sauri. Ese Oficial de las milicias disciplinadas de Cañete fué para Sauri una sombra negra hasta el 28 de Diciembre de 1813, en que fué condenado a muerte. El Consejo de Guerra que vió la causa fué de los llamados "ordinarios". Producido el fallo, no faltó, como es natural suponer, jueces que llamaran despues á clemencia, invocando el recuerdo del padre de Sauri, español, ó las afinidades vastas de la madre en la sociedad de Lima. Damas y caballeros directa é indirectamente influyeron ante Abascal, quien ordenó al fin la revisión del juicio.

Vino entonces para los jueces la oportunidad de poner a prueba su patriotismo. El Virrey siguió paso á paso los lineamientos de las atenuantes, tratando de descubrir con su grande y famosa perspicacia, las particularidades íntimas de cada juez. Nada, no obstante, pudo vislumbrarse de parcialidad ó cohecho. Así pues, cuando el Consejo, por intermedio del Auditor de Guerra, de nuevo, propuso la reforma de la sentencia, apoyándola aún con el dictámen de tres Oidores de la Real Audiencia, Abascal no tuvo sino confirmar las conclusiones.

El Tribunal Revisor, que era la Alta Cámara de Justicia, expidió su sentencia modificatoria el día 16 de Febrero de 1814. La sentencia no podía ser mejor para Sauri pues se le condenó por ella, "á seis años de servicios en los buques de Guerra de la Armada de Su Majestad". Tal sentencia no agradó, ó no fué aceptada por el Jefe del Apostadero del Callao, que tenía el título de

Comandante General de Marina, pues corregida á instancias de los amigos y protectores de Sauri, se reformó el 13 de Abril de 1814 en el sentido de que "cumpliera la sentencia en cualquier buque de la Armada". El Jefe del Apostadero alegó que él no podía dar cumplimiento á tal sentencia, pues no había buque expedito y era hasta peligroso tener á Sauri en costas peruanas, que, por entonces estaban bajo el influjo de los revolucionarios de Buenos Aires y Santiago. Opinaba, y su criterio se impuso, en el sentido de remitir a Sauri á España.

Habían así, en medio de todas estas contrariedades, triunfado los patriotas de Lima. Habían salvado la vida de un gran hombre. Entre aquellos benefactores figuraba también, en primera línea y cómo el que más, Eduardo Carrasco, aquél atleta de la libertad del Perú que fué la admiración de las generaciones, acá, en medio siglo largo. Este marino ilustre, condiscípulo de Sauri, sembraba así, en obra de bien, una planta de bondad que más tarde le había de salvar en sus persecusiones y cautiverios. Carrasco llegó hasta testimoniar á favor de Sauri.

También informaron á favor de Sauri, los patriotas doctor don Manuel Antonio Colmenares y el Coronel de Infantería de Ejército don Javier Manrique de Lara, con la particularidad de que Manrique había formado parte hasta del Consejo de Guerra. La lógica de las argumentaciones de este buen patriota siempre se había distinguido por lo contundente. Puede decirse que Manrique de Lara, en el estrado de los jueces, era ó un temor ó una garantía. Cuando tuvo lugar en Noviembre de 1823 aquel famoso Consejo de Guerra contra una veintena de fascinerosos que vivían del asalto en los caminos y entre los que estaban en gran número soldados argentinos, negros del Regimiento Río de la Plata, con-

tándose también ahí a un sobrino del gran Funes, Manrique de Lara, con mayor vehemencia aun que los otros jueces, Francisco José Colmenares y José M. Pando, condenaron á dichos fascinerosos á la pena de muerte en la Plaza Mayor de Lima. Después, el 4 de Febrero de 1825, cuando Bolívar por medio de Heres hizo juzgar á Brandsen, Manrique de Lara con Rivadeneira, Aldao, Llerena y Vidal condenó á dicho General á que fuese depuesto del empleo y que jamás pudiese obtener destino alguno en el país. Brandsen había jurado y dado su palabra de honor á Bolívar, de no mezclarse en Trujillo contra la Representación Nacional y el Gobierno legítimamente constituido, habiéndose, además, regresado de Chile sin permiso. Colmenares también tuvo, después, cuando la Patria, marcada figuración: fué diputado por Huancavelica y uno de los firmantes del Acta de la Independencia de Lima. Donó hasta parte de su servicio de mesa que era de plata, y fuerte suma de dinero para aliviar las cargas del Estado cuando San Martín lo exigió para pagar sus tropas y sobre todo á sus jefes, extremadamente tenaces en cobrar hasta los sueldos devengados de Chile.

Conmutada la pena de muerte por la de servicio en buque, como prisionero, Sauri fué sacado de la Cárcel de Corte con gruesas y seguras ligaduras, como las de un malhechor vulgar, y conducido á la grupa de un caballo trotón, por la carretera de Lima al Callao que construyera el Virrey O'Higgins. El ginete que era un soldado de caballería de Dragones, iba custodiado por otros cuatro. Tenía orden de ponerlo á disposición del Jefe de las Fortalezas del Callao, quien, á su vez debería ponerse de acuerdo con el Jefe del Apostadero y con el Capitán del Puerto para embarcarlo ese mismo día con rumbo á Cádiz.

Sauri llegó á este puerto en el mes de Octubre del 1814, y ahí sin hacer caso de la sentencia, probablemente porque el mismo Virrey Abascal ú otra persona influyente de Lima mandó alguna recomendación, fué inmediatamente llevado y encerrado en las mazmorras llamadas "Presidio de las Cuatro Torres del Arsenal de la Carraca". Al ingresar á este lugar de tormento y padecimientos mortales y crueles, que á la vez estaba alejado de todo contacto con el mundo, encontró ya ahí, sufriendo desde luego tiempo atrás, con otros, al gran patriota venezolano Francisco Miranda, una de las figuras de la revolución Francesa y el proceder del reciente y gran movimiento que había dado lugar á la formación de varios países que entonces luchaban por afianzar su situación política. Sauri, en contacto con este genio, asimiló grandemente sus vastos conocimientos. El mejor amigo de Miranda era Sauri, y él le enseñó francés y cuanto pudo y supo para hacerle hombre de luces y patriotismo. Miranda profesó a Sauri una íntima y cariñosa amistad, sin límites ni reservas. Sauri, que solo salió de Cuatro Torres el 27 de Setiembre de 1820, es decir despues de seis años de prisión, la más cruel, vió padecer ahí á Miranda lo indecible, y le vió morir en sus brazos. Sauri habría seguido ahí indefinidamente si la amnistía general que concedieron las Cortes con motivo de la Revolución no hubiese traído tal ventaja para el pobre Capitán de la Goleta Concepción. Quien lo puso en libertad fué el general don Antonio Quiroga, uno de los más furibundos partidarios de la Revolución, que proclamaba los principios constitucionales. Sauri, conociendo las ventajas que á la causa de América llevaba al adherirse á dicho movimiento trastornador del orden público en la misma España y sin poder volver al Perú, se incorporó en las filas del nuevo Régimen. En ese mismo año, 1820, por

el calor con que Sauri tomó parte en todos los actos públicos que trajeron como consecuencia el triunfo de la Revolución fué hecho Alférez de Fragata. De ello supo sacar partido Sauri, contribuyendo como el que más en el desbaratamiento de la empresa formidable de traer á América la gran expedición de la Isla de León.

Sauri solo pudo regresar al Perú, por vía de la Habana, el año 1824, en que llegó acompañado del conde de San Javier. Su madre que aun vivía y contaba cincuenta y tres años de edad, no pudo contener su gozo, el verlo, despues de diez años de ausencia, de sufrimientos y de angustias. Dió una recepción y en ella se hizo notable el exquisito cariño con que la Señora Mariana agasajó a los defensores y protectores de su hijo. Este al poco tiempo, tuvo que llevarla a Chile por motivos de salud, y el 13 de Julio de 1825 llegaban ambos, nuevamente de Chile, a bordo de la goleta nacional Peruana, a Chorrillos, pues el Callao estaba en poder de Rodil. Sauri, hasta entonces, era solo Alférez de Fragata y su grado le fué reconocido por el Gobierno ya independiente del Perú. La goleta venía al mando del Alférez de Fragata don Joaquin Murcia y traía pliegos de Chile para el Gobierno del Perú. El 23 de Diciembre de 1825 Sauri iba de pasajero a Pisco. Ya prestaba, desde que llegó, servicios, a bordo de las naves que ostentaban la insignia de Guise en el trinquete. El conde de San Javier, que a la vez lo era de Casa Laredo, era casado con doña Rosa Manrique de Lara, limeña, hermana del Marques de Lara. El conde de San Javier, como Sauri, tuvieron que abandonar España a la caída del régimen constitucional el año 1823.

La actuación de Manuel Sauri fué la del oficial más cumplido en el servicio. Tanto Guise como Blanco Encalada, y como Illingrot, jefes del bloqueo del Callao,

cuando Rodil se sostenía ahí tan firmemente, supieron aquilatar lo ponderado y lo reflexivo de su carácter, su tranquilidad en el peligro y su valor en las diferentes empresas y comisiones que hubo que desempeñar. Asi pues, estuvo en toda la campaña del bloqueo.

Terminada la obra de la independencia de España, casi inmediatamente se mandó disminuir gastos y suprimir sobre todo los navales. Sauri se vió así en el caso, y como gran favor, de tener que aceptar el cargo de "meritorio" en el Ministerio de Guerra y Marina; eso si, con clase, para ganar revistas, hasta el 25 de Abril de 1827 en que, dada la orden a la Escuadra de alistarse de nuevo, para la insensata campaña de Colombia, o mejor dicho de Guayaquil, con motivo de la peregrina ocurrencia de La Mar y un grupo de despechados de fastidiar a Bolivar, Sauri siguió a órdenes de Guise, quien lo hizo su primer Ayudante, aun cuando con intención de parte de aquel de darle mando de nave en vista de sus excelentes aptitudes para tener una Jefatura. El 23 de Agosto de 1828 tenía lugar el primer combate, frente a punta Malpelo. Las armas peruanas bajo el pabellón de la corbeta Libertad habían resultado victoriosas. Guise salió con el resto de la Escuadra, decidido á bloquear y tomar Guayaquil. Sauri fué nombrado Oficial de Detall de la Fragata Presidente, a las órdenes de Guise. Era por entonces Teniente 2°.—Guise lo propuso y lo hizo Teniente 1° graduado el 26 de Agosto de 1828.

El 4 de Enero de 1829, gracias a la actuación de Sauri frente a Machala, que luego ocupó, se ponían a órdenes de Boterin, Jefe de la Arequipeña, que habia destacado a ese oficial, no reconociendo más autoridades que las peruanas, las parroquias entonces guayaquileñas de El Morro ó Machala, Santa Elena, Chaudai y Co-

lanche. Al hacerlo, "la actitud, decía Sauri, fué en esos pueblos de gran júbilo".

Parece que La Mar antes de la batalla del Portete de Tarqui no estaba muy seguro de su superioridad sobre Sucre, no obstante el tenor de su nota a Bouchard, jefe de la Escuadra peruana frente a Guayaquil, pues le preguntaba a éste si el lado de Balao era mejor que Naranjal "para el caso de una retirada por lo que pudiera suceder". La Mar quería que las fuerzas sutiles que la escuadra peruana tenía en Guayaquil "estuvieran disponibles en ese punto". Fué entonces que Bouchard, para tomar posesión de Balao, mandó inmediátamente dichas fuerzas sutiles en una expedidión a órdenes de Sauri, con órdenes tambien de recibir noticias de La Mar si las mandaba. Sauri hizo saber, no bien tomó Balao que La Mar podía encontrar ahi todo disponible con una orden anticipada de seis a ocho horas. En Balao, Sauri hizo prisionero al Comandante enemigo Barrera. Siempre Sauri en Guayaquil, al mando de las fuerzas sutiles, marchaba como vanguardia de la Escuadra. Además, Sauri, por su vasta cultura y grandes conocimientos en derecho internacional, siempre era nombrado de parlamentario. Sauri tenía tambien otra particularidad, fruto de su espíritu calculador y de iniciativo; era, se puede decir, de grandes conocimientos de estrategia. Se puede decir que gracias a estos conocimientos y a su decisión de "facto" se logró en cierta forma el éxito tan brillante en esta campaña naval sobre Guayaquil, defendida por un experto en la guerra, como lo era el Contralmirante Juan Illingrot, pues Sauri pasando detrás de la isla de Santai, ocupó la boca del rio Daule y llegó hasta Matanzas. cortando así á los enemigos toda comunicación con el interior é impidiendo el arribo de recursos á Guayaquil, lo que trajo por consecuencia, como bien de-

cía el mismo Sauri, la capitulación de la plaza, asediada por Boterín en el rio Guayas y su entrega incondicional el 1º de Febrero de 1822. El 30 de Mayo siguiente, Sauri llegaba al Callao con la Guayaquileña, después de reconocer toda la costa desde Guayaquil y buscando la goleta corsaria de Colombia llamada Tipuani.

El 1º de Mayo de este mismo año Sauri había recibido el mando de la corbeta Guayaquileña, nave que había sido rendida a los peruanos después de la toma de Guayaquil por Boterín el 1º de Febrero de 1829.

La Guayaquileña, como la Pichincha, otra nave que se entregó a los peruanos con la condición de mantener en ella la bandera de Colombia, tuvieron que aceptar su cambio por la bandera peruana, de que las naves de guerra extranjeras, y entre ellas la Corbeta Dolphin, pretendían tomarlas para ellas, ya que Bolivar las había declarado no suyas, y antes bien, piratas. Los consules: inglés, francés y americano se daban cuanta agitación podían para ayudar a los buques de su nación en el apresamiento de las referidas naves. Una vez que Bouchard, Jefe ya de la Escuadra peruana les puso la bandera nacional y las dotó con casi su íntegro de oficialidad y tripulación peruana, las naves extranjeras dejaron de mano sus propósitos. En caso contrario habrían revelado ser aliadas de Colombia.

El 15 de Mayo de 1829, la Guayaquileña a órdenes de Sauri salía de Paita al Callao al encuentro de la expedición contra Guayaquil, al mando del general Gutierrez de la Fuente. Sauri llevaba un pliego de La Mar para ser entregado a éste o al Comandante del comboy.

En Junio 24 de 1829 seguía Sauri de Comandante de la Guayaquileña. Estaba en el Callao, y en ese día firmó "reconocimiento y obediencia a la administración provisoria hasta la reunión del Soberano Congreso". El

día 17 del siguiente mes salía Sauri del Callao a Guayaquil en su nave, llevando de segundo a Panizo. Conducía pertrechos para asegurar la posesión de Guayaquil. El cargamento consistía en dos cañones de bronce de montaña y 237 cajones entre juegos de armas, cureñas, fornituras etc. Esta carga era tan voluminosa que embarazaba la batería.

Firmada después la paz con Colombia, la Guayaquileña, hasta su entrega fué desarmada el 22 Octubre de 1829. Su comandante, Sauri, sin nave, tuvo que pasar a servir de Ayudante en la Mayoría de Ordenes en el Callao; pero el 3 de Noviembre de ese mismo año se le dió la efectividad de su clase de Teniente 1o. en vista de sus importantes servicios. El 28 de Diciembre siguiente fué destinado al Ministerio de Guerra y Marina junto con otro Oficial del Cuerpo Político.

Sauri fué hecho Capitán del Puerto del Callao el 26 de Julio de 1832 mientras desempeñaba una diputación el que lo era en propiedad comandante don Esteban Salmón. El 1o. de Julio de 1833 recibió Sauri la efectividad de Capitán de Corbeta. El 3 de Agosto de ese mismo año se le nombró Comandante del bergantín Arequipeño. Después lo fué del bergatín Congreso. El 12 de Febrero de 1834 era hecho Capitán de Fragata efectivo y el 6 de Abril del mismo año Capitán del Puerto del Callao, en propiedad, puesto que sirvió hasta el mes de Diciembre de 1835.

Contrario por temperamento a la dominación de Santa Cruz en el Perú y a los procedimientos de Orbegoso, que por entonces tendieron a favorecer a ese General, fué expulsado del país en mayo de 1836 en la goleta Libertad junto con otros 87 vencidos en Socabaya. Estuvo como deportado en Guayaquil casi todo el tiempo que Santa Cruz gobernó el Perú, habiendo partido

en un principio para Mazatán en Méjico, en dicho Mayo de 1836. La nave que llevaba a estos deportados iba escoltada por una nave de guerra; pero Sauri fué inducido, como marino que era a burlar la vigilancia del buque custodia, y cumpliendo la voluntad de sus compañeros de desgracia, zafó, después de sublevar la nave en una noche, y puso proa a Guayaquil, donde llegó "a los 78 días de salida del Callao, contando así con nuevos elementos la Causa Restauradora de las Libertades Patrias". Por este hecho y su labor en filas obtuvo la medalla de la Restauración ese año y la de la campaña contra Santa Cruz. El 20 de Enero de 1839, día de la batalla de Ancash estaba al partido de Gamarra, y en Santa, agregado a la Comandancia General de Marina. Era Capitán de Fragata. En Marzo de 1839 fué nombrado nuevamente Capitán del Puerto del Callao, puesto que desempeñó hasta el 23 de Enero de 1840. En Enero de 1843 era Comandante de Arsenales y Mayor de Ordenes de Departamento. Después pasó á desempeñar, por razón de salud, las capitanías de los puertos de Huacho y Paita. El 24 de Febrero de 1843 había sido hecho Capitán de Navío efectivo por el Congreso.

Por la ley del 3 de Noviembre de 1853 el Congreso dispuso; "teniendo en consideración los servicios prestados a la causa de la independencia, resuelve: que se le considere en su hoja de servicios el tiempo trascurrido desde el año 1813, en cuya fecha principió á prestarlos". Estos le daban derecho á sueldo íntegro y se le reconocía así sus méritos desde su prisión y enjuiciamiento.

Falleció el 21 de Octubre de 1873, á los 84 años de edad siendo Presidente de la Junta Reformadora de las Ordenanzas de Marina. Era casado con la Señora María de la Luz Landaeta. Al morir, el Congreso expidió otra resolución legislativa el 30 de Enero del 1875, conce-

diendo á su viuda el goce de las dos terceras partes del haber por montepío, recordando á la vez la condición de su esposa, de prisionero de la Isla de Esteves en el Titicaca, cuando cayó el Callao, traicionado por los sargentinos Moyano y Oliva.

El Comandante Sauri dejó varios hijos, varios de los cuales aun viven. El varón, también marino ha heredado de su padre casi todas sus excelentes virtudes. Es hoy Capitán de Fragata en el retiro y el único marino que oyó de su padre, marino también, todos los écos gloriosos de una lucha armada y santa como quizás no se volvera á tener en el mundo, porque, como dijo Choquehuanca á Bolívar en Pucará "habría otro mundo que conquistar."

Germán Stiglich.

657

Los primeros veinte años de la Marina de Guerra del Perú

CENTENARIO 1924.

NOTA 1a.—Este estudio forma parte de un libro inédito; pero ya listo para publicarse y titulado "Historia de la Marina de guerra del Perú".

NOTA 2a.—Las alusiones que en este estudio se hacen no se refieren a los últimos quince años.

659

LIBRO PRIMERO

GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

CAPITULO I

Formación de la Marina y Gobierno de San Martín

Introducción Puede decirse que la Marina Peruana surgió de la Española, tanto por los elementos espirituales y materiales que ésta aportó como por la raza de sus oficiales.

Es, pues, natural que tengan muchas afinidades. Los marinos ibéricos, para incluir justamente a los portugueses, contribuyeron mas que nadie al trascendental ensanche de las tierras útiles a la Humanidad y de los mares que las unen. Los nuestros cuando no han tenido con quien combatir, se han sumado a todas las actividades desarrolladas en la Nación, especialmente a las científicas y han explorado hasta los últimos confines del Perú con generoso amor al estudio, espíritu de sacrificio e intrepidez no menos memorables aunque no con la misma significación mundial. La hidalguia desplegada en las batallas es de clara estirpe ibérica y ambas han demostrado que pueden soportar inmensos desastres cuando,

como ellas, se sabe mantener incólume el honor, porque con tradición limpia se hacen milagros.

Pero la Nación heredó a su vez el mayor defecto de la raza: la incapacidad gubernativa cuyo influjo detiene y retrograda la conveniente marcha de las instituciones. Y así como por este defecto se explica la casi anulación de valiosas cualidades náuticas de la gente costera de la Península, y los tremendos desastres sufridos por su marina de guerra; igualmente deducimos los de la nuestra cuya bellísima existencia apenas pasa de un siglo.

Tuvo además, nuestra Marina, buenos padrinos: la Gran Bretaña acababa apenas de sostener la penúltima guerra por la Supremacía naval y quedaban ociosos muchos marinos acostumbrados al combate cuando la América Española peleaba por su independencia simpática y necesaria para los aglosajones. Vinieron pues notables oficiales a añadir a la herencia un tanto mas de ese espíritu ofensivo, posteriormente demostrado por nuestros marinos con admirable constancia.

Y no fuera completo el cuadro si excluyéramos al indio. Espiritu algo indiferente y escaso de iniciativa; pero apto para obedecer; muy sereno, de magnífica vista, salud a prueba de descuidos y extremada resistencia a la fatiga. Era marinero antes de la Conquista y desde entonces formó el núcleo de nuestras tripulaciones.

Desde remotos tiempos conocían el arte de navegar de día y de noche, sirviéndose de los astros orientarse y aunque generalmente no se separaban mucho de la costa, efectuaban largas navegaciones hasta el litoral norte de Chile y al Ecuador y Colombia,

Usaban tres clases de embarcaciones que hoy existen: la balsa de madera ligera con o sin odres de cuero de lobo marino y el caballito, ligerísima embarcación de totora, que es un primor verlo navegar sorteando las o-

las en mar gruesa cuando ninguna embarcación pequeña puede aventurarse sin gran peligro.

De esas embarcaciones se servían también para la pesca que aún hoy efectúan a su antiguo modo en muchos lugares de la costa y conforme lo atestiguan las vasijas de las alfarerías nazquense, chimú y mochicana.

Los indios contribuyeron también a ensanchar los conocimientos geográficos, figurando en mayoría a bordo de las naves que, equipadas en el Perú, descubrieron parte de Australia y los archipiélagos de las Marianas y Marquesas.

Estado de la Marina Colonial

Tantos eran los daños que los piratas hacían en la costa del Perú que el virrey Toledo se decidió á formar una competente escuadra con la que el duque de la Palata pudo rechazar después al flamenco Davis que trajo 1.000 hombres de desembarco, aprovechando de la experiencia adquirida por los anteriores piratas. El conde de Alva de Liste en 1657 fundó una Academia de Náutica cuya dirección tuvo el matemático limeño Ruiz Lozano y que funcionó en el hospital del Espíritu Santo.

Pasó un siglo hasta el gobierno del Virrey Taboada, marino que encontró a la Escuadra en estado lastimoso. En su período de mando la hizo resurjir. Creó el apostadero del Callao, pidió á España los bergantines "Peruano" y "Limeña" para que sirvieran de guarda costas, aplicó las Ordenanzas Navales que acababan de aparecer impresas en España y por último instaló la Escuela Náutica ó Academia de Pilotaje cuya dirección encomendó al Capitán de Navío moqueguano y Capitán del Puerto del Callao don Agustín de Mendoza y Arguedas á quien asesoraban el Teniente de Fragata José Moraleda, Alférez de Fragata Andrés Baleato y el matemá-

tico Pedro Alvarez, a la vez que intensificó con todo su apoyo el estudio hidrográfico de nuestras costas. Los episodios navales de entonces demostraron la buena organización que en la marina supo mantener.

Pero cuando este gran virrey regresa á España comienza el retroceso, en los instantes precisos en que iba á jugarse el destino de las colonias americanas. Apenas si no se interrumpe el funcionamiento de la Academia de Pilotaje y el acopio de datos para los derroteros.

Los buques permanecen muchos meses fondeados en el Callao ó en Guayaquil sin ejercitarse sus tripulaciones. Los oficiales viven mas tiempo en tierra que a bordo y un distinguido grupo, entre ellos, está formado por criollos naturalmente mas vinculados a Lima que a España preparados así para demostrar por lo menos, una lealtad vacilante cuando se trate de independizarnos.

Expediciones marítimas anteriores á 1820

Como acabamos de decir, habían muchos oficiales criollos en los buques de la Marina Colonial y por lo menos la mitad de las tripulaciones se reclutaba en la costa peruana; así es que consideramos necesario relatar aunque sea someramente las operaciones navales anteriores á la proclamación de nuestra independencia y formación de la Marina Nacional con la que, además, se relacionan en cierto modo esas operaciones pues en ellas figuran oficiales que después embarcaron en nuestros buques y por último para aclarar mas el estado de la Marina Colonial.

En 16 de Enero 1816 se presentó en el Callao una flotilla corsaria con bandera argentina, compuesta de tres buques que habían salido de Buenos Aires al mando del comodoro Brown con el fin de hostilizar el comercio español.

El Virrey supo unos días antes la llegada de estos buques y como sólo habían en el puerto unas lanchas cañoneras armó cinco fragatas y un bergantín mercantes.

Brown atacó a las fuerzas realistas y hundió una fragata, averió a otras y causó daños en la ciudad; pero los fuertes y las cañoneras lo rechazaron ésta y otras veces que repitió el asalto.

Siguió el comodoro hasta Guayaquil, atacó esta plaza y sufrió un fuerte descalabro quedando él mismo prisionero. Después de negociar su libertad siguió al N. donde sus buques se dispersaron sin que ni el suyo regresase a la Argentina pues en el viaje lo aprisionó un buque de guerra inglés.

El 1817 comienza a formarse la escuadra de Chile y a sufrir la colonial una serie de reveses.

En Abril libróse en las afueras de Valparaíso un combate entre la "Lautaro" chilena y la española "Esmeralda" fragatas ámbas y con el mismo número de cañones; el resultado fué indeciso aunque se abordaron y averiaron bastante.

El año 18 la escuadra chilena de Blanco Encalada dá un gran golpe en Talcahuano a los buques españoles que habían llegado de Cádiz y se apoderó de la fragata "Reina María Isabel" después de breve combate. En Santa María capturó siete trasportes y veintiocho días después de su salida de Valparaíso regresaba triunfante a ese puerto mandando trece buques.

El mismo año, tras un recio combate cerca de las islas Chinchas, fué abordado y rendido el bergantín corsario chileno "Maipú" por la fragata española "Resolución".

Vino luego Cochrane al Perú el año 19, mandando seis buques con 210 cañones y en los días 23, 29 de Febrero y 1º de Marzo atacó los buques y fortalezas del

Callao sin lograr sus deseos, saliendo herido Guise que comandaba la fragata "Lautaro" y debía servir después con tanto brillo en nuestra marina.

Los realistas tenían fondeados quince buques con 267 cañones y además varias lanchas cañoneras; pero no cabe duda, como ya hemos insinuado, que era muy honda la desorganización de la Marina Colonial pues de otro modo hubiese sido invencible.

Cochrane que se percató de esto continuó algunos días mas atacando el Callao y después de irse á recorrer la costa donde hostilizó todo lo que pudo, regresó á Valparaíso.

En Abril había ocurrido un encuentro a alguna distancia de las costas del Ecuador, entre la fragata mercante española "Piedad" armada hacía poco y la Argentina "Rosa de los Andes" corsaria mandada por Yllingrot, futuro Almirante del Perú. El combate fué á toca-penoles y ambas sufrieron graves averías, especialmente la Argentina que perdió mas de 300 hombres y se retiró casi anegada con rumbo a Galápagos, donde, después de repararse, continuó al N. encallando finalmente en las costas colombianas.

En Setiembre del mismo año volvió Cochrane al Callao y lo atacó con el mismo resultado que la primera vez. Dedicóse nuevamente a hostilizar por la costa y capturar buques mercantes y artículos vendibles. A órdenes de Guise se destacó una división de tres buques y tomó a Pisco, no sin un duro encuentro pues estaba defendido por cuatrocientos ochenta soldados y cuatro cañones.

La tercera expedición que al mando de Cochrane, trajo al ejército de San Martín, se componía de ocho buques con 258 cañones y 15 trasportes.

Seguían los buques españoles cada vez mas desor-

ganizados y sobre todo con jefes de escasa iniciativa, cuando Pezuela hizo venir apresuradamente de Talcahuano a la fragata "Esmeralda" y ésta, la "Resolución" y "Prueba",corbeta "Sebastiana" y bergantines "Maipú" y "Pezuela" se reunieron en el Callao; pero las dos últimas fragatas y la corbeta fueron saliendo del puerto a distintas comisiones, de modo que solo estaban en bahía los otros tres y catorce lanchas cañoneras cuando vino Cochrane.

En la noche que el lord asaltó y capturó a la "Esmeralda", su comandante Coig jugaba tranquilamente al rocambor en compañia de otros jefes y es claro que la tripulación fué completamente sorprendida.

Así encontró el audaz mrino británico a los barcos realistas del Callao a pesar de que no les habían faltado repetidos y contundentes avisos desde 1816 conforme hemos visto.

Expedición de San Martín. Mucho antes de 1820 San Martín escribe a Rodríguez Peña:... "aliando las fuerzas argentinas y chilenas pasaremos por mar a tomar Lima. Ese es el camino. Convénzase Ud. de que mientras no estemos ahí la guerra no se acabará nunca".

Después de la batalla de Chacabuco había dicho O'Higgins:... "Este triunfo y cien mas seran insignificantes sin el dominio del mar" y Pueyrredon a O'Higgins: "Queda dispuesto que pongamos en el Pacífico una escuadra que lo domine: con esta arma será sin duda aniquilado el último poder de nuestros enemigos.

El mismo tema resalta en estas cartas: Mientras no se domine a los españoles en el Perú, será precaria la independencia de Argentina y Chile. Pero a Lima o sea al corazón del poder realista, hay que venir por *mar* pues

los obstáculos terrestres son poco menos que insalvables y existe además un Poder Naval realista.

Cinco años había pendido de un hilo la independencia de Chile porque la carencia de escuadra posibilitaba las expediciones de reconquista enviadas desde aquí. No cabían, pues, mas enseñanzas.

A medida que se preparaba el ejército expedicionario se fué reuniendo la Escuadra cuyo mando tenía Cochrane según sabemos ya y con estos elementos ayudados por la inercia de los realistas, San Martín fondeó tranquilamente en Paracas, desembarcó y permaneció ahí muchos días y vino después con la misma facilidad a tomar tierra en Ancón y proclamar la Independencia del Perú el memorable 28 de Julio de 1821.

Orígenes inmediatos de la Marina Peruana

Al correr de los meses, la poca actividad militar de San Martín avivaba las rencillas que desde Chile separaban poco a poco al Prócer y a su Almirante. Caracteres tan contrapuestos no podían avenirse. En el seno mismo de la Escuadra chilena se dejaba sentir la indisciplina consecuente a las rivalidades entre Cochrane y Guise, cada uno con sus partidarios, aunque no en el mismo número y con igual prestigio.

No nos detendremos mas en la narración de estos sucesos pues sólo nos importa señalar que influyeron en la firme decisión que tomó San Martín: formar una Escuadra peruana ayudado por los brillantes oficiales que iremos viendo figurar en nuestros futuros barcos y ejercer mandos navales en tierra a medida que dejan el servicio de Cochrane.

El primer buque de guerra peruano

Un hecho trascendente de esta epoca y cuyos detalles parecen poco dilucidados y aún contradictorios, nos dió el primer barco de guerra.

El "Sacramento", que así se llamaba, salió del Callao a fines de Febrero, o comienzos de Marzo. Fué el 10 de este mes de 1821? Iba a Panamá? Recaló en Payta? Se sublevó en el viaje? Poco importa. Monteagudo dice a O'Higgins en carta fechada en Huaura en 6 Abril: "La adquisición de la goleta "Sacramento" de que se habla de oficio es inapreciable: por ella descubriremos los planes de La Serna, a mas de la calidad del buque tan conocido por sus pies".

La bandera nacional de entonces se izó en Huacho? Tampoco importa. Recordemos sí que fué el primer barco que la flameó, por iniciativa de peruanos, en el otoño de 1821.

Se le puso a órdenes del marino británico Wickham con una tripulación de 36 hombres y un cañón. San Martín lo rebautizó con el nombre de "Castelli" y Cochrane lo llamaba ironicamente "El Yate del Protector".

Este inmortal buquesito apresó, al N. de Huacho a la goleta "Macedonia" que armada en guerra con 7 cañones y al mando de Robinson, fué el segundo barco de nuestra incipiente Escuadra.

En 1824 salió de Iquique el "Castelli" sin que sepamos su fin.

San Martín inicia la Organización de la Marina y se adquieren mas buques

El 3 de Agosto de 1821 tomó San Martín el título de Protector y nombró a Monteagudo Ministro de Guerra y Marina.

La rendición del Callao (19/9) fué una inmensa ganancia para la Marina pues era la

base naval más formidable de América. Con ella se adquirió también el bergantín "Pezuela" de 18 cañones y en esos días llegó de Chile para aumentar nuestra Armada la goleta "Montezuma" al mando de Freeman a quien remplazó Young. Se proveyeron también algunos mandos en tierra: la Comandancia General de Marina se dió a Guise e interinamente por enfermedad de éste, la ocupó Forster; Comandante del Arsenal Manuel Loro; Capitanía del Callao Guillermo Prunier y Comisario de Marina el antiguo contador de la "Lautaro" Salvador Soyer. Todos menos Loro, provenían de la Escuadra de Cochrane.

En Octubre se cambiaron nombres a algunos buques: El "Guerrero" comprado en el Callao y armado con 17 cañones se llamará "Belgrano"; el "Pezuela", "Balcarce". Mandaban en estos buques Prunier y García del Postigo, respectivamente.

Se decretó que en la Marina rigiesen las Ordenanzas navales españolas de 1802.

Noviembre es aún mas memorable por sus importantes acontecimientos navales: ordenose que la Academia Náutica Colonial siguiera funcionando con su mismo director don Eduardo Carrasco a quien se dió la clase de Teniente 1o. y se adquirió en 28.000 pesos la corbeta "Thais" cuyo nuevo nombre "Limeña" se le dió como "recuerdo de los servicios prestados por los patriotas de la Capital". El decreto de compra dice: "Esta adquisición consolida la base de las nacientes fuerzas marítimas del Estado, de cuya respetabilidad depende esencialmente la futura grandeza del país". Así se ha repetido muchas veces durante un siglo ésta y otras sentencias navales y aunque son tan verdaderas que hasta las piedras podrían comprenderlas, el resultado ha sido negatívo.

Al reglamentar los ascensos y señalar provisionalmente los sueldos dijo San Martín que su Gobierno estaba "empeñado altamente de nuestra fuerza marítima: la noble emulación en que ha entrado la juventud peruana, y el ardor con que se preparan a salir a la próxima campaña la oficialidad y tripulación de nuestros buques de guerra, prometen al país, esperanzas que no serán vanas".

Se organiza una División Naval de Operaciones

Estaba ya en el Callao el Contralmirante de la escuadra chilena don Manuel Blanco Encalada, llamado por San Martín para darle el mando de una División Naval que se organizaba.

Había nacido en Buenos Aires del matrimonio del Oidor Blanco Cicerón con Mercedes Encalada. Ingresó muy joven al servicio de la Marina Española y estuvo en el Callao desde 1808 al 11 bajo las órdenes de su primo el Comandante de Marina Joaquín Molina. Pasó a servir a España como Capitán de Artillería y en Marzo de 1814 escojió el partido de Chile.

Sus servicios como Contralmirante del Perú se marcaron por algunos hechos dignos de recordarse, más, por seguír la cronología necesaria que por ser proporcionados a la justa fama de que vino precedido, aunque parece equitativo decir que no se le presentaron ocaciones propicias.

El 14 de Noviembre Monteagudo comunica al Comisario de Marina que " S. E. el Protector se ha servido conferir el mando en Jefe de los buques de guerra de la Marina del Perú al Contralmirante Dn. Manuel Blanco. Dias después dice al mismo funcionario: "Por un equívoco involuntario dije a Ud. que don Manuel Blanco Cicerón había sido nombrado Jefe de la Escuadra

cuando sólo es de los buques destinados al bloqueo de puertos Intermedios".

Se acaba de crear el cargo de "Director General de lo Marina del Perú" para el Mariscal del Ejército chileno Luis de la Cruz.

Quedaban todos los marinos a las órdenes de un lego y esto colmó el disgusto de Guise, originado por la que él creía intromisión de Blanco. Además la creación del nuevo título equivalía a reemplazarlo. Claro es que nada de esto manifestó en su renuncia y mas bien advirtió que "desea retirarse a menos que de ello se siga el más pequeño retardo en las operaciones del gobierno, en cuyo caso la aplazará". San Martin que había hecho a Guise Capitán de Navío y miembro de la flamante Orden del Sol, le aceptó la renuncia con frases elogiosas y anexó el cargo al de Cruz. ¿Desconfiaba el Protector de los oficiales ingleses y en particular de Guise? Ya lo veremos después.

La fuerza naval organizada y al mando de Blanco se compuso primero de la corbeta Limeña (28 cañones) comandada por Cater y los bergantines Belgrano y Balcarce cuyos jefes y armamento ya conocemos.

Sale a campaña la división Blanco Encalada

Las necesidades de la guerra terrestre precipitaron la salida de esas naves para proteger, según exigen las condiciones geográficas de nuestra costa, a los ejércitos patriotas que iban a operar, naturalmente respaldados por el mar, contra las fuerzas realistas del Sur del Perú.

Gente decidida había a bordo que por lo demás, según documentos de la época no estaban los buques en buen estado aunque pudiera decirse en descargo que

iban sólo a proteger embarcos y desembarcos y acaso algun raro encuentro.

Sin embargo, Cruz anunciaba a Monteagudo la satisfacción que siente al avisar que, "ya salieron los buques de guerra de la Escuadra del Perú," muy bien pertrechados en todos sus ramos y es tan general desde el primer Jefe hasta el último marinero el entusiasmo, que en cualquier acontecimiento corresponderán con sus operaciones los altos objetos de nuestro Supremo Gobierno."

Poco después reforzaron a Blanco el bergantín "Spano" antes "Nancy" con 4 cañones mandado por Iladoy y la goleta "Proserpina" ahora "Cruz" (17 cañones) capitán Santiago Guti. Esta campaña que no resalta por hechos sonoros se conoce como la primera de Intermedios o sea la zona marítima comprendida entre Pisco y Cobija.

Cochrane abandona para siempre las aguas del Perú.

Los meses finales del año 21 y los primeros del 22 distinguiéronse por las depradaciones practicadas por el Almirante Cochrane y por la obstinada persecución del mismo a las fragatas realistas "Prueba" y "Venganza" y al bergantín "Alejandro" que debían muy pronto aumentar nuestra Escuadra. Frente a Cerro-Azul estuvo a punto de capturarlas.

Por fin lograron refugiarse en Guayaquil y tras laboriosas negociaciones fueron entregadas al representante del Perú. La noticia causó en Lima gran entusiasmo y Torre Tagle lo manifestó en un ampuloso decreto. El 18 de Marzo 1822 entró la "Prueba" al Callao y se le bautizó con el nombre de "Protector". Era una hermosísima fragata construida en Ferrol, armada con 40

cañones de 24 aunque algo vieja. El Capitán de Fragata John Esmond fué su primer Comandante.

Cochrane que venía tras ella, arribó a San Lorenzo el 25 de Abril y alegando que le pertenecía "por haberla deseado", exigió su inmediata entrega que se le negó poniéndola antes al abrigo del fuerte San Miguel.

La cólera del Almirante ya no tuvo límites. Pocos dias después al entrar la "Moctezuma" se apoderó de ella, arrió nuestro pabellón y echó la tripulación a tierra porque el buque "había pertenecido a la escuadra de Chile".

El General Cruz, cuya nacionalidad abona lo que va a leerse, anunció así la captura: "prevalido el vicealmirante de la fuerza que se le ha confiado usa de ella conforme conviene a sus negocios particulares"

En muchos puertos de nuestra costa se apropió de dinero y de artículos comerciables y tan sólo de Ancón sacó 400.000 pesos.

Por fin, en los primeros dias de Mayo se fué del Callao el gran marino.

Pasarán muchos años y siempre se prestará a juicio muy severo la conducta que observó aquí. Si bien barrió con el Poder Naval de la Colonia, este acontecimiento fué sólo momentáneo pues debemos recordar que después se reunió en nuestras costas una flota realista poderosa.

Mas funesta aún para nosotros fué la escuela violentamente expeditiva y no muy caballeresca que fundó en la Marina de Chile y cuyos frutos se han palpado en las guerras que hemos sostenido contra esa República. Por último, si tuvo enorme diferencia de criterio con San Martín, respecto al modo de conducir los asuntos de la Independencia; creemos que su deber primordial debió ser la cooperación leal con su Jefe.

Un bien nos resultó con su ida: aceleró el desarrollo de la Marina Nacional.

Decretos navales de la Junta Gubernativa.

Antes y después de estos acontecimientos, la Junta Gubernativa dió diversos decretos relacionados con la marina:

Reglamento provisional de sueldos, mayores que los actuales:

Usos de la bandera Nacional que contrasta en punto a procedimientos marítimos internacionales con los que se dieron en 1814 y 1818 como "Instrucciones" a los marinos al servicio de Chile.

Fundose la Junta Superior de Marina, calcada en los reglamentos españoles y cuyo preámbulo dice: "Ya es tiempo de establecer las bases sólidas sobre que debe elevarse nuestra fuerza marítima de cuyos progresos penden los grandes intereses de la defensa y prosperidad del Estado."

Esta Junta era exclusivamente económica y es claro que de trascendental importancia; sólo que, hasta ahora, ha tenido muy poquísimo dinero que administrar.

Se dió también el "Reglamento sobre Presas Marítimas" y poco después el de distribución de ellas. El primero que solicitó dos patentes de Corso conforme a esos reglamentos fué el corsario francés Hipólito Bouchard que después figurará durante muchos años en nuestra Marina de Guerra.

Otro decreto manda llamar "Guayas" a la fragata "Venganza" como reconocimiento de los servicios prestados, para su entrega al Perú, por el gobierno de Guayaquil.

Se modificaron las disposiciones sobre el Pabellón e insignias a bordo y por último el 15 de Junio presentó Monteagudo la primera "Memoria de Marina" que, entre otras cosas dice: "la fuerza de la Marina es tan imponente que casi nos hace olvidar el tiempo en que se ha formado. No sólo basta para la defensiva sino para la ofensiva"

Alaba la conducta de los pueblos del Perú que a pesar de tiempos adversos han subvenido a gastos tan considerables como los de una Marina. Señala los decretos que acabamos de referir, especialmente los de organización económica: "para ahorrar los gastos de la Marina, metodizándolos". Dice que los últimos decretos sobre protección a la Marina Mercante, Pesca y demas industrias marítimas han producido "que una gran parte de la marineria de nuestra Escuadra ha sido enganchada en nuestros mismos puertos" y termina augurando que la Marina adelantará "porque es menos difícil continuar la marcha emprendida, que determinar sus primeros movimientos" y hubiera podido agregar "si existe espíritu de continuídad".

Partida de San Martin. A falta de enemigos con quienes combatir, la Escuadra se concretaba al servicio de convoyes de los que uno, salido al Sur en Abril a cargo del Alferez de Fragata Iladoy, recojió fujitivos de las derrotas sufridas por la expedición del general Tristán en Ica.

Esta calma en las operciones navales sugirió a San Martin la curiosa carta que en Junio escribió a O 'Higgins y dice: "que piensa encomendar a Guise el mando de las fragatas "Protector" y "Guayas" y goleta "Macedonia" para que salgan a principios de Agosto con destino a Europa, a arruinar del todo el comercio español" y a-

grega "Guise es un buen sujeto, separado de la influencia de Spry"."Las ventajas de esta empresa no se le pueden ocultar, pues sus resultados necesariamente deben ser felices y de una gran utilidad para pasar el resto de lo dias que nos quedan sin tener que mendigar".

La goleta de guerra "Mecedonia" llevó al Prócer a la decisiva entrevista de Guayaquil cuyos resultados conocemos y en ella volvió a Lima. El mismo 20 de Setiembre renunció el mando supremo y salió del Callao en el bergantin "Balcarce" este hombre ilustre que tanto contribuyó al resurgimiento de nuestra Marina.

CAPITULO II

Gobierno de Bolivar

Sublevaciones en la Escuadra. Si bien se había tratado, como ya vimos, de establecer la Marina sobre bases sólidas no faltaron este año vergonzosos acontecimientos cuyos principales actores fueron los tripulantes extranjeros que aún era necesario llevar a bordo.

Algunos historiadores, Paz Soldan sobre todos, atribuyen estos hechos a la desmoralización producida por la conducta de Cochrane. Puede que haya coadyuvado; pero nosotros creemos que influyó mas el efecto deprimente que, en tripulaciones mercenarias, mal pagadas, producen continuas noticias de desastres y mas aún en país dividido por luchas políticas.

Fué cuando San Martín estaba ya casi desalentado. Su programa de gobierno no se aceptaba unanimente. Las pocas expediciones enviadas contra los realistas volvían derrotadas y deshechas. Encontraba fuerte oposi-

ción a todas sus medidas y ya, vislumbrándose la inevitable venida del hombre que terminaría con esta situación caótica, los destinos del Perú iban mal en manos de la Junta Gubernativa y el 1er. Congreso Constituyente.

Terminada la campaña de Intermedios, Blanco Encalada había zarpado al N. con doce trasportes escoltados por la "Protector" y "Limeña". Aquella siguió hasta Guayaquil a reunirse con la "Guayas" y el bergantín "Alejandro" a tiempo para asilar a la Junta de Gobierno que protestó de la anexión de Guayaquil a Colombia.

Durante su estadía en ese puerto se sublevaron sucesivamente "Protector", "Alejandro" y "Moctezuma" pero Blanco los dominó a balazos.

Siguió el descontento en la Escuadra, avivado sin duda, por la relativa impunidad en que habían quedado los anteriores alzamientos y la falta de energía y amor al servicio que manifestaron los oficiales, mercenarios tambien en mayoría. Los documentos de la época demuestran que ellos pasaban la mayor parte de su tiempo en tierra desatendiendo el contacto y vigilancia necesarios entre oficiales y marineros.

La noche del 9 de Diciembre, sublevose la marinería extranjera de la corbeta "Limeña" ayudada por la de la goleta "Cruz" y unos 70 hombres traidos de tierra. El 10 a las 4 de la mañana secundaba este vergonzoso acto el bergantín "Belgrano". La "Limeña" que estaba en malas condiciones fué recuperada a los pocos días; pero el "Belgrano" se proveyó en Pisco y después de recalar a Chile siguió a Filipinas

Los Vice almirantes Guise y Vivero

En medio de estos sombríos sucesos prosperaron otros que a su tiempo, darían a la Marina ocasión de influir en la guerra de la Independencia.

El General Cruz había renunciado la Dirección General de la Armada y con esto pudo volver Guise al servicio, barriendo a los amigos de aquél, como Erézcano, Mayor del Ejército argentino, que ocupaban empleos importantísimos sin los conocimientos debidos.

La Comandancia General de Marina quedó a cargo del Contralmirante don José Pascual de Vivero.

Como Guise es considerado en justicia el verdadero organizador y Jefe de la Marina netamente peruana y Vivero tuvo larga y discreta actuación entre nosotros, debemos presentarlos al lector.

En Elmore Court, Gloucester, nació el 12 de Marzo de 1780 el futuro almirante peruano Martín Jorge del matrimonio de Sir Jhon Guise con Elisabeth Wright. Descendía de una antigua familia cuyo linaje comieza 1262 cuando Nicolás Guise fué ennoblecido. Ingresó a la Marina británica a los 12 años y a los 25 tomó parte en la memorable batalla de Trafalgar.

Terminadas las campañas que su Patria había sostenido en esos tiempos, no se conformó con la vida pacífica y comprando el bergantín "Hécate" lo armó para venir a América, gastando en ello toda su fortuna. Llegó a Buenos Aires y se vino por tierra a Chile donde se preparaba la escuadra de Cochrane para convoyar al ejército de San Martín al Perú.

Entendiose con los expedicionarios, trajo su barco a Valpàraiso bautizándolo "Galvarino" y se incorporó al servicio de Chile donde prestó brillantes servicios.

Cuando el abordaje de la "Esmeralda" su actuación fué decisiva como lo reconoció Cochrane; pero estos marinos no cabían juntos y en la primera oportunidad, Guise unió su destino al del Perú.

El sevillano Dn. José Pascual de Vivero comenzó su carrera a bordo del navío "América" en 1778 y vino

al Pacífico al reconocimiento hidrográfico del estrecho de Magallanes por los buques "Casilda" y "Eulalia". De 1790 al 92 asistió a la campaña de Marruecos y volvió al Pacífico, ya de brigadier, al mando de los bergantines "Peruano" y "Limeña" y... como él mismo dijo a San Martín cuando se le trajo prisionero de Guayaquil: "He sido Presidente interino de Chuquisaca, Comandante General del Apostadero del Callao, Gobernador de Guayaquil y ahora tengo el honor de ser prisionero en propiedad de V. E." San Martín le tendió la mano y respondióle: "Ahora y siempre, General Vivero, será Ud. un amigo de San Martín", y Vivero: "Esta tierra, señor, es la patria de mis hijos y de hoy en adelante será también la mía".

Cuando después cayó prisionero de los españoles se conoce la entereza que desplegó al pedir al General Monet que se le considerase en el sorteo de los que iban a ser fusilados en el pueblo de San Mateo.

Se prepara la escuadra para la nueva campaña a Intermedios

Mientras el "Balcarce" y la "Macedonia" eran enviados a urgir el envío de auxilios de Guayaquil y se preparaba lentamente la aparición de Bolivar en el escenario peruano, Riva Agüero que de modo precario gobernaba en Lima comenzó su gestión con gran actividad enviando también comisionados a Blanco Encalada y a Larrea Loredo en solicitud de auxilios a Buenos Aires y Chile respectivamente.

Decretó la reorganización del Ministerio de Marina y de la Escuela Naval y el 6 de Marzo de 1823 nombró a Guise, Vice Almirante y Jefe de la Escuadra.

Recibíala el bizarro marino disminuida y roída moral y materialmente, mas a los veinte días de izada su in-

signia dice Guido: "Guise está a la cabeza de la Escuadra y ha desplegado bastante actividad en su organización. En la semana entrante saldrá para el bloqueo con la fragata "Protector", corbeta "Limeña", bergantín "Ulises" (después "Congreso") y una goleta".

"Desde mi retiro inculco cuanto puedo, en que el crucero sobre Intermedios sea permanente y con la mayor fuerza posible, especialmente de buques menores".

Esta expedición que en su parte terrestre iba a dirijir Santa Cruz, sugiere a Sucre, cuya influencia en Lima era grande, las siguientes reflexiones que escribe a Bolivar:

....."poseyendo Santa Cruz como base suya el mar y teniendo un ojo en sus buques y otro en las provincias interiores y los dos sobre el enemigo, hará algo".

Sin embargo de estas consideraciones, como Valdez es hombre emprendedor, puede aún arrojarse al peligro de que nosotros, con la posesión del mar le cortásemos en cualquier parte con ventajas infinitas".....

En dos años de existencia, la Marina venía *leyendo* cuál era su rol en discursos, memorias, decretos y cartas como la que acabamos de copiar.

Hemos visto que los hombres dirigentes del lado patriota podían definir la razón de ser del Poderío Marítimo; pero detalles importantísimos se les escapaban, sea por ignorancia o por la presión de acontecimientos que por realizarse cerca de ellos herían más su imaginación.

Desde la campaña de Cochrane habían perdido los realistas el Poder Naval pero sólo momentáneamente; porque tenían la base de Chiloé, capaz de armar buques por si misma y de ser punto de recalada, abrigo y reparaciones a los barcos que era natural mandaría España. Todo esto sucedió; pero como el éxito en las operaciones navales depende mucho de la celeridad que no emplea-

ron los realistas, la suerte y no otra cosa favoreció a los patriotas en esta campaña que iban a emprender.

Puede y debe contarse con la suerte pero con tino, pues, por otra parte, nuestra escuadra no fué atendida como para aprovechar la oportunidad.

Sale la escuadra a campaña La escuadra de Guise se componía de "Protector", "Limeña", "Congreso", "Macedonia" y "Castelli" al mando de los comandantes Biset Adison, García del Postigo, Prunier, Yladoy y Gordon Roberthon. La barca "Santa Rosa" mandada por su dueño Bouchard era el buque proveedor y los transportes se pusieron a órdenes de Loro que ya dijimos ingresó al servicio en 1821. Era jamaiquino, marino viejo, que con su buque "Alcance" sirvió a nuestra independencia y a la de Guayaquil.

Con todos esos buques zarpó Guise llevando al ejército expedicionario y aunque no faltaron ciertos incidentes en el viaje, se inició la lucha el 7 de Junio, con el sangriento asalto a Arica donde la Escuadra estableció su base de operaciones subordinada, claro está, a los movimientos y visicitudes del ejército que había desembarcado por Ilo.

Pasaron los meses y la desgraciada campaña terrestre iba desarrollándose en tanto que la Escuadra esperaba pacientemente.

Encontrados pareceres e intereses chocaban en las comunicaciones que Guise recibía y es indudable que resolvió según sus compromisos anteriores y presionado además por la falta de paga y aun de víveres para sus tripulaciones.

Pedíale Torre Tagle que reconociera su autoridad y la del Congreso que declaró a Riva Agüero reo de alta

traición. Guise respondió "no abandonaré a mi jefe por infeliz que fuera su suerte, porque así me lo mandan mis principios."

El 7 de Setiembre, San Donas, Ministro de Marina de Torre Tagle, le dice: Desde el momento que S. E. fué colocado al frente del Gobierno, fijó su vista en esa Escuadra y desea vivamente que la "Protector" venga al puerto del Callao. Su venida tiene objetos muy interesantes a la causa del Perú."

Por último, ordenóle Riva Agüero que no tocara en el Callao y que considerara enemigos a los buques de Colombia.

El desastre de Santa Cruz (que estuvo a punto de arrastrar a Sucre que había ido en su auxilio y sólo retirándose precipitadamente y embarcándose en Quilca pudo salvar) varió las perspectivas.

Riva Agüero envió a Orbegoso a Arica para que regresase aquel ejército cuando ya era poco lo que de él quedaba.

Con todos estos antecedentes debió ser terrible el revuelo que se armó en aquel puerto y los personajes allí reunidos (entre ellos Guise que es el que más nos interesa y cuyo estado de ánimo acabamos de diseñar) resolvieron llamar a San Martín comisionando para esto a García del Postigo, marino bien relacionado en Chile y Argentina y llevar a los derrotados y a la división auxiliar chilena llegada en esos dias a ponerlos a órdenes de Riva Agüero en Huanchaco.

Consecuencias del caos político.

Zarpó Guise de Arica convoyando a los transporte (menos la "Monteagudo" que al ir de Ilo a Arica cargada de tropas se sublevaron éstas y pusieron rumbo al Callao). A poco de estar navegando se encontra-

ron con el bergantín "Balcarce" que llevaba a ese puerto al general chileno Pinto y éste, a pesar de los ruegos de Santa Cruz, decidió regresara a su país la división chilena. Continuó su rumbo nuestra Escuadra no sin tener que lamentar la pérdida del transporte "Mackenna" que, cargado de tropas, cayó en poder del "General Valdez", otro de los corsarios armados en Chiloé.

"Protector" y "Congreso" con tres transportes arribaron a Santa donde desembarcaron las tropas. Los buques fueron a recalar después (11 de Diciembre) a Huanchaco cuyas costas habían estado bloqueando, por orden de Bolívar, la "Monteagudo", "Limeña" y la goleta colombiana "Guayaquileña" hasta que emprendieron la caza del "Valdez" tan luego supieron su aparición.

Riva Agüero ya estaba depuesto y preso en Guayaquil cuando Guise llegó a Huanchaco. Poco después se suscitó un grave pleito entre el vice almirante y el prefecto La Fuente.

El "Congreso", comisionado a Santa se encontró con que había orden de no "auxiliar a buque alguno de la Escuadra, ni transporte, bajo pena de la vida, con ninguna especie que pudiera necesitar y que además debía reputarse a todos como enemigos de la República."

Entonces Guise que también había sido hostilizado en Huanchaco escribió a La Fuente, entre otras expresiones muy marítimas: "Supuesto que U. reputa a la Escuadra del Perú como enemiga de su mismo país, voy a declarar en estado de bloqueo los puertos comprendidos entre Guayaquil y Cobija" (17/12/23.)

Ya sabemos que Guise había elegido seguir sirviendo a Riva Agüero y en este acto está la clave de la desconfianza que ya nunca abandonó a Bolívar en sus relaciones con el insigne marino, aunque algunas veces, el Heroe que, no sin fundamento, tuvo mano de hierro para

suprimir a los opositores de sus geniales concepciones, se mostró generoso con el Almirante. Este era violento y sugestionable; su ascendencia aristocrática lo vinculó naturalmente con la nobleza limeña y pensemos también que el desorden político reinante no era como para orientar a Guise.

De todos modos ese desorden culminó arrastrando a una escuadra poco antes reorganizada con tan buenos auspicios y demostró que para obtener buenos resultados de la posesión, aunque sea momentánea, del Poder Naval se necesita entre otras cosas un solo gobierno, determinado e inteligente, a la cabeza del país, para que imposibilite las intrigas que siempre acechan a la Marina y la atienda como es debido.

Felizmente Bolívar detuvo la caída. Desde Cajamarca escribió que todo se aplazara hasta su llegada á Trujillo y fué obedecido y reconocido por Guise, como gobernante del Perú.

Bolívar respondió con una bellísima definición del Poder Naval: "El Capitan Spry hà puesto en mis manos la muy agradable nota de U. S. H. Por ella quedo instruído que U. S. H. está pronto para ejecutar las órdenes que se le comuniquen en obsequio de la causa del Perú que tanto necesita de los buenos oficios de sus servidores y *muy particularmente de la Escuadra que defiende sus costas, su comercio y el dominio del Pacífico.*

El siguiente dia escribe Guise al Secretario General del Libertador, solicitando "siquiera tres pagas para mi gente a cuenta de nueve o diez que han devengado, sólo en esta campaña. Yo se muy bien que el ejército tiene poco o nada de que quejarse en cuanto a su subsistencia y no encuentro razón para que la Escuadra que hace servicios no menos penosos que interesantes se le trate con con tanta desproporción".

¡Guise, ilustre humanísimo Guise! ¡Todavía no se puede romper el círculo que en torno a la Marina que tu verdaderamente fundaste, forman la misma imprevisión y roñas suicidas!

El bergantín "Congreso". Vamos a encontrar a nuestro bergantín en Valparaíso a donde llegó a principios de 1824 en muy mal estado, llenándose de agua por lo que su Comandante Jorge Young se negó a regresar sin repararlo. Larrea Loredo ayudole; pero antes de que pudiera dar la vela se verificó un maremoto, que destruyó 16 buques. Salvose el "Congreso" por la pericia de Young y el 2º Comandante limeño Manuel García que resolvieron cortarle la arboladura. Ya García se había distinguido en las primeras operaciones de la guerra de Independencia y ahora, con la fama del salvamento fué solicitado y aceptó dirigir la Escuela Naval chilena.

Cuando reparó sus averías salió el "Congreso" para el N. recalando en Arica donde encontró al "Vigía", corsario de 4 cañones, el cual hizo una desesperada resistencia; pero al fin se rindió.

Casi al mismo tiempo habían llegado a Arica los buques anteriores y un bergantín de guerra francés que reclamó al corsario; pero Young se negó a entregarlo y dijo a su Comandante que podía acudir con el reclamo al Gobierno del Perú. Es curioso agregar que los tres buques habían sido construídos en la misma grada de St. Malo (Francia).

De Arica pasó el "Congreso" a Quilca, donde encontró al corsario "Quintanilla" con una presa llamada 'Emprendedora".

Se sostuvo un recio combate hasta que el corsario logró meterse en la caleta que es pequeña y cerrada.. El "Congreso" lo persiguió tan de cerca que al caer el vien-

to por la tarde se vió obligado a fondear a sotavento, á muy poca distancia de las rocas donde salvó de estrellarse sólo por la destreza y sangre fría de Young. Después arribó a Supe trayendo al General Miller.

Motín del Callao y sus consecuencias

Cuando al comenzar el año 1824 aún no estaba del todo claro el horizonte político, el 5 de Febrero se amotinaron las tropas argentinas de la guarnición del Callao, encabezadas por el sargento Moyano, mulato de la misma nacionalidad. Pocos días después sacó de la prisión al coronel español Casariego y le entregó el mando de las fortalezas que en el último día de Febrero fueron ocupadas por las tropas do los generales Monet y Rodil.

Por un descuido inconcebible se perdía la formidable base de nuestra Escuadra, sin que ésta hubiese podido intervenir porque estaba en alta mar. También cayeron en manos de los amotinados la fragata "Guayas", el bergantín "Balcarce" y otros barcos que después armaron los realistas.

Desde Pativilca ordenaba Bolivar al general Martínez: "Comuníquese con el vice-almirante Guise y háblele en este o semejantes términos:"Que entre con la Escuadra en el Callao y se saque todos los buques que pueda; los que no, los eche a pique o les de fuego. Que de los que saque del Callao tendrá la parte de presa prevenida por Ordenanza, como propiedades ya enemigas; y que, en seguida, se venga con la Escuadra al N. a recibir órdenes".

Tal era la confusión y desconfianza que dos días después manda al Comodoro Wright Comandante de la Escuadra colombiana en Guayaquil "que se haga cargo de los buques peruanos "Limeña" y "Macedonia". "Si des-

confía de los oficiales de esos buques los reemplace con otros de Colombia. Obedezca esto cualquiera que sean las órdenes que reciba de Guise y no dé convoyes por buques peruanos solos".

Unicamente suponiendo que Bolivar tenía pruebas abrumadoras en contra de Guise se conciben tales órdenes cuando ya el vice almirante había reconocido su gobierno y después habíale escrito que "felicitaba al Perú" al asumir el Héroe la dictadura.

Mientras tanto seguía a bordo la miseria que obligaba a Guise a reclamar constantemente. Ya antes de la pérdida del Callao y el día de Pascua de 1823 decía: "Los fondos asignados para la subsistencia de la Escuadra que pueden producir los derechos de importación y exportación del comercio de los neutrales con los enemigos que se ha permitido en Intermedios, apenas bastarán para hacer frente a los principales gastos sucesivos." Estos fondos no llegaban a 15,000 pesos.

Operaciones de Guise en el Callao

Para cumplir las órdenes de Bolívar, exigió Guise, desde la isla de San Lorenzo, la entrega de los buques ya mencionados. No aceptaron los realistas. El 19 de Febrero reconoció a cañonazos las fuerzas enemigas, acercándose bravamente al fondeadero y repitió dos días después sin llevar a fondo el reconocimiento, esta vez acompañado del "Congreso" y "Macedonia". Todo era un engaño pues su plan era atacar de noche.

Así pues, el 25, de madrugada, envió tres botes con 56 hombres al mando del jefe de la "Protector" Roberto Bisset Adison, mientras este buque, se acercaba a la bahía a poco andar.

Adison asaltó y capturó a la "Guayas"; pero permitió dividir sus escasas fuerzas para que una parte se lan-

zara sobre la "Santa Rosa" cuando no soplaba viento y ya disparaban los castillos y cañoneras de la defensa. Convencido de no poder sacar los buques, prendioles fuego con tan buena suerte que la "Guayas" derivó sobre la "Santa Rosa" y ambos sobre seis mercantes que ardieron juntos.

El "Balcarce" salvó de ser capturado porque se defendió con un vivo cañoneo y Adison necesitaba ahorrar pérdidas de gente; pero esperó hasta las 4 de la mañana, capturó cuatro buques mercantes y obligó a otros diez, neutrales, a abandonar el fondeadero.

El asalto fué ejecutado con extraordinaria valentía y sin tener un solo herido; pero no nos explicamos por qué Adison comenzó por la "Guayas" que por su mal estado era casi inútil. De todos modos quedó disminuida la Escuadra realista.

Guise dice en su parte a Bolívar: Sensible me ha sido la pérdida de la "Guayas" y de la "Santa Rosa"..... Es cierto que la falta de auxilio de los otros buques de la Escuadra destinados por V. E. fué causa de que no pudiesen sacarse estas dos fragatas.

Volvió Guise a atacar el Callao, el 19 de Marzo y se cañoneó con las fortalezas, naturalmente sin apreciable resultado pues el Callao era inexpugnable como lo venía probando desde la época de los piratas.

Desde Trujillo, en Marzo 27, felicitó Bolívar a la Escuadra por estas acciones y pidió a Guise que señalara a los que debían ser recompensados. Los ascensos se confirieron en el mes de Julio.

Estado de las Escuadras beligerantes

Llegó a faltar hasta el agua en nuestros buques y el general Necochea, gobernador de Lima, tuvo que

ir a Chancay para que se le entregaran productos vendibles con qué pagar a las tripulaciones. Entonces Guise abandonó el bloqueo del Callao y se apoderó, en los puertos vecinos, de todo lo útil que encontró, aun chocando con los neutrales.

Desde Santa envió una fuerte nota a Bolívar que le contestó remitiéndole 20,000 pesos y agregando: "es satisfactorio esté U. S. H. pronto para continuar el bloqueo del Callao". "Esta operación impone a los enemigos del Perú un perpetuo silencio sobre las novedades que forjaban cada día acerca de las operaciones de la Escuadra del mando de U. S. H."

Cuando Guise recibió el dinero, contestó a Bolívar: "Haré entender a las tripulaciones que ahora pueden estar tranquilas, en la seguridad de que el fruto de sus trabajos será mejor satisfecho que anteriormente, mediante el interés que S. E. tiene por la Escuadra."

También había ordenado Bolívar que los botes huachanos proveyeran de víveres a los buques; pero como faltaran se mandó al "Congreso" a Huacho y varó. Poco tiempo despues el teniente Jones, enviado desde el Callao a reflotarlo cumplió felizmente su comisión y lo llevó a reparar a Samanco.

Los buques estaban muy separados. Unos convoyando tropas de Panamá a Guayaquil, otros en distintas comisiones y Guise sólo tenía "Protector" y "Macedonia."

El estado de la "Protector" empeoraba cada día porque hacía tiempo que no se le carenaba, Guise venía pidiendo llevar ese buque a Chile o Guayaquil para repararlo seriamente; pero no obtenía la orden de Bolívar.

No paraban aquí los desastres sino que a los buques del Callao y corsarios de Quintanilla se agregarían pronto los que enviaba España.

La primera noticia creible sobre la operación de estos últimos en las costas de América la trajo un buque holandés a fines de Marzo. Guise se la comunicó a Bolívar al mismo tiempo que insistía en pedir la carena de la "Protector."

Precisamente el mismo día de Abril, que llegaban a San Carlos de Ancud el navío "Asia" y el bergantín "Aquiles" al mando de Guruceta; Bolívar desde Huamachuco, respondía a Guise "Hasta el mes anterior de Marzo no había, señor Almirante, ni presunciones de posibilidad de que la España pudiese enviar un solo buque de guerra ni un soldado a América. Así, son absolutamente inverosímiles las noticias de que hayan zarpado de Cádiz buques de guerra españoles para el Pacífico y el comandante de la corbeta holandesa ha padecido una equivocación al asegurar esto."

El genio de Bolívar salvó al fin con sus victorias este error, pero pocos meses despues, sino decisivas, tuvo consecuencias que impidieron la destrucción de las fuerzas navales realistas y esto sin contar con que un verdadero marino al mando de éstas hubiese barrido con las Escuadras patriotas.

Todavía el 14 de Junio escribe Sánchez Carrión a Guise: "informado S. E. el Libertador que la fragata "Protector" se halla bastante averiada ha resuelto que zarpe para Guayaquil en cuyo astillero sobran los artículos necesarios. Con Chile casi están perdidas nuestras relaciones, para cualquier cosa se ponen embarazos, y el general Miller no pudo conseguir dos cables, sino por medio de diligencias muy activas y por sus relaciones personales con unos ingleses; porque el gobierno terminantemente expuso que para el Perú no daría ni un solo clavo."

Felizmente el triunfo de Junín cambió la situación

pues renació la confianza en el éxito final de la guerra.

Entra Guruceta en el Callao En cuanto La Serna recibió noticia de la llegada de Guruceta a Ancud ordenó viniera al Callao a asumir el mando de todos los buques.

El 5 de Setiembre, aprovechando la falta de viento, salieron del Callao ocho lanchas cañoneras y cuatro falúas con la intensión de abordar a la "Protector" y "Macedonia" que estaban fondeadas en San Lorenzo.

Después de dos horas de combate se hundió una lancha y las demás fueron empujadas a cañonazos a su fondeadero.

El 12 se metían en el Callao "Asia" y "Aquiles" sin que Guise que estaba a sotavento, pudiera impedirlo, mas a pesar de este contratiempo y del estado de sus buques, se metió audazmente tras ellos cañoneándolos hasta cerca del fondeadero e imponiendo así la superioridad moral.

Guruceta probó faltarle las primordiales facultades del leader naval. Traía tripulaciones frescas y avezadas a la maniobra con el largo viaje desde Cádiz y con barcos carenados durante su estadía de cuatro meses en Ancud. Los buques realistas del Callao habían dado la vela para juntársele creyendo, con razon, que iría a combatir; pero no fué así y perdió la oportunidad de ganar una aplastante victoria con incalculables consecuencias.

Los realistas tenian ahora en el Callao cinco buques grandes con 156 cañones y mayor andar que los nuestros. Además contaban con una buena flotilla de cañoneras y una magnífica base de operaciones que en caso de combate les daba otra ventaja enorme.

Los nuestros tendrían que ir hasta Guayaquil en

caso de averías graves. Su buque más fuerte llevaba 42 cañones contra 74 del "Asia". Poco después reforzaron a Guise los buques colombianos "Chimborazo", "Guayaquileña" y "Pichincha" al mando de Tomas Wright; pero pronto iba a verse la falta que hacían a Guise la corbeta "Limeña" y el bergantín "Congreso" separados de la Escuadra según hemos dicho.

Combate del 7 de Octubre Apesar de tanta desigualdad no abandonó Guise el bloqueo. Al contrario el 6 se acercó al fondeadero a la puesta del sol y cañoneó a los realistas sin resultado porque éstos no quisieron abandonar el abrigo de la fortaleza. Regresó pues a fondearse a barlovento, entre La Punta y San Lorenzo.

El combate indeciso del 7 se redujo primero a un cañoneo intermitente aprovechando de las claras que dejaba la neblina que oscureció la bahía poco después que Guruceta salió con toda su escuadra para caer sobre los nuestros fondeados.

Guruceta dijo en su parte que se empeñó en destruir "el único buque digno de tal"; pareciéndole indecoroso ocuparse de los otros que eran tan despreciables".

Guise participó que "al notar el moviento de los buques españoles no quiso darles la oportunidad de empeñar la lucha al abrigo de los fuertes sino fuera para decidir el combate."

Acusa a los comandantes Drinot y Baxter de "Pichincha" y "Guayaquileña" por no haber obecido las señales de "Formar en línea de batalla" a pesar de estar a barlovento, y cuando el enemigo, por su mayor andar, se toma ese lado del viento, vira sobre el "Asia", cabeza de la línea "cuando estuvo a tiro de fusil" y se cañonea con él esperando, en vano, que lleguen aquellos buques

colombianos. Por fin, cuando ya estaba solo, pues el "Chimborazo" insignia de Wright recibió tres cañonazos a flor de agua y se vió obligado a orzar, la "Protector" bastante averiada viró de la vuelta de afuera y los realistas de la contraria cuando tenían todas probabilidades en su favor.

Siete horas duró el cañoneo del que el "Asia" salió también averiado y sufrieron ambos algunas pérdidas de personal; pero en vista de la flojedad con que Guruceta condujo la lucha, limitándose a seguir por la popa a su débil adversario cuando pudo abordarlo; nos parece que los honores de este combate indeciso fueron para Guise que soportó bravamente la embestida de fuerzas tan superiores y tuvo tantos contratiempos ese día.

Sale del Callao la Escuadra española y se dispersa

Desde el Cuzco envió La Serna un comisionado al Callao ordenando a Guruceta que fuese a Quilca con toda la Escuadra a esperar el desenlace de la campaña terrestre. Rodil aprovechó de la salida para mandar un convoy de tres trasportes conduciendo tropas.

El 22 zarparon del Callao a la vista de Guise que se sincera así: "De resultas del último combate ha quedado la "Protector" tan maltratada que no es posible mantenerla en la mar por más tiempo sin riesgo de perderla. Por falta de cobre ha perdido enteramente su andar y lo que es peor hace agua en gran cantidad, de manera que en vano he intentado perseguir al enemigo para tomarle o por lo menos echarle los transportes a pique. En una palabra: no se puede tirar un solo cañonazo, porque el estremecimiento es bastante para que se abran más las costuras y se aumente el agua. Creo que si se me auxilia la escuadra podrá estar en un excelen-

te estado antes que los buques enemigos estén de regreso sobre esta costa."

Al llegar Guruceta a Quilca se encontró con la noticia de la batalla de Ayacucho. Esperó y tras de algunas incidencias embarcó a los capitulados en los trasportes y buques neutrales contratados.

Su escuadra fué en adelante de mal en peor pues solo "Ica" y "Pezuela" llegaron a España. Los otros se rebelaron y tomaron diferentes rumbos. Así terminó el Poder Naval español en el Pacífico.

Zarpa la escuadra de Guise a Guayaquil

Poco después de la salida de Guruceta se autorizó a Guise para ir con la escuadra aliada a Guayaquil donde como ya dijimos estaban "Limeña" y "Monteagudo" con tripulaciones colombianas.

Bolívar recomendaba a Guise a las autoridades de Guayaquil "por sus cualidades personales, como por su heroica conducta" y las instrucciones de 2 de Noviembre decían: "Desea S. E. que a la escuadra combinada del Perú y Colombia que ha ido a Guayaquil a las órdenes del Vicealmirante Guise se le den todos los auxilios que necesite..... En los gastos se incluye también alguna buena cuenta a la tripulación y alguna cantidad para enganchar marineros..... Entre los buques del Perú que deben ponerse en perfecto estado de guerra queda comprendido el bergantín "Congreso"..... La corbeta "Limeña" se servirá U. S. mandarla entregar al vicealmirante Guise..... al Capitán Pareja que manda este buque, puede encargársele uno de Colombia; a menos que no encuentre U. S. alguna dificultad en ello. De todos modos el vicealmirante Guise está en libertad de nombrar al oficial que le parezca..... La escuadra combinada compuesta de todos, absolutamente de todos los buques

de guerra de Colombia y del Perú y mandada por el vicealmirante, deberá venir convoyando los transportes.... el objeto que S. E. se propone al hacer estas indicaciones, es el de que vengan en el convoy 6.000 soldados por lo menos, pues que no es posible que se presente ocasión más segura; y las actuales circunstancias hacen muy temible una desgracia en lo sucesivo..... con los convoyes desea S. E. que vengan las lanchas cañoneras que se mandaron hace tiempo para el bloqueo del Callao. Estas lanchas sería bueno que vinieran con 100 hombres de tripulación y mandadas por un oficial bien acreditado .....Séame permitido repetir a U. S. que S. E. desea que la escuadra venga en un perfecto estado de guerra, para que luego que ella deje en Ancón los transportes, vaya a buscar a la escuadra española y destruirla. Es decir que la nuestra tendrá que hacer una campaña larga durante la cual no volverá a Guayaquil..... "el vicealmirante se ha quejado de la conducta de los oficiales Drinot y Baxter, en el combate del 7 de Octubre. S. E. desea que se les releve por otros de acreditado valor e inteligencia, capaces de corresponder a las esperanzas que la América tiene en un nuevo combate que el vicealmirante dé a la escuadra española." Y como Bolívar se diera cuenta despues (24/11/24) de que ésta podía volver, repite que la escuadra no convoye hasta que esté en perfecto estado de guerra.

Esta escuadra combinada con "Protector", "Limeña", Congreso", Macedonia", Pichincha, "Chimborazo" y "Guayaquileña" con unos 140 cañones resultaba siempre más débil que la realista con 156 cañones concentrados en cinco buques grandes y la mitad de ellos montados en el "Asia".

Las instrucciones que acabamos de copiar fueron propuestas por Guise y suponían que un almirante cuya

escuadra está bien preparada moral y materialmente puede lanzarse a operar según ciertas reglas esenciales para cumplir la política de su gobierno. Eran pues, buenas aunque algo tardías y estaban supeditadas a errores anteriores de que Guise no era culpable.

Bolívar olvidó a menudo principios navales importantes y no comparaba las fuerzas. Por no creer en la venida de Guruceta había dispersado la Escuadra, dilató la carena de los buques, se deshomogenizó nuestras fuerzas navales mezclándolas con las colombianas inexpertas y por último, en lugar de dar autonomía a la flota de combate para que busque la destrucción de la española antes que otra cosa, la ata a una operación de convoyes cuando todavía aquella es una "fleet in being',, por si sola superior a la nuestra, con base de operaciones en el centro mismo de la costa peruana y con viento favorable, porque está en el sur, como para caer inesperadamente sobre esos convoyes.

La inepcia de Guruceta y el triunfo de Ayacucho anularon las consecuencias de esos errores, aunque no debemos olvidar que los resultados se debieron a Bolívar que era un genio. Estos vencen, a veces contra la corriente; pero hasta ahora se acepta que la Marina bien organizada, fuerte y provista es el arma esencial del país que depende del mar y, puesto que los genios son raros, mejor es atenerse a lo común. En Junín ganamos por milagro; en Ayacucho la fuerza estaba del lado realista ¿Qué hubiera sucedido si pierden esas batallas, supuesto el estado relativo de las fuerzas navales?

Rendición del Callao El triunfo de Ayacucho no desalentó al general Rodil en la defensa del Callao pues creía razonablemente que los auxilios pedi-

dos por él a España, vendrían a tiempo. Bolívar por su parte quería terminar pronto la guerra.

Por fin el gobierno de Chile se decidió a mandar sus buques "O'Higgins", Chacabuco" y Moctezuma" al mando de Blanco Encalada para "desvanecer las malignas especies que han circulado nuestros enemigos.....y manifestar la persuasión invariable en que se halla este gobierno y todo chileno, de que la guerra del Perú es guerra de Chile, no sólo por la consideración de su seguridad sino por la gloria".

16 de Noviembre salió de Valparaíso Blanco Encalada y demoró 31 días hasta Quilca, tocando en Arica. Guruceta estaba en Quilca y Blanco se limitó a observarlo pues sus fuerzas eran muy inferiores. Regresó a Arica por agua y ahí supo que los buques realistas habían abandonado nuestras costas.

El 10 de Enero 1825 llegó al Callao y estableció el bloqueo.

Tres dias antes, la corbeta "Pichincha" que estaba en San Lorenzo recibió cuatro cañoneras bien armadas y provistas que al mando del oficial Alonso San Julian se pasaban a nuestro partido.

Transcurrieron los meses hasta Abril cuando el 2 y 10 se acercó Blanco a tiro de los fuertes y se cañoneó con ellos. En Octubre se fué llamado por su gobierno y el bloqueo quedó a cargo de Illingrot hasta el 23 de Enero 1826 día en que, con la rendición del valeroso y constante Rodil terminó el gobierno español en América del Sur.

Prisión y enjuiciamiento de Guise.

Con lo anterior podríamos cerrar el relato de la guerra naval de la Independencia; pero Guise se vinculó tanto a muestra marina que debemos decir cómo terminó su estadía en Guayaquil.

Acabamos de ver que Yllingrot, nuevo contralmirante peruano, estaba al mando de los barcos aliados en el bloqueo del Callao de modo que Guise veía disminuír poco a poco la Escuadra de su mando. Por último el 6 de Enero fué apresado y sometido a juicio.

Parece que la causa ostensible de este ultraje fué el reclamo de 30.000 pesos para pagar a sus tripulaciones; pero de la lectura de los papeles pertinentes se deduce que chocó el carácter de Guise con la soberbia del Gobernador de Guayaquil Paz del Castillo, azuzada por el odio que Tomás Heres Ministro de Marina de Bolívar, tenía al Vicealmirante, conociendo además, por los anteriores líos la escasa confianza que en éste tenía el Libertador.

Se le envió por tierra a Lima alojándolo en el trayecto en las cárceles inmundas de esa época y no fué definitivamente absuelto hasta el 22 de Marzo de 1828.

Gobernaba Santa Cruz en nombre del Presidente vitalicio Bolívar y Heres escribe a éste a Colombia: "Se terminó por fin el famoso juicio de Guise, por medio de una sentencia que lo declara benemérito hasta las nubes.....Medió el nacionalismo y toda otra consideración ha sido desechada.....En fin sería nunca acabar si tratara de indicar a V. E. las abominaciones que se han cometido en este asunto". Y por último dice que Santa Cruz (que siempre fué tan finamente tratado por el vicealmirante) le ha declarado "que tenía datos reservados e indudables para creer que Guise estuvo bien comprometido en la conspiración últimamente descubierta".

Ya hemos dicho antes que Bolívar se mostró generoso con Guise y por esta razón no creemos, como otros autores que él fuera responsable directo de las vejaciones sufridas por nuestro almirante. Lo que hubo fué un odio implacable que hacia el marino sintieron los personajes colombianos secundarios que rodeaban a Bolívar

en el Perú, entre ellos ese tenebroso Heres. Notaban como era natural, la diferencia entre sus adulaciones al Libertador y la conducta digna y altiva que mantuvo siempre ante éste el vicealmirante Guise.

LIBRO SEGUNDO
De 1828 a 1836

CAPITULO III

Guerra contra la Gran Colombia

Desarme y rearmamento de la Escuadra

Cada vez que en el curso de esta historia se avecina algún acontecimiento de importancia, hacemos un relato, somero casi siempre, del estado de la Marina; aunque en realidad no sea necesario, pues, es un hecho singularísimo que la Escuadra no estuvo lista en ninguna de las guerras que hemos sostenido y por tanto bien podríamos sobreentender que la Marina ha sido siempre sorprendida y algunas veces por los cañonazos de los buques enemigos.

En cuanto se rindió el Callao desarmose lo mejor de la Escuadra, como siempre "por economía" y creyendo que el Perú y los demás países de América se habían convertido en un paraíso.

Redújose a 2.600 pesos mensuales el gasto de la "Protector", a 88 el de la "Limeña" y 137 la "Montea-

gudo", cuando en presupuesto de la época se calculan 10.000 para gastos mensuales del primero de esos buques en caso de armársele.

Con cuatro de los buques existentes había que gastar 21.000 pesos y sólo se gastaron 5.865 en siete desarmados.

En cambio los egresos del ramo de Marina en ese año fueron 256.000 soles de los que se gastaron 78.200 en las dependencias de la Marina en tierra.

Durante un año, el gobierno sólo se ocupó del cambio de nombres a algunos buques: la corbeta "General Salom" se llamará "Libertad", la "Protector","Presidente", la "Macedonia","Arequipeña".

El 21 de Marzo de 1827 volvieron a su país las restantes fuerzas colombianas custodiadas por la "Monteagudo", "Libertad" y "Congreso" y a los 13 meses de la salida de Rodil para España se ordena el rearmamento de la "Presidente" para dentro de dos meses, pues, interesándose en ello el honor nacional, el gobierno proporcionará cuantos auxilios sean necesarios"; lo que en cierto modo equivalía a decir que la seguridad nacional era asunto secundario, pues sabía bien el gobierno que ésta se mantiene también en época de paz.

Bolívar nos declara la guerra y se alista la Escuadra

Dice la historia que el presidente, general La Mar, ambicionaba anexar al Perú la ciudad de Cuenca donde había nacido con el objeto de seguir gobernándonos pues su elección fué anulada en conformidad con el artículo de la Constitución que declara que el presidente debe ser peruano de nacimiento. Existía también en Guayaquil un respetable partido no conforme aún con la anexión de esas regiones a la Gran Colombia y por último, un ejército peruano había contri-

buído en Bolivia a la abdicación del General Sucre, a la abolición de la Constitución boliviana y a la elección del general Santa Cruz como presidente de Bolivia.

Bolívar decretó entonces "volar a las fronteras del Perú pora vengar el ultraje" y La Mar respondió marchando sobre Guayaquil y Cuenca. Viose entonces lo que significaba desarmar una Escuadra o sea casi no tenerla, cuando las operaciones marítimas iban a jugar un importantísimo papel.

Activáronse los preparativos ya con la guerra declarada y la "Libertad" que fué la primera en alistarse fué enviada a cruzar por el golfo de Guayaquil cuando en este puerto había por lo menos, dos buques enemigos; pero, "como no deseaba el gobierno peruano iniciar la guerra", se encargó "tacto y energía" a su Comante Capitán de Fragata Carlos García del Postigo.

Este marino era hijo del Capitán de Fragata español Dn. Isidro Garcia, marqués del Postigo y fué educado en España ingresando después en la Marina Real. Vino con San Martín al Perú como Capitán de ejército y poco después pasó a ejercer ese cargo en el Regimiento "Cazadores del Perú" mandado por Gamarra con quien tuvo gran amistad. En 1821—22 mandó sucesivamente el "Balcarce", la "Guayas" y la "Limeña", ascendiendo a Capitán de Corbeta e ingresando como benemérito a la Orden del Sol. En 1823 se enemistó con Bolívar y entonces ingresó al servicio de Chile hasta que el Libertador regresó a Colombia.

Después, con sólo el intervalo de 1838, en que después de servir con Salaverry pasó a la escuadra chilena, siguió prestando sus distinguidos servicios a nuestra Marina. Todavía en 1849 figura en el escalafón, ya de Contralmirante, habiendo desempeñado todos los altos cargos dentro de la Institución.

Combate de Malpelo Salió la corbeta bien provista en lo material, con oficiales capaces de secundar a su brillante Jefe. La tripulación se componía de 140 hombres avezados a la maniobra de buque tan rápido en sus viradas como era la "Libertad". Su artillería constaba de 22 cañones de 24.

En la neblinosa mañana del 31 de Agosto de 1828 fondeaba la corbeta al N. de Punta Malpelo y a medio día cuando al levantarse viento, aclaró, avistáronse por la isla de Santa Clara los buques colombianos "Pichincha" y "Guayaquileña" que habían salido de Guayaquil a órdenes del intrépido Comodoro Wright con retención del mando de la "Guayaquileña".

Venían con exceso de tripulación, evidentemente dispuestos al abordaje o para alguna operación en tierra.

Postigo mandó "zafarrancho de combate"; pero, fiel a sus instrucciones no levó, limitándose a observarlos.

Cuando, pasada la una de la tarde, comprendió que se venían contra él, dió la vela, y, en momento oportuno disparó eficazmente una andanada contra la goleta que venía a vanguardia, y se puso a ceñir para no perder el barlovento.

Mientras tanto la "Pichincha" que azorraba facilmente, no pudo acercarse en el momento debido y por último se tomó por avante con lo que dió lugar a que el combate en su momento decisivo se redujera a un duelo entre los otros dos buques.

Esta brillantísima y deliberada maniobra de "Postigo (que conocía perfectamente las cualidades maniobreras de los tres buques) le dió practicamente el triunfo.

Después de una hora de cañoneo, la "Guayaquileña" había perdido 61 tripulantes y estaba muy averiada. Ahora se alejaba a toda vela hacia Guayaquil, perse-

guida hasta mas allá de Punta Arenas, bien adentro de la ría.

Casi a la mitad del combate recibió Postigo dos balazos y fué reemplazado por el 2o. Comandante Juan José Panízo quien al convencerse de la imposibilidad de alcanzar a la goleta, viró a caza de la "Pichincha"; pero ya ésta había arrumbado a Paita en donde se entregó a nuestras autoridades.

Naturalmente Wright dijo que sólo se acercó a nuestro buque para hacerle algunas preguntas respecto del "mal disimulado bloqueo que mantenía"; pero nosotros, compulsando los procedimientos navales de la época, nos limitamos a observar que ambos Jefes antagonistas se conocían muy bien y eran zorros viejos y audaces.

Nuestra corbeta tuvo 40 bajas contándose entre los muertos al Alférez Williamson. Ahí se batieron por una causa eminentemente nacional, además de los nombrados, los oficiales de Marina Pérez Oblitas, Villar, Pastrana, Arnáez y el contador Tomás Vivero, hijo del vicealmirante que "permaneció en el alcázar" según el parte de Postigo. Panizo y Villar irán avanzando de combate en combate hasta lucir las insignias de almirante y Pérez Oblitas encontrará pronto, temprana y gloriosa muerte.

La "Libertad" a su llegada a Paita se encontró con la grata presencia de la "Pichincha" enarbolando nuestro pabellón.

Asume Guise el mando de la Escuadra y sale a campaña

Recién absuelto del inicuo proceso que se le había iniciado en Guayaquil dos años antes, fué designado Guise para el mando de la Escuadra que debía operar sobre ese puerto.

Desplegó su acostumbrada actividad en organizarla con todos los buques disponibles y embarcó al mayor número de oficiales peruanos.

Se componía la flota de las fragatas "Presidente" y "Monteagudo" mandadas respectivamente por Guise (que tenía como segundo al Teniente Boterín) y el Capitán de Navío Bouchard. Corbetas "Libertad" y "Pinchincha" cuyos comandantes eran Capitan de Fragata Juan Elcorrobarrutia y Capitán de Corbeta Guillermo Prunier; bergantín "Congreso" a cargo del Capitán de Fragata Juan Iladoy; las goletas "Arequipeña" Comandante Alejandro Acqueroni y "Peruviana" y ocho lanchas cañoneras a las órdenes del Teniente 1º. Alonso San Julián. Poco después se agregó el bergatín "Rápido".

Otros oficiales que, además de los nombrados, se distinguieron en esta guerra y tuvieron después destacada figuración en la Marina fueron Forcelledo y los hermanos Antonio y Domingo Valle Riestra.

Como era natural, dado el abandono en que habían estado los buques la faena de armarlos demoró algún tiempo. Además, el vicealmirante exigió que su escuadra zarpase bien provista y el acarreo de las municiones necesarias para diez y seis buques fué una tarea bastante difícil; pero todo lo dominó Guise con su entusiasmo y energía.

Por fin el 18 de Setiembre salió Guise del Callao a campaña con la mayoría de los buques y fondeó en Paita conduciendo al General La Mar que había señalado ese puerto como punto de desembarco del ejército invasor cuyo mando había asumido.

Estableciόse después el bloqueo de las próximas costas enemigas durante el cual afirmaron su superioridad técnica y moral los oficiales peruanos en los nume-

rosos tiroteos y escaramusas consiguientes a impedir su rotura

Combates de Guayaquil y ocupación de la ciudad

El 22 de Noviembre con "Presidente", "Libertad", "Peruviana" y cinco cañoneras remontó Guise el río Guayas con la intención de tomar Guayaquil. Previendo que se habían colocado obstáculos en los pasajes estrechos del río había formado su escuadra en dos líneas: la primera o de vanguardia compuesta de los buques ligeros "Peruviana" y cañoneras seguidas a medio tiro por los buques mayores.

Pronto se encontró atravesado el río por una cadena y tras de ella recibió a cañonazos a nuestra primera línea la escuadra enemiga formada por "Guayaquileña", "Adela", una goleta y cuatro cañoneras.

Viendo que los nuestros no podían dominar el obstáculo, avanzó el impetuoso Guise con la "Presidente", rompió la cadena y se fondeó a toca-penoles con el enemigo al que cañoneó hasta echar a pique a unos y obligar a meterse hacia Guayaquil a los demás. La "Libertad" se había fondeado por la popa de la almiranta. Levó entonces nuestra Escuadra y continuó hasta ponerse al frente de las baterías del puerto, iniciándose a esa hora (4 de la tarde) el cañoneo intenso que duró hasta el 24.

En la mañana de este día, mientras maniobraba la "Presidente" varó y quedó tumbada muy cerca de la playa. Aprovecharon los del fuerte Cruces para redoblar sus disparos y Guise que, a pesar de los ruegos de sus subalternos, no quiso abandonar la cubierta recibió una bala de 24 que hirió también a Pérez Oblitas en momentos que éste y los hermanos Valle Riestra cuñados de Guise lo acompañaban. Cayó en brazos de los

guardiamarinas y pocos momentos después expiraba junto con su ayudante.

Sucedióle Boterín en el mando de la fragata a la que zafó en pleamar mientras los otros buques redoblaban el cañoneo.

Toda la oposición de tierra fué aniquilada, desembarcando audazmente la marinería de la "Peruviana" que se posesionó del fuerte Cruces. Los buque enemigos se fueron contra la playa y sus tripulantes los abandonaron.

De ellos, la "Guayaquileña" y dos lanchas cañoneras, fueron salvadas después e incorporadas a nuestra Escuadra

78 bajas tuvieron nuestros buques que en lo material sufrieron poco y alcanzaron una victoria que hubiese sido completa sino la amarga la irreparable desaparición de su preclaro Jefe.

Su carrera en nuestra marina ha venido narrándola él mismo con sus hechos, en el decurso de estas páginas. Tanto en lo moral como en lo físico fué un tipo genuino de su raza; determinado en los combates, moderado en el triunfo, calmado en los reveses, fuerte, sano.

La fragata mercante "Joven Corina" trajo sus restos al Callao y el 28 de Enero 1829 se efectuaron sus funerales. No era la época como para monumentos; pero a la hora en que escribimos, noventa y seis años después de su muerte, esperan aun sus cenizas un sepulcro digno de él y de la Marina a la que sirvió con tanta fé.

En Guayaquil dejamos a la Escuadra cuyo mando asumió Bouchard el 19 de Enero y continuó en su cooperación para tomar la ciudad el 1° del mes siguiente.

Termina la guerra

La goleta "Arequipeña", mandada ahora por Boterín, fué enviada a Pa-

namá para impedir el embarque de fuerzas colombianas. En Panamá capturó al bergantín "John Cato", sacándolo bajo el cañoneo de los fuertes.

Este episodio como otros de menor importancia fueron ya operaciones secundarias después que la Escuadra había dominado la resistencia marítima del enemigo.

Hasta entonces no se había provisto a nuestros buques con tanta liberalidad y si no fuera cansado, diríamos aquí todo lo que se les envió; pero la campaña terrestre, fatal a nuestras armas, esterilizó la acción brillante y eficaz de la Marina que, faltándole ahora las inspiraciones de Guise y sin tener que hacer en Guayaquil, continuó fondeada en este puerto.

El 18 de Mayo se incendiaba y volaba nuestra famosa "Presidente" que de Guayaquil salió para incorporarse a la Marina del Perú y ahí terminó su recordable vida.

Compensó en algo la pérdida de este buque la compra a Chile de su corbeta "Independencia".

Poco a poco fueron volviendo los buques al Callao y con la celebración de la paz se inició el clásico desarme.

Influencia del Poder Naval en la Independencia del Perú.

No es inútil resumir las impresiones que hemos consignado a medida que se desarrollaban los sucesos en la trascendental época trascurrida desde que pasamos de Colonia a la Categoría de República independiente cuyos destinos, naturalmente, quedaban en nuestras manos, hasta el año 1830 en que ya principian a dibujarse un tanto mas claros los contornos político-sociales de la flamante nacionalidad.

Hemos acompañado a la Marina en las vicisitudes

porque fué pasando hasta convertirse, acaso sin mucha influencia proveniente de ella misma, en el instrumento primordial de nuestra respetabilidad exterior.

La naturaleza, permitiendo que nuestra extensa faja de costa se compusiese de innumerables desembarcaderos separados entre sí, por tierra, por verdaderos desiertos, incomunicables en esa época y faltos del esencial elemento agua, señaló desde antes de la insurrección libertadora el camino fácil y seguro de la mar para cualquiera empresa pacífica o guerrera que tuviese por teatro nuestro país.

Los españoles que no supieron mantener en acción su Poder Naval se dieron cuenta de ese axioma y pasaron por la dolorosa decisión de abandonar la Capital para establecerse en la sierra llena de recursos de gente y provisiones y en la cual se mantuvieron, haciendo de tiempo en tiempo excursiones a la costa para buscar a los ejércitos patriotas.

Pero como el alcance del poder náutico es ilimitado, a la larga fueron buscados y batidos en la sierra por los ejércitos que, con el apoyo del mar, vinieron del sur y norte y los que en nuestras costas se formaron.

Tan decisiva fué esta influencia que Cochrane con su escuadra barrió los mares hasta Panamá y posibilitó y transportó la expedición de San Martín.

Si no hubiese sido por la desgraciada inquina entre Cochrane y el héroe argentino y aún la indisciplina de su misma escuadra, a fines de 1822 hubiese quedado consolidada la independencia del Perú; pero hubo de comenzarse otra vez buscando desde luego el apoyo de una Escuadra propia.

No vamos a repetir in extenso, los numerosos errores que con la marina se cometieron y que felizmente la energía y pericia de Guise, ayudadas por un conjunto

de circunstancias favorables, transformaron en nuestro favor.

Debemos recordar que el año de 1824 fué uno que puede calificarse de terrible. Riñas entre Bolívar, sus servidores y Guise, impotencia de la Escuadra de éste, pérdida de la base naval del Callao y formación de un formidable alarde marítimo hispánico. Todo debido a los errores anotados y a la posesión por los realistas de la base de Chiloé muy apropiada para la carena de los buques que venían por el Cabo de Hornos y cápaz, como vimos, de construirlos o armarlos con la facilidad con que en ese tiempo se trasformaba un buque mercante en guerrero.

De todo aquello se resintió la acción de la Marina peruana que fué poco ofensiva debido a su estado de abandono.

Sin embargo, no dejó de manifestar alguna actividad aunque ayudada por el marasmo de la española. Protegió las expediciones a Intermedios y salvó los restos de esos ejércitos, transportó y convoyó al ejército de de Bolívar y contribuyó esencialmente al sitio y rendición final del Callao.

Hemos dicho también, que los héroes de la Independencia tuvieron clarísima percepción del rol decisivo que en esa guerra debía jugar la marina; pero, distraídos con los acontecimientos terrestres; el cuidado de los ejércitos, la organización del país ocupado por ellos y que muchas veces les fué hostil, las rencillas políticas y las traiciones o ayuda tibia de algunos personajes, les hicieron olvidar muchas veces las necesidades de la Armada.

Carenas de los buques en constante movimiento y averiados en combate se hizo pocas antes de la batalla de Ayacucho. Los sueldos eran pagados con imponderables atrasos hasta de un año; faltaron a veces los víve-

res y hasta el agua y eran irrisorios los arbitrios a que en muchas ocasiones recurrieron los jefes patriotas para mejorar este clamoroso estado.

En plena posesión de una escuadra formidable y de dos bases navales, los españoles pudieron desorganizar y aun destruír los convoyes de tropas que vinieron de Colombia, pues nuestra escuadra, aún con la ayuda de la colombiana, estaba muy repartida.

El personal superior era magnífico: excelentes maniobristas, enamorados de la lucha a cañón a corta distancia o al abordaje; pero un tanto duros de carácter, indisciplinados y celosos de qué sus pagas fuesen puntuales, aunque esto último deba atribuirse a su raza, positiva y justa y al carácter de los servicios que aquí prestaban.

Por otra parte, Guise, su jefe, dábales el ejemplo pues si bien las quejas que continuamente enviaba a Bolívar estaban fundadas en motivos justos; no sabía contenerse en los límites debidos y tenía arranques de cólera que lo llevaron en ocasiones a insubordinación declarada.

Mas no podemos menos que figurarnos a un Almirante, por mas espíritu de sacrificio que tenga, al frente de una escuadra con un rol tan importante y peligroso, en plena guerra, oyendo día tras día, a veces, por espacio de once meses, el clamor de sus capitanes y tripulaciones exigiendo la remuneración de sus nobles servicios.

Esto dió lugar a espectáculos bochornosos, en los precisos albores de la Marina nacional, como las repetidas sublevaciones y sustracciones de buques en los momentos mas apremiantes.

Poco a poco fueron incorporándose al servicio de la Armada los jóvenes peruanos que tanto interés manifestaba Guise en atraer a sus buques y que honraron la

profesión durante los tiempos que siguieron a la Independencia.

Fueron oficiales que desde su niñez aprendieron los secretos de la carrera en los buques mismos, mantenidos harto tiempo en la mar y batiéndose a menudo. Su escuela tipicamente británica: buques escrupulosamente limpios y con decidido aspecto naval; rol diario cumplido con extrictez; manejo rápido y deliberado del cañón; uso de las velas para tomarse el barlovento y poder caer bien cerca del enemigo, conocimiento práctico de los puntos esenciales de su profesión.

Las tripulaciones fueron compuestas al principio por británicos y de otras nacionalidades y un gran núcleo de gente nuestra, costeña y pescadora, ágiles para la arboladura y cabullería, disciplinados y de muy buen ojo para los cañones. Poco a poco quedaron los extrangeros sólo como contramaestres y condestables y en algunos casos fueron reemplazados por peruanos aún en esos menesteres.

Como algunos oficiales de la Marina española pasaron a servir en la nuestra, trajeron algo de la organización existente en su país y en especial las "Ordenanzas Navales" que rigieron despues muchos años en nuestra Armada. Lo mismo sucedió con los títulos de los oficiales y demás tripulantes y con la organización de las Dependencias del ramo, especialmente las Capitanías de puertos y las Milicias Navales.

La otra guerra que tuvimos en este período y en la cual la Marina jugó un papel brillantísimo, se esterilizó por culpa de las disenciones surgidas en nuestro ejército, entre los militares aspirantes al gobierno de la Nación y en lugar de haberse arreglado los límites con la Gran Colombia se enredó su gestión para más adelante con la aceptación del pacto de Tarqui.

Tal es en resumen la acción que ejercitó la Armada Nacional en la primera década de su vida libre.

CAPITULO IV.

La Marina en los Gobiernos de Gamarra y Salaverry.

Período de desorden Gamarra que había derrocado a La Mar fué elegido presidente y gobernó hasta 1833. El Congreso proclamó Presidente a Orbegoso; pero Gamarra impuso a Bermúdez. Siguió el país en revuelta todo el año hasta que Orbegoso fué reconocido como único gobernante.

Como la escuadra había quedado notablemente reducida, poca es la actuación de ella en los degraciados sucesos que iban incubando el próximo desastre; aunque no faltó una sublevación y fué en 1832 que se alzaron "Libertad" y "Congreso" en Islay. El bergantín "Arquipeño" fué en su persecución al mando de Boterín quien capturó ambos buques en Cobija y los restituyó a la Marina.

Decretos sobre organización y autonomía de la Escuela Central de Marina,sobre el tiempo de servicios en cada clase y cambios en los uniformes y, acaso, la primera exploración a los ríos Pachitea y Ucayali efectuada en 1834 por el Teniente Ramón Azcárate, son los acontecimientos recordables de esos revueltos tiempos.

Pero en el último año dicho, las destituciones y cambios de colocación permiten comprender, en medio de la escasez de documentos y corroborar después por los que existen del año 35 y siguientes, que el personal de la Armada iba siendo atraído por el sumidero de la política. En una palabra: el desgobierno hacía su obra.

Un buen ejemplo nos proporciona el decreto de 20 de Febrero de 1834 cuyo artículo primero dice:

"Para ocupar en el servicio a jefes y oficiales que han estado con los sediciosos es preciso averiguar si se han pasado de buena fé y son acreedores a la confianza del gobierno."

En Enero del 35 continúan los cambios de personal; el comandante general Capitán de Navío José María García entregó el cargo a García Postigo que a su vez fué relevado por el Capitán de Navío Iladoy y así en los grados subalternos tanto a bordo como en tierra. Todos eran sospechosos para Orbegoso.

El estado económico era por demás insostenible; García Postigo impone como condición para aceptar la Comandancia General que se le pague mensualmente "porque con el atraso con que se abonan los sueldos no podrá sostener la decencia del puesto y a su nnmerosa familia."

Tan sólo del año 1834 se debía a los marinos 90.000 pesos.

Cuando Iladoy asume la Comandancia General de Marina dice: "que habiendo estado por dos años sin paga los oficiales de marina no tienen ni espada" y que "o se les dá un socorro o se les proporciona 6 u 8 espadas".

Por último culminó todo en la más terrible indisciplina hasta el punto de que entre oficiales se negaban el saludo militar.

Un Capitán de fragata acusado por el Superior como "insubordinado incorregible" fué poco días despues a servir como ayudante de S. E.

Dictadura de Salaverry El 23 de Febrero de 1835 se proclamó Salaverry Presidente delPerú y Orbegoso que estaba en Arequipa llamó a Santa Cruz que atravezó la fronteraa la cabeza de un ejército boliviano.

Algunos marinos se le plegaron a este movimiento y otros como García del Postigo, Iladoy y Boterín al de Salaverry.

Salaverry improvisó elementos con gran actividad; pero como, sin prever el futuro, inclinó hacia Chile su política internacional, creyó innecesaria la fortaleza del Callao y vendió los cañones del castillo de la Independencia para obtener dinero; permitió el embarque de pólvora para Valparaíso e, imitando a Orbegoso, ahora su enemigo, celebró un absurdo tratado de comercio con Chile cuya figura dominante era Portales, antiguo negociante en azúcar y enemigo del Perú.

Los buques armados eran las corbetas "Convención" y "Libertad" a la que se puso "Restauradora" y las goletas "Peruviana" y "Limeña".

En la marina mercante, alquilados, "Monteagudo", "Congreso" y "Orbegoso". En los tres meses siguientes se fueron incorporando los bergantines "Flor del Mar" y "Huáscar", goletas "Carolina" y "Mercedes" y tres lanchas cañoneras.

La situación económica había empeorado en Mayo Iladoy se dirige al Secretario General de S. E. advirtiéndole "que la Resolución que cambia las insignias de los oficiales de la Armada no es posible cumplirla por la miseria en que están por la falta de pagos de la anterior administración, particularmente en los años 33 y 34 en que sólo se pagaron siete meses como es notorio a U. S. y a S. E. y aunque se dió una paga el mes anterior no les ha sido suficiente para cubrir los créditos que cada uno tenía". "Es casi imposible poder resistir por mas tiempo oyendo los clamores del Departamento viendo su lamentable estado por falta de pagas".

Hemos dicho que la adhesión de los marinos al ilustre cuanto desgraciado Salaverry no había sido unánime

y todavía en el trascurso de los primeros meses de su rápido paso por el Poder furon desprendiéndose de su servicio principalmente los marinos británicos y algunos peruanos de importancia.

Difícil era tambien, al finalizar el año, conseguir marinería experta. Parker, uno de los británicos separados de la Escuadra y que por enfermedad de Sealy, el vicecónsul de su patria, desempeñaba sus funciones, informó al consul Belford Wilson y éste reclamó que "12 súbditos ingleses estaban a la fuerza en la corbeta "Libertad".

Así emprendió Salaverry su campaña contra Santa Cruz al mismo tiempo que la Escuadra iniciaba el bloqueo de las costas desde Nazca hasta Cobija. Iladoy tuvo el mando de las fuerzas bloqueadoras compuestas de la "Libertad", "Arequipeño" (ex—Rápido) y bergantín "Huáscar" (armado con un cañón de 24, 2 carronadas de 18–61 tripulantes y 240 toneladas de desplazamiento) Los otros buques se ocuparon en el trasporte del ejército de Salaverry, yendo después el "Congreso" al mando del Capitán de Corbeta Manuel Sauri, a reforzar a Iladoy.

No faltaron episodios guerreros durante esas comisiones. La flotilla de Iladoy tomó a viva fuerza a Islay que estaba fortificado; Arica, defendida por 8 cañones de 18 y las fuerzas bolivianas de Anglada, cayó después de recio combate en poder del bergantín "Congreso".

Al terminar el año fué ascendído a Contralmirante García Postigo y tomó el mando de la Escuadra con su insignia en la "Restauradora". Acababa de atacar Aririca ocupada nuevamente por los bolivianos cuando supo la derrota de Salaverry. Volvió al Callao el 20 de Febrero de 1836 y fué recibido a cañonazos.

Entonces ofició al Jefe Supremo del Departamento de Lima:

"Voy a buscar, con la escuadra de mi mando al Presidente pues sé que de orden de U. S. se me ha hecho fuego cuando venía a someterme a la autoridad nacional y para ello entré al puerto con bandera blanca".

Poco después vino la "Restauradora", la dejó en el Callao, se asiló en la fragata de guerra francesa "Flora" y desde ahí ofició la entrega de la escuadra a las autoridades, según convenio firmado en Huanchaco con los representantes de Orbegoso, y como Santa Cruz había decretado su expulsión, se fué a Chile donde entró al servicio de la Marina. Para la comisión de esta aparente falta cuya justificación se verá en las próximas páginas, debemos adelantar que Gamarra, su íntimo amigo, estaba ya en Chile junto con otros prominentes peruanos y que el General Bulnes, futuro invasor del Perú era su sobrino.

Combates de Pabellón de Pica y del Callao

Mientras Salaverry y Santa Cruz maniobraban con sus ejércitos, algunos marinos extranjeros que habían servido en nuestra escuadra y otros peruanos enemigos del primero, fueron solicitados para tripular la goleta ballenera "Yanacocha" que los comisionados de Orbegoso acababan de comprar a unos judíos en Valparaíso, pagando 50.000 pesos que a su vez se obtuvieron de un empréstito contratado en ese puerto al 2 y ½ % mensual.

Tripulaban la "Yanacocha" marineros escogidos por Enrique Freeman, Capitán de Fragata del Perú, al cual servía desde 1822. Había emigrado a Chile porque Salaverry apoyó las quejas que "por su excesiva severidad" atribuíanle sus oficiales aunque se le reconocía "valor, competencia profesional y experiencia". Su Segundo era el Teniente 1o. Antonio Valle Riestra, formado, como sabemos, en la escuela de Guise.

Salió la "Yanacocha", semi-armada, con rumbo a Coquimbo en donde compraron cuatro cañones de a 6 y algunos otros útiles de guerra con que reforzar al buque. En Cobija adquirieron un cañón de a 12 que fué también montado a bordo.

Iba ya la goleta armada con 10 coñones de a 6 y uno de 12 cuando se acercaba a atracar a la caleta de Vitor para recibir una columna de infantería que ahí los esperaba. Pero antes, frente a Pabellón de Pica, el 11 de Febrero en la madrugada, se encontraron con el bergantin salaverrino "Arequipeño" mas fuerte que la goleta y mandado por el Capitán de Corbeta Ignacio Mariátegui.

Ambos se reconocieron, aunque segun dice Valle Riestra, su buque fué sorprendido, y Freeman viró de la vuelta de tierra con la intención de abordar al "Arequipeño", mas, dándose cuenta que el viento aumentaba, se volvió contra el enemigo.

Cañoneábanse reciamente tratando cada uno de sacar el mejor partido de sus respectivas cualidades. "Arequipeño" mas fuerte y alteroso barría la cubierta de la goleta y ésta procuraba abordar al bergantín.

Varias veces se repitió la maniobra con desventaja de la "Yanacocha" hasta que al acercarse nuevamente, se abordaron, muriendo Freeman y el combate terminó en favor del "Arequipeño" después de una lucha cuerpo a cuerpo en la cubierta de la "Yanacocha".

Ambos quedaron bastante averiados y su personal diezmado; pero pudieron emprender viaje.

Vallè Riestra dice en su parte que "pudo salvar de ser bayoneteado por la generosidad del Oficial abordador, Silva Rodriguez, que antes nos habían ligado vínculos de amistad y de una misma causa en la Marina"

Por algo se ha dicho que ésta es el termómetro del

estado de un país. Si gobernantes y maestros, militares y civiles se combatían, hubiese sido sobrehumano que los marinos se sustrajeran a ese ambiente.

Como el combate tuvo lugar despues del triunfo de Santa Cruz, los dos buques se entregaron a las autoridades de Orbegoso a su llegada al Callao y así resultó el vencedor vencido pues Mariátegui y otros tuvieron que fugar a Guayaquil.

Otro episodio fué el combate sostenido por dos horas en aguas del Callao entre las lanchas cañoneras orbegosistas destacadas de Chorrillos al mando del Capitan de Fragata Jorge Franch y los buques "Isabel" y "Flor del Mar" que el Teniente 1o Diego de la Haza estaba armando en favor de Salaverry. Los atacantes fueron rechazados; los buques, cuando estuvieron listos, salieron a cruzar por el N y regresaron a entregarse después de la batalla de Socabaya.

Escuadra del Perú en 1836.

Corbeta	"Libertad"	— 24 cañones de 12
,,	"Socabaya"	— 24 ,, ,, 12
,,	"Confederación"	— 20 ,, ,, 12
Bergantín	"Fundador"	— 4 ,, ,, 12- 16 de 8
,,	"Arequipeño"	— primero tuvo 1 cañón de 32 y 12 de 8; despues (1 cañón largo de 24- y largo de 12- 4 de 9.
,,	"Junín"	— 2 cañones de 12-, 4 de 8.
,,	"Flor del Mar"	— Sin artillería.
Barca	"Santa Cruz"	— 12 cañones de 9.
Goleta	"Limeña"	— 1 cañón de 8.
,,	"Peruviana"	— 1 cañón de 12.
,,	"Yanacocha"	— 10 cañones de 6.
Fragata	"Monteagudo"	— 12 cañones de 12 (alquilada como mercante.)

Escuadra de Chile en 1836.

Corbeta	"Valparaíso"	— 24 cañones de 12

Bergantín	"Aquiles"	— 20	,,	,,	12.
Goleta	"Colocolo"	— 6	,,	,,	8.
,,	"Janequeo"	— 6	,,	,,	8.

Ambas escuadras poseían lanchas cañoneras para operaciones cerca de los puertos.

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

LIBRO TERCERO

CONFEDERACION PERU-BOLIVIANA

CAPITULO V

Campañas navales de los años 36 al 38

La Confederación Los acontecimientos políticos, internos y externos, que tuvieron lugar en los años 35 al 39, con muy cortos intervalos de paz precaria, hemos comenzado a narrarlos aunque someramente, limitándolos así, conforme el plan de este libro, a lo que directamente se relaciona con la marina.

Entremezclánse las revoluciones con la intervención, solapada unas veces y abierta otras, de los dos países que más han influído en la vida del Perú. Revindicación, restauración etc. envuelven a tres naciones y aunque a primera vista parece que nunca presentan el carácter de guerra netamente nacional, a poco que se ahonda en su estudio, resalta un hecho capital: Perú, Bolivia y Chile se combaten obstinadamente. El objetivo es la supremacía en el Pacífico sud-americano. Perú y Bolivia quieren unirse, mejor dicho, Santa Cruz y su

partido quieren unirlos. Muchos peruanos ciegos o ambiciosos se oponen. A Chile no le conviene. Para este país la cuestión es de vida o muerte. Debía, pues, luchar con todas sus fuerzas hasta separarnos.

Mas lo admirable no es que Chile nos combatiera sino el error profundísimo de Santa Cruz y de los peruanos que se pasaron al campo enemigo; estos por no comprender la importancia de la Confederación, prefiriendo satisfacer sus odios políticos; aquél porque no alcanzó siquiera a vislumbrar el decisivo rol que la Marina jugaría en la defensa de su grandiosa concepción puesto que su único adversario tenía que ser Chile, pues aunque estuviésemos en paz, ésta nunca perdura cuando chocan los intereses de los respectivos países.

En el curso de la lucha manifestó Santa Cruz una tremenda ignorancia al respecto, hasta el punto de planear seriamente la invasión de Chile por tierra; mientras la clarovidencia naval, constantemente demostrada por los gobernantes chilenos, se ejemplarizó de nuevo.

Las escuadras del Perú y Chile Por esta época componíanse la escuadra de Chile de la corbeta "Valparaíso", bergantin "Aquiles", goleta "Colocolo", y otros buques de menor importancia. El país estaba unido bajo la dura férula de Portales. Tenía marinos que habían servido en las guerras de su Independencia y comenzaban a incorporársele los que fueron dejando el servicio del Perú: británicos y peruanos y, lo que era mas temible para nuestro desordenado y poco astuto país, los gobernantes y marinos de Chile estaban saturados de los métodos expeditivos de Cochrane.

La escuadra del Perú era mas fuerte en lo material. Teníamos las corbetas "Libertad", "Confederación' y "Socabaya", bergantines "Fundador" (ex-Congreso) "A-

requipeño", "Junin", "Flor del Mar", barca "Santa Cruz" (ex-Isabel) y goletas "Peruviana", "Yanacocha" y "Limeña".

En cuanto a personal las cosas no habían mejorado respecto a los años anteriores: jefes y oficiales buenos pero escasos y no muy unidos; tripulaciones poco diestras y aun mas escasas. No conocían casi la navegación en escuadra porque los buques estaban dispersados y sin salir a la mar, entre Guayaquil, Callao y Arica.

Por último la confusión y el desgobierno no habían terminado con el triunfo de Santa Cruz. En Enero se nombró Comandante General de la Marina al "Coronel de Caballería" Salvador Soyer, quien al aceptar el cargo declara "que no tiene conocimientos". En Marzo avisa que "son repetidas las representaciones que hecho a U. S. manifestando el estado miserable del Departamento y buques de guerra cuyas tripulaciones están desnudas y faltas de oficiales".

En Mayo asume el cargo de Soyer otro profano; general Herrera de Bolivia, dejando a un lado a marino tan brillante como Jorge Young.

Además, en esa época era costumbre alquilar a particulares las naves en desarme. Fué así como Orbegoso había rematado la fragata "Monteagudo" y el bergantín "Orbegoso" a la firma española Torres-Quiroga por 8.000 pesos anuales.

Sorpresa del Callao. El general chileno Freire que estaba desterrado en el Perú, fletó a la "Monteagudo" y en 7 de Julio 36 expedicionó a Chile levantando la bandera revolucionaria.

A la vista de Juan Fernández se sublevó la marinería y arrumbaron a Valparaíso donde el buque fué agregado a la marina de Chile.

El gobierno de ese país, para iniciar las hostilidades contra el Perú, alegó como pretexto que el nuestro había facilitado esa expedición cuando no era así, y lo prueba el hecho de que ningún historiador chileno la acepta como verdadera y así lo reconoció Garrido expresamente en el famoso convenio de 28 Agosto 36.

Informados los chilenos (por la noticia que llevó la "Monteagudo", de la dispersión antedicha y del semi-desarme de los barcos fondeados en el Callao, se decidieron a tentar un golpe de mano muy propio de su índole arteroso. El 13 de Agosto salieron de Valparaíso el "Aquiles" y "Colocolo" trayendo para ocultar mejor su plan, a Victoriano Garrido con el título de "Comisionado del gobierno chileno." Este Garrido era un español traidor a su país en la época de la Independencia.

En la mañana del 21 Agosto fondearon en el Callao los buques chilenos y al visitar sus comandantes al Capitán del Puerto, éste les aceptó la excusa por no haber saludado a la plaza, lo que harían al día siguiente.

Era así imposible sospechar que fueran capaces de la felonía próxima a consumarse y mucho menos con un diplomático a bordo.

A las 12 de la noche desatracaron de los costados del "Aquiles" cinco botes tripulados con 80 marineros y soldados. Tras una pequeña resistencia de los pocos tripulantes de nuestros buques se llevaron a fondear cerca del cabezo de San Lorenzo a la barca "Santa Cruz", bergantín "Arequipeño" y goleta "Peruviana".

Al día siguiente envió Garrido al general Herrera, esta nota:

"La inexplicable conducta del gobierno peruano, ha obligado al mio a tomar por su propia defensa las medidas de que U.S. tendrá noticias por otros conductos. La intención del gobierno de Chile es retener los buques de

que me he apoderado como prenda de las disposiciones pacíficas de la Republica del Perú y con la mira, quizás, de devolverlos en el momento en que se den suficientes garantías de paz."

Así quizo justificarse un hecho que Vicuña Mackena, el más nacionalista de los historiadores chilenos, en su obra "Diego Portales", lapida así: "La sorpresa del 21 de Agosto, en plena paz, en el Callao, es uno de los actos más odiosos que puedan practicarse entre vecinos". "Deshonroso atentado que se calificó de sorpresa heroica."

Mas no deja tan absorto, la actitud de los chilenos como la de nuestros gobernantes y connacionales mezclados en estos infames sucesos.

Dos ejemplos bastan: Desde Valparaíso (4 de Setiembre) decía a Gamarra el Coronel peruano Bujanda: "Pardo y Martínez trabajan por Vivanco. La guerra al Perú es inevitable. Nosotros somos parte, pero debemos aprovecharnos de ella para ver lo que podamos hacer por nuestra Patria. El "Aquiles" y la "Colocolo" salieron de aquí para apoderarse de sorpresa de todos los buques peruanos de guerra, que a mi entender en esta fecha estarán todos tomados, de consiguiente serán bloqueados todos los puertos del Perú, y cualquiera fuerza que se levante contra Santa Cruz será protegida por la escuadra chilena".

A bordo de la Fragata de guerra británica "Talbot", el 28 de Agosto a las 4 de la tarde, se firmó uno de los mas bochornosos convenios que haya autorizado gobierno peruano.

Legalizose la posesión por Chile de los tres buques sustraídos en la sorpresa del 21. Aceptamos no armar mas buques durante el término de cuatro meses y nos desatendíamos de la "Monteagudo".

¡Mayor afrenta no ha sufrido ni sufrirá jamás la marina de mi Patria!

El 2 de Setiembre partían los chilenos con el fruto de su inicuo proceder, mas, sea como fuere, el hecho resultaba también un duro golpe material para nosotros que por imprevisión habíamos permitido que la marina enemiga se reforzara a expensas de la nuestra.

Reanúdanse las hostilidades El 19 de Octubre del mismo año zarparon de Valparaíso con destino al Callao, cinco buques chilenos: "Valparaíso" al mando del galense Bynon, con la insignia del almirante Blanco Encalada, jefe de la expedición; "Aquiles" al mando del inglés Simpson; "Monteagudo", comandante Martínez; "Orbegoso", comandante Diaz y "Colocolo" comandante Roberto Henson.

Quisieron recalar en son de paz al Callao, sin duda para intentar una nueva felonía; pero el general Herrera les negó la entrada, reanudándose las hostilidades que era el deseo de los chilenos.

Hasta donde puede llegar el cinismo y la desvergüenza en las relaciones internacionales, vamos a verlo ahora: Refiriéndose a la negativa antedicha y fingiendo olvidar los actos del 21 de Agosto, decía Blanco en oficio al Gobernador del Callao: "Negar la entrada a la Escuadra chilena a un puerto de un Estado amigo y al tiempo mismo de conducir un ministro plenipotenciario, me parece un acto positivo de hostilidad que no alcanzo a comprender.....". Pero como su verdadera intensión era apoderarse de otros buques peruanos, barajó la costa hácia el Norte, en busca de ellos.

En Octubre 25, el general venezolano Morán que había sido nombrado jefe de la Escuadra, recibió instrucciones para abrirlas a treinta millas al Norte del Callao

¡Mayor afrenta no ha sufrido ni sufrirá jamás la marina de mi Patria!

El 2 de Setiembre partían los chilenos con el fruto de su inicuo proceder, mas, sea como fuere, el hecho resultaba también un duro golpe material para nosotros que por imprevisión habíamos permitido que la marina enemiga se reforzara a expensas de la nuestra.

Reanúdanse las hostilidades El 19 de Octubre del mismo año zarparon de Valparaíso con destino al Callao, cinco buques chilenos: "Valparaíso" al mando del galense Bynon, con la insignia del almirante Blanco Encalada, jefe de la expedición; "Aquiles" al mando del inglés Simpson; "Monteagudo", comandante Martínez; "Orbegoso", comandante Diaz y "Colocolo" comandante Roberto Henson.

Quisieron recalar en son de paz al Callao, sin duda para intentar una nueva felonía; pero el general Herrera les negó la entrada, reanudándose las hostilidades que era el deseo de los chilenos.

Hasta donde puede llegar el cinismo y la desvergüenza en las relaciones internacionales, vamos a verlo ahora: Refiriéndose a la negativa antedicha y fingiendo olvidar los actos del 21 de Agosto, decía Blanco en oficio al Gobernador del Callao: "Negar la entrada a la Escuadra chilena a un puerto de un Estado amigo y al tiempo mismo de conducir un ministro plenipotenciario, me parece un acto positivo de hostilidad que no alcanzo a comprender.....". Pero como su verdadera intensión era apoderarse de otros buques peruanos, barajó la costa hácia el Norte, en busca de ellos.

En Octubre 25, el general venezolano Morán que había sido nombrado jefe de la Escuadra, recibió instrucciones para abrirlas a treinta millas al Norte del Callao

y sólo fallaron al querer que participara la goleta "Yanacocha" que ahora acompañaba a la "Libertad".

Sin embargo, ayudados por el famoso literato Dn. Andres Bello, lograron embarcar en la corbeta al piloto francés Leon Señoret y al ecuatoriano Manuel Uraga, práctico del río Guayas.

En Paita se desembarcó Giral Chacón y el mando recayó en el piloto ecuatoriano Pedro Santillán que servía desde antes a la Armada peruana.

El nuevo puerto de arribada debía ser Huanchaco, siempre en busca de la escuadra de Morán; pero en el viaje estalló la conspiración a la altura de Lobos de Afuera el 12 de Noviembre, cuando izaron la bandera chilena, seguros de que Santillán a quien habían dado opio, no los molestaría.

La "Yanacocha", con mucho menos artillería y andar que la sublevada disparóle unos cuantos cañonazos; pero tuvo que escapar. Poco después metieron en un bote a Santillán y otros que llegaron a Paita el 16.

La "Libertad" fondeó en Valparaíso el 9 de Diciembre. Señoret y Uraga recibieron cuatrocientos pesos por su *trabajo* y el primero ingresó de oficial en la Marina chilena.

El taimado Bujanda había escrito a Gamarra: "hemos abandonado esta empresa a la dirección de marinos aventureros forajidos que se han tomado como aparentes" y el "Mercurio de Valparáiso anunció con veintidos días de anticipación la llegada de la corbeta *chilena* "Libertad."

La "Yanacocha" después de tocar en Santa entró sin novedad al Callao y dió las primeras noticias de la pérdida de su compañera.

Perdimos ese magnífico barco, por descuido tan sólo, después de acontecimientos que debieron servirnos

antes, Díaz, comandante de la "Orbegoso", había procedido en Puná por lo que se le sometió a Consejo de Guerra a su vuelta a Chile, siendo absuelto.

El "Aquiles" y la "Valparaíso" aparecieron frente al Callao y establecieron el bloqueo mientras el ministro chileno Egaña entretenía a nuestro gobierno con falsas negociaciones y entre Blanco Encalada y Herrera firmaban un convenio por el estilo del ajustado con Garrido.

El 20 de Enero de 1837 los chilenos se acercaron al Callao pero Young con la "Yanacocha" y las lanchas cañoneras los rechazaron hasta el cabezo de San Lorenzo. El 21 repitióse el combate con el mismo resultado y al siguiente día zarparon los buques enemigos con rumbo a Huacho a proveerse de agua y de ahí fuéronse a Valparaíso.

Poco después llegó Morán con sus buques al Callao; pero el intervalo entre esta y la siguiente expedición chilena, no se aprovechó debidamente.

Sublévase la corbeta "Libertad" e iza bandera chilena

En Noviembre del año anterior perdimos a la corbeta "Libertad" el mejor buque de nuestra escuadra.

Había salido a Centro América llevando deportados a varios militares enemigos de Santa Cruz y al llegar a San Blas el 3 de Julio, la tripulación arrestó al comandante Giral Chacón y se vino a Guayaquil donde el cónsul peruano tenía orden de mandar que el buque fuese a Paita a reunirse con Morán. Repúsose en el mando a Giral y despachóse al buque a Paita buscando una solución al enredo que llegó a conocer el cónsul, pues los emigrados trataron de sublevar el buque en Guayaquil

de suficiente advertencia y si nos hemos detenido en relatar con detalles este bochornoso suceso es para que conste que ningún oficial peruano tuvo participación en él.

Breve noticia de la expedición científica de Fitz Roy.

Como todo no ha de ser desastres o funciones de guerra, en este año de 1836 llegó al Perú, para *levantar* la carta de sus costas, la expedición del Capitán Fitz Roy.

Pocos meses permaneció aquí y, sabiéndose lo que respecto a hidrografía se había hecho durante la colonia puesto que desde 1799 venía publicando cartas de toda la costa del Perú el Depósito Hidrográfico de Madrid; es muy significativo lo que Fitz Roy dice en su obra sobre la "Beagle" (Vol. II) pag. 484: "El Capitán de Navío Eduardo Carrasco, antes de la Armada española y hoy Director de la Escuela Náutica de Lima, nos dió a mí y al señor Usborne una minuciosa información de palabra y por escrito sobre todo lo que podía sernos útil, permitiéndonos además formar extractos y hacer copias de manuscritos, mapas y libros de su archivo, que nos abrió con oficiosa liberalidad."

Después de todo los "altos ó cerros de Carrasco" señalan al navegante que a dicho ilustre marino pudo dársele una mas histórica intervención en las cartas que hace ochenta y ocho años imprime y corrige el servicio hidrográfico del Almirantazgo británico, con demasiados nombres de lugares prominentes de la costa rebautizados en inglés. Como dice Chardonnau en su "Derrotero de la costa del Perú": los "ingleses bombardearon nombres sobre la costa del Perú".

Expedición de Blanco Encalada.

Durante los ocho meses de tregua forzosa. que hubo entre Chile y Santa Cruz, ese país que estaba perfectamente informado de todo, preparaba con calma otra incursión al Perú, mientras el Protector que 1º de Mayo inauguró la Confederación, seguía en su ceguera respecto de la preponderante acción que debieron ejercitar nuestras fuerzas navales.

El 12 de ese mes nombraba jefe del E. M. G. al ilustre general de caballería don Guillermo Miller, señalando en el artículo tercero del respectivo decreto que "La Marina nacional y todo lo relativo a ella, se despachará de la misma manera por el órgano del E. M. G."

¿Qué significaba esto? Se deduce cuando el Capitán de Fragata Panizo protesta de que Miller le "dá órdenes muy exclusivas de marina y le merma su autoridad a bordo."

El 15 de Setiembre salió de Valparaíso la escuadra chilena compuesta del "Aquiles", "Libertad", "Monteagudo", "Santa Cruz", "Valparaíso" y "Arequipeño" mandados por Simpson y escoltando a una flota de transportes que traían un ejército a cargo de Blanco Encalada. Como se vé, cuatro buques, acaso los mejores de esa fuerte escuadra, habían sido peruanos y venían prestando servicios en ella los oficiales de nuestra escuadra; Boterín, Salomón, José de la Haza, Parker y otros.

Permanecieron los chilenos dos días aprovisionándose en Arica y aparejaron con destino a Islay elegido para desembarcar al ejército; pero después de muchas vacilaciones resolvieron efectuarlo en las caletas de Quilca y Aranta. La corbeta "Libertad" con los transportes que conducían caballos e impedimenta se dirigieron a Aranta y el "Aquiles" con el resto del convoy a Quilca.

Para fondear en la primera de esas caletas ganando

a los demás buques, forzaron de vela las fragatas transportes "Carmen" y "Colcura" y al orzar la "Carmen" para dar fondo, se varó y destrozó contra las rocas perdiéndose la mayor parte de las provisiones del ejército. La "Libertad" cuyas cadenas se rompieron en la noche, pudo dar la vela y fué a Quilca.

Blanco Encalada avanzó hacia Arequipa donde Santa Cruz con todas las ventajas de su parte se limitó a negociar el curioso convenio de Paucarpata, por el cual permitió el embarque tranquilo del ejército chileno, derrotado casi sin combate, por la misma caleta de Quilca que les había servido para desembarcar.

Fué esta otra gran desgracia nacional por el empeño, un tanto pusilánime de Santa Cruz que ya en anteriores ocasiones buscaba arreglos que sólo por medio de las armas debieron hacerse.

En ese convenio se *reconocía* nuevamente que la sorpresa del 21 de Agosto de 1836 no la había autorizado el gobierno de Chile; sin embargo no se nos devolvían los buques que fueron fruto de esa cobarde acción.

Campaña contra las costas chilenas

Veamos ahora lo que habían hecho mientras tanto nuestros buques y observemos de paso que la guerra naval degeneraba en expediciones corsarias y las escuadras enemigaa se evitaban.

Para hostilizar a las costas chilenas se preparó una escuadrilla con las corbetas "Socabaya" y "Confederación" al mando respectivo de los capitanes de Fragata Juan José Panizo y Jorge French y el bergantín "Fundador" mandado por el de corbeta Domingo Valle Riestra. Por otra torpeza de Santa Cruz se mantuvo como almirante de ella al general Trinidad Morán con el título de Comandante General de la Escuadra Perú-bolivia-

na y si la expedición no terminó mal fué por el tino que Morán manifestó consultándose siempre con los marinos.

Arrumbó al sur la flotilla en 15 de Octubre, presentándose delante de Juan Fernandez el 15 de Noviembre; pero fondearon el día siguiente.

Después de un arreglo, tomaron prisioneros, elementos de guerra y libertaron a los confinados políticos chilenos.

El 23 arribaron frente a Talcahuano y, dejando en observación al "Fundador" cerca de la isla Quiriquina, avanzaron los otros al surgidero y destacaron cuatro botes a cargo del Teniente de la brigada de Marina José María Loayza con gente como para hostilizar al pueblo. La resistencia que se hizo desde tierra, no impidió el desembarque de los nuestros; pero el intendente de Concepción General Bulnes, noticiado de lo que sucedía, destacó trescientos soldados con dos cañones y después de un recio tiroteo rechazarou a los de bordo. Murió Loayza y algunos marineros.

Volvieron los restantes a bordo; nuestros barcos se mantuvieron algunas horas en el fondeadero, zarpando a la caída de la tarde a reunirse con el "Fundador". Al día siguiente salieron mar a fuera y cruzaron ante el puerto a unas cinco millas de distancia hasta que al ponerse el sol arrumbaron al puerto de San Antonio cerca de Valparaíso llegando el 28 en la mañana. Apresaron al bergantín "Félix Inteligente", cargado de madera y destacaron dos botes al mando del Alférez de Fragata Vieira que dispersó los soldados enemigos, matando muchos y perdiendo seis hombres.

El "Fundador" se destacó del resto de la flotilla para voltejear cerca de Valparaíso por donde capturó a la barca "Fletes". El 31 avistósele desde el vigía de Valparaíso dando casa a otro barco mercante que a toda vela

se dirigía al puerto. Persiguióle con audacia hasta venir a distancia de dos tiros de cañón de la batería de Playa Ancha como dice literalmente el "Mercurio" al comentar el suceso en su edición del 1º de diciembre.

Viró el bergantin y fué a reunirse con sus compañeras que iban ya con rumbo al norte. El 5 recaló la "Confederación" en Huasco y destruyó la Aduana y el 6 en compañia de la "Socabaya" entraron en Copiapó.

En Arica dispersáronse: "Confederación" salió para el Callao a donde llegó el 29. "Socabaya" y "Fundador" fueron a Islay donde desembarcó Morán para ir a La Paz a dar cuenta de su comisión a Santa Cruz quien expidió una proclama en alabanza de los marinos. En Arica habían encontrado al bergantin "Junín" en muy mal estado, haciendo cantidades de agua peligrosas para su seguridad.

Mientras tanto, un mes antes, el 29 Noviembre, cuando nuestros buques operaban todavía sobre las costas chilenas, alucinado Santa Cruz con el pacto de Paucarpata (que no había ratificado ni ratificaría el gobierno de Chile y que no debió considerar sino como una tregua perfectamente aprovechable para reforzar, reorganizar y concentrar nuestros buques) expidió un decreque por sus consecuencias no hay palabras suficientemente duras para calificarlo: reducíase la escuadra a pie de paz con las siguientes unidades: corbetas "Confederación" y "Socabaya", tres bergantines "Fundador", "Junin" casi inutil y "Arequipeño" (éste sujeto a su devolución por parte de los chilenos si aceptaban definitivamente el pacto antedicho) y una goleta "Yanacocha"; se les separaba designándoles como apostaderos el Callao, Arica y Cobija y reducíase las tripulaciones, artillería y pertrechos.

El otro decreto, complementario del anterior y re-

ferente a fizcalización de los gastos de la Marina, no queremos comentarlo como, quizás, merece. Basta decir que fué la continuación y el antecedente también de la mezquindad que ha afligido a la Marina del Perú como se va viendo en estas páginas.

Cuarta incursion marítima de los chilenos

Cuando los chilenos pudieron alistar mayores elementos repudiaron el tratado antedicho en cuyo artículo 3° se estipulaba la devolución de la "Santa Cruz", "Arequipeño" y "Peruviana".

Esta con el bergantin mercante "Napoleón" estaba merodeando por nuestras costas desde el mes de Setiembre y al arribar a Pisco por víveres, las autoridades le dieron los suficientes para que fuera al Callao en donde fondeó el 31 Diciembre.

Su comandante Ruedos fué llamado a Lima y notificado de que debía entregar el buque en vista del tratado de Paucarpata. Pero como el jefe chileno no tenía intenciones de cumplirlo se vino al Callao deseoso de zarpar pronto; mas, aunque estaba listo pues en esa misma mañana y, rompiendo la neutralidad, le proporcionó víveres el bergantin de guerra francés "Bijou"; la corbeta "Confederación" se le había puesto al costado para impedirle la salida. Sin embargo, creyendo desprevenidos a nuestros marinos, cortó la cadena del ancla y orientó sus velas. La "Confederación" no disparó sino que destacó botes a su alcance y después de una pequeña resistencia en que los chilenos tuvieron cinco bajas y los nuestros dos, fué obligada a rendirse 3 Enero 38.

En los primeros días de ese mes, sin participar el desahucio del tratado de Paucarpata, zarparon de Valparaíso sobre nuestras costas los buques chilenos "Aqui-

les" capitana de Simpson cuyo segundo era José de al Haza, "Libertad", "Valparaíso", "Monteagudo" y "Arequipeño".

El 10 llegó esta escuadra a Arica y envió a tierra dos notas: una para el Capitán de Puerto, asegurándole que contenía la ratificación del curioso convenio, con el objeto de mantener secreto su plan contra la dispersa escuadra del Perú, y la otra para nuestro ministro de RR. EE. notificándole la continuación de la guerra.

Mientras tanto, cuando el bergantin "Junín" se preparaba en Arica el 3 Enero a desempeñar en Cobija una importante comisión por orden de Morán, fondeó la fragata yankee "Borklet" procedente de Valparaíso y notició que el gobierno chileno había desaprobado el pacto tantas veces dicho y que la Escuadra de ese país se preparaba para volver a nuestras costas.

Zaldívar, comandante del "Junín", obtuvo autorización del prefecto para irse a Islay a reforzar a Panizo y el ocho fondeó en ese puerto e informó a dicho jefe que ordenó a sus buques estar listos para dar la vela y destacó al bergantín "Fundador" para cruzar a barlovento de la bahía.

Combate de Islay A las 6 de la mañana del 12 echó señales la vijía de tierra, "*Hallarse un convoy a la vista*" (según el parte de Panizo) y "creyendo según las noticias que tenía, fueran enemigos, dí la vela con esta corbeta y el bergantín a las siete de la mañana. El "Fundador" que se hallaba de descubierta, después de haber reconocido los enemigos, se vino sobre nosotros; luego que estuve fuera de puntas ordené al "Junín" para que gobernase al 4° cuadrante, mientras que yo con esta corbeta permanecí esperando al "Fundador" que estaba algo distante, con el objeto de tan

luego como se me reuniese, forzar de vela y dirigirme hacia el "Junín". "Mas esto no se pudo hacer sino estando los enemigos inmediatos a nosotros, pues estos que venían en dirección a este puerto, variaron de rumbo inmediatamente que nos reconocieron en seguimiento nuestro ..... "Habiendo advertido por sus maniobras cuáles eran sus intenciones, me puse a gobernar al W 1/4 NW con ambos bergantines. El "Junín" que por su poco andar se atrasaba me obligó a cortar de vela y los enemigos aprovechándose nos iban dando caza, lo que me determinó luego que llegó la noche a gobernar al S. S. W. y después al Sur para evitar el ataque estando el enemigo a barlovento".

Esta hábil maniobra se frustró porque con la luna pudieron verla los enemigos y moverse a su vez para mantener su ventajosa posición.

A las 12 de la noche la "Libertad" logró colocarse por la aleta de la "Socabaya" y rompió el fuego que los nuestros contestaron con un solo cañonazo. A las 3 de la madrugada el chileno cortó de vela para esperar a sus compañeros y entonces Panizo por una serie de rápidas y hábiles viradas logró ponérseles a barlovento; pero el pesado "Junín" no pudo seguir la maniobra y quedó cortado por el enemigo. Los chilenos se acercaban a toda vela, cuando Panizo con su extraordinaria rapidez de concepción viró de vuelta encontrada a la escuadra enemiga con el objeto de que el "Junín" tuviese tiempo de salir del empeño y a las cinco de la mañana se inició el cañoneo hasta las ocho cuando ya no se veía al "Junín".

Durante el encuentro Panizo, el mas débil, trató repetidamente de estrechar las distancias para decidir la lucha; pero a su vez Simpson caló la maniobra manteniéndose suficientemente separado de nuestros buques con la intención de tomarse el barlovento, lo que evitó

Panizo dando bordadas cortas siempre de vuelta encontrada a ellos, hasta que a las ocho de la mañana quedaron los chilenos a unas tres millas de distancia y Panico, cuyas órdenes eran seguir al Callao, reanudó su marcha arrumbando al N. N. E. Siguióle Simpson y a la 1 h. 30 m. quedaron encalmados casi a la misma distancia.

Al finalizar el día se levantó ventolina del N. Las posiciones respectivas cambiaron y otra vez Panizo adoptó la rápida resolución de arribar a toda vela al S. W. pensando muy bien que al fin el viento se llamaría a su usual dirección en esas costas y quedarían nuestros buques dueños otra vez de iniciar el combate que, según Panizo, era forzoso al amanecer.

La oscuridad de la noche posibilitó la separación de los contendientes. Panizo los buscó con la prudencia necesaria hasta treinta millas al N. de Islay y el 18 fondeó en ese puerto.

Aunque este combate no fué decisivo, será siempre memorable en los anales de la Marina peruana pues los tres buques que la representaron en aguas de Islay, desplegaron tal unidad de acción que parece como si sus comandantes, por la rapidez y oportunidad de sus maniobras, se hubiesen adivinado las respectivas intensiones porque se hicieron muy pocas señales. Los partes de los comandantes Juan José Panizo, Domingo Valle Riestra y Miguel Zaldívar que tenemos a la vista mientras escribimos sobre el combate, testifican singularmente una unidad de acción.

No sólo entre ellos sino entre los contendores hubo esa especie de adivinación pues Simpson también maniobrió bien en general; sólo que Panizo estuvo mas oportuno.

Nuestra flotilla con buques menos veleros disponía de 50 cañones y la enemiga de 76.

El parte de Simpson ilumina mas su fracaso; "comprendiendo el jefe peruano que el "Junín" caería en nuestro poder, concibió de pronto la resolución feliz de virar sobre nosotros conla "Socabaya" y el "Fundador"... "Tres bordadas dieron de este modo los buques peruanos, dando y recibiendo fuego de vuelta encontrada". Y agrega que no obtuvo la victoria "tanto por haber faltado la "Libertad" a tres viradas consecutivas, como por ser dueño el enemigo del barlovento, lo dejaba a su arbitrio empeñarse o nó en combate cerrado".

Pero olvidó Simpson agregar que la "Libertad" cuyo manejo tenía ya por dos años seguidos marino tan experto como Bynon, falló sin duda las viradas por torpeza momentánea de éste pues su buque se conocía; "tan manuable y dócil como un bote". "Al virar por avante partía sobre el viento sin perder la velocidad adquirida, que conservaba al conformar el aparejo sobre la otra amura" y así se había comprobado una vez mas cuando, a las órdenes de Postigo y Panizo, respondió en el combate de Malpelo.

Y si nuestros buques estaban a barlovento fué precisamente porque Simpson, que venía del Sur, es decir de aquel lado favorable del viento, se lo dejó tomar, acreditando otra vez que esa maniobra era en su época la que mejor demostraba la pericia de un marino.

No sólo obtuvo Panizo con su hábil proceder, el triunfo táctico que su inferioridad le permitió sino que indirectamente ganó la partida estratégica pues con su forzosa estadía en el lugar del combate, desorientó a los chilenos que sin duda creyeron que, a las sombras de la noche, su rumbo hubiera sido a ponerse al amparo de los cañones del Callao y como no lo encontraron, ciñe-

ron en demanda de sus costas temiendo que Panizo hubiese arrumbado hacia ellas; pero este jefe permaneció en Islay hasta el 31 de Enero y arribó al Callao el 2 de Febrero.

El "Junín" llegó a este puerto el 16 de Enero y los chilenos fueron avistados por el boquerón de San Lorenzo el 17; pero sólo vinieron a fondear en el cabezo el 20 de Enero. En el Callao sólo estaban la corbeta "Confederación" y la goleta "Peruviana".

Pérdida de la corbeta "Confederación"

Mientras la flotilla de Panizo, debido a su diestro personal, había salvado de ser destruída o dejar alguno de sus buques en manos de los chilenos; tres días después de ese combate, iba a salir del Callao la corbeta "Confederación" a desempeñar un papel tristísimo y a reforzar al enemigo. Como es necesario que aclaremos quiénes tuvieron la culpa de ese acontecimiento, vamos a consignar los documentos que con él se relacionan.

El 12 de Enero pregunta Miller si el Capitán del de Fragata Jorge French, Comandante de la "Confederación", debe ponerse a órdenes del General Ballivián y se le contesta que sí.

El 14, Miller, que era Comandante General de Marina, avisa en nota reservada que, obedeciendo las órdenes del Gobierno, ha tratado de enterarse de la moral y disciplina a bordo de la "Confederación" y prosigue: "parece que realmente existe entre el Comandante y Oficiales esas etiquetas y disgustillos que en casi todos los buques de guerra reinan con más o menos fuerza, según el carácter y aptitudes comprobadas del que manda y sus subalternos". "Siendo mi opinión que sería conveniente sostener a los Comandantes de los buques de guerra hasta que den motivo para quitarles el mando."

Y, por último, el día 16 dirigió a Lima el siguiente oficio:

Señor General Jefe de E. M. G. del ejército del norte.

Tan luego como recibí ayer tarde la orden Suprema que U. S. se sirvió comunicarme para la salida de la corbeta "Confederación" y precausiones que debía observar su Comandante en la navegación y arribo al puerto de su destino, se lo ordené así, advirtiéndole se pusiese a las órdenes del Y. S. G. Don José Ballivian que ha de transportar y en cumplimiento ha dado la vela a 1 de la tarde de este día" etc.

Queda, pues, dicho que el General boliviano Ballivián era practicamente el jefe de nuestro buque, el cual llevaba a Arica, además, a la familia del general, con su esposa en estado interesante, algunos oficiales de la escolta de Santa Cruz y un señor Rocha.

La escuadra de Simpson cruzóse en la noche del 16 con la "Confederación" sin verla desde luego; pero el día siguiente ya cerca del Callao enteróse por un pescador, de aquella salida y comprendiendo que no debía estar muy lejos destacó inmediatamente en su persecución a la corbeta "Libertad". Este buque acreditó una vez mas su buen andar y condiciones maniobreras pues a sesenta millas del Callao avistose con el nuestro y poco despues lo alcanzó e intimole rendición.

French no quiso aceptarla y empeñó el combate disparando unos cuantos cañonazos de los que cuatro dieron en el banco; pero el general Ballivián por temor a los daños y sustos de su familia ordenó aceptar la rendición, aunque después advirtió a los chilenos que navegaban premunidos por el convenio de Paucarpata; pero los chilenos lo mantuvieron preso.

El 17 avisaba Miller que a las 4 de la tarde estaban los buques enemigos en la fecha en el Boquerón y

que en la barca "Manley" que sale esta tarde remito la comunicación para el Y. S. G. Ballivian y el Capitán, sabedor del rumbo que iba a seguir la "Confederación" la seguirá haciendo todo esfuerzo de vela".

Miller ignoraba la ironía encerrada en su propia comunicación pues a la hora que la "Manley" se encontrase con nuestra corbeta ya estaría con bandera chilena pues así apareció el 20, cerca de la isla de San Lorenzo.

El día 22 ofició Miller a Simpson su protesta por esa captura y terminaba con estas palabras: "hayándose su señora esposa (de Ballivián) en un estado de salud sobremanera deteriorada y en circunstancias de peculiar delicadeza." A lo que nosotros agregaremos que fué imprudencia embarcarla y mas en un buque de guerra.

La noticia de la fácil adquisisión de esta nueva unidad nalval la llevó la corbeta de guerra yankee "Lexington" que fondeó en Valparaíso en 13 Febrero 1838.

Aquí no podemos menos que terminar la narración de esa captura observando que mientras se empleaba a la buena corbeta en transportar a una familia, habíase restado a la división naval de Islay de esa unidad que si hubiese asistido al combate en las afueras de ese puerto y dadas las condiciones que prevalecieron en el encuentro, no es aventurado afirmar que éste habría resultado una completa y brillante victoria nuestra.

De Abril a Octubre de 1838 Dijimos que Simpson temeroso de que Panizo hubiese arrumbado a Chile, abandonó el bloqueo del Callao. Envió primero a "Confederación", "Monteagudo" y "Arequipeño" a Talcahuano y poco después se fué con el resto de su escuadra a Valparaíso.

Mientras tanto Santa Cruz que se preocupaba más de proclamas que de hechos y entregaba tan facilmente la escuadra a la rapacidad de los marinos chilenos, decretó un bloqueo risible de las costas enemigas, al cual respondió el gobierno de ese país estableciendo el de estas costas que invadían por quinta vez.

En Abril zarpó de Valparaíso una escuadra al mando del contralmirante peruano García del Postigo con su insignia en la "Libertad" cuya jefatura retenía; "Valparaíso" mandada por Martínez Díaz, "Aquiles" por Bynon, "Arequipeño" por Henson y "Colocolo" por Señoret.

En el establecimiento del bloqueo y para hacerlo efectivo encontraron los chilenos muchas dificultades de parte de los buques de guerra ingleses, franceses y yankees que no permitían ni registro ni captura de los mercantes connacionales respectivos, aunque proveían de datos y víveres a los chilenos.

Durante el mes de Mayo, dos buques de nuestra debilitada escuadra rompieron el bloqueo del Callao; la goleta "Yanacocha", mandada por el alférez Pedro Arteaga, había ido en comisión a Guayaquil y al regreso en su recalada a Cerro Azul se enteró del bloqueo, arribó para el Callao y el 3 se metió audazmente en el puerto, pasando entre los cinco buques enemigos y fondeó sin novedad a las 11 de la mañana, después de rápido viaje de veintidos días en el que se dió tiempo para apresar al bergantín mercante chileno "Catalina". La goleta "Peruviana" salió del Callao a Quilca y de ahí fué a Guayaquil.

El 7 de ese mes salió el bergantín "Fundador" a provocar a los chilenos pero éstos no aceptaron el reto.

El 13 de Julio volvió Miller a hacerse cargo de la Comandancia General de Marina en la que había dejado

interinamente a Panizo que pasó entonces a la Comandancia de la Escuadra por renuncia de Morán; pero pocos días después, el 18, se desarmaron los buques, pasando el 9 de Agosto, el "Junín" y la "Yanacocha" a poder de Alejandro Elias, en pago de víveres.

Todavía el 13 hizo ejercicios de cañón nuestro viejo y glorioso bergantín "Fundador".

Sin duda para distraerse del monótomo bloqueo que hasta los buques mercantes empezaban a romper a pesar del cañoneo de su escuadra, fué Postigo a Huacho y bombardeó este lugar indefenso matando a algunas personas.

Listo el ejército chileno de Bulnes, del que formaban parte los principales opositores peruanos a la Confederación, se embarcó el 10 de Julio en una flota de veintiseis transportes escoltados por la escuadra de Simpson compuesta de la "Confederación", "Monteagudo", "Santa Cruz" y "Janequeo".

Este inmenso convoy se reunió cerca de Punta Azuá a esperar el regreso de la "Janequeo" que había venido al norte a ordenar a Postigo se les reuniera en las islas Hormigas de Afuera; pero como este jefe observase que mejor estaba en el bloqueo del Callao, siguió Simpson al norte y arribó a dichas islas el 3 de Agosto.

El 8 desembarcó ese ejército en Ancón y la escuadra dividióse en dos partes de las que una vino a reforzar a Postigo frente al Callao.

El 17 acercose dicho jefe a tiro de las baterías de la plaza para reconocerlas y comprobar además si efectivámente los buques estaban desarmados. "A las once de la noche se destacaron de la división las fuerzas mandadas por Señoret y Angulo con el fin de tomar a la corbeta "Socabaya" y al bergantín "Fundador" que en estado de desarme yacían cerca del muelle (Parte de Postigo 18

de Agosto a bordo de la corbeta de guerra "Libertad"). Sin embargo defendiéronse tenazmente por mas de dos horas los escasos tripulantes encargados de la conservación de la "Socabaya" y los chilenos sólo pudieron sacar a ésta pues el bergantín fué hundido para evitar su captura.

El 23 de Setiembre llegó la "Valparaíso" a Pisco y su comandante Capitán de Corbeta Martínez Diaz, el Teniente 2o. Goñi, el Contador y 30 marineros fueron apresados al saltar a tiorra. Un bote que envió el piloto del buque a indagar por la suerte de sus compañeros, fué rechazado y entonces la corbeta se vino al Norte.

En Octubre aconteció en Lima el incidente Mc Lean y con este motivo el Almirante inglés Ross con sus buques "Presidente" y "Ymogene" se fondeó a ambos costados del buque insignia chileno "Libertad" y dirigió a Postigo la siguiente nota:

Señor Comandante en Jefe de las fuerzas navales de Chile.

A bordo de la "Presidente"—30 Octubre de 1838.

Señor: No habiendo aún recibido contestación satisfactoria del general Bulnes por el ultraje y robo cometido en la persona de un súbdito británico, por algunos soldados del ejército chileno que está a sus órdenes, creo de mi deber repetir a U. que no puedo permitir ningún movimiento de los barcos de su Armada, de este fondeadero hasta que se me haya dado la debida reparación".

Naturalmente que ésta se dió y el inglés dejó entonces libertad de movimientos a Postigo.

Las conferencias que tuvieron lugar en esos días, en Huacho, por iniciativa de O'Higgins y el cónsul inglés Wilson, fracasaron precisamente por el artículo 1o. que era el mas interesante para la Marina y decía:

"Chile y la Confederación se comprometen a igualar sus fuerzas navales" etc. Es claro que Chile que las teñía abrumadoras no iba a igualarse con nosotros que habíamos quedado reducidos a la goleta "Peruviana" fondeada en Guayaquil.

CAPITULO VI

Campaña naval hasta la terminación de la guerra

Campaña de los corsarios Tan pronto como Santa Cruz ocupó nuevamente el Callao, mientras los chilanos habían abandonado Lima para desembarcar en Huacho e internarse en su persecución; dedicó, demasiado tarde por cierto, su atención a la defensa marítima que había quedado tan desmedrada, como sabemos, después de tres años de inconcebibles errores.

Aprovechando de buques mercantes fondeados en el Callao y contando con el espíritu aventurero de algunos hombres que nunca faltan para esos casos; el gobierno se entendió pronto con el boticario Remy que era dueño o agente de la fragata francesa "Edmond", John Eldredge, yankee, capitán y dueño de la barca "Mejicana" y los comerciantes franceses Laurent y Nussard y tomó en préstamo esos buques pagando un fuerte alquiler. Además se armaron las goletas "Shamrock" y "Perú".

A la cabeza de esta flotilla se puso al marino francés Juan Blanchet que se había ofrecido al gobierno; retenía el mando de la "Edmond". Comandante de la "Shamrock" era el Teniente de Navío Guillermo Mason que había ingresado al servicio de la marina peruana con dicha clase militar, el 19 de Abril del año anterior y la "Perú" estaba mandada por el Capitán Enrique Silvester.

Las tripulaciones fueron casi exclusivamente peruanas; unos excedentes por el desarme de los buques de guerra y otros provenían de la leva general que, para completar la dotación de los corsarios, se hizo entre los pescadores del Callao, Chorrillos y Chilca. Además en los tres buques que se armaron primero: "Edmond", "Shamrock" y "Perú" se repartió una guarnición de 120 soldados de infantería de Marina.

Con actividad digna de haberse desplegado siquiera un año antes, se recorrieron los buques y del arsenal se sacaron 41 cañones, dos mil proyectiles de cañón, nueve mil de fusil y pistola, doscientas armas blancas para abordaje, cien pares de pistolas y cien fusiles, que se repartieron convenientemente entre los buques.

La artillería de estos quedó distribuída así:

Fragata "Edmond" (4 cañones largos de 24—1 de 18—12 de 12 y 8 colizas de 8).

Goleta "Shamrock" (4 cañones de 12—6 colizas de a 8).

Goleta "Perú" (6 colizas de a 8).

En cuanto estuvieron listos esos buques, Blanchet esperó la primera ocasión favorable para atacar a la escuadra de Bynon que, compuesta del "Aquiles", "Colocolo" y "Janequeo", bloqueaba el Callao.

La oportunidad se presentó y el 24 de Noviembre el jefe corsario, en pleno día, salió resueltamente contra el chileno que, temeroso, se abrió de la isla de San Lorenzo seguido por los de aquel. En las afueras de la isla trabóse el combate una vez que los nuestros alcanzaron a Bynon y después de un cambio de cañonazos que duró dos horas, los chilenos fueron rechazados y obligados a desistir del bloqueo retirándose a Barranca donde se unieron con Simpson. Blanchet volvió al Callao.

Dos días después la "Edmond" y la "Shamrock" sa-

lieron con rumbo al Norte a operar por esas costas; pero ignorando lo que pasaba en la escuadra chilena se abrieron demasiado afuera.

Simpson había ordenado que Bynon volviese al Callao con el "Aquiles", "Santa Cruz", "Colocolo" y "Janequeo" en busca de la "Valparaíso" que había salido para ese puerto y de la que no se sabía. Simpson siguió al Norte y dejó en Supe al "Arequipeño" a órdenes del general Vidal. Si Blanchet recibe oportunamente las noticias de esta dispersión hubiese aprovechado mucho mas de su correría al Norte.

Los chilenos se enteraron de ella el día 30 cuando el "Aquiles" estaba como a las 4 de la mañana un poco al sur del islote El Pelado. Encontróse y púsose al habla con la corbeta norteamerica "Falmouth" que había salido el día antes del Callao. Su Capitán Isaac Mc. Yver, sin duda porque los nuestros eran corsarios o por simpatía de raza, informó a Bynon, no sólo de la salida de Blanchet sino de su destino e instrucciones según se decía en el Callao.

En el acto despacho Bynon un bote para informar a Simpson de la gravedad de estas noticias que produjeron alarma entre los chilenos; pero no les hicieron perder la cabeza. Bynon siguio al Callao a cumplir sus instrucciones; pero poco después se le ordenó que con el "Aquiles", "Janequeo" y "Colocolo" se fuera a Chile pues el almirante chileno estaba temeroso que los corsarios hubiesen arrumbado para esas costas desguarnecidas. Bladchet se enteró de que en Supe estaba el "Arequipeño" que en Octubre había sido entregado a Gamarra; pero que Santa Cruz declaró como enemigo. Mandaban este buque los marinos peruanos Juan Corrochano, Capitán de Corbeta y el Tte. 2o. Francisco Carrasco.

El día 30 de Noviembre parecieron repentinamente

los dos buques corsarios antedichos. La configuración de la bahía les había permitido penetrar en ella sin ser vistos de modo que cayeron materialmente encima del "Arequipeño" que fué abandonado por sus tripulantes. El armamento de este barco era de un cañon de a 24,1 de a 12 y 4 colizas de a 9.

Marinada la presa y reforzados así los corsarios siguieron al norte y el día 1º de Diciembre apresaron en Casma a los transportes chilenos "Zaldívar" y "San Antonio" que fueron incendiados por no alcanzar la gente para tripularlos. La fragata "Zaldívar" voló con treinta barriles de pólvora que tenía a bordo. "Sin haber traído nada útil de aquellos barcos en los que no se encontró más que charqui fétido y miseria" dice Blanchet al dar cuenta de su excursión.

No contento con esto volvió Blanchet al norte buscando la oportunidad de sorprender otros buques aislados y en Santa se encontró con las fuerzas de Postigo y Simpson compuestas de la "Libeatad", "Valparaiso", "Confederación", "Santa Cruz", "Monteagudo" y "Socabaya"; es decir, una fuerza abrumadora comparada con la de Blanchet cuyas tripulaciones estaban debilitadas además, por haber tenido que dotar al "Arequipeño" y custodiar a 63 prisioneros.

A las 5 de la tarde arrumbaron al W los corsarios, seguidos de cerca por los chilenos y la corbeta "Edmond" que era de superior andar, se enfachaba a menudo en espera de los suyos, dando así lugar a que los nuestros acortasen la distancia" (parte del jefe chileno).

En la noche perdiéronse de vista los contendores, volviendo los chilenos a Santa y los nuestros, escasos de víveres después de un crucero de veinte días entraron al Callao a las 10 de la noche del 15 de Diciembre.

Parece que la conducta del comandante de la "Sham-

rock" no fué buena pues inmediatamente que llegó se le dió de baja por inútil. Silvester pasó a mandar el "Arequipeño" y repostada la flotilla a la que se agregó la barca "Mejicana" se dispusieron a salir nuevamente.

Combate de Casma En los primeros días de Enero dió la vela el infatigable Blanchet en demanda de la escuadra de Chile.

De ésta que había quedado en Santa, se desprendieron para Casma con el fin de acarrear leña para la Escuadra, las corbetas "Confederación" insignia de Simpson y "Valparaiso", la barca "Santa Cruz" y la barca transporte "Isabel" en la que se debía de embarcar ese combustible. La nuestra fondeó en Huacho el 10 de Enero, tomó informes y a las 6 de la tarde siguió rumbo al N.

Precautoriamente había apostado Simson un vigía en la cumbre del cerro "Calvario" y el 12 a medio día avisó la presencia de velas sospechosas, mientras las tripulaciones estaban en tierra en el acarreo de la leña.

En el acto se ordenó el reembarque y aprestóse Simpson para resistir la probable embestida.

Antes de las 5 de la tarde el "Arequipeño", con viento fuerte y sin disminuir de vela, penetró audazmente a la bahía y reconoció la posición y número de los buques enemigos que fondeados a una ancla, aproaban en ese momento al S. S. W. formando una línea irregular en la cual la almiranta "Confederación" ocupaba el centro, avanzada un cable hacia el W; la "Santa Cruz" a vanguardia y la "Valparaíso" a retaguardia, presentando así la banda de estribor hacia el mar.

Cuando estuvo a tiro de cañón el bergantín peruano viró sobre su amura de babor y salió a reunirse con sus compañeros que en seguida penetraron en el fondo de la estrecha bahía; pero siendo su firme intención irse

al abordaje cometieron el error de caer a todo trapo sobre los chilenos.

La "Edmond" y el "Arequipeño" iban a la cabeza, seguidos por la "Mejicana" y la "Perú" que se pusieron en facha y abrieron el fuego contra las poderosas corbetas "Confederación" y "Valparaíso" mientras que los dos primeros buques de Blanchet persistiendo en su intento de abordaje cayeron sobre la "Confederación"; pero el " Arequipeño" que traía gran arrancada la desarboló del bauprés sufriendo el también graves averías con el choque.

El combate fué desde el comienzo encarnizadísimo, rayando a gran altura el valor por ambas partes y embistiéndose con toda clase de armas.

El "Arequipeño" y la "Edmond" se desprendieron de la "Confederación" dejándola a los otros dos buques y cayeron sobre la "Valparaíso" y la "Santa Cruz" procurando abordarlas.

En estos momentos duraba ya el porfiado duelo hora y media hasta que, bien entrada la noche, cayó muerto el intrépido Blanchet. Entonces la "Edmond" se echó sobre la "Santa Cruz" trabandose otro reñido combate a toca penoles y poco después el corsario amuró por babor y sin dejar de disparar respondiéndole la "Santa Cruz" y por su banda de babor la "Valparaíso", salió fuera del puerto seguida por la "Mejicana" y la "Perú". El "Arequipeño" que, como hemos dicho, se había causado destrosos al desarbolar al buque insignia chileno, perdió a su comandante y setenta y cinco hombres más, quedando en poder del enemigo cuando sólo tenia treinta y cinco tripulantes.

También fueron igualmente terribles las pérdidas de personal en los otros buques, tanto corsarios como chilenos y los daños materiales causados a estos, de tal na-

turaleza que hubo de desarmarse a la "Confederación" y los demás permanecieron hasta principios de Febrero reparando sus serias averías.

El Coronel Santiago Ballarna (chileno) testigo del combate dice: "Era sin duda un espectáculo tremendo y sublime al mismo tiempo, el ver un grupo de cuatro buques, la "Edmond", el "Arequipeño", la "Confederación" y la "Santa Cruz", todos a quema ropa, enredados los tres primeros y después el segundo con el último, haciendo un fuego infernal de cañón, de fusil, de granadas de mano; las cubiertas inundadas de sangre y ardiendo al mismo tiempo con la pólvora derramada sobre ella."

Ambas naciones se disputan la victoria que desde luego fué un combate indeciso como casi todos los de la larga guerra; aunque la escuadra corsaria fijó a la enemiga por muchos días en Casma y sus tres barcos que salieron libres del combate arribaron el 16 a Huarmey, ya reparados y reforzados por el que traia el Teniente de Navío francés Cochon. Pero la fragata de guerra francesa "Venus" a cuya oficialidad pertenecía Cochon, se presentó en el puerto y los desorganizó cuando ya iban a salir para un nuevo ataque.

En cambio, estrategicamente, nada perdieron los chilenos: primero porque todavía estaba entera la escuadra de Postigo y segundo porque estacionados en Casma y Santa eran bases del ejército de Bulnes. Y de esta percepción clarísima de su rol da una idea el siguiente pasaje del "Diario" del Coronel peruano Antonio Plasencia, que dice: "nuestra situación no puede ser más halagüeña, pues todo el ejército ya reunido y apoyado por la escuadra, que es su base, está en aptitud de atacar, estacionarse o retirarse según convenga."

Seis días después de este memorable combate naval

se libraba la batalla de Yungay donde Santa Cruz fué completamente derrotado. Gamarra marchó sobre Lima y quedó así terminada esta guerra de cuyos hechos navales no había sabido aprender el astuto general boliviano.

Los chilenos ganaron al fin, triste es decirlo, con el apoyo de muy significados compatriotas nuestros, lo que era su deseo; destruír por mucho tiempo el grandioso edificio de la Confederación debilmente levantada.

Roger de Lauria.

ESTADOS UNIDOS Y EL JAPON--EL CONFLICTO Y SUS CAUSAS

Comandante E. A. Labarthe

Segunda Parte

(*Continuación*)

Primeras revelaciones japonesas.—La actitud americana.—Conviene hacer un pequeño estudio preliminar de la situación de ambos países después de la guerra mun dial, especialmente del Japón, que por razones de fenómenos sociales deja traslucir al mundo exterior las determinaciones del Gobierno sobre su política internacional.

El germen del socialismo que invadió al mundo, después de la cesación de las hostilidades de la guerra mundial, tiene medio fecundo para su desarrollo en el suelo nipón. La actividad industrial multiplicada durante los años de la guerra europea, cesa bruscamente; las fábricas de municiones que trabajaron durante cuatro años para los aliados cierran sus puertas, viene la pobreza por la falta de trabajo, la odiosa diferencia con las enormes fortunas de los explotadores de la guerra y estalla el socialismo con visos de comunismo, y en forma

tal que llega a inquietar al gobierno de Tokio. La represion con sangre exalta al pueblo, en el que la propaganda volshevique es intensa.

Conociendo pues, el espíritu de los Jefes de la casta militar japonesa, realista y conquistador, fanáticos de los destinos de su pueblo, no es raro suponerles la determinación de lanzar a su país en una lucha, por conjurar un peligro social, que les parece además necesaria e inevitable para la expansión de su raza, vense claramente también, y en ello toma cuenta el gobierno de los EE. UU. de ciertas previsiones del Japón, que sólo pueden ser con fines netamenta militares.

No siendo las condiciones de su suelo favorables para sus destinos militares, por cuanto no produce todo lo que les sería necesario, comienzan desde el año 1919 haciendo una enorme acumulación de materiales y aprovisionamientos que son una manifestación saltante de sus designios, en previsión de una lucha con un país, que interceptaría, casi desde la rotura de las hóstilidades, sus principales vías de comunicación con los principales mercados. El Japón durante la guerra, importaba grandes cantidades de metales que devolvía a Europa en forma de material bélico y municiones. Estos eran casi en su totalidad de los EE. UU.; no es poca, pues, la sorpresa del Gobierno americano, cuando después de firmado el armisticio, continuara la importación por el Japón aún de mucho mayores cantidades de las que fueron necesarias en las épocas de mas intensa necesidad de los aliados, y mucho más, cuando sus industrias ya no trabajaban para exportarlas, a tal punto que el año 1920, el gobierno americano prohibe la exportación de metales en vasta escala. Una sola sociedad la Mogi, importa en menos de tres meses 120.000 toneladas de acero y la Nipón Yussen Kaisha 250.000 toneladas.

El Japón, país segundo productor de cobre en el mundo que llegó a exportar el año 1917 hasta 70.000 toneladas, importa el año 1920 mas de 20.000. Los astilleros están desbordantes de material y las industrias del Estado no conocen las crisis del trabajo; y, no es un secreto, en todas partes es publicado el inmenso desarrollo que reciben las fábricas de explosivos y municiones.

Este estado febril de previsión, cuyo esfuerzo es muy superior para el que corresponde a las medídas normales de seguridad del Japón, no, pueden pasar desapercibidas para el mundo, mucho menos, cuando todas las actividades del país se ven encaminadas con un mismo designio, y secundadas por medidas *militares*, paralelas tanto en el ejército como en la marina.

Pasaremos ligeramente sobre las primeras, que no interesan particularmente este estudio. El Japón mantenía un pie de paz de 16.000 oficiales y un efectivo de tropas de 340.000 soldados; como consecuencia de una nueva organización de sus ejércitos se eleva el efectivo a 740.000 hombres, que indudablemente es una fuerza muy superior a la que necesita mantener como un país insular, y cuyo enemigo probable está a más de ocho mil millas marinas de distancia. Con las reservas se eleva el número de soldados que puede poner el Japón a cuatro millones de hombres, comprendidos los servicios auxiliares de aviación, ferrocarriles, tanques, etc. La aviación era una arma militar que en el Japón tenía el menor desarrollo, no le dieron gran importancia, hasta después de la última guerra, que contratan una misión de aviación francesa y adquieren en un sólo contrato 300 aviones militares.

Como anteriormente se decía, el Japón lleva una orientación militar definida, que se ve clara desde la firma del armisticio, y como la hemos visto en su ejército,

la vamos a ver en el extraordinario desarrollo que pensó dar a la flota inmediatamente después de firmada la paz, y que sólo desde el punto de vista de una guerra iminente podía comprenderse la gran amplitud de su programa naval.

Limitado este desproporcionado desarrollo por las conferencias de Wáshington que fijaba el límite del tonelaje y la proporción de las escuadras, queda la flota del Japón en condiciones de inferioridad que no le permitirán enfrentarse con la de los EE. UU.; es decir, le quitaron las probabilidades de empleo estratégico de buscar y batir la fuerza de su enemigo probable; y entonces con la original salida de resguardar su seguridad proyectan los japoneses y ponen en ejecución la construcción de una fuerza extraordinaria de cruceros ligeros, no comprendidos en la limitación; buques de excelentes condiciones marineras, gran radio de acción, altísima velocidad y cuyas caracteristicas no dejan escapar absolutamente la gran importancia de su empleo. El Japón como veremos mas adelante, tiene como cuestión vital en caso de un conflcto el mantenimiento de sus vías de comunicación y comprende la enorme importancia de esta nueva arma que va a reemplazar a la que no podría mantener con buques de línea.

El Japón siente que los destinos de su pueblo lo llevan hacia la lucha que por virtud de su fanatismo, creen inevitable y necesaria; indiferentes a las grandes dificultades que tendrían que vencer, no les importa la enorme distancia que los separa de sus adversarios; el destino tiene que cumplirse y así surge desde las columnas de todos sus diarios la campaña tenaz en favor de la Marina; el objetivo principal de la guerra futura está en la dominación del Pacífico, es preciso para ello una flota muy poderosa y el Japón va en pos de ella; así nace

el célebre programa de los 8–8, o sea una fuerza de 8 acorazados y de 8 cruceros de batalla, que debían entrar en servicio de menos de ocho años de edad.

El pueblo soporta paciente, tranquilo, convencido, la enorme carga de los impuestos que son indispensables crear para el sostenimiento y realización de estos vastos proyectos militares y navales, y los créditos para la marina son aprobados por los representantes de los pueblos, sin discutirlos

¿Qué puede traslucirse de esta uniformidad en el pensamiento nipón? ¿De esta íntima convicción de su pueblo en los designios del gobierno? Solamente, que siendo estos sacrificios desproporcionados, el Japón va a la guerra, y que si en la convicción del pueblo está, que es el destino a que lo llevan los dioses, en la ambición de su casta gubernativa, es la convicción de que es inevitable y necesaria.

En los Estados Unidos, apesar de la observación precisa de los movimientos japoneses, sus disposiciones más serenas, los han colocado en un terreno que en apariencia es defensivo, y que por la convicción de su superioridad, tienen, en el seno gubernativo, tendencias prudenciales y precisas, de no precipitar lo que sienten venir, y con mas sabia política cimentar en terreno pacífico sus ventajas y facilidades, para sus posteriores designios.

La situación económica de los Estados Unidos despues de la guerra mundial, es la más saneada y fuerte, y sin embargo, el gobierno busca fuentes de serias economías, siguiendo mucho en esto, la voluntad popular. Su ejército fijado en 280.000 hombres en la organización militar del año 1919, es rebajado por el parlamento a 200.000, para mantener un efectivo de 150.000. La brillante actuación de sus tropas en la guerra en Europa

les ha permitido formar cuadros aguerridos en la guerra moderna, que en caso de un conflicto les permite desenvolver sus efectivos formando no menos de 60 divisiones.

Los Estados Unidos, no cuentan, en realidad, sino con su flota para resolver el conflicto del Pacífico; en este sentido el sentimiento del gobierno es muy claro, y ampliamente demostrado por el Departamento de Marina; pero el pueblo, la opinión pública, no acepta más cargas financieras para preparación seria de una guerra. Es por esta razon que vemos reducirse en fuertes cantidades los presupuestos para la marina, que en el año de 1921 alcanzaron la suma de 500 millones de dollares, sobre un presupuesto de 5.600 millones. El Parlamento obliga al Almirantazgo a reducir el personal de 150.000 a un efectivo real de 100.000 insuficiente para las necesidas de la flota.

Conceptos sobre la extrategia del conflicto.—Ideas generales sobre la conducción de las operaciones.—Necesidad del dominio del Pacífico.—Los Estados Unidos sostendrán la ofensiva extratégica, a pesar de las más grandes dificultades.—El Japón mantendrá la defensiva extratégica.—Importancia de la flota submarina, para la defensiva del Japón.

Las operaciones sobre el mar serán las únicas en un conflicto entre los Estados Unidos y el Japón; la combinación directa de operaciones marítimas y terrestres, serán muy parciales y de escasa importancia, las probabilidades de desembarcos, ya sea en territorio americano o en territorio japonés serían muy raras operaciones de guerra, operaciones entre un país continental y otro insular colocados a enormes distancias, no serán sino navales; ninguna operación ofensiva podrá ser llevada, si-

no gracias al empleo de la flota. La condición primera será pues batir la flota enemiga, barrerla, de modo de impedir las comunicaciones comerciales y asegurar la libre circulación de las propias. Estas condiciones, tienen diferentes circunstancias para ser llevadas a cabo por cada uno de los beligerantes; podríamos desde ahora decir, que solo los americanos, venciendo ingentes dificultades podrían conseguirlo, es por esto que distinguiremos los diferentes caracteres de lucha que tendrán que llevar a cabo los dos países: Estados Unidos, la ofensiva estratégica, y el Japón la defensiva estratégica.

La diferencia de poder de las flotas y la vulnerabilidad de los puntos de apoyo será la que decida las condiciones de la lucha, la flota americana, de mayor poder, será la que mantenga la ofensiva, mientras que la japonesa de menor número, buscará el apoyo de sus bases navales muy próximas para mantener la defensiva estratégica, esperando allí el ataque del enemigo o actuando de sorpresa sobre la flota americana colocada en condiciones estratégicas inferiores.

La ofensiva americana contará siempre con las ventajas del modo efectivo de hacer la guerra, apesar de las grandes dificultades para su ejecución lejos de sus costas, lejos de sus bases y de sus fuentes de recursos, arsenales, etc., etc. Sus líneas de comunicación muy largas serán vulnerables en multiples puntos; sus reparaciones y su reavituallamiento, serán a costa de vencer las más grandes dificultades y no menores sacrificios.

Los Japoneses, por el contrario, obrando su flota en defensiva estratégica, operará cerca de sus costas, en las proximidades de sus arsenales y diques, y de sus bases de reavituallamiento, ademas de poder sustraerse en caso de superioridad del enemigo a la decisión táctica y tratar de buscar apoyo en sus obras de defensa de costas

y campos minados. En contra de estas ventajas, la flota Japonesa tendrá la extricta subordinación en todas sus decisiones a las de los americanos en ofensiva, que lo obligarán a mantener su atención en todos los puntos y direcciones, trayéndoles como consecuencia la imposibilidad de concentración de sus esfuerzos sobre un objetivo único. Los americanos, con un plan definido y neto de su ofensiva, gozarán, mientras tanto, de todas las ventajas materiales y morales de la iniciativa.

Conocedores en el Japón de que las proyecciones de las Conferencias de Wáshington lo colocarían en condiciones de inferioridad bajo la flota americana, su concepción estratégica de que las condiciones de una lucha con los Estados Unidos lo obligarían a adoptar la defensiva sobre el mar, juzgó capital, el tener preparados con gran cuidado la defensa de los puntos que pudieran ser suceptibles de servir de base al enemigo, y de asegurar, la de las que servirían a su flota, ya fuera de superficie o submarina; las autoridades navales japonesas demandan la fortificación de las Islas Bonin, Amami-Oshima y Yashima en el grupo de Loochoo, para contrarrestar el probable desarrollo de Cavite y Guam como bases de primera clase para la flota americana; en Diciembre 1921 estaban terminadas las fortificaciones de Bonin, y antes de recibir la invitación para la concurrencia a las Conferencias de Wáshington, secretamente se activa la terminación para los comienzos del año 1922. Invitado el Japón a concurrir a las citadas Conferencias, figura entre las primeras condiciones para su concurrencia, interpuestas por el Barón Kato, el statu-quo en el Pacífico, que aceptan los americanos abandonando la fortificación de Cavite y Guam, probablemente ignorando la estratagema Japonesa, que los colocaba en situación desventajosa en el Pacífico.

Es aquí, donde podrá apreciarse la enorme importancia que tendrá en este conflicto la flota submarina, pues no pudiendo la flota de combate, ser el sostén de estos puntos, serán los submarinos los que impongan las mas duras fatigas a la escuadra americana. Los Japoneses no saldrán de sus bases mientras el cansancio, y las pérdidas parciales de la flota americana no los pongan en condiciones de equilibrio.

En todas las hipótesis que se hagan de la solución del conflicto, siempre será la flota la única que constituya el más seguro medio de satisfacer los fines de él, y así lo comprenden los dos países cuya preocupación es asegurar la dominación del Pacífico.

Sin embargo debemos pensar, que a pesar del gran peso de los factores materiales, los factores intelectuales y morales, siempre serán de un gran peso en la decisión de las operaciones. Aún cuando las fuerzas tengan un desiquilibrio material marcado, el valor del comando, la voluntad de vencer y la energía de la ejecución serán los principales factores de la victoria. Los Japoneses trabajan con ardor en el conocimiento profundo de los principios de la guerra sobre el mar, y, en este ardor, los acompaña la tenacidad, constancia y método que son las características de su raza. En cuanto a la energía de las operaciones los japoneses no renunciarán a la ofensiva, sino por la imposición de las circunstancias, y no desdeñarán ninguno de los medios para causar el mayor daño a sus enemigos.

Se asistiría pues a un encuentro formidable de energías. La marina americana, standard de fuerza material, perfeccionada y entrenada, llevaría además la poderosa fuerza del valor intelectual y energía moral de sus dotaciones.

La flota y sus bases

Resumen comparativo de las fuerzas navales de los dos paises incluyendo sus construcciones hasta 1924.

	EE. UU.	Japón
Acorazados	18	6
Cruceros de btlla.	....	4
Cruceros	10	....
Cruceros rápidos	15 (mas 3 en construcción y 8 proyectados)	17 (12 más en construcción).
Guardacostas acorazados y monitores	...	3
Porta-aviones	2 (2 mas en construcción)	2 (2 más en construcción)
Destroyers	309	78 (28 más en construcción)
Submarinos	115 (11 en construcción)	44 (33 en construcción)

La flota americana es pués de una superioridad manifiesta; en el último tipo de cruceros rápidos el Japón tiene una ligera superioridad, pues en el número acotado a los americanos están comprendidos los cruceros, rápidos anteriores a la guerra cuyo tonelaje es solo de 3.500, tipo "Cleveland", mientras que los japoneses son todos desde el año 1921, mandados construir después del armisticio.

Podríamos agregar a estas líneas para mayor claridad de un estudio más extenso, la organización táctica dada a las escuadras por los dos países; pero ello no tiene mayor importancia para el estudio de las posibilidades estratégicas del conflicto, así que sólo recordaremos que la última organización de la flota japonesa comprende dos escuadras, con todos sus servicios auxiliares, y, que

Estados Unidos desde los comienzos del año 1923, suprimió las antiguas denominaciones de Flota del Pacífico y Flota del Atlántico, que en la actualidad, el conjunto armado sobre el mar ha recibido la denominación oficial de *Flota de los Estados Unidos.*

Precisa ahora examinar la situación geográfica de las flotas, sus puntos de apoyo, cuya influencia será muy marcada en las decisiones estratégicas del conflicto.

En este asunto es interesante el punto de vista americano. Las principales estaciones navales, bases de la flota, se encuentran en el Atlántico; allí están los diques de mayor capacidad y los arsenales mejor dotados de la flota; para el caso de un conflicto en el Pacífico, ellas pierden su importancia por la enorme distancia a que se encontrarían del teatro de operaciones.

El Canal de Panamí, ha reducido la distancia de San Francisco a New York en más de 8.000 millas, y sin embargo la concentración de la flota en el Pacífico solo podrá hacerse después de un recorrido de cerca de 5.300 millas.

Siendo de eminente importancia estratégica el Canal de Panamá, conviene hacer una ligera disgresión sobre su organización militar. Los americanos mantienen en sus diferentes zonas una guarnición de 8.000 hombres aproximadamente; las defensas de las entradas por los dos Oceanos están perfectamente artilladas. Las de Flamenco, Pero y Naos en la desembocadura del Pacífico mantienen una poderosa avanzada, asi como la Isla Margarita en la Bahía de Colon.

Al hacer mención de la importancia estratégica del Canal, surge clara y neta la enorme visión de los hombres de estado Roosevelt y Hughes. La construcción del canal, obra de Roosevelt, que bajo único control de los Estados Unidos, pone a su servicio una excelente arma

de guerra y el mantenimiento de esta importancia militar y estratégica, cristalizada por las insinuaciones de Hughes, cuando invita a la limitacion de armamentos en Wáshington, y en ellas se contempla la limitación del tonelaje de los Capital Ships. a 35.000 toneladas.

Efectivamente, concebido el canal en una época en que el tonelaje de los acorazados alcanzaba las 20.000 tons., tuvo un márgen que permitía a los americanos su utilización hasta los tipos "Ranger" proyectados, de 43.000 toneladas, pues su manga en la cuaderna maestra de 105 piés, ya casi alcanzaba los 110 de ancho de las esclusas del Canal.

Si el tonelaje de los Capital Ships no se hubiera limitado, ¿mantendría su enorme importancia estratégica el canal?. Si los japoneses hubieran llegado a cumplir su programa para 1928, y, si se hubiera proyectado la construcción de acorazados de 50.000 toneladas ¿Cuál habría sido la decisión de los americano? Subsiste pués el concepto de que los americanos con su política de defensiva, han asegurado sus ventajas, en terreno pacifico, seguro y menos costoso que el empleo de las armas.

La cuestión de las bases en el Pacífico ha sido asunto que mucho ha preocupado la atención de las autoridades navales americanas, pués las actuales, no están en condiciones de ser un efectivo apoyo para una flota moderna. El Statu quo en el Pacífico, impuesto por los japoneses como condición de su concurrencia a las Conferencias de Washington, fué para ellos un triunfo, pués obtuvieron, gracias a él, una ventaja estratégica superior a la que pudieran haber obtenido con el aumento del tonelaje de los Capital ships.

Declarada una guerra, la flota americana no podrá mantenerse en el mar occidental, sin tener amplias facilidades para obtener su reavituallamiento de combusti-

bles; la inmensa distancia del continente, a que se encuentran sus principales bases del Pacífico, es una seria dificultad, pués el andar económico antes recomendado y con el que se calculaba el radio máximo de acción de un buque, en caso de guerra está proscrito; cruzar con andar reducido en el problable campo de los submarinos enemigos es arriesgar los buques; hoy la regla es "toda fuerza", la excepción es "andar reducido"

La primera base naval donde la escuadra americana puede tomar combustibles es Hawai; estudiando los objetivos de la flota en caso de un conflicto, podremos apreciar su relativa importancia según ellos.

Una de las posiciones de mayor importancia estratégica para los americanos en el Extremo Oriente, son las islas Filipinas. Cerca de Manila, en las islas de Luzón, está Cavite, punto que podría servir de base a una flota importante: pero esta posición, como consecuencia de las Conferencias de Washington no está fortificada debidamente. Cinco mil millas más al Este se encuentra Pearl Harbour, en Hawai, de que ya hemos hecho mensión.

Pearl Harbour, es una de las bases de la red estratégica del Pacífico, cuya importancia puede conceptuarse mayor; es el puesto mas avanzado de la defensa de las costas americanas del Oeste, y la etapa impresindible de la ruta Panamá–Filipinas, en el caso de que una flota fuera en auxilio de esta posición americana.

La importancia de Pearl Harbour, como base de auxilio, para reparaciones de la flota, ha disminuido en importancia, en la actualidad, con el enorme desarrollo de las construcciones de la flota de combate moderna, pués siendo su capacidad suficiente, para las necesidades de la antigua flota del Pacífico, en la actualidad es muy deficiente para las necesidades de una flota de 1ª Clase; será necesario el aumento de la capacidad de sus diques

de sus talleres de reparaciones y depositos de víveres; solo tenía un dique seco con capacidad para "Dreadnougths"; los diques de San Francisco que pudieran ser complementarios, para las reparaciones de una flota que actuara en el Pacifico, se encuentra 2100 millas distantes.

Entre Felipinas y Hawai, tienen los americanos una posición más, de importancia, y que pudieran haberla convertido en una expléndida base naval de primer orden, la isla de Guam, al sur del archipiélago de las Marianas. Esta posición, debidamente fortificada para resistir un golpe de mano de los japoneses, en caso de conflicto, sería un magnífico apoyo para la flota americana operando al oeste del Hawai; péro, el Statu quo aceptado en Washington, también sorprendió a las americanos sin la fortificación de este importante punto, cuyos proyectos hace mucho tiempo estaban estudiados. La actual situación de desarme de este punto es tanto mas peligrosa cuanto, si se tiene en cuenta que está rodeada de posiciones japonesas perfectamente equipadas y dispuestas para servir de base a la flota de superficie y sobre todo a la submarina, como son las Marianas, Marshal, las Carolinas, Yap y Pelew, harían imposible la seguridad para los americanos en las travesías de su flota de Guam-Cavite o Guam-Pearl Harbour.

En estas condiciones Guam y Cavite serán los primeros y principales objetivos de los japoneses e irremisiblemente caerán en su poder en las primeras operaciones, una vez rotas las hostilidades. Sus escasas guarniciones y su poca defensa serían imposible de resistir todo el tiempo de la demora de una flota que saliera en su auxilio, y aun cuando fuera de Hawai, que para suponer esto habría que hacerse la muy favorable hipótesis de que la concentración de la flota americana se hubiera hecho días antes de rotas las hostilidades.

Convertidas estas posiciones, por los japoneses, en bases para las actividades de sus flotas submarinas y de destroyers, harían insostenible, una ofensiva intensa y continuada de la gran flota americana; los riesgos de las travesías por las zonas donde serían continuos los raids de los sumarinos enemigos, mantendrían en constante zozobra al personal de las dotaciones, las que llegarían cansadas al teatro de las operaciones, depués de la larguísima travesía impuesta desde sus bases. Para que este poderoso exponente de la energía americana, que representa su flota, sea utilizado en condiciones de mejor éxito, no solo, es suficiente su elevado potencial, es necesario además que esté unido, por vías de comunicaciones seguras con sus fuentes de reavituallamiento, situadas en este caso a una enorme distancia de su teatro de operaciones.

*
* *

El teatro de operaciones.—Objetivos estratégicos principales.—Los cruceros rápidos.—El bloqueo.—Los americanos mantendrán el predominio del Pacífico.

La característica principal del teatro del conflicto es la inmensidad de las distancias que separa a los países, entre la mínima de 4.500 millas de San Francisco a Yokohama, y la máxima de 11.000 millas que separa Panamá de Hong Kong, es decir, la mitad de la circunferencia de la tierra.

Entre las características de construcción que siempre distinguió a los americanos fué el mayor radio de acción dado a sus buques sobre los similares de las otras potencias; pues él estaba calculado en relación con las distancias que tendrían que recorrer para su empleo en el Pacífico. Apesar de esta previsión, estos radios no es-

tán en relación con las necesidas estratégicas actuales.

Los acorazados a velocidad económica no recorren más de ocho mil millas, los destroyers, ninguno podrá hacer más de 3.500 millas a 12 nudos, disminuyendo este radio para un andar táctico de 20 nudos a dos mil millas, es decir, tendrían combustible para hacer la travesía San Francisco Hawai al límite máximo de alcance.

Los problemas estratégicos de espacio y tiempo, y los correlativos de aprovisionamientos, serán en este vasto teatro de operaciones, los tópicos más interesantes por resolver de este gran conflicto.

***

El objetivo único y principal de las flotas de combate es ya definido: buscar y destruir la flota enemiga. En el caso que estudiamos el dominio del mar así obtenido, señalará el fin de la guerra, y será el único medio de imponer la paz, con las consiguientes ventajas de la victoria. Las operaciones por tierra de este conflicto, ya hemos dicho, serían muy parciales, defensa de las bases o toma de posición de ellas, y tanto unas como las otras necesitan del empleo del dominio del mar. La solución del conflicto está pués en la decisión de la flota.

Las condiciones de situación de cada pais, los colocan en circunstancias diferentes que explican claramente los conceptos de la ofensiva americana y de la defensiva estratégica japonesa.

Supongamos el caso de un desastre de la flota americana, que es muy dificil suponerlo completo de su flota de superficie y submarina. Ello no representaría para el Japón una victoria absoluta o mejor dicho la solución final del conflicto, no podrían imponer por este solo hecho la paz a los americanos. Apesar de este desastre, los

americanos mantendrían todavía el Canal de Panamá, íntegras sus bases del Atlantico y libres todas las vias de comunicación de aquel lado de su continente; por consiguiente, los japoneses no podrían hacer sentir sobre el país las máximas ventajas que en cambio vamos a ver tiene una victoria en el mar para los americanos. Podrían bloquear la costa occidental del continente americano; y en el caso, poco probable. de que pudieran mantener libre su tráfico en el Pacífico quizá intentarían un desembarco en el territorio americano. Colocadas en este caso las fuerzas americanas en condiciones estratégicas las más favorables, muy pronto serían los invasores echados otra vez al mar, sin querer agregar a los riesgos de esta aventura los probables ataques de submarinos americanos que seguramente, harían que esta empresa fuera más audaz que útil.

Los americanos pues, suponiendo el desastre que hamos hechos hipotético, dueños de sus más necesarias vias de comunícación, continuarán viviendo, no podrían jamás ser bloqueados, y por consiguiente el Japon no podrá imponerles la paz.

De manera muy diferente se presentan las cosas para los japoneses. Una derrota de su flota y consecuente destrucción, significaría el fin del conflicto, el bloqueo absoluto, a corto plazo, de todas las costas japonesas. La flota americana pivoteada en Guam y Filipinas, donde se habrían acumulado las cantidades suficientes de aprovisionamiento, cercarían las islas japonesas, cerrando todas sus vias de comunicación maritimas comerciales, caerían en su poder las islas más proximas a la peninsula coreana, y el Japón bloqueado se rendiría irremisiblemente.

Se vé pues que los riesgos son diferentes, la flota americana será la que podrá y deberá hacer la ofensiva,

la japonesa tiene por las condiciones de su situación geográfica, que evitar una batalla decisiva, cuyos resultados hemos visto las consecuencias que tendría.

Hechas estas ligeras disgresiones, veamos cuál sería el curso de las operaciones, desde la concentración de la flota, en las circunstancias y condiciones anotadas en el curso de este estudio.

Vamos a suponer la Flota de los Estados Unidos en sus bases del Atlántico y la Flota japonesa en sus bases del mar del Japón.

Posiblemente con el éxito, de los raids de submarinos, obtenido en la última guerra, y, conociendo la astucia y audacia de los japoneses, es de suponer, que desde la época de tirantez de relaciones que se conceptuén ya preliminares de la ruptura de las hostilidades, los japoneses tratarán de hacer riesgosa la concentración de la flota americana avanzando flotillas de submarinos, protegidos para su aprovisionamiento con buques mercantes, que no tendrían reparo en sacrificar, para este objeto, en vista de las ventajas que les reportaría la demora de la concentración de la flota americana en aguas del Pacífico, es decir en la base de concentración que sería Hawai; la sola presencia de submarinos en esta zona, ya sabemos cual sería solamente su efecto moral.

El primer objetivo de los japoneses será la toma de las posiciones de Guam y las Islas Filipinas, como ya lo hemos anotado más adelante, aprovechando su ventajosa posición estratégica. La toma de estas bases les permite a los japoneses impedir o retardar la ofensiva americana, para la que estos dos puntos de apoyo son indispensables. El tiempo que demoraría una flota americana que viniera en su auxilio, es más que suficiente para

permitir a los japoneses tomarlas, venciendo sus escasas guarniciones y su poca protección

Suponiendo la flota en Panamá, estaría a mas de 8.000 millas, y en el mejor de los casos, encontrándose en Hawai, distaría 3.400 millas. Estando en Panamá no arribarían sino después de un mes a Guam; el solo tiempo de navegación sería de 24 días a 14 nudos, y si a esto se agrega el alistamiento en Panamá y los días indispensables para la reposición de combustible en Pearl Harbour, vemos que las fuerzas americanas no podrían llegar en menos tiempo en auxilio de las posiciones atacadas por los japoneses.

Tienen pués los japoneses este largo periodo para operar libremente. Suponiendo la flota concentrada en Hawai, este periodo se reduce a la mitad; Guam y Filipinas deberían pues ser plazas que pudieran resistir por lo menos un asedio de 15 días.

Fatalmente, como ya hemos visto, parece que el Statu-quo del Pacífico sorprendió a los americanos sin que hubieran sido llevados a cabo sus proyectos de defensa de estas bases; y, aunque los americanos tuvieran todos los elementos para transformarlas en un momento dado, no tendrían el tiempo sufiiciente para contrarrestar el golpe de mano que probablemente intentarían los japoneses.

Conociendo el espíritu japonés y la enorme imporiancia que tendría para ellos la toma de esas pocisiones, no es aventurado suponer que los Estados Mayores Japoneses tengan minuciosamente estudiadas y combinadas las operaciones preliminares del conflicto, y veamos que la flota japonesa se presentará delante de estas posiciones antes que se hubieran roto las hostilidades oficialmente. ¿Están tan lejanas las acciones japonesas de la guerra con Rusia? ¿Que estraño veriamos después de

Chemulpo?. Los japoneses siempre pretenderían sacar ventajas de la sorpresa y de su audacia aunque ella actúe contra las legítimas reglas del derecho de gentes.

Con estas posiciones en su poder, los japoneses detienen la ofensiva americana a 1.700 millas de sus costas. Guam 1.300 millas y, Manila a 1.700 millas. La flota americana actuando desde su base de Pearl Harbour estaría a 3.300 millas de Guam y 3.400 de Yokohama.

Vamos a ver como se desarrollarían las operaciones estando en estas condiciones.

Los japones mantendrían su flota de superficie en sus bases del Japón, no intentarían salir al encuentro de la flota americana porque ello no les significaría sino la derrota y la pérdida temprana de las posiciones conquistadas; mantendrían en Filipinas y Guam, las Marianas y Yap fuertes escuadrillas de submarinos y destroyers, que harían imposible el avance directo de la flota americana sobre las costas japonesas, sin el grave riesgo de que fueran torpedeadas unidades importantes de la flota disminuyendo el margen de superioridad sobre la japonesa.

Los raids de los submarinos americanos, desde la base de la flota a 3.400 millas, serían, sino imposibles, por los menos de un riesgo absoluto. Necesitarían diez días de navegación a 14 nudos, para llegar a aguas japonesas. Su capacidad de combustible no les dá radio de acción suficiente, y, por consiguiente tendrían que ser acompañados por buques auxiliares de superficie para su aprovisionamiento, que sorprendidos por las patrullas japonesas, además de poderlos destruir, denunciarían la presencia de los submarinos asaltantes que serían facimente batidos.

Las operaciones navales, en esta hipótesis, serían de un carácter nuevo y difícil; la ofensiva americana sería

una de las aventuras más audaces y peligrosas, y la guerra de una duración poco presumible.

Pero, es muy difícil concebir, que los Estados Unidos, controladores de la riqueza del mundo, colocados en inminente condición de llevar su flota al primer rango sobre la de las demás potencias, renunciara a ello, en las Conferencias de Wáshington por ellos mismos convocadas sin que en ellas, al contemplar la limitación del tonelaje y las condiciones impuestas por el Japón para su concurrencia, no hubieran sido ampliamente contempladas las necesidades estratégicas americanas.

Hemos estudiado la situación de la flota americana en el caso de que sus bases de Guam y Filipinas cayéran en manos de los japoneses en las primeras operaciones de la guerra; pero ese no sería el caso real más lógico; ninguna conquista territorial puede considerarse definitiva y segura, mientras la flota americana estuviera íntegra en acción. La limitación del tonelaje de los capital ships ha sido una maniobra habilmente manejada de los americanos, maniobra estratégica que les permite hacer posible el revituallamiento de una flota en los mares de Extremo Oriente similar o superior a la permitida a los japoneses, y ella no puede haber sido tratada sino con la concurrencia y posible utilización de sus bases respectivas. Vamos a suponer pues el caso lógico de su debida utilización.

Manila, Cavite y Olongapo serán las bases de la acción real de la escuadra de operaciones americana, puesto que ellos representan los puntos de apoyo para establecer el bloqueo de las costas japonesas de Manila a Hong Kong son 500 millas, distancia de fácil recorrido para los submarinos que harían el barrido de las rutas comerciales japonesas a la Indo china, Australia y Europa. Para el bloqueo de las rutas de Shangay y Nagasaki

habría necesidad de submarinos de gran radio de acción; alejadas estas rutas de Manila más de 1.500 millas, no podrían mantener su accion sino bajo la continua amenaza de los japoneses que tendrían en Formosa potentes escuadrillas de destroyers y caza submarinos de vigilancia.

Uno de los puntos, objetivo principal de los americanos, en este caso, será pués, para conseguir el bloqueo absoluto del Japón, la toma de la posición de Kelung, en Formosa, punto de apoyo de los japoneses, y las islas de Yap, muy próximas al centro de operaciones de la flota en las travesias entre Guam y Hawai.

Las operaciones navales que definan el conflicto serán pues en las proximidades de las costas japonesas, la toma de sus posiciones de defensa como la de la Isla de Formosa. será una de las principales y decisivas, en las proximidades de este punto sería una de las batallas navales, despues de Jutlandia, mas grandiosa de la historia de las guerras navales.

La flota japonesa inferior en número, es más presumible que adopte la defensiva estratégica, operando en combinación con la flota submarina apoyada en sus bases, que le den actividad y vigor. La dirección estratégica de las operaciones, les dará el medio de esperar circunstancias favorables para que ellas actúen ofensivamente, evitando librar una batalla naval, al principio de la guerra, cuyo carácter decisivo hemos visto que sería del todo funesto para las armas japonesas.

Por otra parte la flota americana de superioridad numerica indiscutible, necesita conservar su coeficiente de superioridad a toda costa, a fin de compensar su situación estratégica desfavorable, pués, la reparación de sus unidades averiadas no podría hacerse sino a muchas millas de distancia, que significarían muchos dias de na-

vegación en condiciones precarias, tanto por los submarinos enemigos, como por las condiciones de los mares y tiempo.

Los diques de Manila solo tienen capacidad para recibir destroyers 3.000 tons; en Olongapo, el dique mayor tiene solo para recibir los viejos cruceros acorazados de 14.000 toneladas; Pearl Harbour a 5.000 millas, ya hemos visto que solo posee un dique que podria recibir los acorazados tipo Dreadnought, las modernas unidades de batalla tendrían que volver al Atlántico, salvo nuevos proyectos que escapan al conocimiento del autor, pues la ultima organización de la Flota de los Estados Unidos es muy natural que posea todos los elementos auxiliares en ambos mares.

Si las conferncias de Wáshington, no hubieran limitado el tonelaje de las Flotas de Combate, y se hubiera llegado a cumplir el bluff del programa japonés para 1928, las cifras que arrojan los cálculos del tonelaje de reavituallamiento necesario para el mantenimiento de una flota americana en el extremo Oriente, en condiciones estratégicas de superioridad numerica a la proyectada por los japoneses es tan fantástica, que la guerra habría sido imposible; la limitación de los capital ships, ha permitido pues la enorme disminución de estas cifras, y por consiguiente también, que sea más factible la expedición de una poderosa flota a combatir a ocho mil millas de su costa, disminuyendo las dificultades extraordinarias de su ejecución; es decir, ha dejado subsistir la posibilidad del conflicto.

Este hecho ha sido interpretado como una sabia maniobra política que permite la toma de posiciones ventajosas, antes de un conflicto que los inmutables designios del destino harían cumplir.

Las materias minerales representan en término medio, según lo ha podido demostrar Lambling, el 4.7% del peso total del cuerpo, es decir, que en un hombre de 70 kilos existen aproximadamente 3 kilógramos de cenizas.

Las diferentes sales que el organismo emplea diariamente para su funcionamiento son tomadas del medio externo, donde bajo la forma de fosfatos, cloruros, sulfatos, etc. se encuentran formando parte de los alimentos animales o vegetales. Es el cloruro de sodio la única sal que es absorvida al natural y entra a formar parte en la proporción del 50 o 75% de la cantidad total de sales ingeridas.

De lo que antecede resalta inmediatamente, la importancia de las sales en el normal funcionamiento del organismo y nos explica cómo la falta o déficit mineral en nuestra alimentación puede traeer como consecuencia la producción de gravísimos trastornos que aun pueden llegar hasta producir la muerte.

Elementos Albuminoideos

Son sustancias cuaternarias formadas por oxigeno, hidrógeno, nitrógeno, carbono y de pequeñas cantidades de azufre y tósforo. Su metabolismo aporta al individuo una cantidad de 4.1. calorias por gramo de albúmina quemada.

Para el conocimiento del valor alimenticio y del papel fisiológico de las substancias albuminoideas es preciso realizar, previamente, el estudio somero de algunas de las particularidades inherentes a su composición química que contribuiría, además, para aclarar la génesis de los transtornos que provoca la falta ó deficit de algunos de los componentes de las mismas.

LA RACION ALIMENTICIA DEL GRUMETE PERUANO

Por el Teniente 1o. de Sanidad Luis M. Delgado.

(Continnación.)

sicamente manteniendo el equilibrio de la tensión osmótica entre los líquidos y tejidos del organismo y en el sostenimiento constante de la concentración molecular de los humores, papel que principalmente le es asignado al cloruro de sodio, pues se sabe que las células viven en un medio humoral isotónico muriendo desde el momento en que se establezca un desequilibrio en esta isotonía. Se les significa igualmente un papel físico-químico de la mayor importancia cuando se dice que ellas obran eternamente sobre los coloides orgánicos, pues bastaría recordar la acción de las sales sobre la hidrofilia y la coagulabilidad de los coloides. Finalmente, ellas sirven para impedir la acidificación del organismo por los productos de desintegración de las sustancias albuminoideas, asi por ejemplo: el azufre que forma parte de la molécula albumínica se oxida en el organismo y se transforma en ácido sulfúrico, que al estado fisiológico es saturado por las sales alcalinas aportadas por los alimentos vegetales.

La molécula de albúmina es complejísima. Por los trabajos de análisis realizados por Schuntzenberger se ha llegado a la conclusión de que en su 80% está constituida por la unión de múltiples ácidos aminados, estando en el resto formada por grupos reductores, polialcoholes aminados, etc.

Puestos en libertad estos ácidos aminados, merced a trabajos de simplificación realizados en el interior del organismo son absorvidos, teniendo posteriormente que sufrir un trabajo de reconstitución sintética para ir a formar las albúminas específicas y para reparar las pérdidas originadas por el trabajo de los órganos.

Dos opiniones imperan hoy en la ciencia para explicar dónde y de qué manera tiene lugar esta reconstrucción, una procede de Voit y la otra de los modernos fisiólogos.

La primera, supone que la mucosa intestinal o el hígado reconstruyan a partir de los ácidos aminados una albúmina neutra o indiferente, adaptable, merced a ligeras modificaciones, a todas las necesidades de reparación de las diferentes albúminas de los órganos y que constituiría una especie de "albúmina circulante y de reserva" de la cual saldría la albúmina "fija" de los diferentes tejidos de la economia.

La otra opinión considera que los ácidos aminados circulan en la sangre y humores, tomando de allí cada tejido el que le fuera necesario para su reparación, realizándose la reconstrucción sintética de la albúmina a nivel de los diferentes órganos, es decir, allí donde fuere preciso. El exceso de ácidos aminados, es posible que forme por sintesis una especie de albúmina de reserva que solamente estaria depositada en

el hígado o bazo o aun en la misma célula de cada órgano.

De otro lado, cuando se estudia las transformaciones que sufre la molécula de albúmina antes de tomar su aspecto definitivo, se puede apreciar que la demolición y separación de sus ácidos aminados no se hace violentamente sino por etapas sucesivas, pasando por una serie de estados intermedios hasta llegar al ácido carbónico y al agua, pudiendo en este proceso de degradación realizarse una detensión en algunas de sus etapas y a partir de ella originar por sintesis o bien el ácido aminado primitivo o bien glucosa, procesos los dos de una trascendencia enorme cuando se piensa en las proyecciones que su conocimiento puede tener para la fisiología y la patología.

Es importante, asi mismo, tener presente para cuando se tenga que tratar del minimun indispensable de albúmina, necesaria al individuo, el desigual valor nutritivo de cada una de las agrupaciones albumínicas. Ya Gautier, al tratar de este asunto, hizo notar las diferencias existentes entre las albúminas de orígen animal y vegetal asignando un valor más bajo a estas últimas. Chittenden, en sus experiencias, llegó a la conclusión de que no era posible mantener a los perros solo con albúminas vegetales en un equilibrio nitrogenado aceptable y Rubner y Thomas, en un estudio reciente, hacen resaltar la enorme influencia que ejerse sobre la cifra del mínimun indispensable de albúmina la procedencia de ésta.

Abderhalden, explica claramente estas diferencias, expresándose en los conceptos siguientes: Los proteicos de nuestro organismo dice, están en constante renovación, principalmente aquellos que entran a formar parte del protoplasma de la célula. De la cor-

tinua destrucción de estos elementos quedan libres muchos ácidos aminados, algunos de los cuales son eliminados por las secreciones y excreciones, quedando otros en el organismo para servir de nucleos a la edificación de nuevas moléculas albuminoideas. Los ácidos aminados extrictamente exógenos, tirosina, triftofano, etc. han de recibirse igualmente en la misma cantidad en que son eliminados, pero no siendo la proporción de estos ácidos la misma en todas las albúminas de aquí que el minimun necesario de éstas sea regído por la cantidad de ácidos aminados exógenos que contengan, así por ejemplo: si una albúmina contiene 1 gm. por 10 de substancia (tirosina) y otra 2 gm. en la misma cantidad, tendremos que si las necesidades orgánicas son de 2 gm. habrá que tomar 20 gm. de la primera albúmina y solo 10 de la segunda, siendo por consiguiente el mínimun indispensable, doble en el primer caso. Mediante estos razonamientos se justifica el concepto de que el valor nutritivo de las albúminas depende de la cantidad de ácidos aminados extrictamente exógenos. que contenga, cantidad que regula el mínimun indispensable de ella.

Considerando que el funcionalismo normal de los órganos demandaba un gasto nitrogenado representado por la albúmina y habiendo que reparar este desgaste, sopena de grave alteración de la salud, muchas eminencias investigadoras se han dedicado a la tarea de hallar el mínimun indispensable necesario al individuo. Esta cuestión no sólo tiene un interés científico sino que también practicamente debe considerarse de magnitud cuando se trata del establecimiento del régimen alimenticio más apropiado para las colectividades y para los pueblos.

El gasto de albúmina que demanda el organismo ha podido ser medido valiéndose de medios indirectos. Los fisiólogos tratan de hallar la cantidad de albúmina mínima necesaria con la cual se pueda conseguir el equilibrio nitrogenado.

Numerosísimas han sido las opiniones emitidas a este respecto por competentes autores; pero son consideradas como clásicas las conclusiones a que, con este motivo, llegaron el americano Chittenden y el danés Hindhede, conclusiones ratificadas y experimentadas posteriormente por fisiólogos de todas partes del mundo, quienes las han encontrado exactas. La guerra última ha permitido confirmar de una manera inequívoca la veracidad de tales asertos.

Vamos a exponer ahora brevemente el resultado de las interesantes experiencias del sabio americano Chittenden.

Este fisiólogo, fué incitado a sus estudios por las observaciones de Horace Fletcher, quien logró mantener a algunos individuos en buen estado de salud conservando el peso que tenían al comienzo de la experiencia con aportes diarios de albúmina de 45 gramos proximamente.

Las investigaciones de Chittenden se llevaron a cabo en tres grupos de individuos. El primer grupo estaba compuesto por él mismo y por cuatro compañeros alumnos de su laboratorio, a quienes podian considerarse como representantes del trabajo intelectual. El segundo grupo lo componían tres soldados, que podian representar al trabajador de esfuerzos moderados y el tercer grupo ocho estudiantes de la Universidad entrenados en sports atléticos que podían ser tomados como representantes de los indivi-

duos que se dedican a esfuerzos musculares exagerados. Las personas en experiencia fueron disminuyendo paulatinamente la albúmina de su ración y como es natural se les hacia diariamente un detenido análices de orina y de escrementos para hallar con estos datos y los procedentes del análisis de su ración, el balance nutritivo nitrogenado. Los sujetos en experiencia disminuían de peso en el curso de la misma hasta un cierto nivel que se mantenía invariable. En el primer grupo de sujetos se obtuvo el equilibrio nitrogenado con un aporte de albúmina igual a 0.75 gms. al día, en el segundo, con 0.80 gms. y en el tercero con 0.79 gms. por día asimismo. En cuanto al estado de salud de los individuos sometidos a la experiencia fué magnífico; algunos de ellos vieron desaparecer algunas incomodidades que les aquejaban y hasta conservaron como regimen de alimentación ordinario el seguido durante las investigaciones La potencia muscular fué medida al dinamometro en los individuos del segundo y tercer grupo, viéndose que esta había aumentado en un 100 por 100.

Como resúmen pues, diremos, que los irreprochables trabajos de este americano han demostrado que, cubiertas las necesidades energéticas del organismo con cantidades apropiadas de grasas e hidratos de carbono puede mantenerse un soberbio estado de salud y fuerza física e intelectual con aportes de albúmina no superiores a 45 gramos. Separadamente a los estudios de Chittenden, los fisiologos e higienistas han demostrado que los elementos nutritivos utilizados por el organismo para la produción de calor y de energía son pricipalmente las substancias alimenticias no azoadas y sobre todo los hidrocarburos, y que las subtancias proteicas son necesarias principal-

mente para la reconstitución de células y tejidos usados.

En conclusión y juzgando que el estudio sobre cual debe ser la cantidad mínima a ingerirse está basada sobre hechos de observación científica y no de orden solamente especulativo, nos inclinamos a tomar estas ideas como muestras toda vez que ellas son las mejores para el buen mantenimiento de la salud, resultando ser las más adecuadas.

Los trastornos producidos en el organismo por la falta o deficit de albúmina se confunden con los de la inanición.

Las que se emplean en la alimentación son procedentes del reino animal y vegetal, siendo más ricas en ellas los siguientes productos: carne de buey, queso, yema de huevo, pescado, leche, jamón lentejas, almendras, frejoles, maiz, arroz, beterragas, etc.

Los principios proteinicos están avaluados en nuestra actual ración en un total de 157 gramos, cantidad exagerada si se piensa que las albúminas en una ración no tienen otra finalidad que la de ser elementos reparadores del desgaste orgánico.

Hidratos de Carbono.

Son substancias ternarias, formadas por hidrogeno, carbono y oxígeno y que proceden casi exclusivamente de los vegetales.

La misión que desempeñan en el organismo es la de elementos combustibles siendo verdaderos proveedores de energía quemándose con una grandisima facilidad y suceptibles de desprender por su metabolismo 4.1 calorias por gramo. Pero si bien es cierto que este es el papel más brillante que ellos cum-

plen, es preciso recordar que tienen igualmente que desempeñar un rol plástico indiscutible, pues se ha visto que en las albúminas figura un grupo hidrocarbonado aminado y que en el ácido nucleinico existe otro hidrocarbono, la dextro-ribosa, demostrando estos hechos que dichos elementos deben tener tambien un papel plástico y que su presencia es necesaria para sostener la composicion normal de nuestros tejidos

Ellos están contenidos principalmente en el reino vegetal, harina, cereales, legumbres secas o menestras, papas, arroz, maiz, raices, verduras, alcohol y azúcar en la que se encuentran casi en un 100 por 100.

Los régimenes más pobres siempre son lo suficientemente ricos en subtancias hidrocarbonadas para cubrir las necesidades del organismo,asi es rara la falta ó deficit de estos principios; pudiéndose observar los trastornos producidos por su ausencia en el diabético, en el que por una parte, existe la restricción de hidrocarburos en el regimen y por otra la fuerte expoliación de glucosa por la orina hacen que el organismo se encuentre en deficit.

Inscribo a continuación la tabla de Maleschett, que señala la riqneza en hidratos de carbono de las diversas substancias que entran a formar parte de la ración.

Alimentos vegetales			Alimentos animales		
Arroz	434.5	Por kilo	Leche	40	Por kilo
Harina de queso	723.2	„ „	Hígado de vaca	22	„ „
Maiz	679.	„ „	Yema de huevo	85	„ „
Avena	559.	„ „	Carne de buey	4	„ „
Frejoles	429.	„ „	Clara de huevo	29	„ „
Papas	173.	„ „			
Raices	243.	„ „			
Betarraga	22.	„ „			

Las grasas

Las grasas son éteres de la glicerina, estando constituidas por la unión de ellas con los ácidos palmítico, esteárico y oléico. Juegan un importante papel en la alimentación como substancias calorigenas llegando hasta precidir la termogenesís.

En las grasas existentes en el organismo hay que distinguir dos porciones distintas en cuanto al rol fisiológico que deben representar.

Una es la grasa de reserva, la que se acumula en forma de depósito en los diferentes sitios del cuerpo formando una capa de substancias que preserva contra el frio en razón de su mala conductibilidad calorífica, y cuya cantidad crece cuando la alimentación es abundante y disminuye con el ayuno, llegando casi a desaparecer.

Otra es la grasa incluida en la intimidad del protoplasma celular, de composición netamente específica, no solo de una especie animal a otra sino incluso de tejido a tejido. Esta fracción representa la grasa protoplasmática cuya cantidad y calidad dan una constante celular, al decir de Terroine.

La misión fisiológica de ambas clases de grasas es muy distinta, pues mientras la grasa de reserva solo represcnta un depósito de combustible sujeto a múltiples contingencias, la grasa protoplasmática es un constituyente celular indispensable que no puede faltaren el protoplasma celular sin gravísimo daño para la salud.

El orígen de las grasas en el organismo es triple. De un lado, ellas provienen de la alimentación siendo tomadas en substancia, pudiendo una buena parte

formarse de los albuminoideos asi como también de los hidratos de carbono.

No se puede prescindir de estos cuerpos en la ración alimenticia sin ocasionar al organísmo grandes transtornos, así lo demuestran los más modernos estudios verificados en las regiones en guerra que se hallaban sometidas a restricciones.

Se ha visto perfectamente la existencia en las grasas del factor Avitamínico, liposoluble, que ingresa al organismo con ellas y cuya falta originaría transtornos de los cuales ya nos ocuparemos.

Muchos son los roles que ellas desempeñan en el organismo y entre ellos Sterling les asigna el de ser preparadoras del trabajo digestivo de las albúminas y de los hidratos de carbono, en mérito á su lentitud de absorción,permitiendo para aquellas un mejor trabajo digestivo. Se dice también que son potentes modificadores de la nutrición ya que aumentan el rendimiento nutritivo de las albúminas y por ellas favorecen el crecimiento en los jóvenes pues siendo muy activas las sintesis protéinicas las grasas que favorecen estas sintesis han de favorecer también el crecimiento.

El cuadro siguiente nos da idea de la riqueza en grasa de las diversas substancias alimenticias.

Substancias vegetales			Substancias animales		
Papas	15	por kilo	Pescado fresco	5	por kilo
Arroz	8	„ „	Carne de buey	20	„ „
Frejoles	19	„ „	Leche	45	„ „
Maíz	48	„ „	Carne de puerco	370	„ ,'
Avena	55	". „	Sesos	165	„ „
Nueces	600	., „	Queso	242	„ „
			Yema de huevo	320	„ „

Vitaminas

Son sustancias cuya composición química todavia no está bien definida, estudiadas la primera vez por el Pr. Funk y cuya falta ó deficit en la alimentación origina una serie ds enfermedades llamadas "por carencia" entre las que se considera al beri-beri, el escorbuto infantil ó enfermedades de Barlow y como probables en esta patogenia, la osteo malaria, el raquitismo, la pelagra, el edema de guerra, el pie de trinchera, etc.

Estas sustancias verdaderos factores accesorios del equilibrio y del crecimiento, son de origen esencialmente exogeno, aun cuando algunos autores aseguran que el organismo puede realizar su sintesis fundándonse en que el niño que solo es alimentado con la leche de la madre, debe recibir en ella las vitaminas que le son necesarias siendo pues estas formadas sintéticamente en las glándulas mamarias.

Han sido denominadas por Funk, con el nombre popularizado rapidamente de vitaminas,—McCallum, Dávis, Osborne las llaman "factores accesorios del equilibrio y del crecimiento" y Hopkins y Hoffmeister las denominan "factores accesorios de la alimentación.

Hay varias clases de vitaminas y cada una de ellas pertenece a determinado grupo, según sus propiedades de solubilidad y según sus cualidades curativas.—Mc.Calum y Davis distinguen; El factor A, liposoluble, vitamina de crecimiento ó factor antirraquítico, á el factor B, hidrosoluble, vitamina del equilibrio, factor antineurítico é antiberiberico, y el factor C. hidrosoluble ó factor antiescorbutico.

Vamos a estudiar suscintamente en un cuadro de

Mauriquaud, la repartición de las vitaminas en los diversos alimentos:

Factor B, antineurítico, anfiberibérico	Factor A, lipesoluble, autirraquítico
Granos de cereales no decorticados	Hojas de col.
Frutas, (naranjas, limón, tomate 0.	Manteca.
Zanahorias frescas.	Yema de huevo.
Papas	Aceite de hígado de bacalao.
Riñones.	Hígado de puerco.
Hígado.	Leguminosas.
Corazón.	Papas.
Leche.	Leche.
Jugo de carne.	Margarina.

Factor antiescorbúrico.

Legumbres verdes (col, lechuga, etc.)
Frutos ácidos (naranja, limón, etc.)
Leche fresca natural.

La falta del factor B. en la alimentación origina el beri-beri, que anatomo patológicamente es una polineuritis. En el Japón, donde la base de aquella es el arroz, se observa esta enfermedad con mucha frecuencia. Este producto debe ser desprovisto de su cuticula ó gérmen, que es donde se encuentra la vitamina B, para poder producir los transtornos inherentes á aquel estado patológico. El cuadro polineurítico sede á breve plazo cuando se administra una dieta en la que figuren en buena proporción los alimentos anotados en la primera escala.

El factor A, ó antirraquitico, es tan indespensable en el régimen y aun más que el anterior. Estudios modernos demuestran, el importante papel que desempeña este alimento en el equilibrio nutritivo y en el crecimiento. Pero también parece que no es este el único factor que influye en este sentido y se acuerda

que en el desarrollo tienen intervención más de una vitamina. La influencia de la leche en el crecimiento de los animales en experiencia es nula si se le desposee de la lactosa ó de la manteca, en razón de que la vitamina hidrosoluble acompaña á la lactosa y la liposoluble á la manteca. La adición a la leche á la

(Continuará)

TEMAS INTERNACIONALES

Honramos esta sección publicando el interesante artículo que sobre la Institución Carnegie de Wáshington, ha escrito especialmente para la Revista de Marina el Dr. Graham H. Stuart. El Dr. Stuart, que es miembro de la Institución Carnegie, se encuentra actualmente en el Perú como delegado de los Estados Unidos ante el Tercer Congreso Cientifico Pan Americano reunido recientemente en Lima.

El Dr. Stuart es tambien autor de un valioso trabajo, todavia inedito, sobre el sistema gubernativo del Perú.

La Carnegie Institution of Wáshington

El nombre de Andrés Carnegie es conocido en ambos hemisferios como uno de los más grandes filántropos del mundo, pues el Laird de Skibo Castle puso en sus donaciones el mismo entusiasmo e individualidad que había puesto antes en la formación de su vasta industria del acero. En las ciudades de los Estados Unidos, el término Biblioteca Carnegie es casi familiar, y existen muy pocos paises en el mundo que no puedan ostentar una colección de libros obtenidos gracias a la generosidad del gran rey del acero. El es así mismo bien conocido por sus donativos y trabajos en favor de la paz en el mundo, y el Carnegie Endowment for International Peace fué uno de los primeros campeones en la cruzada que dió como resultado la creación de la Liga de las Naciones.

Menos bien conocida, aunque de igual mérito que sus otras obras filantrópicas, es la Institución Carnegie de Wáshington, cuyo propósito según las palabras de su fundador, es "fomentar de la manera más amplia y liberal, las investigaciones, exploraciones y descubrimientos, y la aplicación de la ciencia al mejoramiento de la humanidad".

La Institución Carnegie de Wáshington fué fundada por Andrew Carnegie en 1902 y en la actualidad posee una dote de 25.000,000 de dólares para llevar a cabo los deseos de su fundador. La Institución está bajo el control general de un comité compuesto de veinticuatro síndicos que se reunen anualmente, y bajo la constante dirección de un Comité Ejecutivo de esa junta, y del Presidente de la Institución. Sus actividades de trabajo son de tres clases: Inaugura y prosigue investigaciones de su propia iniciativa, algunas de lass cuales requieren un largo período de tiempo, un gran cuerpo de hombres de ciencia, y un fuerte expendio financiero. Apoya monetariamente las investigaciones particulares cuya finalidad juzga digna, y que requieren este auxilio para realizarlas. Y finalmente ella publica los resultados de estas investigaciones y los distribuye gratis a todas las principales bibliotecas del mundo.

En los campos da exploración en que parecen necesarias las investigaciones permanentes, se han establecido departamentos de la Institución, con un director, un cuerpo de ayudantes, y con todos los equipos de campo y de laboratorio necesarios. La sola enumeración de estos departamentos muestra la gran amplitud de los estudios que se efectúan. El Departamento de Investigación Histórica ha publicado ya 25 volúmenes conteniendo catálagos del material en archivo sobre Historia Americana que existe en América y en paises extranjeros. El de-

partamento de Genésica en Cold Spring Harbor está investigando las leyes de la herencia, la fisiología de la reproducción, y los factores de la evolución orgánica. El Dr. A. F. Blakeslee, Director Ayudante de la Estación para la Evolución Experimental, está ahora en el Perú buscando ciertos ejemplares del Jimson Weed (1). El Laboratorio para Fisiología de las Plantas, construido en el Desierto en Tucson, Arizona, está haciendo estudios especiales sobre la vegetación de los desiertos y las relaciones entre el agua y las plantas. El departamento de Embriología en Baltimore tiene una colección de más de 5.000 embriones humanos y está haciendo un extenso estudio de sus formas y características. El Laboratorio de Nutrición en Boston, posee una completa variedad de aparatos para el estudio de las leyes fundamentales de la actividad vital. El Departamento de Biología Marina, con su laboratorio en Loggerhead Key, Tortugas, está haciendo un estudio especial de la vida en los mares tropicales, habiéndose enviado varias expediciones para estudiar los arrecifes de Tutuilia, Samoa Americana.

De especial interés para los alumnos de la Escuela Naval, es el Departamento de magnetismo terrestre. Uno de los principales problemas que ha sido necesario estudiar, es el de levantamiento de cartas magnéticas en las áreas oceánicas. Un primer viaje fué efectuado en el Pacífico el año 1905 en un buque fletado con tal propósito; pero en 1909 se lanzó un buque no-magnético, especialmente construído y al que se puso por nombre "Carnegie", y que desde entonces se halla en constante servicio. Todos los materiales que han entrado en su construcción son no-magnéticos, con objeto de que no afecten a la aguja del compás. Las partes que por nece-

(1) Variedad de planta que se encuentra en los Estados Unidos. N del T.

sidad son metálicas, se han fabricado de bronce o de cobre. El "Carnegie" se sirve principalmente de sus velas para navegar, aunque posee también un motor auxiliar a gasolina de 120 H. P. Su recorrido diario es de 120 millas náuticas, proximamente, y desde 1909 a 1921 ha navegado 252.702 millas, o sea más de diez veces la circunferencia de la Tierra. El trabajo oceanográfico comprende, además de las investigaciones sobre magnetismo terrestre y electricidad atmosférica, trabajos auxiliares sobre refracción atmosférica, meteorlogía, hidrografía, y geografía.

También se han efectuado levantamientos de áreas terrestres, y, además de las expediciones exploradoras, se han construido observatorios magnéticos en Watheroo, Australia Occidental, y en Huancayo, Perú. El Dr. Parkinson, actualmente a cargo del observatorio magnético de Huancayo, presentó ante el Tercer Congreso Científico Pan-Americano recientemente reunido en Lima, una completa exposición de los trabajos que efectúa su estación.

La Institución Carnegie hace tambien extensos estudios de Geología y Astronomia. El famoso observatorio de Mount Wilson en la baja California, fué construido y se mantiene por la Institución. Aunque la mayor parte de las investigaciones han sido efectuadas en el campo de las ciencias exactas, recientemente la Institución decidió entrar en el campo de las ciencias políticas preparando una serie de monografías sobre los gobiernos de los Estados Sud-Americanos. El Dr. L. S. Rowe, Director General de la Unión Pan-Americana, hizo la primera monografía sobre la República Argentina, en 1921. El Dr. Herman James escribió la segunda sobre el Brasil, en 1923. La tercera, sobre el sistema gubernamental del Perú, acaba de ser concluida por el autor

de este artículo, y probablemente será publicada a principios de 1925.

Qué tipo más acabado de hombre puede la juventud de hoy día esforzarse en imitar que aquel de Andrés Carnegie, quien no solo realizó una gran obra durante su vida, sino que ha hecho posible la realización de una obra más grande aún por la posteridad?

Graham H. Stuart, Ph. D.

Socio Investigador de la Institución
Carnegie de Wáshington

Por la traducción

Teniente 1o. J. F. Barandiarán

BIBLIOTECA

Notas Profesionales

Pruebas importantes de la maquina worthington tipo diesel—doble acción.—En los talleres de Worthington Corporation de Búfalo, se han efectuado durante 30 dias, sin interrupción y a máxima potencia, las pruebas de un motor Worthington a combustion interna de dos tiempos, tipo Diesel de doble acción. A las 10 h. 05m. P. M. del 25 de Octubre y ante un número de distinguidos ingenieros representantes de la U. S. Shipping Board, del Navy Department, y gran número de interesados particulares se paró la máquina que habia estado corriendo a la velocidad uniforme de 90 r. p. m. y a plena potencia desde las 10 h 05 m P. M. del 25 de Setiembre.

A la mañana siguiente, en presencia de la Shipping Board y otras representadas, se puso en marcha nuevamente la máquina, despues se hizo correr en sentido contrario, luego hacia adelante y en seguida se paró; siempre manejable con facilidad y presición perfectas, sin haberla tocado desde que terminó la prueba.

Despues de esto, se sacaron las válvulas y se desarmó el cilindro superior para la inspección y tambien el émbolo y vástago para calibrarlo. Una hora y veinte

minutos fueron suficientes para presentar la máquina completamente desarmada para la inspección.

Un detalle interesante de la inspección fué, la confianza demostrada por los ingenieros de la Worthington, permitiendo a la Shipping Board y otros representantes no solamente estar presentes, sino ser los primeros en examinar el cilindro, émbolo y vástago y otros detalles despues de la carrera. Generalmente, cuando se verifica una prueba como esta, seria, é importante en el diseño de una nueva maquina, los propietarios naturalmente prefieren estar tranquilos y convencerse que todo está conforme, antes de invitar extraños para inspeccionar las condiciones interiores de la máquina. La liberalidad absoluta con que los ingenieros de la Worthington han procedido, fué objeto de comentarios muy favorables por los ingenieros visitantes.

Los resultados han justificado completamente esta confianza. La máquina, cilindros, anillos, émbolo y vástago se encontraban en perfectas condiciones. Los anillos del émbolo estaban tan libres como cuando se pusieron al principio y no habia ni una marca ni rayadura en la superficie. Se hizo la calibración micrométrica de los anillos y de las partes móviles revelando no tener desgaste en ninguna parte que excediera de un milésimo de pulgada y en la mayor parte de los puntos; menos de un diezmilésimo de pulgada. Habia un pequeño depósito de carbon blando en las aristas inferiores de los portales de escape superior, pero no lo suficiente para intervenir en el buen funcionamiento de la máquina o disminuir apreciablemente su eficiencia. La cabeza del émbolo y tapas de los cilindros no acusaban ni siquiera descoloración debido a la combustion. A pesar de la inspección mas prolija no se pudo descubrir ningun desperfecto.

Despues de examinar minuciosamente las partes de

la máquina, la opinion general fué, que la corrida de prueba, podria haber continuado indefinidamente.

Entre los ingenieros prominentes que inspeccionaron la máquina a la conclusión de la prueba, se encontraban, el Capitán R. D. Gatewood, U. S. N. Chief of the Departament of Maintenance and Repair of the U. S. Shipping Board; el Comander Holbrook Gibson, U. S. N. representante del Navy Department; William F. Gibbs de la Gibbs Brothers, arquitectos navales consultores, representante de la International Mercantil Marine Company y de la Watson Navigation Company; el Vice-President F. P. Palen y C. F. Bailey, Engineering Director of the Newport. News Shipbuilding & Drydock Company; George B-Drake, Maneger of the Marina Departament of the Texas Company; Dr. J. R. Wright, C. O. Rnys and George B. Jones de la Standard Oild Company of New Jersey.

Los resultados de la prueba registrados oficialmente fueron:

Duración de la prueba	720 horas
Número total de revoluciones	3,879,921
Velocidad media	89,8 r.p.m.
Promedio del peso colocado en el freno	2.400 libras
Largo de la palanca del freno	15 pies
Promedio de potencia según el freno	615 H. P.
Promedio indicado de la presión media efectiva en el cilindro superior	81 libra
Promedio indicado de la presión media efectiva en el cilindro inferior	77 libras
Promedio de potencia indicada	778 H. P.
Consumo de combustible (promedio de cuatro pruebas de 2 hrs.) por H. P. hrs., eftvs.	0.428 libras
Densidad del combustible empleado	28°a 32° B.
Consumo de combustible por I. H. P. Hora	0.339 libras

Eficiencia mecánica medida durante las cuatro pruebas..... 79,5%
Promedio de aceite lubricante consumido en el cilindro y caja de empaquetaduras del vástago, en 24 horas..... 4,03 gall.
Promedio de temperatura en el escape..... 510° F.

El informe oficial firmado por Mr. Olson dice: "La máquina corrió a velocidad uniforme sin la menor parada durante el periodo íntegro de la prueba. Examinada la descarga del escape a la salida del cilindro se observó que esta fué invisible en todo tiempo.

"Las lecturas de temperaturas del agua de refrigeración, escape, camisas de cilindros, etc., y de las presiones de aire del barrido, inyección de aire, presión de aceite etc., ha sido notablemente uniforme durante el periodo integro de la prueba. El funcionamiento de la máquina es tan suave como el de una máquina a vapor y se ha observado la ausencia completa de las vibraciones perjudiciales".

"La prueba ha demostrado, en nuestra opinión, la seguridad de este tipo de máquina durante una prueba de treinta días de funcionamiento, habiendo obtenido un éxito completo".

Los oficiales de la Worthingon Corporation, dicen que los resultados de la prueba han sobrepasado aún sus expectativas, y que la inesperada perfección de la superficie del cilindro, émbolo y anillos parece indicar que, la construcción de los cilindros y tapas de pared simple de acero forjado, empleando por primera vez en esta máquina por Worthington, ha solucionado el más serio problema Diesel del pasado; es decir, en la adecuada eliminación de calor, y resistencia a los esfuerzos del material por efecto del calor.

Inmediatamente después de la terminación de la

prueba, la Worthington-Pump and Machinery Corporation anuncio, que se prepara a la manufactura de máquinas de este tipo, desde dos cilindros para desarrollar 1.300 H. P. a 90 r. p. m. hasta seis cilindros para desarrollar 5.600 H. P. a 125 r. p. m.. Estas dimensiones se pueden obtener en los cilindros de 28 pulgadas de diámetro con 40 pulgadas de carrera, sobre la base de 80 libras de presión media efectiva indicada. Además la casa se prepara anunciar, el desarrollo de mayores potencias, basado sobre el mismo principio único del diseño, cuyo éxito se acaba de probar.—(*Traducido del The Marine News.—Por la traducción Gmo. A. Runciman*).

Crónica Nacional

Agasajo

Con motivo de la designación como Ministro de Marina del Señor Ingeniero Don Fermín Málaga Santolalla, la Sociedad de Ingenieros le ofreció una fiesta de la que fué oferente el Presidente de dicha Sociedad, Señor Luis E. Olazábal.

La REVISTA DE MARINA se complace en publicar los discursos que en aquella oportunidad se cambiaron.

Señor Málaga:

Cumplo el deber gratísimo de expresaros la complacencia con que vuestros compañeros de la Sociedad de Ingenieros os han visto entrar al desempeño del ministerio de marina.

Váis a altenar vusetra ilustrada labor parlamentaria con la tarea administrativa, en la que vuestras cualidades de inteligencia, de ilustración y de carácter darán óptimos frutos.–

Dirigiréis las labores de los marinos del Perú, cuyo primer mandamiento es el honor, vos señor Málaga a quien todos señalamos como el caballero sin mancha y sin tacha.

Los ingenieros que temos con los marinos la afinidad

científica de nuestros estudios y la patriótica de nuestros ideales, vemos con gran satisfacción que uno de los más altos exponentes de nuestra profesión, apartándose por un momento de su trabajo diario de hacer patria próspera, lleve a nuestra marina de guerra nuestro anhelo de tener patria fuerte.

Señores: brindemos porque la labor diaria de los marinos de hacer un Perú fuerte, colme el anhelo de los ingenieros y porque la labor diaria de los ingenieros de hacer un Perú próspero, colme la aspiración de todos. Brindemos, señores, por el ingeniero Málaga Santolalla, llamado hoy a hacer un Perú fuerte.

Contestó el señor Málaga Santolalla en los siguientes términos:

Señor Olazával:

Agradezco sinceramente esta prueba de cariño con que la Sociedad de Ingenieros, ha querido honrarme una vez más. Bien sé que cuento no sólo con vuestra bondadosa simpatía, sino que también contaré cuando sea necesario con vuestro ilustrado y valioso concurso.

Con los marinos tenemos los ingenieros, como muy bien lo habéis dicho, el doble vínculo de la afinidad científica de nuestros estudios y de nuestrrs patrióticas aspiraciones; me siento feliz de que el desempeño del ministerio de marina, me dé la oportunidad de estrechar los vínculos entre la Sociedad de Ingenieros y la Marina Nacional y contando con el valioso concurso de ambas instituciones, confío en que mi paso por ese ministerio no será estéril.

Nuestra gloriosa marina, que no obstante de la deficiencia de sus elementos de defensa, supo asombrar al mundo con las heroicas hazañas de Angamos y de Arica, se está adaptando ahora a los adelantos modernos, y, podéis

estar seguros, de que ella durante la paz, se ocupará del levantamiento de nuestra carta marítima, del perfeccionamiento de la fluvial y de cuanto dentro de su efera de acción contribuya al engrandecimiento nacional, y que en caso de guerra, ya no se repetirán los desastres del 79 y será la marina la que impida que nuestro territorio vuelva a ser hollado por planta extranjera.

Brindemos, señores, por la prosperidad de la Sociedad de Ingenieros y de nuestra marina, y por los estrechos vínculos que deben unir a estas instituciones.

Inspección de la Escuela Naval.

En la mañana del Domingo 28 de Diciembre último tuvo lugar la inspección anual que verifica el Presidente de la República a la Escuela Naval del Perú.

El señor Presidente se presentó acompañado del Ministro de Marina Doctor D. Fermín Málaga Santolalla, del Ministro de Instrucción y Culto Dr. D. Alejandrino Maguiña, del Ministro de Guerra Don Juan Manuel de la Torre y de su Casa Militar, siendo recibido por el Director, Jefes y Oficiales de la Escuela, varios miembros del Cuerpo Diplomatico y gran número de distinguidas personas que habían sido especialmente invitadas al acto.

Después de revistar la Compañía de Cadetes, recorrió el señor Presidente los diversos compartimentos de que se compone la Escuela quedando muy bien impresionado del progreso alcanzado durante el último año.

En el patio de honor de la Escuela fué instalado un manipulador con el que el señor Presidente inauguró la señal horaria que desde esa fecha corre a cargo de la Escuela Naval y que consiste en arriar eléctricamente una bola izada en el mastelero que se ha colocado últimamente en el palo de la Corbeta "Unión", y que es visible desde cual-

quier punto de la bahía; esta señal horaria es la correspondiente a 0 horas del meridiano de Washington hora oficial en el Perú y que la Escuela Naval recibe directamente de la Estación Inalámbrica del Observatorio de Annápolis.

El señor Capitán de Navío Charles Gordon Davy Director de la Escuela en un detallado discurso dió cuenta de la marcha de la Instltución durante el año académico de 1924, haciendo resaltar las múltiples labores que además de la enseñanza se llevan allí a cabo.

El señor Ministro de Marina contestó el anterior discurso con frases conceptuosas llenas de patriotismo.

El señor Presidente de la República respondió los anteriores discursos manifestando su complacencia por el estado de adelanto de la Escuela y ofreciendo prestar como hasta la fecha, todo su apoyo a las iniciativas que en orden al progreso de la Escuela le fuesen presentadas.

Acto seguido se verificó la entrega de los certificados que acreditan aptitud para el ascenso a la clase de Alferez de Fragata a los Cadetes de 6º año que han terminado sus estudios don Julio Elias, don Miguel Mesía y Guillermo Tirado.

La espada de honor fué adjudicada al Cadete Miguel Mesía quien obtuvo la mayor nota en Caracter Militar.

Fueron entregados a demás los siguientes diplomas de honor, a los Cadetes que obtuvieron el mayor porcentaje en sus respectivos años.

1er.	año	Cadete	Miguel Torres.
2º	„	„	Franklin Pease Oliveira
3er.	„	„	Eloy Burga.
4º	„	„	José Moto y Mosto.
5º	„	„	Luis Ruillón.
6º	„	„	Julio Elías.

La marinería de la Escuela hizo diversos ejercicios atléticos con lo que se dió por terminada la revista de Inspección.

El señor Presidente de la República y la distinguida concurrencia fueron agasajados con una copa de Champaña.

Simpática Asociación

Siguiendo la costumbre de otras marinas los tres Cadetes últimamente egresados de la Escuela Naval del Perú han formado una asociación cuya exposición y reglas insertamos mas abajo.

Lazos de esta índole sirven para consolidar el compañerismo a travéz de las vicisitudes de la carrera durante los largos años de servicios prestados en ella.

ASOCIACION DE LA CLASE DE 1924

A.—EXPOSICION

1.—Actualmente hay 9 personas del Cuerpo Unico en la Armada. El próximo año habrán 20. Pero desde ahora empieza el período en que todos se fijarán como va a comportarse esta nueva rueda en el engranaje naval y nosotros queremos que su papel sea el mejor y que apague toda crítica haciendo desaparecer las dudas.

2.—En la guerra lo moral es a lo material como tres es a uno. (Napoleón). En la vida, también. La moral no es una característica individual. Ella pertenece al grupo. Es la atmósfera que mana de las sociedades de hombres y que viene a ser el espíritu que las domina. La alta moral es el espíritu de una sociedad cuyos caracteres individuales son una mezcla de respeto, confianza, alegría y armonía. Si en la música un sonido desacorde produce una mala impresión, en las relaciones a

bordo de un buque o en cualquier aspecto de la vida náutica un desacuerdo es análogo a una cadena con un eslabón débil; toda la estructura todo el cuerpo se romperá al menor esfuerzo. Cuando una opinión pública o sentimiento poderoso producen cooperación y espíritu de acción común harán que nadie se salga del camino. Fueron los altos ideales que movieron a los 300 espártanos en el paso de las Termópilas. Por esto queremos relaciones *bien sólidas* entre nosotros para obligarnos a ir rectos hacia *adelante*.

B.—FINALIDAD

1.—La Asociación se forma con el objeto de mantener entre los miembros de la clase 1924, ese espíritu de camaradería que debe ser tradicional entre todos los graduados de la Escuela Naval del Perú, y así mismo los altos ideales del honor, rectitud, verdad, abnegación y entusiasmo de la Institución.

C.—REGLAS

1. Nos ayudaremos en todos los puntos profesionales. Nos facilitaremos los medios de aumentar nuestros conocimientos.

2. Estaremos unidos siempre y en todas las circunstancias. Cada uno pondrá de su parte todo lo posible para un acuerdo común y será el que se equivoque en algo el primero en reconocer su error.

3. Cada vez que estemos separados por motivo del servicio, una de las primeras visitas será a los asociados de la clase de 1924.

4. La asociación es efectiva desde el mismo día que se firma este contrato.

5. Usaremos un distintivo común: una sortija de

promoción que debe estar lista por cuenta de cada uno en un plazo que se vencerá en el mes de Julio de 1926.

6. Cada tres años tendremos una comida entre los tres asociados para celebrar la Asociación.

Alférez
Julio J. Elías

Alférez
Guillermo Tirado L.

Alférez
Miguel Mesia Pizarro

MINISTERIO DE MARINA BIBLIOTECA

Necrología

El 16 de Noviembre último, en la capitál de la República dejó de existir el señor Contralmirante Juan B. Cobian, Jefe de basta ilustración y ascendrado patriotismo; dedicó por entero su vida a la marina.

Como vencedor de Abtao y asistente a casi todos los hechos de armas importantes de nuestra escuadra figuró hasta su muerte en el Escalafón de Actividad de acuerdo con el artículo 13 de la Ley 2118.

La desaparición de tan distinguido Jefe ha repercutido dolorosamente en todo el personal de la Armada. "La Revista de Marina" se asocia al duelo ocasionado por tan sensible pérdida.

Honda y dolorosa impresión ha causado en el Cuerpo General de la Armada la temprana desaparición del Capitán de Corbeta don Daniel Caballero v Lastres.

Cuando nada lo hacía esperar, una breve y traidora enfermedad arrebata la vida a este distinguido miembro de la marina que siempre se comportó sobrepasando los límites de la caballerosidad, corrección y cariño por la Institución donde tantos arraigos deja.

"La Revista de Marina" se asocia al dolor intensamente sentido por la Armada, expresando estos mismos sentimientos a los deudos del que fué en vida Capitán de Corbeta Daniel Caballero y Lastres.

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

BIBLIOTECA

INDICE

Tomo VIII **Año IX** **1924**

Nº 1

Nº 2

Nº 3

Nº 4

Nº 5

Nº 6

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA