REVISTA DE
MARINA

Año 116, número 4 | Suplemento - 2023

Miguel Grau y Aurelio García y García, una relación complicada

Héctor López Martínez

REVISTA DE
MARINA

Año 116, número 4 | Suplemento - 2023

© **2023**

Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos
Av. La Marina cdra. 36 (cruce con la av. Insurgentes s/n)
La Perla - Callao, Perú

Telf.: 207 8900, anexo 2356
E-mail: revismar@marina.pe
www.revistademarina.pe

Director de la Revista de Marina
Valm. (r) Silvio Javier Alva Villamón

Editor General
C. de C. Michel Laguerre Kleimann

Comité Editorial y Científico
Director de Intereses Marítimos, presidente
Valm. (r) Fernando A. D'Alessio, DBA
Valm. (r) Carlos Gamarra Elías
Calm. (r) Francisco Yábar Acuña
C. de N. (r) Carlos Lema Osores
Geoffrey Till, PhD
Dr. José de la Puente Brunke
Dr. Luis García-Corrochano Moyano
Rollin Thorne Davenport, MA

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú n.° 1995-1033
Tiraje: 2000 ejemplares
Cuidado de edición: Lic. Sana Fernández
Diseño y diagramación: Brenda Ulloa
Impresión: Optimos Editores Impresores S.A.C.
ISSN: 1012-8247

Todos los derechos reservados
Las ideas y opiniones publicadas en los artículos de la revista son responsabilidad de sus autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina se identifican necesariamente con ellas. El material puede ser citado indicando la fuente. Los artículos no pueden ser utilizados sin el consentimiento por escrito del Fondo de Publicaciones. Para sugerencias y comentarios, escríbanos a **revismar@marina.pe**

Revista de Marina. Año 116, n.°4 Suplemento - 2023
Lima: Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos,
1907 - 2023 V; 17 cm x 24 cm. Trimestral.
ISSN: 1012-8247
1. Perú. Marina de Guerra - Revistas.
I. Perú. Marina de Guerra.
II. Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones.

Miguel Grau y Aurelio García y García, una relación complicada

Héctor López Martínez

REVISTA DE MARINA · DESDE 1907 ·

Miguel Grau y Aurelio García y García, una relación complicada

Miguel Grau and Aurelio García y García, a complicated relationship

HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

"Todo historiador escrupuloso se aproximará a sus fuentes con toda la imparcialidad que le sea posible".

John Elliott

Entre Miguel Grau y Aurelio García y García, coetáneos, ya que nacieron en 1834, uno en Piura y el otro en Lima, existió una relación que llegaría a ser muy peculiar no solo en el ámbito profesional sino también en el amical. Grau, en 1854, en una de las etapas en que estuvo fuera de la institución naval, trabajó en la naviera de los hermanos García y García, dirigida por Aurelio, tomando bajo su mando el bergantín *María Cristina* con el cual efectuó numerosos viajes llevando y trayendo pasajeros y carga entre el Callao y diversos puertos de América Central. Cuando Grau y García y García, en 1863 se reincorporaron a la Marina de Guerra, Aurelio estuvo al mando del vapor *Lerzundi* teniendo como segundo jefe a Miguel.

Ambos viajaron a Europa con el urgente encargo de adquirir buques para nuestra Escuadra. Una División Naval española, que llevaba la etiqueta de científica, buscaba la forma de apoderarse de la que entonces era la mayor riqueza del Perú, el guano, por lo que era urgentísimo contar con el material a flote adecuado para rechazar ese protervo plan. García y García supervisó en Inglaterra la construcción de la fragata blindada *Independencia* y Grau, luego de intensos viajes y gestiones, adquirió en Francia la corbeta de madera *Unión*, de la que tomó el mando para traerla al Perú.

Grau defiende su honra

Durante esa etapa de preparativos navales, crispados, de lucha contra el tiempo, el Capitán de Navío José María Salcedo, chileno de nacimiento al servicio del Perú, supervisaba la construcción del monitor *Huáscar* en los astilleros británicos Laird Brothers, Birkenhead, trabajo que se realizó entre 1864 y 1866. García y García, a su vez, hacía lo propio con la fragata blindada *Independencia*.

Ambos intercambiaban cartas y telegramas con frecuencia. Comentaban el avance realizado en la construcción de los buques a su cargo y también sobre temas políticos que se iban desarrollando rápida y peligrosamente en el Perú. Aurelio, familiar y personalmente, estaba muy vinculado con el Presidente de la República, Juan Antonio Pezet y Rodríguez Piedra (1809-1879), quien había sido su padrino de matrimonio; por esa razón y por la confianza que había entre ellos mantenía correspondencia privada con él. Aurelio, pues, sabía con detalle cómo el Jefe del Estado fincaba sus esperanzas políticas en la pronta llegada de los buques que su gobierno había mandado construir y comprar en Europa no solo para defender el frente externo, amagado por los españoles, sino también para reforzar el interno, cada vez más débil y tambaleante.

Cuando estalló la revolución contra Pezet, liderada por el general Mariano Ignacio Prado, quien había tomado como bandera de lucha el rechazo del Tratado Vivanco-Pareja, lesivo para el honor nacional, Miguel Grau recibió al mismo tiempo la noticia que había sido ascendido al grado de Capitán de Corbeta y la ferviente invocación, tanto del presidente Pezet como de su anciano y muy querido padre, para que por ningún motivo dejara de respaldar al gobierno vigente e hiciera oídos sordos a los ofrecimientos que ya habían comenzado a hacerle los revolucionarios. Grau, hombre de carácter sosegado y ecuánime, no se dejó arrastrar por una decisión emocional o afectiva. Reunió toda la información posible sobre los hechos políticos y diplomáticos ocurridos en la lejana patria y, luego de apreciar minuciosamente la situación, decidió respaldar al general Prado.

Días más tarde García y García se enteró de la resolución de Grau y, en carta a Salcedo, cometió la ligereza de lanzar furibundos e injustos denuestos en contra de Grau. No era esta una excepción, porque también era ácido crítico de Lizardo Montero y de Antonio de la Haza. Por entonces nadie pensó que esa correspondencia se haría alguna vez pública. Salcedo, al mando del *Huáscar* y García y García comandando la *Independencia* emprendieron juntos el que sería un penosísimo viaje hacia el Perú. Incluso los buques chocaron entre sí sufriendo daños de consideración. El 19 de abril de 1866 llegaron a Río de Janeiro donde pudieron reparar las averías sufridas para luego proseguir en pos del Callao. Durante este malhadado viaje Salcedo cometió numerosas faltas no solo de carácter profesional sino también de otra naturaleza que dejaban en grave entredicho su pretendida condición de caballero. García y García las puso en evidencia en diversas publicaciones e, incluso, ambos hicieron circular folletos que fueron combustible para que la enemistad surgida entre ellos llegara a niveles gravísimos. En uno de sus panfletos Salcedo publicó la infausta carta donde García y García ofendía a Grau, la cual fue recogida por varios periódicos limeños.

Obviamente Miguel Grau, hombre de honor, celoso de su honra y de su buen nombre de marino y caballero, reaccionó de inmediato pidiendo explicaciones puntuales al colega y amigo quien, además, había sido uno de sus testigos de matrimonio. Se intercambiaron cartas públicas y, como no podía ser de otra manera, García y García ofreció amplias y sinceras disculpas que fueron aceptadas poniéndose así punto final al incidente de honor. Revisando la colección de *El Comercio* encontré estas misivas que ahora publico sin recortes ni añadidos, conservando incluso la ortografía de la época. En la insidiosa carta que dio inicio a este asunto, García y García involucra también a Lizardo Montero, paisano y cordial amigo de Grau. Pero se equivocó totalmente si pensaba que el futuro héroe carecía de carácter y era una suerte de marioneta en manos de Montero. Una de las notas saltantes del carácter de Grau fue la total independencia con la que actuó en su vida pública y privada. Algo más, Grau demostró en diversas oportunidades que era un líder. Basta recordar su actuación durante los sucesos ocurridos a raíz de la rebelión de los hermanos Gutiérrez, quienes pretendieron desconocer el triunfo electoral que elevaba a la presidencia de la República a Manuel Pardo. Grau encabezó la reacción de nuestra Escuadra consiguiendo así que naufragara la pretensión de cuatro coroneles infatuados, pereciendo tres de ellos en una dantesca orgía de horror y sangre.

Previendo que pudiera producirse un golpe revolucionario, Manuel Pardo, el candidato civilista triunfante, había tomado medidas precautorias formando un Comité de Defensa que debía actuar en Lima y Callao, si era necesario. Estaba presidido por el doctor José Antonio García y García, hermano de Aurelio, e integrado por José de la Riva Agüero, Ernesto Malinowsky y los Capitanes de Navío graduados Miguel Grau y García y García. Este último, como reseñó Grau en el Parte que elevó al Ministro de Guerra y Marina el 1° de agosto de 1872, fue uno de los primeros en tomar acción contra los revolucionarios cumpliendo con la tarea que se le asignó. Como comandante de la *Independencia* dispuso las providencias necesarias para proteger la vida de Manuel Pardo a quien logró embarcar a bordo de su buque poniéndolo a salvo. Vemos, pues, que ambos marinos cumplieron con el encargo de su correligionario con encomiable valor, energía y talento.

A continuación podemos leer las cartas, algunas de ellas con apostillas, que publicó *El Comercio*.

Ascensos en la Marina

"Con motivo de los ascensos aprobados en el Senado para algunos marinos y con ocasión de las propuestas que el Gobierno ha elevado, entre otros, con referencia al capitán de fragata D. Miguel Grau, se nos ocurre preguntar:

¿En qué ha quedado la cuestión pendiente entre los señores Grau y García y García, desde el año de 1869?

¿Es posible que sobre personas que ocupan altos puestos en la marina, graviten cargos como los que contuvo la *consabida carta* de París, de 8 de setiembre de 1865?

Creemos que los señores del Congreso antes de ocuparse de los ascensos, deberían indagar si los agraciados son hombres que saben sostener su dignidad personal, que es, en resumen, el decoro de la Armada.

Unos marinos"

El Comercio. Miércoles 7 de setiembre de 1870. Edición de la mañana.

Ascensos en la Marina

"Con este título se ha publicado en *El Comercio* del Miércoles 7 del presente mes, edición de la mañana, un artículo suscrito por "Varios marinos", en el cual, se pregunta y desea saber el articulista "en qué ha quedado la cuestión pendiente, entre los señores Grau y García y García, desde el año 1869; y si es posible que, sobre personal que ocupa altos puestos en la marina graviten cargos como los que contuvo contra el señor Grau una carta dirigida de París, por el señor García al comandante Salcedo, en Setiembre de 1865.

"Aunque en asuntos de honor ningún caballero necesita defensores, pues nadie guarda la honra mejor que uno mismo; no obstante, como parece que el anonimista de hoy, es el mismo que en Mayo de 1869 con maligno intento, dio a la prensa la carta del señor García; me creo obligado por las circunstancias y para satisfacer a la opinión pública y aun al Congreso, a quien se dirige el articulista, a publicar tanto el "Comunicado" del "Comercio" de veinte y nueve de mayo de 1869, origen de la cuestión, como la respuesta que el señor comandante García y García se apresuró a dar en el "Nacional" del 4 de Junio del mismo año; documento que, si desde luego, en concepto de muchas personas, satisfacían mi honor militar; a mi juicio, dejaba pendiente algunas apreciaciones, relativas a mi carácter individual. Con este motivo dirigí al señor García y García, el 5 de junio del mismo año, la carta que ahora publico, la cual tuvo al siguiente día una respuesta que me dejó enteramente tranquilo, pues ella es la expresión de los sentimientos de todo caballero, que se reconoce en el deber de desagraviar dignamente al amigo ofendido.

"Creo que con estos documentos, la opinión pública quedará satisfecha, y se sabrá que sé estimar mi dignidad personal, y que habiendo desaparecido las causas de la disidencia, se han restablecido desde entonces, la buena armonía entre el señor García y

Miguel Grau"

Dos hombres modelo

"En el folleto publicado por el capitán de navío D. José María Salcedo, se registra una carta dirigida a él, entre otras muchas, por el capitán de fragata D. Aurelio García

y García, cuyos conceptos son á la letra en estos términos:

"París, Setiembre 8 de 1865

"Bien dolorosa es la impresión causada en mi ánimo por la *pérfida conducta de Grau*. Este pobre hombre sin voluntad propia, nació para ser siempre mandado, y es indudable que en todas las circunstancias de su vida estará a la merced del primer intrigante que desee explotarlo como acaban de hacerlo Casós[1] y Pacheco[2]. Pudo convertirse en héroe y desciende a ser un miserable. Si olvidando los deberes militares y del honor, solo quería atender a su propia conveniencia, ésta lo llamaba al lado del Gobierno, pues allá iba á componer el primer papel por los momentos en que llegaba y la naturaleza de su buque; en tanto que enrolándose a la revolución no pasaba de un ridículo Teniente del *pieza de Montero*.

"¡Cuánta decepción! ¿Quiénes son los hombres de confianza para lo futuro? Esto concluye con las últimas esperanzas que podían tenerse para la regeneración del país.

"Hoy García y Grau son íntimos amigos, a juzgar por las apariencias, y entre ambos disponen de la suerte de la Marina Nacional.

"Dios los forma y ellos se asocian.

Lima Mayo 29 de 1869"

"SEÑORES DE "EL NACIONAL"

"Escasamente ha transcurrido un año desde que se vio que, vulnerando los más sagrados principios del honor y respeto á la sociedad, se empleaba por el señor Salcedo, como medio de provocarme desavenencias, la publicación de cartas, que por lo mismo de ser enteramente confidenciales y extrañas a la cuestión que se ventilaba, no vinieron sino a causar en la parte sana de la sociedad la reprobación y desprecio general, por tan desusado como maquiavélico proceder. Parece, sin embargo, que un anonimista de la misma calaña del autor de tan ruin maniobra, ha querido sacar de ese folleto una de las citadas cartas , reimprimiéndola en "El Comercio" del Sábado último, como medio, sin duda, de crear separación entre amigos, que si alguna vez no han marchado de acuerdo en sus apreciaciones políticas, juzgadas con injusta severidad por la efervescencia de los partidos y distancia de los sucesos, esto no los dividirá jamás, pues así lo garantizan las francas explicaciones, cambiadas extensamente entre dos antiguos amigos y caballeros, pudiendo asegurar al encubierto detractor, que si los jefes aludidos llegasen á adquirir alguna vez en la marina nacional, la influencia que él tanto teme, ésta solo se emplearía en su perfecta organización y mayor prestigio, como cumple á hombres que han probado con hechos, que fuera del servicio pueden hallar colocaciones muy bien remuneradas y

1 Fernando Casös (1828-1881). Político, periodista y escritor nacional trujillano. Apoyó decididamente la revolución de Prado contra Pezet.

2 José Toribio Pacheco (1828-1863). Jurista, político, periodista, diplomático e internacionalista arequipeño. Fue uno de los personajes más notables que combatió vigorosamente el Tratado Vivanco-Pareja.

que al ingresar nuevamente a él no llevaron otro móvil que contribuir con sus esfuerzos a sacarlo de la postración á que la van impulsando hombres cómo el referido anonimista y sus consocios.

A. G. y García

Lima 4 de Junio de 1869"

"Callao, Junio 5 de 1869

"Señor D. Aurelio García y García

"Muy señor mío:

"He leído el artículo que firmado por U. publica el "Nacional" en su número de anoche. Él se refiere a la carta consignada entre los documentos del folleto de D. José María Salcedo y reproducida después en uno de los diarios. Comprendo perfectamente que existe en U. el propósito de reparar los agravios que esa carta contiene, y por lo mismo que aprecio como sincero ese propósito, creo que U. no tendrá embarazo para dar a sus satisfacciones la medida de mi vindicación. En el artículo aludido propone U. satisfacer mi honor militar; pero aun cuando yo juzgara completa la reparación en ese sentido, todavía quedarían en pie las apreciaciones relativas a mi carácter individual.

"Yo espero que U. habiéndose colocado en el camino de mi desagravio, reconocerá también que hay en ella un vacío y se servirá llenarlo reparando así cumplidamente las ofensas hechas a S.S.

Miguel Grau"

"Junio 6 de 1869

"Señor D. Miguel Grau

"Muy señor mío:

"Cuando de una manera espontánea y cediendo solamente a los impulsos de mi estimación por U. y a la estrecha amistad que hemos cultivado por tan largo tiempo, le escribí en Marzo 22 y en Abril 8 de 1868, al aparecer el folleto publicado por D. José María Salcedo, creí entonces haber llenado mi propósito de satisfacerle.

"Posteriormente para evitar una nueva exacerbación de los ánimos, en la reproducción de la carta, renové también mis satisfacciones, no ya privadamente sino de manera pública en el artículo del "Nacional" á que U. alude y que no considera bastante satisfactorio.

"Yo siento mucho que ni en uno ni en otro caso, crea U. que he dado a mis palabras el alcance de mi pensamiento, y de mi deseo de borrar las huellas de sucesos muy desagradables para ambos; y perseverando en mi propósito anterior al que hace justicia calificándolo de sincero, le digo ahora que si no encuentra destruidos con aquella

publicación los conceptos ofensivos a U. que la citada carta contiene, debe U. tenerlos por retirados en virtud de ésta, que solo nuestros antiguos vínculos y mi profunda afección por U. me determinan a escribir. Sirva ella para llenar el vacío de que U. me habla y quede restablecida la reciprocidad con su antiguo amigo y S.S".

Aurelio García y García"

El Comercio. Viernes 9 de Setiembre de 1870. Edición de la mañana.

La rebelión de los "cabitos"

Hay un episodio histórico poco conocido en el cual Miguel Grau dio cumplida prueba de su respeto por el orden constitucional, al que respaldó aun a costa de enfrentar a su colega y correligionario civilista Aurelio García y García.

El 29 de mayo de 1877 el sublevado monitor *Huáscar* llevando a bordo al infatigable caudillo Nicolás de Piérola y comandado estupendamente por el Capitán de Fragata Luis Germán Astete, enfrentaba en aguas de Pacocha, defendiendo el honor nacional, a la fragata inglesa *Shah* y a la corbeta *Amethyst* que integraban la flota reputada como la más poderosa del mundo.

Lo que inicialmente había sido un audaz acto revolucionario contra el régimen de Mariano Ignacio Prado, se convertiría, gracias a la gallardía de Piérola y a la obstinación de los ingleses, en una verdadera epopeya naval que levantó de inmediato explosiones del más intenso fervor patriótico en todas las ciudades y pueblos del Perú.

Lima y el Callao, desde que se tuvieron las primeras noticias del exitoso combate de Pacocha donde el *Huáscar*, pese a estar en desventaja numérica había salido bien librado, fueron escenarios de tumultuosas manifestaciones callejeras. Al grito de "viva el pueblo" los pierolistas se enfrentaron no solo contra los gendarmes sino también contra los capituleros mercenarios del pradismo quienes intentaban, infructuosamente, obtener respaldo ciudadano para el gobierno acusado severamente de connivencia con los agresores del *Huáscar* y, por ende, del pabellón nacional. Como tantas otras veces en nuestra asendereada vida republicana, hubo los días 3 y 4 de junio cierrapuertas general, disparos, garrotazos, repique de campanas, galopadas polvorientas por las calles céntricas, agitación en los cuarteles, rondas militares nocturnas, comunicados en los periódicos, conciliábulos políticos y, sobre todo, rumores, muchos siniestros rumores.

El Capitán de Navío Aurelio García y García creyó que era el momento oportuno para que el civilismo depusiera al presidente Mariano I. Prado acusándolo de seguir una política poco vigorosa en defensa del honor nacional.

Esto era una verdadera paradoja, ya que el fundador del civilismo, Manuel Pardo, había impuesto como su sucesor en la jefatura del Estado a Prado, dejando sin sustento la candidatura del marino civilista Lizardo Montero. García y García había sido un excelente ministro de Gobierno de Manuel Pardo y logró convencerlo para que diera su aprobación a la arriesgada aventura golpista. Sin embargo, las cosas marcharon mal. No se logró el abundoso respaldo popular que se suponía seguro en Lima y en el Callao. Jefes militares comprometidos desistieron de participar en el último momento y, sobre todo, los cálculos que había hecho García y García respecto a Grau, a quien no consultó, resultaron equivocados. Él estaba seguro que Grau, amigo personal de Pardo, y que no contaba con la simpatía de Prado pese a la importante ayuda que le prestó para deponer a Pezet, no dudaría en secundarlo, pero no fue así.

En las primeras horas del 5 de junio de 1877 ingresaron al Real Felipe la columna Constitución, de la Guardia Nacional, el batallón Número Tres, también de la Guardia Nacional y la columna Aduana. La guarnición del fuerte, que apoyaba el golpe, estaba conformada por el regimiento Dos de Mayo. En total se juntaron algo más de 600 hombres. Dirigían la insurrección, junto a García y García, el prefecto del Callao, Coronel Juan Bazo Basombrío, el Coronel Guillermo Smith y el Capitán de Fragata, José Sánchez Lagomarsino, todos ellos miembros del Partido Civil. Los militares y marinos antes mencionados, luego de arengar a la tropa, dieron lectura a un acta en la cual se condenaba "la política antinacional que ha seguido el Presidente, general don Mariano Ignacio Prado, hasta comprometer el honor de nuestra bandera". Por esta razón, señalaba el documento, repudiaban a Prado y reconocían como autoridad suprema de la República al primer vicepresidente, general Luis La Puerta. Mientras durara la emergencia, o hasta que La Puerta dispusiera lo conveniente, Aurelio García y García era investido Comandante General de todas las fuerzas existentes en la plaza del Callao. Era un golpe *sui generis*. No se tocaba el Congreso.

Ante el desquiciamiento que produjo en nuestra Armada, y en el país todo, la sublevación del *Huáscar*, el capitán de Navío Miguel Grau fue nombrado Comandante General de la Marina el 1° de junio de 1877. Debía, en primer lugar, resolver los graves problemas generados por las correrías del monitor rebelde y, posteriormente, reformar y subsanar innumerables carencias de la institución naval. La intentona revolucionaria de García y García sorprendió e impactó ásperamente a Grau. El marino insurrecto le pedía, en reiterados mensajes escritos y verbales, inmediato apoyo, invocando para ello razones políticas y de carácter personal.

Grau no dudó un instante en cumplir con su deber. Dejando de lado sus convicciones políticas y lealtades personales, el futuro héroe de Angamos

se enfrentó a García y García. Luego de alertar personalmente a las pocas unidades de la Escuadra surtas en el Callao, pues la fuerza principal estaba en el sur, Grau, junto con el coronel Manuel Cáceres, jefe del batallón Callao N° 4, tomó inmediatas providencias encaminadas a debelar el golpe, tal como se lo comunicó al ministro de Guerra y Marina en oficio fechado el 5 de junio.

Privado del respaldo de Grau, frustrada la intervención de la Escuela de Clases a quienes se llamaba con afecto "los cabitos", inactivos y desorientados los pocos grupos armados de Lima, confundido el expresidente Manuel Pardo, el movimiento revolucionario se derrumbó en pocas horas. García y García y algunos jefes conjurados lograron escapar, pero otros fueron detenidos. Pardo, a consecuencia de estos sucesos, tuvo que abandonar inmediatamente el país refugiándose en Chile. Una vez más, como en 1872, Miguel Grau dio cumplido testimonio de que tenía un solo norte: el cumplimiento del deber y el respeto a la Constitución.

La guerra en el mar

Un año antes del inicio de la guerra con Chile, declarada el 5 de abril de 1879, el Capitán de Navío Miguel Grau hizo pública la Memoria en la cual daba cuenta de su gestión al frente de la Comandancia General de la Marina. El extenso, minucioso y realista documento estaba fechado el 2 de enero de 1878 y se anexó a la Memoria del ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante. Allí Grau señalaba sin eufemismos: "De algún tiempo atrás la Marina peruana no ha hecho adelanto alguno. Su importancia se ha desmerecido mucho, pues siendo nuestros principales buques construidos en una época en que el blindaje y gruesa artillería hacían sus primeros ensayos ya ha quedado muy atrás de las poderosas naves que se construyen en el día". Evidentemente, nuestro futuro Gran Almirante pensaba en las fragatas blindadas *Cochrane* y *Blanco Encalada* mandadas construir en Inglaterra el año 1873 y que estuvieron operativas en 1875. Grau conocía en detalle esos buques y los había evaluado con la pericia y el conocimiento que requería un asunto de tanta importancia.

Mas si la falta de buques de guerra que pudieran estar a la par de los del enemigo era dramática, igualmente negativa y hasta pavorosa era la carencia de tripulaciones. En la Memoria ya mencionada, escribía Grau: "Tanto los oficiales de mar como la marinería que forman las tripulaciones de los buques de la Escuadra, son en su mayor parte extranjeros, pudiendo calcularse tan solo en un tercio el número de los nacionales. Este obstáculo, que tanto entorpece el servicio, es por ahora un mal necesario y solo desaparecerá mediante el impulso que V.E. de a la Escuela de Grumetes en todos los ramos que debe comprender para formar tripulación nacional; cuando se realice tan notable

transformación no habrán los multiplicados inconvenientes con que tropieza constantemente el servicio hecho por tripulaciones heterogéneas, inadecuadas para cumplir sus deberes militares".

Los extranjeros a los que se refería Grau eran en su inmensa mayoría chilenos que, al momento de declarase la contienda, hubo que deportar. Era muy grave también la falta de artilleros, contando solo con algunos europeos. El manejo y mantenimiento de las máquinas de los principales buques estaba a cargo de hombres de variada nacionalidad, prevaleciendo los anglosajones. Esta situación casi en nada había cambiado en abril de 1879. Era una Escuadra llena de falencias de diverso tipo. Solucionarlas requería mucho tiempo y el Perú no contaba tampoco con ese factor. Cuando ya la guerra era inminente el presidente Prado se reunió con la oficialidad naval en varias oportunidades para intercambiar información y opiniones sobre las acciones que debían tomarse inmediatamente. Se decidió organizar la Escuadra en tres divisiones. La primera estaba al mando de Miguel Grau y la formaban el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia*. La segunda quedó en manos de Aurelio García y García y contaba con la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo*, ambos buques de madera. La tercera quedó a cargo de Camilo Carrillo y en ella estaban los viejos monitores fluviales *Manco Cápac* y *Atahualpa* incapacitados para navegar con sus máquinas, que debían ser remolcados y que, a la postre, sirvieron solo como baterías flotantes.

Las tres divisiones estaban en manos de distinguidos oficiales civilistas. En ese momento se dijo que en la designación de las jefaturas hubo injerencia política. Luego de la pérdida de la fragata *Independencia*, Miguel Grau, en carta a su fraterno amigo Carlos Elías, le decía: "!Cuánto mal hace en nuestro país las pequeñeces de partido!. Si Prado, como debía y como yo se lo indiqué tantas veces le da el mando de la Escuadra a Montero, todo hubiera marchado mejor, porque así este, como Almirante, hubiera ido en la *Independencia* que era un buque aparente para estado mayor, y el 21 de mayo la *Independencia* se hubiera quedado en Iquique combatiendo con la *Esmeralda* y a mí no se me hubiera escapado la *Covadonga*.

Pero no fue así. Prado desconfiaba de los marinos civilistas y no podía olvidar que Lizardo Montero había sido su tenaz adversario en las elecciones de 1876. Este último fue nombrado jefe de las Baterías de Arica, puerto que tomaría una gran importancia para la Escuadra y también para el ejército pues allí se trasladó Prado para dirigir la guerra. Montero marchó de inmediato a ocupar el cargo para el que había sido designado y el 19 de abril le enviaba una extensa carta a su amigo José Rafael de Izcue y Gutiérrez de Cossío, ministro de Hacienda y Comercio en ese momento, quejándose de lo que consideraba una gran injusticia.

"No podía convenir amigo mío a pesar de los repetidos avisos que recibía que el General Prado, cuyos momentos de prueba están caracterizados por actos de verdadera hidalguía se dejase fascinar por apasionados consejos, y se resolviera al fin a alejar del teatro de las glorias al que junto con él las había cosechado para honra del Perú y de la América". Se refería, obviamente, al Combate Naval del 2 de mayo de 1866 en que Lizardo Montero tuvo muy destacada actuación al mando de la pequeña Escuadra que luchó denodadamente contra los buques españoles en la rada del Callao, brindando así valerosa contribución a quienes combatían desde las baterías de costa.

En otro párrafo de su misiva a Izcue, apuntaba: "Todos decían Lizardo Montero es el llamado, él debe mandar la Escuadra. Los comandantes Grau, García y García y More deben ser los jefes del *Huáscar*, *Manco Cápac* e *Independencia*. ¿Porqué esta distribución que tenía por apoyo la confianza pública y del autorizado cuerpo de Marina, no se ha hecho y en el vertiginoso laberinto en que se halla envuelta hoy la actuación del gobierno, no se advierte sin discrepancia en las opiniones, intrigas para los nombramientos, recelo en la elección de las personas, desaires inusitados para unos, desacertados títulos o mandos para otros y vacilación e inseguridad para todos?".

Montero, político al fin, se refiere acertadamente a la importancia que en ese momento había cobrado la opinión pública expresada fundamentalmente a través de los importantes Diarios limeños de ese momento, en que el periodismo vivía una etapa brillantísima que, lamentablemente, cortó la guerra. Por otra parte, son inquietantes las quejas de Montero. ¿Quiénes eran las personas que detrás de los gruesos cortinajes de Palacio de Gobierno o en alguno de sus numerosos salones dictaba al oído del jefe del Estado decisiones equivocadas a juicio de don Lizardo? No eran ni Miguel Grau ni mucho menos Aurelio García y García. El primero, por lo contrario, según testimonio personal, insistió para que se pusiera en manos de su paisano y amigo el mando de la Escuadra. El segundo, si bien es cierto detestaba a Montero, lo cual era recíproco, no tenía valimento alguno con Prado a quien, incluso, intentó derrocar. Pero es evidente que la política tuvo "vara larga" en un asunto que debió ser tratado estrictamente con criterios navales. Un detalle más. Llama la atención que Montero pensara que el mando del monitor *Manco Cápac* tenía alguna importancia. Todos sabían largamente que solo podría ser usado como batería flotante. Finalmente, estaba muy equivocado si pensaba que la guerra con Chile podría ser "el teatro de las glorias", como lo había sido la guerra con España. Sí lo fue para Miguel Grau y otros muchos héroes más, como mencionaba el exordio de la famosa oración fúnebre que pronunció en la Catedral de Lima Monseñor José Antonio Roca y Boloña, en homenaje a los caídos en el holocausto de Angamos. Erguido en el púlpito, con su grata y entonada voz, dijo: "El Infortunio y la Gloria se dieron

una cita misteriosa en las soledades del mar sobre el puente de la histórica nave que ostentaba nuestro inmaculado pabellón tantas veces resplandeciente en los combates".

Siempre he creído, tal vez con exageración, que Miguel Grau fue el único marino que tuvo la certeza, en todo momento, que la guerra estaba perdida aun antes de iniciarse y, como exclamó Francisco I después de su derrota en Pavía, solo quedaba salvar el honor. Grau fue lúcido y decidido a cumplir con su deber, que tendría como inevitable epílogo la muerte en la torre de mando de su monitor que, como dijo Raúl Porras Barrenechea en memorable discurso, "todos hemos navegado idealmente y aprendido la congoja y el orgullo de ser peruanos".

En una de las sesiones que tuvo Prado en Palacio de Gobierno con los jefes navales antes de la guerra, no faltó quien exagerara la capacidad de combate del *Huáscar*. La réplica de Grau no se hizo esperar -ha escrito Jorge Ortiz Sotelo en su biografía de nuestro héroe mayor- señalando que era necesario no formarse ilusiones, pues si bien el monitor era un buque muy fuerte, no podía contrarrestar el poder de uno solo de los blindados chilenos, cuyas corazas eran el doble de espesor que la del monitor; y, como si esto fuese poco, el *Huáscar* carecía de balas aceradas, únicas capaces de perforar el blindaje de los buques capitales enemigos. Sin embargo, como imaginando lo que el futuro deparaba a él y a su nave, Grau concluyó señalando que "si llegase el caso, el Huáscar cumplirá con su deber, aun cuando tenga la seguridad de su sacrificio".

Al igual que lo que sucedía en nuestro medio, el periodismo chileno, sobre todo en Santiago y Valparaíso, procuraba ofrecer a sus lectores la mayor cantidad de detalles sobre la Escuadra y la oficialidad naval del Perú. Esa comprensible curiosidad se vio cumplidamente satisfecha gracias al extenso y bien documentado artículo que publicó en *El Independiente*, de Santiago, Rafael Vial, quien había residido largos años en Lima y era buen conocedor de la vida política peruana así como de sus más conspicuos personajes, muchos de ellos oficiales de marina. Vial había fundado *El Nacional*, órgano civilista, y se había desempeñado como director de *La Tribuna*. Apenas se declaró la guerra, Vial regresó a su patria, Chile, donde fue cálidamente recibido por colegas y amigos.

Vial, principalmente, enfoca en su artículo lo concerniente a Grau y García y García. De este, dice: "La educación preparatoria de este marino fue tan completa como era posible, pero en la época que la recibió, el nivel intelectual del Perú estaba bastante abatido. Está dotado de una inteligencia clara y de un carácter perseverante y ambicioso, que le han servido de estímulo para perfeccionar sus conocimientos". Al referirse a Miguel Grau, el periodista

chileno, remarca: "Se ha formado en la escuela del trabajo y está dotado de gran actividad y de una firmeza tranquila, que le será útil en el combate. Su inteligencia y su instrucción son inferiores a las de García y, sin embargo, como jefe y como subalterno puede prestar servicios más importantes que su compañero y competidor, y lo llamamos competidor, porque entre ellos existe una rivalidad profunda que apenas se contiene dentro de los límites de la cortesía". Esta observación es muy importante ya que Vial estuvo muy vinculado al núcleo duro del civilismo, tanto es así que le encargaron la fundación del que sería su Diario portavoz. Conocía, pues, de primera mano e incluso por su percepción personal, todo lo concerniente a la relación profesional y política de ambos marinos.

Finalmente, volviendo sobre la figura de nuestro Caballero de los Mares, dice: "El señor Grau es vigilante y severo en la disciplina, y se le tiene generalmente por bravo. Estamos persuadidos de que cuando se presente la ocasión el señor Grau cumplirá su deber". Se puede discrepar de las observaciones de Vial, pero algunas son acertadas. Efectivamente, tanto Grau como García y García conocían el teatro de operaciones hasta en sus detalles más nimios. Incluso García y García había publicado el utilísimo libro *Derrotero de la Costa del Perú* y, Grau, había recibido un singular espaldarazo a su notable calidad profesional cuando la *Pacific Steam Navigation Company*, la compañía inglesa de vapores que inició sus servicios en el Pacífico en 1840 y llegó a cubrir la ruta entre Panamá y Valparaíso, contrató sus servicios y lo puso al mando de los buques *Callao* y *Quito* entre 1867 y 1868. Hasta ese momento todos los comandantes de los barcos de esa empresa habían sido ingleses y se hacía una excepción con Grau. Tengo varios indicios que no he podido completar que señalan que Grau dejó sus labores en esa entidad pues le pidieron que adoptara la nacionalidad inglesa y él, cortésmente, no aceptó el ofrecimiento. Los directivos de la empresa, según recordaba la historiadora Ella Dunbar Temple, lo consideraban "el jefe más distinguido, leal y caballeresco de la marina peruana".

No acierta Viel cuando niega a Grau y a García y García conocimientos artilleros. Ambos eran estudiosos de esa materia y estaban muy al día de los avances que se realizaban constantemente en Europa y en los Estados Unidos. Grau había recorrido todos los compartimentos de las fragatas blindadas chilenas por haberlas visitado en compañía de su concuñado Óscar Viel, casado con la hermana de su esposa Dolores. Entre Grau y Viel existía una fraterna amistad. Los restos del Héroe de Angamos, por esta razón, mientras estuvieron en Chile reposaron en el mausoleo de la familia Viel.

Hay un rasgo de humor de Grau a propósito de los blindados. Su entrañable

amigo Carlos Elías, al iniciarse la guerra, le había obsequiado un potente largavista. Al agradecerle el presente en afectuosa carta, escribía: "El anteojo ha sido magnífico, y el único defecto que le he encontrado, es, el de presentar los objetos muy cerca, como a la "Blanco Encalada", por ejemplo, que cada vez que la miraba, me parecía ya tenerla al costado, lo que no me hacía mucha gracia".

¡Que salga la Escuadra!

Los trabajos para reparar los buques nacionales se hacían con la mayor velocidad posible. Esta circunstancia no permitió que se efectuara ningún ejercicio de tiro. La presión de la opinión pública era cada vez mayor. A partir del 5 de abril de 1879, diariamente, había manifestaciones patrióticas en las calles centrales de la capital donde se pedía a grito herido la salida de la Escuadra. El presidente Prado tenía muy presente la desagradable experiencia que tuvo que afrontar a raíz de los sucesos de Pacocha. No quería que el clamor popular alcanzara dimensiones peligrosas para su gobierno. La ansiedad era tan grande que, finalmente, decidió que la Segunda División Naval, al mando del Capitán de Navío García y García, compuesta por la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo*, dejara el fondeadero chalaco con destino al sur. Rosendo Melo escribió que eso se hizo "para aparentar la fuerza que sin remedio faltaba". García y García recibió instrucciones reservadas tanto de Prado como del ministro de Guerra y Marina, general Domingo del Solar. Ambos documentos le fueron entregados el 7 de abril ordenándole el zarpe sin la menor dilación.

Cuando García y García abordó la "Unión" dispuso una junta de emergencia con el comandante del buque, Capitán de Navío Nicolás del Portal, y con el de la "Pilcomayo", Capitán de Fragata, Antonio de la Guerra. En pocos minutos el jefe de la División se dio cuenta del pavoroso estado de los buques. En el informe reservado que dirigió al ministro de Guerra y Marina, fechado el 17 de abril de 1879, al ancla en el Callao, poco después de haber retornado de la expedición, le decía que cuando asumió el comando de ambas unidades encontró que ninguna de las dos tenía suficiente carbón para sus calderas, pese a las diligencias para conseguirlo que habían hecho sus respectivos comandantes. Pero esto no era lo más grave. "A pesar de haberse abierto la campaña, señalaba García y García, no existe a bordo una sola bomba lista para dispararse, los cañones se encontraban con los bragueros destrozados e inútiles para todo servicio". Más adelante, al referirse a la armería de la corbeta, apunta que todos los revólveres estaban descompuestos y sin munición, los sables y cuchillos sin vainas ni cinturones, las hachas sin guardafilo y los rifles con las fornituras destrozadas. Un gobierno firme hubiera esperado a que la situación de los buques mejorara en algo, pero uno débil, como el de Prado, no estaba en condiciones de imponerse al ruido de las calles.

En los pocos días que duró la navegación, hasta el 12 de abril en que tuvo lugar el combate de Chipana, el Comandante General de la División y los jefes de los buques desplegaron una febril actividad para subsanar, en los humanamente posible, las gravísimas carencias materiales existentes e instruir en lo esencial a sus inexpertas tripulaciones. En Chipana, como se sabe, se trabó combate con la corbeta *Magallanes* que emprendió la retirada pues las cosas no le venían bien. Cuando se trató de iniciar la caza del enemigo, nuestros buques demostraron que no estaban en capacidad de levantar vapor para aumentar velocidad. En el Parte de García y García este explica: "Sin una reparación completa e inmediata de la *Unión* que permita levantar, sino las 23 libras con que antes funcionara la máquina a toda fuerza, 20 libras por lo menos, los servicios de este buque carecerán de importancia. De aquí, pues, que no hubiéramos podido alcanzar un andar superior al de 11 millas, mientras el enemigo (la corbeta *Magallanes*) corría las dos últimas horas con una velocidad superior a 12 ½ millas". La cañonera *Pilcomayo*, por otra parte, sobre la que tantas esperanzas se tenía en operaciones de caza, apenas si alcanzó 10 millas en Chipana. Este buque fue el que hizo los primeros disparos del Perú en la guerra con Chile.

Conociendo el estado de los buques de la Segunda División, me llaman la atención los comentarios que hizo el Almirante Montero al ministro Izcue sobre este asunto. Don Lizardo se refiere muy mortificado al combate de Chipana, que había tenido lugar pocos días antes, "es decir a la lucha de un buque chileno contra dos peruanos, uno de estos su igual en poder y el otro doblemente superior: más claro, me refiero al combate de un buque de 750 toneladas con cuatro cañones, dos de 70 y dos de 40, contra dos buques el uno de 600 toneladas con tres cañones de 70 y el otro de 1,600 toneladas con doce cañones de 70 e igual o más andar que el enemigo, ¿cuál ha sido el resultado?; por doloroso que sea decirlo él no ha correspondido ni a las esperanzas del país ni a la fe que este tuviera en el acreditado valor de sus marinos. Del fondo del corazón de cada uno de los tripulantes de esos buques se levanta indignada una protesta contra el Jefe Superior de esa División Naval quien privó de una gloria nacional a la Marina y que tan mala cuenta da al gobierno de la sagrada misión confiada a su valor y patriotismo".

Antigua y sañuda era la mutua animadversión entre García y García y Montero. Este alcanzó la alta jerarquía de Contralmirante peleando en tierra junto a Manuel Pardo develando una de las tantas revoluciones que perturbaron constantemente su administración. Pero la labor política de Montero quedó circunscrita al Parlamento. García y García, también parlamentario, al igual que Grau, fue uno de los personajes más cercanos a Pardo, quien le encomendó la difícil tarea, exitosamente cumplida, de establecer relaciones diplomáticas

con los imperios del Japón y China. Luego García y García fue eficaz ministro de Gobierno sobresaliendo por haber permitido amplia libertad de prensa. Lamentablemente, García y García cometió posteriormente el grave error de empujar a Pardo en la rocambolesca aventura del golpe cívico – militar contra Prado.

La Patria, vocero pierolista avivaba constantemente el enfrentamiento entre Montero y García y García, comentando que el Almirante estaba frustrado por no haber sido nombrado ministro de Estado, posición que Pardo nunca le ofreció. Llama la atención lo injusto del cargo que le hace Montero a García y García por haber abandonado la persecución de la *Magallanes*. ¿El Almirante no conocía el estado de los buques de la Escuadra que pretendía mandar?. ¿No había inspeccionado en algún momento las reparaciones que se venían efectuando en ellos?. Solo quedan dos respuestas. O que sus labores parlamentarias y políticas en general hubieran absorbido todo su tiempo o que su rechazo contra García y García llegara a niveles tan grandes que aún en momentos de guerra, en vez de apaciguarse, se acrecentaron haciéndole perder objetividad sobre un asunto tan importante.

El milagro de la guerra

Apenas iniciada la contienda, los buques chilenos atacaron Pisagua, Huanillos, Mejillones y Mollendo, puertos indefensos, causando justificada indignación en nuestros compatriotas. Por eso, cuando el 16 de mayo nuestra Escuadra zarpó del Callao rumbo al sur, el telégrafo llevó a ciudades y pueblos de la patria un mensaje del gobierno, vibrante y esperanzado, pidiendo que confiara en el patriotismo, valor y pericia de nuestros marinos. Este es el inicio de lo que Jacinto López llamó acertadamente "el milagro de la guerra". En Iquique, el 21 de mayo el *Huáscar* hunde a la *Esmeralda* y ese mismo día se pierde en el fondo del mar la fragata blindada *Independencia*, nuestro buque más importante. En Iquique se inicia la trayectoria gloriosa de Miguel Grau. Al conocerse el texto de la carta que había enviado a la viuda del capitán Arturo Prat, verdadera muestra de generosidad y respeto al enemigo, se convierte para propios y extraños en el Caballero de los Mares. Ese 21 de mayo al salvar de la muerte ahogados a muchos tripulantes del buque destruido, da una lección magistral e inolvidable de cómo actúa un hombre de inmensa calidad humana, un hombre de fe.

Grau y el *Huáscar*, a partir de ese momento, quedaron solos ante el poderoso enemigo. Nuestros otros buques eran de madera. Se inician entonces sus audaces correrías por la costa enemiga causando daños materiales propios de la guerra, procurando que no hubiera víctimas inocentes. Es en ese momento cuando los peruanos salen a la orilla del mar para aclamar al monitor al verlo

pasar con la bandera roja y blanca al tope en pos de nuevas hazañas. Ondean los blancos pañuelos en saludo al mismo tiempo de cariño y esperanza. En 1902 el escritor y periodista ecuatoriano Nicolás Augusto González, afincado en nuestro medio, refiriéndose a Grau y el *Huáscar*, escribió: "En su patria se le ama, en la tierra enemiga se le teme, en el mundo se le admira, el océano sabe que ha de servirle de tumba inmensa y se prepara a recibirle en su lecho de espuma. Vence, recorre el mar, siembra el espanto entre sus adversarios, hunde barcos enemigos, recoge náufragos, deposita laureles inmarcesibles en el altar de la patria. No ha habido todavía quien se apodere del nombre inmenso de Grau para escribir una página de la epopeya de la gloria".

No hay exageración en estas palabras. La guerra que se libraba en el Pacífico era seguida en Europa, sobre todo en Inglaterra, con gran interés. El salitre importaba mucho económicamente y eso era lo que estaba en juego. Por otra parte, gracias al telégrafo se esparcían rápidamente las noticias que eran conocidas, efectivamente, en periódicos y revistas del mundo entero. Los nombres de Grau y del *Huáscar* están en labios de infinidad de personas. Por entonces el mar y las naves que lo surcaban, ya fueran de paz o de guerra, interesaban muchísimo en un momento que unas y otras, trataban de mejorar sus dispositivos bélicos o de confort, según el caso. Para los expertos navales era motivo de singular interés, ya que era la primera vez que se producía un enfrentamiento entre buques blindados. Las principales potencias europeas y Estados Unidos enviaron oficiales en calidad de observadores neutrales para que recogieran enseñanzas de esa desigual contienda. Tanto en los buques blindados de Chile, como en el *Huáscar*, había extranjeros habiendo dejado algunos valiosos testimonios, como el Diario de Edwin John Penton, quien estuvo a bordo del *Cochrane*. Él fue una de las primeras personas que abordó el *Huáscar* y su testimonio es realmente estremecedor. Dice: "Lo primero que encontraron nuestros ojos, fueron montones de escombros, astilla de madera, esquirlas, granadas rotas y numerosos artículos, todos entremezclados con cuerpos de los muertos, moribundos y heridos, temerosos de contemplar, algunos decapitados, otros sin brazos, otros sin piernas, y algunos solo el tronco, algunos con sus ropas quemadas, otros con los botones de sus ropas carbonizados y quemados por la explosión de las granadas". Espectáculo dantesco que no puede recordarse sin que nos inclinemos reverentes ante la memoria de esos héroes que también fueron mártires.

Manuel González Prada escribiría en 1885, poco después que las fuerzas invasoras desocuparan Lima: "Épocas hay en que todo un pueblo se personifica en un solo individuo: Grecia en Alejandro, Roma en César, España en Carlos V, Inglaterra en Cromwell, Francia en Napoleón, América en Bolívar. En el Perú de 1879 no era Prado, La Puerta ni Piérola, era Grau. Cuando el *Huáscar*

zarpaba de algún puerto en busca de aventuras, siempre arriesgadas, aunque a veces infructuosas, todos volvían los ojos al Comandante de la nave, todos le seguían con alas del corazón, todos estaban con él. Otro brillante intelectual totalmente distante de las ideas de González Prada, José de la Riva Agüero y Osma coincide con él en la admiración y elogio de Grau. En el Centenario del nacimiento del héroe, en 1934, dijo en vibrante discurso: "El alma de la patria, el espíritu que la anima, se nutre de sus mártires y perdura solo por ellos. Sin la aureola que lo circunda, no habría luz para los pueblos; y las naciones carecerían de ideales. Balbuzcan lo que quieran las teorías internacionalistas, cosmopolitas y humanitarias, empalagosos dobleces del desmayo y la cobardía; los grandes guerreros serán siempre los nucleas generadores y los radiantes ejes de la Historia. Y cuando, como es el caso de Grau, la derrota y la inmolación no empañan, sino muy al contrario realzan, el esplendor de las proezas, poniendo en ellas un fondo de ternura, la virtud bélica adquiere inefable y santa sublimidad. No hay en la tierra excelencia moral superior a la muerte afrontada y aceptada para honra, defensa y regeneración de los hermanos".

Durante los meses que duró la campaña naval de 1879, no hubo otro asunto que importara más que saber de Grau y el *Huáscar*. Los periódicos buscaban las noticias ansiosamente. En el caso de Lima, los corresponsales en el Callao no tenían un minuto de descanso ya que apenas echaba el ancla una embarcación "volaban" en un bote a su encuentro para ver si tenía nuevas del ya mítico monitor. En la primera página, todos los días, lo primero que buscaban los lectores eran novedades sobre Grau y el *Huáscar*. De esta manera se llegó a generar en todo nuestro país un equivocado y al mismo tiempo sincero sentimiento de confianza en la creencia que Grau y su buque estaban protegidos por una suerte de mágica coraza de oraciones que los hacían invulnerables ante todo mal. Apenas se conocía una nueva hazaña, al instante repicaban las campanas en ciudades y pueblos. Se lanzaban ediciones extraordinarias de los Diarios. Enrique López Albújar, en un bello texto, narra sus recuerdos infantiles en Piura. Nos cuenta que las clases se interrumpían cuando un repique gozoso de los templos noticiaba un nuevo éxito de Grau. Mas el aciago 8 de octubre en vez de campanas se escuchaba a la gente en las calles preguntándose si algo más se sabía del combate que, según el telégrafo, finalmente se había entablado entre el *Huáscar* y toda la escuadra chilena. Al día siguiente, confirmada la fatal noticia, los bronces tañeron con lúgubre acento. Así, de una manera violenta, se había roto el encantamiento. Ya no existía el *Huáscar* y tampoco Grau. Estábamos inermes en el mar y si este se perdía la guerra también estaba perdida.

Caza y captura del *Rímac*

Después del combate de Iquique el *Huáscar* había estado en constante y fructífera actividad. Su atributo más importante era la velocidad, pese a que no siempre quemaba carbón de buena calidad. Llegó un momento en que Grau comprendió que su buque necesitaba urgentes reparaciones y también algunas modificaciones. Solicitó el permiso respectivo a Prado y, una vez obtenido, viajó al Callao donde arribó el 7 de junio. Al día siguiente se iniciaron los trabajos. Esta fue la última vez que el héroe pudo reunirse con su familia y con todos aquellos que sentían por él amistad y admiración. Grau aprovechó también esos días para hacer algunos cambios en la dotación del monitor.

El 24 de junio, el vicepresidente, general Luis La Puerta, convocó a Grau para decirle que había recibido un cablegrama de Prado ordenando que el *Huáscar* marchara en pos de Arica lo más pronto posible. El zarpe tuvo lugar el 6 de julio y, dos días más tarde, estuvo en Arica. Lamentablemente ese viaje apresurado no permitió culminar algunos trabajos en el buque. En Arica se le instaló la ametralladora Gatling pudiendo efectuarse ejercicios de tiro.

Cumpliendo órdenes de Prado el *Huáscar* salió de Arica el 9 de julio con dirección a Iquique, bloqueado por el Cochrane, la cañonera *Magallanes* y los transportes *Abtao* y *Matías Cousiño*. "El comandante Grau, con su notable habilidad marinera y su reconocida valentía -apunta el entonces Capitán de Fragata Melitón Carvajal en su Reseña de la Campaña del *Huáscar* contra Chile en 1879- penetró a este puerto, rompiendo el bloqueo, se comunica con el ejército allí acantonado y después sale al oeste, atrevido, en busca de las naves bloqueadoras a las 2 ½ de la madrugada del 10". La pericia de Grau, la velocidad del *Huáscar*, su leyenda cada vez más creciente, permiten correrías hostilizando la costa chilena y apresando naves de esa nacionalidad. Junto al monitor está la corbeta *Unión*. Entre los jefes de la Primera y Segunda División Naval existe cabal comprensión y suman experiencias y conocimientos. Grau tiene el mando de estas operaciones.

El monitor y la corbeta no navegaron juntos en todo momento. Previamente se habían señalado objetivos por separado y también puntos de reunión. El 22 de julio apresaron a la barca *Adriana Lucía*, cargada de metales, la que al mando del alférez Ricardo Herrera fue enviada al Callao. Ambos buques continuaron su expedición al sur y reconocieron el puerto de Caldera, al que penetró el *Huáscar* pasando delante de sus baterías sin que estas hicieran nada para atacarlo. Mientras tanto la *Unión* llegó al puerto de Pan de Azúcar y destruyó algunas lanchas enemigas, luego tomó rumbo al punto de reunión designado que estaba aproximadamente a 20 millas de Antofagasta.

Con las primeras luces del día 23 de julio, el *Huáscar* navegaba en pos de la corbeta cuando vieron dos humos, que era señal que la *Unión* estaba perseguida o, por lo contrario, hacía lo propio con un buque chileno. Grau ordenó aumentar velocidad para aproximarse a esas naves hasta el momento no plenamente identificadas. Poco después vio como la *Unión* daba caza, acortando distancia poco a poco, a un buque enemigo. Eran las 7:00 de la mañana cuando García y García ordenó que un pequeño cañón de desembarco al que la tripulación había bautizado como "el malcriado" hiciera fuego sobre la popa de la presa perseguida. Los más de cincuenta disparos, muchos de ellos acertados, fueron dirigidos por el Capitán de Fragata Gregorio Pérez. A las 8:00 de la mañana solo una distancia de 1,000 metros separaba a los dos buques. Una hora después la distancia se acortó a 900 metros y el fuego del pequeño cañón seguía causando daños. Ya desde las 8:40, por la aleta de estribor, se había avistado al *Huáscar* "que avanzaba a toda fuerza de máquina; una hora después el monitor disparó uno de sus cañones contra el buque enemigo, que resultó corto pues se encontraba a 7,000 metros de distancia".

"Eran las 10 h. a.m., nos separaba apenas del buque a que dábamos caza una distancia de seiscientos metros, dice el Parte redactado por Aurelio García y García, cuando éste que no había cesado de recibir nuestros disparos izó en el tope del trinquete bandera blanca y paró su máquina. Ordené suspender los fuegos y pegándome prudencialmente a su costado con la batería de babor sobre él despaché al Teniente 2° D. Felipe de La Torre Bueno a tomar posesión del buque a nombre del Perú y remitirme a bordo al comandante y pabellón de él. Esta comisión fue desempeñada con notable prontitud y en breves instantes se hallaban a bordo de la *Unión* la bandera chilena que estaba amarrada en la driza de popa y el Capitán de Fragata D. Ignacio L. Gana del buque apresado, que lo es el transporte de guerra chileno *Rímac* de cinco cañones conduciendo a su bordo al escuadrón "Carabineros de Yungay" fuerte de 245 plazas, al mando del Comandante D. Manuel Bulnes, segundo Sargento Mayor D. Wenceslao Bulnes y trece oficiales. Se encuentran además a bordo varios pasajeros militares, 215 caballos, pertrechos, municiones, carbón y gran cantidad de aprestos militares y provisiones, cuyo pormenor consta del manifiesto que existe a bordo del vapor. El *Rímac* que recibió siete balazos tuvo un muerto y dos heridos de tropa.

El *Huáscar* que se aproximó en el intermedio en que ambos buques *Rímac* y *Unión* perdíamos al parar las máquinas la gran velocidad con que veníamos navegando mandó luego sus embarcaciones conduciendo tropa, marineros y oficiales para dotar el buque, coordinando entre ambos la proporción en que esta gente debía remitirse de nuestros buques para asegurar el vapor apresado; así fue este dotado convenientemente distribuyéndose los prisioneros de su

antigua tripulación a bordo de uno y otro. Ya listos emprendimos viaje a este puerto los tres buques en convoy y en él acabamos de fondear sin la menor novedad". Este Parte fue entregado al Director de la Guerra, General Mariano I. Prado, apenas la *Unión* llegó a Arica.

Sobre este asunto tenemos también el testimonio de José Rodolfo del Campo, corresponsal de guerra de *El Comercio*, embarcado en la *Unión* y testigo de excepción de cada instante de esta exitosa cacería. Él refiere: "Después de cuatro horas de incesante persecución y ya a 800 metros comprendiendo el vapor que todo esfuerzo para escapar sería inútil, izó al tope bandera blanca y paró su máquina. El *Huáscar*, que venía pegado a la costa y a gran distancia, disparó sobre el vapor uno de sus cañones de a 300 que cayó por nuestra proa como a 1,500 metros del enemigo".

Prosigue Del Campo: "Avanzamos y una vez a su costado el Comandante General mandó a su Ayudante, el Teniente La Torre Bueno para que tomara posesión del buques a nombre del Perú, trajera al Comandante y el pabellón chileno, que estaba atado a una driza de popa. Habíamos, pues, apresado al *Rímac*, de la Compañía Sudamericana, que estaba al servicio del Gobierno de Chile". En su extensa correspondencia al Decano de la prensa nacional, sobre este importantísimo episodio, remarca Del Campo: "Es preciso hacer constar que el *Rímac* no ha izado ninguna bandera y ahora se comprenderá porqué los chilenos se vanaglorian de que sus buques jamás arriarán el pabellón: ¿qué pabellón pueden arriar si piden misericordia ocultando el emblema nacional?. Los chilenos navegan sin bandera, como los piratas, y luego se jactan de valientes y fabrican héroes a millares".

Esta interesantísima crónica ofrece muchos detalles de la captura y coincide plenamente con lo expuesto en sus respectivos Partes tanto por Aurelio García y García, Comandante General de la Segunda División Naval, como por lo señalado por el Comandante de la Corbeta, Nicolás F. Portal. Los documentos no dejan lugar a ninguna duda, el *Rímac* se rindió a la *Unión* y, poco después, arribó el *Huáscar*. El Diario de Bitácora del monitor dice sobre este particular: "Habiendo reconocido a la *Unión* que perseguía a un vapor se dio toda fuerza gobernando siempre en su persecución. En este estado y siendo las ocho me relevó el Teniente Segundo señor Santillana. Firma J.M. Rodríguez". Santillana, continúa: "Gobernando a la voz del señor comandante y a cortar al vapor perseguido que lo hacía en el tercer cuadrante. A las 10:00 horas estrechamos la distancia a 5,000 yardas. Se tocó llamada y llamada para cubrir la torre. Se quitaron las falcas de proa y se hizo un disparo con el cañón de la derecha

bastante certero y cuyo efecto fue ver cinco minutos después parado el vapor con bandera blanca en el palo trinquete. Se arriaron las embarcaciones y de acuerdo con la *Unión* se trasbordaron a los dos buques la oficialidad del *Rímac*, que fue el transporte apresado…"

El *Huáscar* estaba en son de combate y de acuerdo a lo escrito por Gervasio Santillana se puede inferir que el *Rímac* se rindió atemorizado por el disparo del *Huáscar*. Objetivamente las cosas no ocurrieron así. Fue una operación conjunta en que la parte formal de la rendición del buque chileno se hizo ante García y García que estaba en la *Unión*. Cierto es también que los trámites posteriores para dotar a la presa y distribuir a los prisioneros fueron coordinados entre Grau y García y García. El vapor *Rímac* era nuevo, estaba en magníficas condiciones y se convertiría en un transporte más que tanto necesitábamos. Las repercusiones políticas de la captura del *Rímac* fueron aún más importantes que las de índole material, tanto en Lima como en Santiago. Como es lógico suponer, entre nosotros la noticia fue recibida con júbilo indescriptible. Las campanas de todos los templos fueron echadas al vuelo y espontáneas manifestaciones patrióticas recorrieron durante varios días las calles centrales de Lima y el Callao dando vivas a Grau y al *Huáscar*. Nuestro héroe mayor, el Caballero de los Mares, vivía su momento cenital al mismo tiempo que despertaba expectativas de éxito muy distantes a la cruda realidad.

"La expedición última del *Huáscar* y de la *Unión* en los puertos chilenos, decía el diario civilista *El Nacional*, ha puesto nuevamente en transparencia la audacia de nuestros marinos, así como su pericia, para hacer con rapidez, en unas cuantas horas, lo que las naves chilenas no han podido realizar en cuatro meses, a pesar de las fanfarronas amenazas de los que las tripulan". El vocero pierolista, *La Patria*, decía a su vez: "No es el momento de pensar en la paz, es necesario que el Perú triunfe y humille por completo a su enemigo". Estas o parecidas palabras sostenían esta posición en los otros periódicos limeños. Vemos, pues, cómo las equivocadas perspectivas de la opinión pública prevalecían abrumadoramente sobre la objetiva serenidad de unos pocos, con Grau a la cabeza sin duda alguna. Estos últimos sabían que todo era cuestión de tiempo, que la superioridad de la Escuadra chilena en algún momento, más temprano que tarde, pondría término a la desigual contienda, con resultado infausto para el Perú.

Después de unas eufóricas Fiestas Patrias, en la sesión de la Cámara de Diputados del 1° de agosto, fue admitida a trámite una propuesta de los representantes Unzueta, Valle, Elías, Machuca y Vega, Canevaro, Manzanares,

Eguiguren y Moreno y Maiz, para que se concediera la clase de Contralmirante al Capitán de Navío Miguel Grau "y otros premios a los jefes, oficiales y tripulantes del monitor *Huáscar*, por los hechos heroicos que han realizado en los combates de Iquique y Antofagasta". El periodismo respaldó masivamente tan merecido ascenso. Con rapidez y siempre por unanimidad se fueron aprobando todas las instancias constitucionales, apoyadas también por el Poder Ejecutivo. El 22 de agosto la Cámara de Diputados, en votación nominal por balotas, aprobó unánimemente el ascenso. Al día siguiente, sábado 23 de agosto, la Cámara de Senadores conoció formalmente la propuesta "y sin que ningún señor senador hiciera uso de la palabra fue aprobada por unanimidad". Al día siguiente El Comercio expresaba con brillo literario lo que los peruanos sentían por Miguel Grau, lo que esperaban del egregio marino que era capaz de hazañas prodigiosas que tendrían como colofón el triunfo sobre Chile.

Mientras tanto, en Santiago y otras ciudades chilenas las protestas contra el gobierno fueron violentísimas. El presidente de la República fue insultado públicamente con irrepetibles epítetos. El ministro de Guerra fue apedreado y renunció junto con todo el gabinete ministerial. El Capitán de Fragata, Manuel I. Vegas García, en su ya clásica *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, hace un comentario acertadísimo: "Esa desgracia (la captura del *Rímac*) y los desórdenes que la siguieron debían influir mucho para que se acelerara la fecha de la caída del *Huáscar*." El Capitán de Navío Galvarino Riveros, reemplazó al Almirante Williams Rebolledo y hubo varios otros cambios más en puntos sensibles de la Escuadra. Los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada* tuvieron en Valparaíso un recorrido de máquinas y se limpió los fondos por medio de buzos, para que aumentaran su andar. El enemigo tenía una sola consigna: hundir al *Huáscar*.

Mientras tanto, Aurelio García y García se encontraba entre confundido y molesto por la forma en que se había manejado periodísticamente la captura del *Rímac*. Fue entonces que decidió publicar un folleto en la imprenta de obras de *El Comercio*, cuyo título era "Caza y apresamiento del transporte de guerra chileno *Rímac* por la corbeta peruana *Unión* el 23 julio de 1879". Escribió en la introducción: "No son los hombres de hoy ni menos el querer de irritados combatientes los que pueden formular las conclusiones de la verdad histórica. El deber actual de cuantos se interesan en que esta se abra paso, es reunir y poner al alcance de todos la comprobación auténtica de los hechos, buscándola no en los juicios dominantes de la actualidad, que de ordinario solo reflejan los errores y pasiones que engendra esa divinidad del momento que se llama -el éxito- sino en la exposición oficial de los ejecutores y responsables de tales

hechos". Venían luego los Partes, que hemos glosado en páginas anteriores, y un detallado plano de la captura del buque chileno. ¿Quién era el protegido por la divinidad llamada éxito?. No se necesita ser muy perspicaz para entender que Grau era el destinatario de esas palabras del comandante de la *Unión*.

El historiador naval Jorge Ortiz Sotelo en su magnífica biografía de nuestro Gran Almirante, anota: "La captura del *Rímac* generó algunas fricciones entre Grau y su antiguo jefe, pues si bien a ambos les correspondía el mérito de ello, el prestigio de Grau eclipsaba el hecho de que la nave enemiga se había rendido a la *Unión*, cuyos 54 disparos habían matado a un tripulante y herido a otros cuatro en el buque contrario y preparaba su artillería de mayor calibre para detenerlo". Más adelante Ortiz señala que la situación resultaba algo incómoda, como el vicepresidente La Puerta se lo mencionó a Prado en una carta a inicios de agosto, "pero este último no le dio mayor importancia al asunto, señalando que cuando García y García presentó su parte, lo hacía en su calidad de comandante general y no como subordinado de Grau. Lo cierto es que las relaciones entre ambos se habían deteriorado en los últimos tiempos... ".

Lo evidente era que Miguel Grau y Aurelio García y García, en operaciones en que habían actuado juntos o por separado, cumplían con su deber con impecable pericia. El talante de ambos era muy distinto. La escritora española Emilia Serrano del Tornel, Baronesa de Wilson, conoció a Grau cuando este regresó al Callao para que se pudieran reparar las averías sufridas por el *Huáscar* en el combate de Iquique y hacer otros cambios en el buque. En un almuerzo ofrecido al héroe la escritora pudo conversar con él y, más tarde, publicaría un estupendo artículo describiéndolo física y espiritualmente. "Temible adversario en el combate, señala, demostraba en la victoria toda la magnanimidad encarnada en su gran corazón elevado y generoso. Aseguran sus más íntimos que la modestia de Grau llegaba a la exageración hasta el punto de negarse todo mérito en los culminantes servicios hechos a su patria, sorprendiéndose de que hubiera alcanzado resonancia y avergonzándose de las ovaciones, que, según él eran inmerecidas".

Carlos Elías, amigo y confidente del héroe, escribió que la vida de Grau fue de sacrificios y, su muerte, el mayor que consumara en defensa y por la gloria de su patria. En el carácter de Grau hubo un fondo de tristeza que advertían los que lo trataban estrechamente. En una de sus conversaciones con Elías, le dijo: "Yo en todos los lances de mi vida he tenido que luchar contra el destino, que siempre hacía nacer a mi paso dificultades para todo. Desde mi niñez si he salido bien en lo que me he propuesto ha sido después de dificultades y luchas

que ponían a prueba mi carácter y mi constancia… ¡He sido fatal en todo…!". Elías refiere también que Grau había logrado tener un gran autocontrol. Añade: "Conocíamos que hacía esfuerzos para dominar la natural violencia, que era como instintiva en él, y así más mérito tenía esa afabilidad y esa dulzura que hacían el encanto de su familia y de sus amigos".

La biografía de Aurelio García y García era muy diferente. Desde la infancia vivió protegido y cómodo en un hogar estable dedicándose a tener un gran cúmulo de conocimientos que le serían muy útiles para su formación profesional y humanística. Alcanzó grandes éxitos y halagos como diplomático, ministro de Estado y parlamentario. Pero su carácter solía desbordarse cuando algo le disgustaba, tal como ocurrió en su fallida "rebelión de los cabitos" en contra de Mariano Ignacio Prado. Más tarde rompió con el civilismo al que consideraba inmovilista, excesivamente pasivo y pasó a convertirse en valioso y leal aliado de Nicolás de Piérola en las horas más difíciles de la resistencia contra el invasor chileno. En un viaje a caballo, al mismo tiempo peligroso y vertiginoso, acompañó al caudillo desde Ayacucho a La Paz para negociar la forma de continuar la guerra. A él le tocó viajar a Europa para comprar armamento y luego trazó la logística para transportarlo desde Buenos Aires a Bolivia empleando recuas de mulas. Sin duda era también un personaje estimable y con muchos méritos por sus servicios a la patria.

Según relata el periodista uruguayo Benito Neto, corresponsal de guerra de *La Patria* embarcado en la *Unión*, el 7 de octubre, víspera del holocausto de Angamos, el monitor y la corbeta se juntaron para que pudiera trasladarse carbón al *Huáscar*. Grau, mientras se efectuaba la tarea, ordenó arriar su bote y abordó la *Unión* para reunirse con Aurelio García y García. Refiere Neto que era la hora del almuerzo y Grau fue invitado a compartirlo con la oficialidad y los periodistas que se encontraban en el buque. Luego de los postres, Grau, García y García y Nicolás del Portal se retiraron para hablar privadamente. Los demás bajaron a sus camarotes o reanudaron sus actividades habituales. Cuando Neto subió a cubierta y preguntó por Grau, Del Portal le contestó que hacía unos minutos se había retirado dejando saludos para todos. Y añadió: "Solo pudimos darle un abrazo el Comandante General y yo". Quiero creer que en ese abrazo quedaron sepultadas para siempre las diferencias entre dos grandes marinos del Perú.

HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

Historiador. Doctor en Letras en la especialidad de Historia y Geografía por la Universidad Católica. Con estudios en la Universidad de Sevilla. Ha sido Secretario General del Instituto Riva Agüero y Secretario Académico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Catedrático de Historia del Perú y de Historia de América en la Universidad Católica, en la Universidad de Lima y en la Universidad Ricardo Palma. Ha sido Director de la Biblioteca Nacional. Es miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia, del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, del Instituto Riva Agüero y de otras instituciones académicas del país. Es miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España.

Libros publicados: Entre otros, ha publicado *Diego Centeno y la rebelión de los encomenderos* (1970), *Rebeliones de mestizos y otros temas quinientistas* (1972), *Piérola y la defensa de Lima* (1981), *Historia Marítima del Perú* (Tomo X) *La República 1876-1879* (1988), *Guerra con Chile: episodios y personajes* (1989), *Los 150 años de El Comercio* (1989), *El protomédico limeño José Manuel Valdés* (1993), *150 Años de Elecciones en el Perú. Los Comicios de 1851* (2001), *Plaza de Acho. Historia y Tradición: 1766 – 1944* (2005), *El Perú y el mar. Una relación ancestral* (2008), *Gacetillas sobre Ricardo Palma* (2008), *Don Nicolás de Piérola. Sembrador de ideales. 1913-2013* (2013), *La Expedición Libertadora del Perú* (2021).

Ejerce el periodismo cultural en el diario *El Comercio*, donde también ha ocupado otros cargos desde 1962 al presente.

ANEXO

Grau[1]

Hay días nefastos en la historia de los pueblos, como en la vida de los hombres. El 8 de octubre de 1879, ha sido uno de esos días que todo peruano, al recordarlo, tiene que pensar en que, desde hace un año, la desgracia implacable con todo sus errores pesa sobre nuestra desventurada patria, haciendo estériles los esfuerzos del patriotismo y los sacrificios de sus hijos.

Pero, sobre todo, hoy, el recuerdo que nos domina y entristece a la vez, es el del marino audaz, que tuvo durante varios meses en sus manos la suerte de dos naciones, conteniendo con un solo buque a toda la escuadra enemiga.

El nombre de Miguel Grau, tiene que estar hoy en todos los labios, como su memoria está en todos los corazones.

¡Cuántos no recordarán en estos momentos la confianza que les inspiraba ese buque y esos marinos, que llegaron a concentrar todas las esperanzas y todas las glorias del Perú!.

Y al pensar en las fabulosas hazañas del *Huáscar* y de sus heroicos tripulantes, cuan triste tiene que ser la comparación del pasado con el presente.

Hoy, que gracias a la catástrofe del *Huáscar*, Chile prepotente y del mar abusa, para dar a la guerra el carácter de ferocidad y barbarie que la moral y la civilización condenan; hoy, que bloqueados nuestros principales puertos y concentrado todo nuestro ejército en los alrededores de Lima, Chile pasea a sus soldados en nuestro litoral, y, ¡oh vergüenza!, los emplea en atacar pueblos indefensos, talar los campos y destruir los monumentos, que la civilización, las artes y la industria habían levantado como testimonio de nuestro adelanto, de nuestro trabajo y de nuestra prosperidad permitiendo que su bandera, la que debe ser la enseña del honor militar, cubra con su sombra protectora esos cuadros de barbarie y de desolación.

Nosotros, que larga y no interrumpida amistad nos unió a Miguel Grau, queremos dar a luz hoy, en homenaje a esa memoria tan querida, algunos de los apuntes que tenemos escritos, desde hace tiempo, agregando fragmentos de cartas de nuestro malogrado Almirante.

---

1 Publicado originalmente en el diario *La Nación*, de Guayaquil, el 8 de octubre de 1880. *El Comercio* lo reprodujo el 8 de octubre de 1885.

Son reminiscencias íntimas, que podrán interesar a los admiradores y amigos de Miguel Grau.

I

Con cuánto orgullo, con cuánta esperanza y a la vez con cuánta secreta angustia, vimos partir del Callao, en los primeros días de julio de 1879, a nuestro monitor comandado por el que era para nosotros tan querido compañero y amigo.

La gloria había cubierto ya con sus inmarcesibles laureles la frente de nuestros marinos; Grau y los tripulantes del *Huáscar* eran el pensamiento más constante y más grato de todos y nuestros corazones, acordes latían, ante la perspectiva de nuevas y más trascendentales victorias.

Pero para los que conocíamos la imprevisión y la poca actividad con que se seguía esta guerra, motivos poderosos había de intranquilidad y de zozobra. La debilidad relativa de nuestro monitor y el poder de los blindados chilenos, eran también causas suficientes para aumentar nuestros temores.

Recordábamos además que el 29 de junio, después de una comida de familia en que como es natural Miguel Grau había sido felicitado por sus triunfos pasados y por venir; cuando uno de los presentes le refería la especie atribuida al Comandante Salcedo, y que muy válida circulaba entonces en Lima, de que el *Huáscar* era tan poderoso como cualquiera de los blindados chilenos, él contestó: "Solo los que no entienden nada de Marina, pueden decir semejante cosa, el blindaje y número de cañones, indica la superioridad de los unos sobre el otro. Cualquiera de los blindados puede echar a pique al *Huáscar* en media hora". Grau había visitado los buques chilenos y conocía como sus mismos marinos las ventajas y los defectos de los blindados.

Era, pues, muy natural que tuviéramos momentos de verdadero terror.

Impresionados por lo que pudiera suceder al que era nuestro único baluarte en el Pacífico, no solo llamamos la atención sobre esto al Ministerio, en una de las varias sesiones secretas del Congreso, sino que escribimos a Miguel Grau, después del ataque a Antofagasta. "Bastante has hecho ya por la gloria de tu país; y para la honra de tu nombre, hoy universal: cuidado por Dios, con esas expediciones arriesgadas de un solo buque, en que la descompostura de la máquina, un incidente cualquiera puede hacer peligrar a nuestro *Huáscar*; yo quisiera que lo conserváramos como la joya más preciosa que tenemos".

Sentimos como el doloroso presentimiento de lo que iba a suceder, presentimiento que Miguel Grau había tenido también más de una vez.

Recordábamos las últimas entrevistas con nuestro malogrado amigo, las íntimas confidencias que nos había hecho sobre el combate de Iquique, sobre sus impresiones, sobre la manera de hacer la guerra, etc., etc.

La pérdida de la *Independencia*, que malograba un plan audaz y felizmente combinado, había impresionado mucho a Miguel Grau y él veía claramente que sin esperanzas de refuerzos tenía él solo con el *Huáscar* que contener todo el poder marítimo de Chile y preveía con razón que éste tendría fatalmente que estrellarse contra el monitor para hacerlo sucumbir; con calma fría y resuelta estimaba, pues, que esa no era sino cuestión de tiempo.

Sabía que marchaba al sacrificio.

"Cuánto mal hacen en nuestro país, nos decía con tristeza, las pequeñeces de la política de partido. Si Prado, como debía, y como yo se lo indiqué tantas veces, le da el mando de la escuadra a Montero, todo hubiera marchado mejor, porque así éste como Almirante hubiera ido en la *Independencia*, que era un buque aparente para estado mayor y el 21 de mayo la *Independencia* se hubiera quedado en Iquique combatiendo con la *Esmeralda* y a mí no se me hubiera escapado la *Covadonga*. Después sobre Antofagasta hubiéramos sorprendido, tomado y echado a pique los transportes con los 4,000 hombres que llevaban y sabe Dios cuán distinto hubiera sido el sesgo de la campaña".

Lo que es la suerte de la guerra y de que dependen los destinos de una nación.

Miguel Grau no tenía gran idea del poder de la *Independencia* pero la consideraba auxiliar indispensable para las operaciones que tenían que emprender.

En cuanto a Lizardo Montero, Miguel Grau le tenía cariño de hermano y si no faltaron quienes quisieron meter la cizaña entre los dos antiguos compañeros del *Apurímac* jamás lo consiguieron. Los dos marinos estaban estrechamente unidos por lazos poderosos, habían defendido, desde jóvenes, las mismas causas y el afecto entre ellos era inquebrantable.

Por eso Miguel Grau quería que fuese Montero el jefe de la escuadra para compartir con él las glorias de la campaña.

Pero estaba escrito que Miguel Grau había de ser en esta guerra víctima gloriosa de su deber en el mar, como Lizardo Montero en tierra fuera de su centro, debía ser también, aunque no con tan doloroso fin, víctima abnegada y resignada, cumpliendo hasta lo último su deber de ciudadano y de soldado.

Al contemplar hoy, sin poder para remediarlas las inmerecidas desgracias de

su patria y al sentir las punzantes heridas que la ingratitud y las mezquindades de algunos de sus conciudadanos le han inferido, quien sabe si lamentará Lizardo Montero que una bala enemiga no haya hecho con él en la batalla de Tacna lo que otra hiciera en Angamos con su antiguo compañero.

II

Hacía días que el *Huáscar* había salido de Arica en compañía de la *Unión* y el jueves 9 de octubre aún no se sabía en Lima su regreso. Diariamente nos interrogábamos los unos a los otros en la Cámara de Diputados, comunicándonos nuestras esperanzas y nuestros temores. Como de costumbre llegamos a la Secretaría de la Cámara antes de la hora señalada para abrir la sesión y allí vimos la nota que el Presidente del Consejo de Ministros había pasado momentos antes pidiendo la reunión del Congreso pleno para comunicar noticias importantes. Al instante a nuestro compañero de Secretaría, distinguido coprovinciano y amigo íntimo de Miguel Grau, así como a nosotros nos asaltó la misma idea. ¿Si será algo relativo al *Huáscar*? exclamamos.

Como es natural suponerlo, grande y terrible fue la impresión que nos dominó y sin embargo queríamos hacernos la ilusión de que tal desgracia no era posible y que otro sería el asunto que traía al Ministerio ante el Congreso.

Reunido éste, se notaba un silencio frío y aterrador, que es como precursor de las grandes desgracias y cuando el Ministerio tomó asiento en los bancos de la Cámara, todos sentimos que algo solemne y que pondría a prueba nuestro patriotismo era lo que nos iban a comunicar.

En efecto, el señor General Mendiburu, Presidente del Consejo de Ministros, tomó la palabra y con voz conmovida que trataba de dominar leyó al Congreso el telegrama que se acababa de recibir del señor General Prado.

Todos recuerdan el rígido laconismo con que el Director de la Guerra anunciaba la "probable" pérdida del *Huáscar* que quedaba combatiendo con los blindados chilenos. Una corriente eléctrica circuló en el Congreso y todos a una, como movidos por un resorte misterioso, exclamaron: "Si el *Huáscar* se ha perdido, Miguel Grau ha muerto". Pero a la vez que las lágrimas caían sobre nuestras mejillas, notábase también la varonil entereza con que todos se inclinaban ante los secretos y terribles designios de la providencia divina y la energía con que todos pedían al gobierno, que mayor fuese el empeño y la actividad, para continuar la lucha y vengar a nuestros heroicos marinos.

Algunos representantes pidieron que se leyera nuevamente el telegrama y a nosotros tocó esa triste tarea. No sabemos cómo tuvimos fuerzas, para dominar

el dolor que oprimía a nuestro corazón, ni cómo pudimos distinguir al través de las lágrimas, que nublaban nuestra vista, esas palabras que anunciaban al patriota y al amigo, tan irremediable desgracia.

Esa sesión memorable concluyó allí: no había ánimo ni tranquilidad para pensar en otra cosa, que no fuera el *Huáscar* y Grau. Nos separamos habiendo convenido, que nada se diría, hasta no haber recibido otro telegrama más detallado y explícito. Pero en la calle notamos ya síntomas de que el público sospechaba algo, y que quería, como leer en nuestro semblante, lo que tan hondamente agitaba todo nuestro ser.

Con nuestro amigo y co-secretario nos dirigimos a casa de la señora de Grau, para prevenir, que no se le diera la noticia de una manera brusca y terrible. La que era ya viuda del heroico comandante del *Huáscar* estaba tranquila, con su menor hijo en los brazos, sin sospechar que ya la suerte cruel había arrebatado al esposo, al padre de tantas tiernas e inocentes criaturas. Nos recibió con su acostumbrada afabilidad; pero casi con nosotros entraba la señora de Gómez, hermana de Grau, ambas se fijaron en nuestros semblantes y sin duda vieron en ellos la expresión del dolor, porque a una voz exclamaron: "Ustedes saben algo del *Huáscar*, por Dios, dígannos lo que hay" y esas dos matronas, que perdían lo más querido del mundo, principiaron a derramar lágrimas abundantes. Cuán dolorosa era la misión que la amistad y el cariño nos imponía. Les manifestamos que lo único que se sabía era que el *Huáscar* se batía y añadimos (lo que para nosotros no era ya posible) que aún habían muchas esperanzas de que, gracias a su andar, pudiera escapar, como en otra ocasión reciente y ofrecimos ir en busca de otras noticias a casa del Presidente, donde estaba reunido el Gabinete. Así lo hicimos y el Ministro de Relaciones Exteriores nos dio el último telegrama, con encargo de enseñarlo a la señora de Grau y de llevarlo después al Senado.

Ese telegrama anunciaba que el *Huáscar* quedaba aconchado contra la costa de Mejillones por toda la escuadra chilena y ya no dejaba duda de que todo había concluido.

En efecto, el sacrificio se había consumado. El *Huáscar* después de una lucha homérica que será siempre gloria de la Marina peruana, sucumbió ante la superioridad de sus enemigos salvando ilesa la honra de su bandera.

Miguel Grau había muerto en su puesto y con él Elías Aguirre, Ferré, Rodríguez y un sinnúmero de valientes. Los que sobrevivían estaban heridos o habían sido respetados por las balas, para ser testimonio viviente de heroísmo ante sus conciudadanos.

¡Oh suerte cruel que así abate a una nación y le arrebata a sus hijos más queridos y más ilustres!.

El 8 de octubre de 1879 junto con el *Huáscar* Miguel Grau y sus nobles compañeros perdía el Perú su poder marítimo en el Pacífico.

III

La vida de Miguel Grau fue una vida de sacrificios y su muerte el mayor que consumara en defensa y por la gloria de su patria.

Cuando le hablábamos de la buena suerte con que había iniciado la campaña nos contestaba: "Pues esto es lo que más me extraña y a veces me asusta. Yo en todos los lances de mi vida he tenido que luchar en contra del destino, que siempre hacía nacer a mi paso dificultades para todo. Desde mi niñez si he salido bien en lo que me he propuesto ha sido después de dificultades y luchas, que ponían a prueba mi carácter y mi constancia".

En su vida de marino, que comenzó casi con la infancia, hubo peripecias romancescas y peligros extraordinarios.

Miguel Grau se consideraba como él decía con su natural modestia "fatal en todo".

En el juego del rocambor que tanto le gustaba entre amigos y señoras, perdía siempre; y cuando ganaba se le notaba la alegría que esto le causaba; no por el interés material que era pequeño, sino porque así sentía que dominaba su mala suerte.

Miguel Grau era de carácter afable y suave en sociedad, pero para los que lo tratábamos más de cerca conocíamos que hacía esfuerzos para dominar la natural violencia, que era como instintiva en él, y así más mérito tenía esa afabilidad y esa dulzura que hacían el encanto de su familia y de sus amigos.

Como padre de familia tenía idolatría por sus hijos, cuyo porvenir le preocupaba. Fue también modelo de hijo, de hermano, y de esposo. Leal en la amistad era consecuente hasta la exageración.

Desprendido y generoso, el infortunio y la necesidad no apelaron nunca en vano a sus nobles sentimientos.

Sus principios religiosos lo honraban. Había aprendido a adorar a Dios en la inmensidad del océano y en las majestuosas tempestades de los mares había divisado como los destellos luminosos de la majestad divina. Por eso antes de

salir a campaña fue humilde a inclinarse ante un Ministro del altar y así llevó al combate su alma pura y su conciencia tranquila. Ese hombre que desafiaba las borrascas del mar y que sereno las dominaba con su energía, en su buque sostenía la más rígida disciplina con mano de hierro, era una dama en un salón.

Tímido con las señoras, cuya sociedad le agradaba sobremanera, les hablaba en el lenguaje más dulce, melodioso y a todos encantaba su trato. Sabían que era lo que los franceses llamaban "loup de mer", y por eso mismo apreciaban más las cualidades que le distinguían.

Al bello sexo le gusta tanto dominar con su debilidad a los que son fuertes en la tierra.

En política, Miguel Grau no abrazó sino nobles causas, tenía un patriotismo a toda prueba. Amigo decidido y admirador entusiasta de don Manuel Pardo, que tanto le distinguía, formó desde el principio en las filas numerosas de ese partido de orden y de ley, que se conoce en el Perú con el nombre de Partido Civil y hasta el último instante conservó por el jefe y por los principios que se proclamaron afectos sinceros y respeto profundo.

Compañero suyo en la Cámara de Diputados vimos a Miguel Grau defendiendo siempre lo que era justo y digno, apartándose de sus correligionarios, sin ostentación, pero decididamente cuando algo contradecía sus convicciones y sus sentimientos.

Cuando vino para el Perú la primera y nunca bien lamentada desgracia precursora de todas las que se han seguido; cuando el odio político se valió de un oscuro sargento para arrebatar al Perú su más legítima esperanza; cuando Don Manuel Pardo cayó asesinado en las baldosas del Senado, Miguel Grau sintió, como nosotros, profundo dolor. Hemos visto las lágrimas que derramó pues perdía no sólo al amigo; veía que se abría para el país, con ese crimen nefasto la era de las vergüenzas y de las desgracias.

Miguel Grau que quería a la familia de don Manuel Pardo como a la suya y que sabía cuánta falta le iba a hacer su malogrado padre, fue uno de los que más trabajó en el Congreso para que se votara en favor de ella una suma que éste acordó, pero que no ha sido nunca entregada. Quien había de decirle que antes del año los que con él firmábamos aquella proposición habríamos también de honrarnos poniendo nuestro nombre en una proposición idéntica pero esta vez para favorecer la desgracia de su propia esposa y de sus propios hijos.

Misteriosos secretos del humano destino.

IV

Miguel Grau era la personificación de la modestia y le chocaba que otros se apercibiesen de su mérito y cuanto hacía juzgábalo como muy natural.

Así en junio 18, contestando a una carta que desde el campo donde entonces residíamos le dirigimos, felicitándole por el Combate de Iquique el 21 de mayo, nos decía: "Te dignas, en unión de tu estimable familia felicitarme por el resultado de mi excursión al sur, no haciendo, durante ella, más que el cumplimiento del deber. No me extraña cuando se trata de un amigo como tú, que de veras me estima; circunstancia que te hace ver las cosas bajo un prisma muy favorable hacia mí".

Tratándose de su ascenso a Contralmirante, propuesto por nosotros en unión de otros diputados, Miguel Grau nos decía el 14 de agosto: "He visto por los periódicos de Lima, una proposición en la Cámara de Diputados, contraída a pedir mi promoción a Contralmirante, en la cual creo ver con seguridad, la iniciativa del compadre, que me quiere favorecer, sin fijarse si hay o no mérito bastante para merecer tan alta clase militar. De cualesquiera modo que sea, me complazco en manifestarte mi profundo reconocimiento, lo mismo que a los demás diputados que han tenido la amabilidad de secundar tu intento, poniendo su firma en la citada proposición, que aún suponiendo, como es natural, que fracase o duerma el sueño del justo, no por eso deja de honrarme menos".

Refiriéndose después a la vida de campaña agrega: "La vida de campaña no tiene nada de grata, pero el deber lo obliga a uno a estar contento".

Cuando ya le anunciamos que las Cámaras por unanimidad le habían aclamado Contralmirante, nos contestaba el 4 de setiembre: "¿Qué palabras pudiera yo emplear, querido amigo, para expresarte lo que siento, por todo lo que has hecho en favor mío, hasta lograr coronar con buen éxito mi ascenso a Contralmirante; con sólo una, brotada de lo más profundo de mi corazón, y esa es de agradecimiento hacia ti, asegurándote, sin embargo, de lo que me dices, que ha entrado en mucho el afecto personal que me profesas, y no el deber de representante, que premia méritos que no existen. Acepto, pues, con esta restricción, tus sinceras felicitaciones". Hablándonos enseguida del heroico ataque y bombardeo a Antofagasta nos agregaba: "Mi última expedición, al sur, no tuvo todo el buen resultado que se esperaba… En Antofagasta…pocas veces he visto al buque más en peligro… Quise sacarme el clavo dos días después y volví a Antofagasta y sostuve un cañoneo bastante serio".

La última carta que tenemos de Miguel Grau es de Arica, fecha setiembre

20, pocos días antes de salir a la expedición que debía concluir tan trágicamente. Quisiéramos publicarla íntegra, pues es muy importante, pero, hay puntos que aún no creemos conveniente dar a luz. En ella, entre otras cosas, nos decía: "Tú no ignoras, querido Carlos, que soy hombre de pocas palabras, pero las que sencillamente expreso son nacidas del corazón, así, pues, acepta en estas pocas líneas mi profundo agradecimiento por tus sinceras felicitaciones y por todos los servicios que me has prestado…Qué te puedo yo contestar a los términos para mi tan lisonjeros de tus amables cartas?. Nada que no sea expresarte toda la estimación que por ti tengo. Si algo pueden albergar en este mundo los honores militares, ciertamente que yo debía estar muy satisfecho, como en efecto lo estoy, por haber obtenido un ascenso, por unanimidad, en ambas Cámaras y sin embargo de esto me he visto obligado a renunciar, no el Contralmirantazgo que no se puede, pero sí los goces y uso de la insignia por muchas razones que reservadamente te voy a referir. Primera razón. Mientras el *Huáscar* tremolaba un simple gallardete de Comandante, nada de particular tenía que yo huyera (conforme a órdenes) a la vista de un blindado, pero ya con la insignia de Contralmirante, sería para mí muy vergonzoso tener que correr con ella izada.

Segunda razón…

Tercera razón…

Cuarta razón…

"Todos estos fundamentos, han obrado en mi ánimo, y otros muchos, que el apuro no me permite consignar, para decidirme a solicitar que se me deje como simple Comandante del *Huáscar* y se me excuse el uso de la insignia. Como tú comprenderás, también he renunciado el sueldo para ser lógico. No dudo, que después de la relación que te he hecho me des tu aprobación, justificando mi proceder. Espero que me lo digas con toda sinceridad".

Para terminar esta carta y contestando a las felicitaciones de amigos que por nuestro conducto se le trasmitieron, dice: "Diles a nuestros amigos…que si los héroes son como yo, declaro que no han existido héroes en el mundo".

¿Puede darse mayor sencillez, mayor modestia en el que la América aclama hoy como héroe y el mundo entero reconoce como la gloria más pura del Perú?

No, ciertamente, y allí se pinta asimismo el heroico marino, que hace un año caía sobre el puente del *Huáscar* defendiendo la honra y la integridad de su patria.

Por eso, este día, será recordado siempre con religioso respeto en todo el Perú y las generaciones venideras al rememorar las acciones de nuestro Almirante,

tendrán que inclinarse reverentes ante su tumba.

El nombre de Miguel Grau, significa hoy, y significará mañana, patriotismo, gloria, honor y sacrificio heroico.

V

Nuestros mismos enemigos, algunos han reconocido ya y todos lo reconocerán cuando haya pasado el fragor de la lucha, como lo reconocen los neutrales, que la figura más culminante de esta guerra, la que se levanta radiante de gloria por encima de todas las personalidades de los beligerantes es la de Miguel Grau.

¡Y como no había de ser así, cuando sus hechos, su audacia, su valor, su generosidad, sus sentimientos humanitarios, todo en fin, contribuye a hacerlo grande!

Al recordar hoy a Miguel Grau, cumplimos un grato deber, asociando a su nombre, los no menos gloriosos de Elías Aguirre, Segundo Comandante del *Huáscar*, de Rodríguez, Ferré, Heros, Velarde, que todos lucharon y murieron como buenos, sin olvidar a nuestro simpático amigo Enrique Palacios, tipo perfecto y caballerezco del marino peruano, que sobrevivió algunos días a sus numerosas y mortales heridas para ir después, cual mensajero de gloria, a anunciar a sus compañeros, que se les hacía debida justicia en la tierra, y que todos, propios y extraños se inclinaban respetuosos ante el altar que la patria agradecida levantaba para perpetuar la memoria de sus heroicas hazañas.

En cuanto a los tripulantes del Huáscar que aún viven, para ellos debe ser hoy, día de amargos y tristes recuerdos, a la vez que de gloriosas satisfacciones. ¡Dios los bendiga y el Perú no los olvide!.

Para nosotros en este día, hay doble sufrimiento, porque como peruanos que la injusticia y la odiosidad políticas tienen alejados de la patria, en los más solemnes momentos, sentimos con mayor intensidad, en tierra aunque hospitalaria extraña, las desgracias y los males de nuestro país y como compañeros y amigos de Miguel Grau, lloramos a aquél con quien nos ligó el más estrecho y tierno afecto.

Guayaquil, octubre 8 de 1880

Carlos M. Elías

El Comercio. Jueves, 8 de octubre de 1885.

Impreso por **Optimos Editores Impresores SAC.**
RUC. N° 20509205770

REVISTA DE MARINA · DESDE 1907 ·