

EL ALMIRANTE

DON JUAN JOSE LATORRE B.

Por

Rodrigo FUENZALIDA Bade
Capitán de Navío (R.)
Armada de Chile

Este ilustre marino, figura señera en nuestra historia naval, nació en Santiago, el 24 de marzo de 1846. Sus padres fueron don Elías de Latorre, Encargado de Negocios de Bolivia ante el Gobierno de Chile y la noble dama penquista doña Nicomedes Benavente Valenzuela, nieta del que fue Intendente de Concepción en 1813, don Pedro José Bustamante Roa e hija de don Juan José Benavente Bustamante, y en consecuencia, sobrina de los nobilísimos militares de las guerras de la Independencia y después magistrados don Diego José y José María Benavente, todos ellos descendientes de los duques de San Carlos, de la primera nobleza de España.

Sus primeros estudios los hizo, como Condell, en el English College de Valparaíso, el mejor establecimiento de educación de su tiempo en ese puerto.

El 15 de mayo de 1858 ingresaba a la Escuela Naval como cadete efectivo. Le tocó en suerte tener por compañeros de estudios a quienes más tarde se destacaron como los marinos más preclaros de su generación y que con su conducta dieron origen a que este grupo fuera desig-

nado para la posteridad como el "Curso de los Héroes". Entre ellos cabe señalar a Arturo Prat Chacón, Luis Uribe Orrego, Carlos Condell de la Haza, Jorge Montt Alvarez, Francisco Javier Molinas Gacitúa, Emilio Valverde y Guillermo Peña.

Fue en aquella Escuela Naval de la calle del Hospital, que creara la sobria administración del Presidente Manuel Montt y dirigiera con tanto acierto el distinguido Capitán de Fragata de la Armada francesa don Juan Julio Feuillet, contratado para el cargo por el ilustre Vice-Almirante don Manuel Blanco Encalada, donde el joven de doce años Juan José Latorre inició sus primeros pasos en el ámbito naval. En el curso de sus estudios, embarcó en la corbeta "Esmeralda", transporte "Independencia" y vapor "Maipú", en los cuales recorrió algunos puertos en progresivo perfeccionamiento profesional.

El 15 de julio de 1861 recibía sus despachos de Guardiamarina y se embarcaba en el "Independencia", luego en la "Esmeralda" y en seguida en el "Maipú", en todos ellos como Guardiamarina sin examen, durante tres años y diez meses.

En 1864 fue dos veces a Mejillones, de Bolivia en aquel entonces, y luego a El Callao, en la "Esmeralda", llevando al representante de Chile ante el Congreso Americano, don Manuel Montt.

Rendidos los exámenes de competencia correspondientes, fue designado en la dotación permanente de la corbeta "Esmeralda", el 2 de mayo de 1865. En este buque, a las órdenes del Capitán de Navío don Juan Williams Rebolledo, le tocó participar activamente en el combate de Papudo, el 26 de noviembre de ese año, cuando tenía todos sus requisitos para ascender. En el combate señalado, que dio por resultado la captura de la "Covadonga", actuó junto con sus compañeros Arturo Prat y Carlos Condell y bajo las órdenes directas de un gran segundo comandante, Manuel Thomson; todos ellos, así como él mismo, llamados a ser héroes epónimos ante la posteridad.

El 29 de noviembre de 1865 asciende a Teniente 2º. Poco después, el 7 de febrero de 1866, ahora a las órdenes de Thomson en la "Covadonga", se encuentra junto a Prat, en el combate de Abtao, contra las fragatas españolas "Blanca" y "Villa de Madrid", fogueándose nuevamente ante el peligro y asimilando valiosas lecciones de iniciativa, decisión y audacia, transmitidas e inculcadas por su denodado comandante. A fines de ese año, siempre en la "Covadonga", se dirige a El Callao, conduciendo al Ministro de Chile, señor Alvaro Covarrubias, quien fuera destacado Ministro de Relaciones Exteriores durante el conflicto con España.

En marzo de 1867 fue trasbordado al vapor "Arauco", como oficial de detall, haciendo en ese buque viajes a Coquimbo, Juan Fernández y al Estrecho de Magallanes, conduciendo colonos y víveres, pasando luego, también como segundo, al vapor "Abtao", donde permanece de estación en Mejillones.

En abril de 1871, ya como teniente 1º, trasborda a la corbeta "O'Higgins", y hace diversos viajes al norte y sur y otro a Magallanes a auxiliar a la cañonera rusa "Tonguse". En este auxilio, el comandante don Juan Esteban López, jefe de la "O'Higgins", se cubre de honores al remolcar esa cañonera por la Angostura Inglesa.

Asciende a Capitán de Corbeta graduado el 12 de febrero de 1873. Ese mismo año, en julio, después de permanecer dos años y tres meses en la "O'Higgins", es nombrado ayudante del Comandante General de Marina, puesto que sirve hasta diciembre, siendo designado comandante del vapor de ruedas "Toltén". En él permanece sólo un mes y pasa, en 1874, como Capitán de Corbeta efectivo a prestar servicios como ayudante en los arsenales de Marina y luego de poco más de un año, como Gobernador Marítimo de Valparaíso, para poco después, el 10 de abril de 1875, tomar nuevamente el mando del "Toltén" y ocuparse de trabajos hidrográficos en los ríos Valdivia e Imperial. En septiembre de 1876 toma el mando de la cañonera "Magallanes", quedando de estación en el Estrecho en comisiones hidrográficas.

El 25 de septiembre de 1877 es nombrado Capitán de Fragata graduado. Estando de estación en el Estrecho y en exploración en el Seno Skiring, estalla en noviembre de ese año un motín en Punta Arenas, llamado "de los artilleros". Con su buque, la "Magallanes", contribuyó a dominarlo y cimentar el orden en la colonia, volviendo luego al Skiring.

El 29 de enero de 1878 es designado comandante de la "O'Higgins", siempre en la misma zona y el 4 de diciembre vuelve a tomar el mando de la "Magallanes" para dirigir la exploración hidrográfica en la Patagonia, Río Santa Cruz y aguas del Skiring. Ese año presentó un documentado estudio sobre el Seno Skiring, que fue publicado en los "Anales de la Universidad de Chile".

El 25 de febrero de 1879 regresa a Valparaíso, zarpando poco después a Antofagasta, con motivo de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia.

Viene entonces el período en el cual su figura profesional, ya rodeada de un gran prestigio por su brillante hoja de servicios, comienza a agrandarse hasta alcanzar caracteres de ídolo nacional, pues fue elegido por el destino para abatir el poder naval enemigo.

El 12 de abril de 1879, comandando la "Magallanes", fue despachado como correo de gabinete hacia Iquique, donde debía entregar al Ministro de Guerra en Campaña don Rafael Sotomayor una co-

municación importante del Gobierno. En su ruta, frente a la caleta de Chipana, se encontró sorpresivamente con las corbetas peruanas "Unión" y "Pilcomayo", destacadas allí con el propósito de interceptar al transporte "Copiapó", que el Gobierno de Prado sabía había zarpado de Valparaíso hacia Iquique con soldados, víveres y carbón.

Latorre, al identificar las naves enemigas, pudo virar al sur para eludir un combate que se presentaba en condiciones de manifiesta inferioridad. Sin embargo, como tenía una misión, ella debía ser cumplida. Por ello viró al NW alejándose de los adversarios, quienes lo persiguieron en conjunto, en lugar de cortarle uno de ellos la proa y combatirlo separadamente, mientras el otro, de menor andar, lo alcanzaba. Latorre, comprendiendo el error del enemigo, cambió su rumbo al norte y forzó su máquina. Con ello dejó atrás a la "Pilcomayo", por su estela, quedando expuesto solamente al cañón de proa de ésta y haciendo frente solamente a la "Unión".

Después de un cañoneo de cerca de una hora, dos impactos afortunados sobre la "Unión" hicieron retirarse a ésta y la "Magallanes" pudo seguir hacia Iquique, sin más daños que una ligera rasmiadura y la pérdida de una lancha a vapor que arrojó al agua para aclarar su campo de tiro. Aun cuando este combate no tiene mayor significación y puede considerarse como un mutuo cañoneo sin mayores resultados, fue un estreno digno del alborozo y euforia con que se recibió en la República este primer ensayo de la fuerza naval, en virtud de la diferencia notoria de los potenciales en juego, que favorecían a las naves peruanas en una proporción de seis a uno en potencia artillera. Con esta primera acción, Latorre recibió un justo y acertado aplauso de Chile y su nombre comenzó a destacarse como ejemplo de entereza y resolución.

El 12 de junio de ese mismo año, Latorre asciende a Capitán de Fragata efectivo.

El 10 de julio de aquel primer año de la guerra, realizó una hazaña que tuvo eco en el país. Se hallaba en Iquique sosteniendo el bloqueo en compañía del "Cochrane", la corbeta "Abtao" y el vapor carbonero "Matías Cousiño". Estos buques, siguiendo la costumbre, salían

diariamente, al obscurecer, a cruzar fuera de la bahía. Tal día quedaron en el puerto la "Abtao", cuyas máquinas estaban en reparaciones, y el "Matías Cousiño".

De estas salidas estaba perfectamente enterado el Gobierno peruano, quien se formó un plan, en el cual se aprovecharía la ausencia temporal de las dos principales naves bloqueadoras, para atacar, en la noche, al "Abtao", inmóvil en el puerto. Para ello se pensó en el "Huáscar", que sin mayor riesgo podría penetrar en él al amparo de la obscuridad y destruir la corbeta.

En efecto, el 9 de julio el monitor salía de Arica y pasaba a Pisagua a informarse si la "Abtao" permanecía todavía en su fondeadero de Iquique y a ordenar por telégrafo que en la noche del 10 no se encendieran luces en ese puerto. Luego salió de Pisagua con todas las precauciones para no ser visto.

Pero en la guerra suceden imprevistos que pueden echar por tierra todos los planes. La falta de alumbrado en el puerto llamó la atención del precavido e inteligente comandante del "Abtao", Aureliano Sánchez y, como casualmente esa misma tarde se habían terminado las reparaciones, salió del puerto a mantener vigilancia fuera de él.

El "Huáscar" penetró en la bahía sigilosamente sin ser notado por los buques bloqueadores y se dirigió directamente al punto donde debería estar la "Abtao". Al no encontrarla, salió y acertó a pasar al costado del "Matías Cousiño", a quien intimó rendición a viva voz y luego con fuego de fusilería y cañón, perforándole el casco y penetrando el proyectil en la carbonera.

Al ruido de los disparos, se aproximó la "Magallanes". Al reconocer al "Huáscar" con su presa, Latorre se le fue encima a quitársela, sin preocuparse de la enorme diferencia de potenciales.

El primer impulso del "Huáscar" fue huir, creyendo se trataba del "Cochrane", con el cual no tendría ninguna oportunidad de éxito; pero al reconocer a la débil corbeta, se acercó a ella pensando, quizás, que la suerte le deparaba apresar, no ya un transporte insignificante como el "Matías Cousiño", sino un buque de guerra. Ambos adversarios estaban a 300

metros y el fuego se rompió casi simultáneamente de artillería, fusilería, ametralladoras y hasta revólveres, porque todos se emplearon. El "Huáscar" se precipitó a toda máquina sobre la corbeta a partir-la con el espolón; pero Latorre, con toda serenidad, capeó la embestida a sangre fría y con la destreza del que está en una maniobra corriente. El monitor pasó a su costado sin hacerle ningún daño. Fallada la primera acometida, Grau la repitió otras tres veces más, pero siempre Latorre, con la misma entereza y serenidad, eludió el ariete.

Al ruido de los cañonazos se aproximó el "Cochrane", el que se guió además por los fogonazos, por varios cohetes luminosos disparados por la "Magallanes" en señal de aviso y apareció pronto en escena. La luna se levantaba en el horizonte y a su débil claridad, el comandante Grau vio que el blindado chileno se acercaba. De inmediato puso proa al norte perseguido por la cañonera y el "Cochrane"; pero el andar de este último, por el mal estado de sus calderas, hizo inútil toda persecución.

Aquella acción levantó a las nubes a Latorre, quien demostró una habilidad insospechada por Grau y este último, sin quererlo, creó un nuevo ídolo en el enemigo, quien sería el que, a la postre, le daría el golpe de gracia más adelante.

Nuevamente, el 28 de agosto, volvería a enfrentarse el comandante Latorre con el "Huáscar". Esta vez fue en Antofagasta. Cuando el monitor, audazmente, penetró al puerto, de día, a cortar el cable submarino, fue cañoneado primero por la "Abtao" y luego por la "Magallanes", sosteniéndose un duro duelo de artillería durante cerca de cuatro horas, con ciertas averías en la "Abtao" y el "Huáscar" y algunos muertos por ambos lados. La "Magallanes", ilesa.

Cuando asumió la Comandancia en Jefe de la Escuadra el Comodoro Galvarino Riveros, se le dio, el 6 de septiembre, el mando del "Cochrane", el mejor de los blindados, ya reparado y carenado, al Capitán de Fragata don Juan José Latorre, con derecho a elegir sus oficiales y marineros. Obvio es decir que aprovechó para trasbordar todo el personal de la "Magallanes" a su nueva nave.

Llegó así el 8 de octubre de 1879 y Latorre y Grau volvieron a encontrarse cerca de su duelo anterior, frente a Punta Angamos; pero la situación había cambiado. Aquél capitaneaba ahora un blindado y no la débil cañonera.

El "Huáscar" apareció en compañía de la "Unión" y Latorre tenía a sus órdenes la "O'Higgins" y el "Loa". Desde un principio estimó que su buque bastaba para detener el "Huáscar" y vencerlo y dio orden a las otras dos naves de perseguir a la "Unión".

Los dos enemigos quedaron solos, frente a frente, a una distancia de 3.000 metros más o menos. El "Huáscar" rompió el fuego con sus cañones de 300 contra el "Cochrane"; los tiros pasaron por alto.

Latorre puso entonces la proa sobre el monitor, acertándose en consecuencia la distancia. Se acercaba el desenlace de un drama tanto tiempo deseado por los marinos chilenos, como que él pondría término a la situación expectante del país. El monitor no tenía ninguna posibilidad de triunfo. Los cañones de 250 de retrocarga del "Cochrane", tipo 1875, eran superiores a los de 300 de avancarga, de 1865 y el blindaje del chileno era mejor. Además, Grau tenía en su contra el hallarse ante un digno rival, de excepción. Sereno, sagaz, cuerdo y con experiencia, con gran habilidad táctica.

Latorre no contestó los primeros cañonazos del "Huáscar" y siguió acortando distancia. Un proyectil de la segunda andanada del monitor destrozó el pescante del ancla y uno de la tercera rasmilló el blindaje de la batería, produciendo una gran conmoción en el buque. La máquina despidió un chorro de vapor y Latorre, que permanecía en el puente sin hacer caso de los disparos, preocupado sólo de acortar la separación entre ambos buques y no contestar para no perder tiempo en guñer la nave, como lo exigía el buen empleo de la artillería, creyó que ese cañonazo le había llegado a la máquina. Juzgó entonces necesario apurarse y disparar antes que el enemigo le ganara mayor espacio. Por esto, cambió la táctica y abrió a su vez el fuego a una distancia entre 2.000 y 2.200 metros, con lo cual su artillería era en extremo eficaz, casi demoledora.

De las dos granadas de 9 pulgadas disparadas en salva por el "Cochrane", una de ellas penetró en el blindaje de babor y fue a estallar en el departamento de la torre de artillería, donde mató o hirió a doce hombres, algunos de los cuales manejaban el winche de ronza de los cañones, paralizando por un tiempo el fuego de la torre. La otra granada tocó la coraza de 6 pulgadas de la batería y se desvió.

Otro cañonazo del "Cochrane" cortó el guardín de cadena que tenía la rueda del gobierno de combate en la caña del timón, dejando al buque sin gobierno por un instante, mientras el personal armaba aparejos para gobernar de emergencia.

Mientras se habilitaba el nuevo gobierno o se daban órdenes a la gente que lo cubría, el "Huáscar" cayó violentamente hacia estribor. Latorre, viendo esto, se colocó por su aleta, posición táctica muy favorable para la artillería, y renovó, con extraordinaria eficacia, el fuego, que el cambio de rumbo y de posición había interrumpido por algunos instantes.

Otra granada del blindado chileno estalló dentro de la torre de mando, protegida por una coraza de 3 pulgadas y pulverizó al Almirante Grau, matando asimismo a su ayudante el teniente 1º don Diego Ferré. Quedó además, inutilizada completamente la rueda de combate y los telégrafos a la máquina, volviendo el monitor a caer a estribor.

Por las respectivas situaciones, Latorre cree que el "Huáscar" se le viene al espolón y, con la serenidad de siempre, afronta el ataque y procura hacer lo mismo, parando a 200 metros del monitor descargándole toda su batería de estribor. Uno de esos proyectiles penetró el débil blindaje que protegía a la bovedilla del buque peruano y haciendo explosión en el interior de la cámara del comandante, dejó fuera de combate a la gente que allí manejaba los aparejos de la caña e hizo algunas averías en el guarnecimiento de este aparato de gobierno.

En estos momentos entró a luchar el "Blanco", mandado por el Almirante Ríveros.

El buque enemigo, muertos sus jefes y diezmada su tripulación, cayó definitivamente en poder chileno y en el espacio de una hora y media que había durado

el combate, se había eclipsado el poder naval del Perú y entre el vértigo de la tremenda lucha había caído un héroe mártir y se había alzado un héroe vivo.

El 31 de octubre de 1879, Latorre gracias a sus méritos, es ascendido al grado de Capitán de Navío efectivo.

El 2 de noviembre de 1879 se encuentra en el asalto y toma de Pisagua. Luego, en unión de la "Covadonga", establece el bloqueo de Iquique y permanece allí hasta el 23, fecha en que se rinde esa plaza. El 24 de diciembre, con otros buques de la Escuadra, bloquea Arica.

El 25 de febrero de 1880 zarpa a Iquique a efectuar unas reparaciones en su planta eléctrica. El 17 regresaba a Arica. Allí se apercibió que la "Unión" había audazmente burlado el bloqueo y estaba en el puerto. La cañoneó en compañía del "Huáscar", ahora al mando de Conde, y al creerla muy averiada, citó a una reunión de los comandantes de los buques bloqueadores a bordo del "Cochrane". Durante ella, se produjo un claro en el cerco, y la "Unión", en admirable faena, se escurrió por él, burlando a los sitiadores. Se la persiguió, pero la corbeta enemiga, por su mayor velocidad, escapó. Aquí Latorre demostró su gran prestancia moral, por cuanto, cuando el hecho fue conocido en el país y causó una desagradable impresión, se declaró paladinamente como el único responsable de los errores cometidos en aquel suceso.

El 6 de junio atacó la rada de Arica en unión de la "Magallanes" y "Covadonga" y el 7 se encontró en el asalto y toma de ella, cooperando eficientemente a la acción del Ejército.

El 13 de ese mes regresó a Valparaíso, llevando los restos del Ministro de Guerra en Campaña, don Rafael Sotomayor. A principio de agosto zarpó a El Callao, ingresando a la Escuadra bloqueadora. El 20 de septiembre bombardeó Chorrillos. El 27 de noviembre zarpó a Arica conduciendo al nuevo Ministro de Guerra en Campaña, Sr. Vergara, para convoyar los transportes que conducían al Ejército Expedicionario sobre Lima, desembarcándolo en Curayaco.

Los días 13 y 15 de enero de 1881 se encontró en las batallas de Chorrillos y Miraflores, apoyando el flanco del Ejér-

cito en estas acciones, que dieron por resultado la caída de Lima y El Callao.

En 1882, como jefe de la división naval del norte, permaneció en El Callao al principio de este año. El 14 de febrero fue nombrado Comandante en Jefe de la Escuadra, hasta el 15 de octubre, en que ésta se disolvió.

En diciembre de 1882, marchó en comisión a Europa a inspeccionar el crucero "Arturo Prat", mandado construir por Chile en 1879.

Lo rechazó por resultar con sus características desequilibradas y fue vendido al Japón.

El 6 de junio de 1884 fue ascendido a Contraalmirante.

En 1885 vigiló en Europa las reparaciones del blindado "Blanco Encalada", enviado a Inglaterra al mando del Capitán de Navío don Jorge Montt.

El 29 de diciembre de 1886 regresó a Chile, pero en octubre de 1887 el Presidente Balmaceda lo llamó para que, como Jefe de la Comisión Naval chilena, dirigiera la construcción de los nuevos buques, acorazado "Capitán Prat", cruceros "Errázuriz" y "Pinto" y cazatorpederos "Lynch" y "Condell", algunas escampavías, la artillería de los fuertes, etc. Balmaceda dijo a Latorre en aquella oportunidad:

"Necesitamos en Chile una Escuadra digna de este nombre, que nos mantenga en el puesto de honor y de confianza que hemos conquistado en el Pacífico. Ningún Gobierno medianamente previsor podría olvidarse que nuestro porvenir está en el mar".

En el desempeño de su comisión, el destacado almirante desplegó dotes extraordinarias de competencia y laboriosidad, que no hicieron sino confirmar la alta idea que se tenía de él.

El diario "Monde Illustré" de París, del 20 de noviembre de 1887, le consagró una edición especial, insertando su retrato y un honroso juicio, que decía: "Acaba de llegar a París un hombre de la prolongada y sangrienta guerra en que tomaron parte tres repúblicas americanas: Perú, Bolivia y Chile. El Contraalmirante chileno Juan José Latorre se ha formado una sólida reputación de hábil marino y de táctico consumado".

Venía después la enumeración de sus hazañas. Otros diarios parisienses le tributaron análogos honores.

El Gobierno de Francia lo condecoró como Comendador de la Legión de Honor y el de Rusia con la Cruz de Santa Ana, tan apreciada y poco común, no concedida sino a grandes personajes en premio de señalados servicios o de méritos muy sobresalientes.

Asimismo se le hizo miembro honorario del Real Club Naval de la Corte de St. James.

Fue, además, representante extraordinario del Gobierno de Chile en la Exposición de París de 1889.

En el cumplimiento de tan honrosa misión lo sorprendieron los sucesos de 1891. Fiel a la disciplina y distinguido por la amistad del Presidente Balmaceda, prestó su concurso al Gobierno constituido y continuó en el desempeño de su comisión. El triunfo de Concón y Placilla lo despojó de ella, quedando separado del servicio. Tres años continuó en Europa, exonerado de sus títulos y de toda misión oficial.

Volvió en 1894 e ingresó al Partido Liberal Democrático, quien lo presentó como candidato a Senador por Valparaíso, obteniendo una mayoría abrumadora. Se incorporó al Senado el 4 de junio de 1894 y renovó sus poderes senatoriales por Valparaíso durante cuatro períodos, hasta 1906.

El 21 de agosto de 1897, por Ley número 937, en atención a sus servicios prestados, se le rehabilitó en el grado de que se le había desposeído en 1891 y se le concedió el retiro con el rango y sueldo de Contraalmirante.

El mismo año 1897 fue nombrado Consejero de Estado.

El 14 de abril de 1898, el Presidente de la República, don Federico Errázuriz Echaurren, lo nombró Ministro de Relaciones Exteriores, cargo en el cual permaneció hasta el 13 de diciembre, entregándolo a don Ventura Blanco Viel.

Durante su gestión como Canciller se celebran dos tratados de importancia hispanoamericana: el tratado Bilinghurst-Latorre y el protocolo Piñero-Latorre. Por el primero se puso término a una vidriosa situación con el Perú y por el se-

gundo se llegó a una solución pacífica con la República Argentina. En este protocolo, firmado el 23 de septiembre de 1898, el Ministro de la Argentina, don Norberto Piñero y el Ministro de Relaciones de Chile firmaban en Santiago las actas en las cuales quedaban fijados por ambos países los términos del conflicto que dividía entonces a las dos naciones y en las que se convenía su remisión a S. M. Británica, para que, de acuerdo con la base seguida del compromiso del 17 de abril de 1896, ejerciera sus funciones de árbitro, resolviendo en última instancia las divergencias. Con la firma de ese protocolo quedaba asegurada la solución pacífica de un litigio cuyas últimas incidencias tanto habían agitado los ánimos de los dos pueblos.

Después de su último mandato legislativo, el Almirante Latorre se recluyó a la vida privada en Viña del Mar.

El 12 de febrero de 1908, por ley número 2.092 se declaró que gozaría del rango, prerrogativas y sueldo correspondientes al empleo de Vicealmirante en servicio activo.

Sirvió en la Armada 32 años, 7 meses y 16 días, de los cuales estuvo embarcado 22 años, 10 meses y 5 días.

Estaba en posesión de dos medallas de oro acordadas por el Gobierno de Bolivia a los que tomaron parte en el combate de Papudo el 26 de noviembre de 1865 y de Abtao el 7 de febrero de 1866.

Tenía, además, dos medallas de oro por la primera y segunda campaña de la

guerra contra el Perú y Bolivia, una barra del mismo metal por cada una de las acciones de guerra en que tomó parte, en virtud de las leyes de 1º de septiembre de 1880 y 14 de enero de 1882. Además, las condecoraciones extranjeras ya mencionadas.

Falleció este preclaro marino en Viña del Mar el 9 de julio de 1912. Sus restos fueron sepultados en el Cementerio General de Santiago y se le hicieron honores pocas veces vistos por su suntuosidad y esplendor. Despidieron sus restos en nombre de la Armada el Vicealmirante don Jorge Montt, Director General de la Armada, y el Contraalmirante don Arturo E. Wilson, Presidente del Círculo Naval.

Para glorificar su memoria se le dio su nombre al acorazado "Valparaíso", que se construía para el Gobierno de Chile.

Por ley dictada el 6 de agosto de 1912, se autorizó el gasto de cincuenta mil pesos para erigirle un monumento en el cementerio y dos días después se dictó otra que fijaba en quince mil pesos la pensión anual de su viuda.

Fue casado con doña Julia Moreno, fallecida en Viña del Mar el año 1926 y perteneciente a una antigua familia atacameña, vinculada a los herederos del famoso mineral de Paposo.

Dejó los siguientes hijos: Arturo, Juan José, Mercedes, casada con don Guillermo López Pérez; María Luisa, fallecida soltera, y Marta, desposada con el príncipe de Lieven.