



ponían las dos comisiones. Es por esto que algún tiempo después escribiría a su amigo el coronel Cornelio Saavedra estas amargas líneas al respecto (textual) :

" Sólo hablando podré enumerarle las penalidades sufridas por mí, que me han quitado diez años de vida. Mi voluntad de hierro ha podido solamente eludir tanta dificultad, pues no sólo los hombres sino también los elementos y hasta las casualidades se han unido en nuestra contra..!' A lo largo de este relato el lector verá y comprenderá la gran verdad, sin exageración, contenida en esas palabras escritas por el sobrio comandante Salcedo.

Finalmente, los dos buques estuvieron listos en diciembre de 1865, pero no pudieron zarpar sino a mediados del mes siguiente, ya que los agentes enemigos intensificaron sus maniobras retardatorias; así, cuando al fin zarparon los blindados peruanos, sus oficialidades y tripulaciones estaban incompletas y, además, eran una mezcla de ingleses, griegos, italianos y portugueses, de lo peor; las carboneras estaban a medio llenar y las santabárbaras del monitor " Huáscar" sin una libra de pólvora.

Por fin, el 17 de enero de 1866, a mediodía, el comandante Salcedo, enarbolando la bandera peruana a bordo del " Huáscar", pudo zarpar de Birkenhead hacia la desembocadura del Mersey, pero en la noche se desató un temporal que lo obligó a arribar a Holyhead hasta las 8 de la mañana del día siguiente. Había allí un considerable número de buques esperando que amainara la tormenta. Salcedo esperó 50 horas y como el tiempo no variase, zarpó el día 20 batido por un fuerte viento del S.O., porque temía que el vapor de la Compañía del Pacífico, que debía llegar a Southampton el 27 de enero, llevase la noticia de la declaración de guerra a España, en cuyo caso su salida podría haber sido seriamente embarazada.

Atravesaron el canal San Jorge y de Bristol sin sufrir daños materiales, pero tuvieron que lamentar la pérdida de un hombre que no pudo salvarse. Así cruzaron el Canal de la Mancha hasta la mañana del 23, en que llegaron al puerto militar de Brest (Francia). Allí, durante los 35 días que tuvo que permanecer esperando a la " Independencia", que debía reunirse después de terminar sus aprestos en Londres y Tennessen, Salcedo tuvo que luchar con varios accidentes de grave carácter. Uno de ellos, la desertión de algunos marineros contratados y soco-

rridos a buena cuenta y, además, la rebelión de 32 ingleses protegidos por su cónsul, los que se resistieron a trabajar alegando que los oficiales del buque no hablaban " siquiera" su idioma y que la ración no era suficiente. Para reducir a los rebeldes, que no depusieron su actitud ante las enérgicas palabras del comandante, éste, revolver en mano y seguido de sus oficiales armados, las emprendió a tiros contra los revoltosos, hiriendo él, personalmente, a cinco de los más " altaneros". Así se consiguió reducirlos al trabajo y la disciplina se restableció a bordo.

A consecuencia de una petición de los marineros ingleses, vinieron a bordo del " Huáscar" el cónsul y el vicecónsul inglés con el objeto de investigar el reclamo de los súbditos británicos de malos tratos. El comandante Salcedo secamente les comunicó a los diplomáticos que ése era un buque de guerra de la marina peruana, por lo que les negaba todo derecho de inspeccionar la nave. Como, finalmente, los mismos marineros firmantes del reclamo (incluso los revoltosos) declararon hallarse ya contentos en el buque, el incidente quedó en nada. Después de este acontecimiento las autoridades portuarias permitieron contratar dos marinos franceses; sin embargo, poco después, esas mismas autoridades presionaron a Salcedo para la " devolución" de ellos, lo que él aceptó, aunque tenía necesidad de aumentar la tripulación, sólo para evitar mayores problemas y así poder zarpar pronto.

Durante la permanencia en Brest se logró comprar 138 toneladas de carbón, con lo que se llenaron las carboneras del monitor.

El Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres logró fletar el vapor " Thames" para que transportase el carbón y los pertrechos de guerra que el " Huáscar" no había podido embarcar por la premura de su salida de Inglaterra. El " Thames" arribó a Brest en la mañana del 10 de febrero, e inmediatamente atracó a su costado una balandra de la aduana francesa para impedir que hiciera transbordo alguno al " Huáscar" o desde el " Huáscar". Alegando la neutralidad de Francia, se le puso a Salcedo todo tipo de dificultades, actuando estos funcionarios con las mayores descortesías hacia su persona. El comandante Salcedo comprendió que tras estas actitudes de abierta provocación había un claro plan para hacerlo estallar y producir artificialmente un conflicto diplomático de propor-

dones, en el que se envolvería al "Huáscar" y se lo inmovilizaría. Por ello sufrió amargamente en silencio, soportando insolencias y vejámenes, pensando que su deber fundamental era llevar al "Huáscar" y la "Independencia" a las aguas del Océano Pacífico lo más pronto posible.

En vista que el cargamento del "Thames" estaba neutralizado, el día 24 se transbordaron de la "Independencia" al "Huáscar" 2.063 libras de pólvora para poder resistir un recio combate con los enemigos que, según se decía, los esperaban fuera de Brest. Terminada la faena procedieron a zarpar en convoy el mismo día 24. El práctico que llevaba la "Independencia" a bordo hizo, como a las dos de la madrugada, la objeción de que el tiempo amenazaba y que él no se atrevía a continuar (además por telégrafo se había anunciado temporal), por lo que regresaron al puerto de Brest.

Así transcurrieron los días 25 y 26 hasta que al amanecer del 27 de febrero hicieron vapor y a las 7.30 AM. zarparon nuevamente ambos buques, a pesar de que el barómetro aún seguía bajo y había, por tanto, posibles peligros que afrontar.

Atravesaban la peligrosa bahía navegando a vela y vapor cuando más o menos a las tres y media de la mañana (del día 28) la máquina del "Huáscar" fue parada por el ingeniero de a bordo para refrescar una pieza que se había caldeado. Esto no fue notado por el oficial de guardia, quien en esos momentos había acercado, sin ninguna orden, el monitor a la fragata blindada para conversar con el oficial de guardia de ella. Resultado de esto fue que primero los dos buques se tocaron con los penóles y luego la "Independencia" embistió al "Huáscar" destrozándole toda la obra muerta de fierro de estribor, comprendidos el tripode de estribor y el portalón. Luego el "Huáscar" recibió un segundo choque que le arrasó los estribos de los pescantes y torció los candeleros y baranda de la toldilla dejándole además maltratado el chinchorro.

Desatracada la "Independencia", quedaron ambos buques con el costado al viento y una gran marejada vino enseguida a inundar toda la cubierta y las cámaras del monitor, cuya obra muerta estaba en esos momentos tendida sobre cubierta, quedando únicamente cuatro pies de francobordo.

La robusta estructura del "Huáscar" aguantó los daños sin hacer agua en el casco; en

cambio, la "Independencia" corrió riesgo de irse a pique.

A las anteriores calamidades se sumaba el hecho de que las relaciones entre los dos comandantes estaban muy tirantes desde Inglaterra y, para colmar esto, se daba el caso que el oficial de guardia del "Huáscar" era hermano del comandante de la "Independencia".

Se hicieron grandes esfuerzos aquella madrugada para reparar provisoriamente y como se pudo las averías para poder seguir adelante y no tener que regresar nuevamente a Brest. En ese estado atravesaron el borrascoso golfo de Vizcaya y entraron en el Atlántico, en cuya travesía las marejadas les causaban fuertes balances.

El 4 de marzo de 1866 llegaron los dos buques al puerto de Funchal en la isla Madera. Las averías sufridas por la "Independencia" en la colisión eran de tanta magnitud que habría sido peligroso en ese estado un encuentro con buques de guerra españoles. Como este lugar no era a propósito para la reparación de tan graves averías, ni el mal tiempo permitía hacer el transbordo de carbón que debía hacerse del transporte "Thames" a la "Independencia", fue necesario aprovechar los momentos que el tiempo permitía para poner a bordo de ella el carbón necesario para que llegase a San Vicente en las islas Cabo Verde, hacia donde se dirigieron juntos para volver a llenar sus carboneras y hacer el transbordo de pólvora que no habían podido realizar ni en Brest ni en Madera. Pero allí, como en los otros puntos, les fue prohibido el transbordo de la pólvora y el carbón sin pagar fuertes derechos de aduana por estos artículos y por las cuatro embarcaciones de la "Independencia" y del "Huáscar". Es de notar que aun siendo de pésima calidad el carbón que conducía el "Thames", el cónsul inglés en la isla exigió el pago de ocho chelines y seis peniques por cada tonelada que se transbordase en sus lanchas. El comandante Salcedo encontró que era más económico y conveniente comprar un excelente carbón de Wallas que, puesto al costado del buque, costaba 45 chelines la tonelada, y sólo así pudo efectuarse la operación, la que se llevó a cabo lo más rápido posible.

A las 2 P.M. del 18 de marzo zarparon los tres buques con rumbo al deshabitado puerto de San Pedro, situado en el otro extremo de la isla. Allí, furtivamente, se pudo efectuar el transbordo de 94 cajas de pólvora para el

"Huáscar" y 34 para la "Independencia", a la cual se le devolvieron las 2.073 libras de pólvora que había tomado el "Huáscar" en Brest. Esta faena se hizo rápidamente en dos días. Siguiendo su serie de mala suerte, el "Huáscar" en esta faena sufrió la rotura de una batayola de babor. A continuación el comandante Salcedo dispuso que el transporte "Thames" se dirigiera solo a Río de Janeiro, por ser su velocidad menor a la de los dos buques de guerra bajo su mando. Allí el "Thames" esperaba a los blindados.

A la salida de San Vicente, y confirmando su mala racha, el "Huáscar", sin tocar en ninguna parte, rompió una de las dos palas de la hélice y con sólo la otra cruzó el Atlántico y llegó a Río en 14 días, dando con ella sólo 8 nudos.

Una vez que hubieron terminado sus faenas en San Pedro, zarparon ambos buques, adentrándose en el Atlántico, con rumbo hacia Río de Janeiro. El 30 de marzo, a distancia de la costa de Brasil, a la altura de la isla Santo Tomás, a mediodía, avistaron desde el "Huáscar" una barca inglesa y dos bergantines, uno de los cuales, el más inmediato, izó la bandera española. Era el bergantín "Dorotea" que navegaba en convoy con el bergantín "Paca". El capitán de la "Dorotea", Tomás Ferré, que se encontraba bastante separado de la "Paca", temeroso de que el vapor a su vez avistado fuese enemigo, dio orden de orzar a fin de reunirse con la "Paca". Mientras tanto el vapor (que era por supuesto el "Huáscar") adelantaba apurando la marcha y cargaba las velas sin duda para distinguir mejor a los buques que perseguía. Al cabo de poco tiempo, el "vapor" daba caza a la "Dorotea", que se había detenido al observar que en él flameaba la bandera de Estados Unidos.

El comandante del "Huáscar" ordenó al capitán de la "Dorotea" que viniese a bordo con sus papeles para verificación e identificación. Así se supo que la "Dorotea" y la "Paca" habían zarpado de Montevideo (Uruguay) el 13 de marzo con rumbo a La Habana. La "Dorotea" llevaba un cargamento de 4.000 quintales de carne seca. La tripulación del bergantín español pasó prisionera a bordo del "Huáscar", salvo dos hombres que quedaron a bordo de la "Dorotea"; a su vez la "Dorotea" fue amariné- rada con un oficial y 10 hombres del "Huáscar" con orden de dirigirse a Río de Janeiro afín de

reunirse allí con los blindados. Como a continuación se izara la bandera peruana en la presa, la "Paca" al ver esto se puso en fuga aprovechando el viento fresco y una cerrazón, evitando ser apresada, no obstante ser perseguida por el "Huáscar", que la perdió de vista en medio de la niebla y de la noche.

La "Dorotea" entró a Río de Janeiro como transporte de guerra peruano, con procedencia de San Vicente (islas Cabo Verde).

El "Huáscar" y la "Independencia" fondearon en Río de Janeiro el 1° de abril con la intención de reparar las averías resultantes de la colisión entre ambas naves a la salida de Brest.

Antes de entrar en reparaciones, el comandante Salcedo trató de liquidar el asunto de la presa "Dorotea", en vista que todas las dificultades que había ido encontrando en sus diferentes recaladas hacían suponer claramente que no iba a ser cosa fácil la mantención de las presas, por lo que propuso al capitán de la "Dorotea" la devolución de su buque contra el pago de \$ 10.000. Este aceptó muy agradecido la oferta, desde que se vio con sus compañeros en plena libertad en tierra firme, donde todos ellos declararon haber sido tratados con toda cortesía y bondad por el comandante y oficiales peruanos. Sin embargo, el embajador español se opuso, prohibiéndole entrar en arreglo alguno que no fuese la simple devolución del buque y su cargamento.

Como al mismo tiempo se practicaba el arreglo conducente a la reparación de las averías, al día siguiente empezaron su obra los operarios; pero casi simultáneamente le fue comunicada al comandante Salcedo la orden para que saliese del fondeadero la presa "Dorotea", por lo que él se vio en la necesidad de inutilizarla, después de aprovechar todos los útiles de su bordo que pudieran tener aplicación en las dos naves de guerra bajo su mando. Al respecto dice textualmente Salcedo en su informe oficial:

— Preciso es que el Gobierno sepa que, antes de ocurrir a este extremo, propuse a la autoridad de Río obsequiar el "Dorotea" y su cargamento al establecimiento público o de beneficencia del Brasil que más lo hubiese menester, y mi propuesta fue rechazada. Tuve, pues, que hacerla barrenar y quemar, operación que fue ejecutada en la mañana del 15 de abril,

fuera de las aguas brasileñas. Fueron allí tomadas 127 onzas de oro españolas, que se hallaban depositadas en el detalle de este buque, y transbordado un cronómetro que, como todas las especies pertenecientes al "Dorotea", seguirán la condición de la presa".

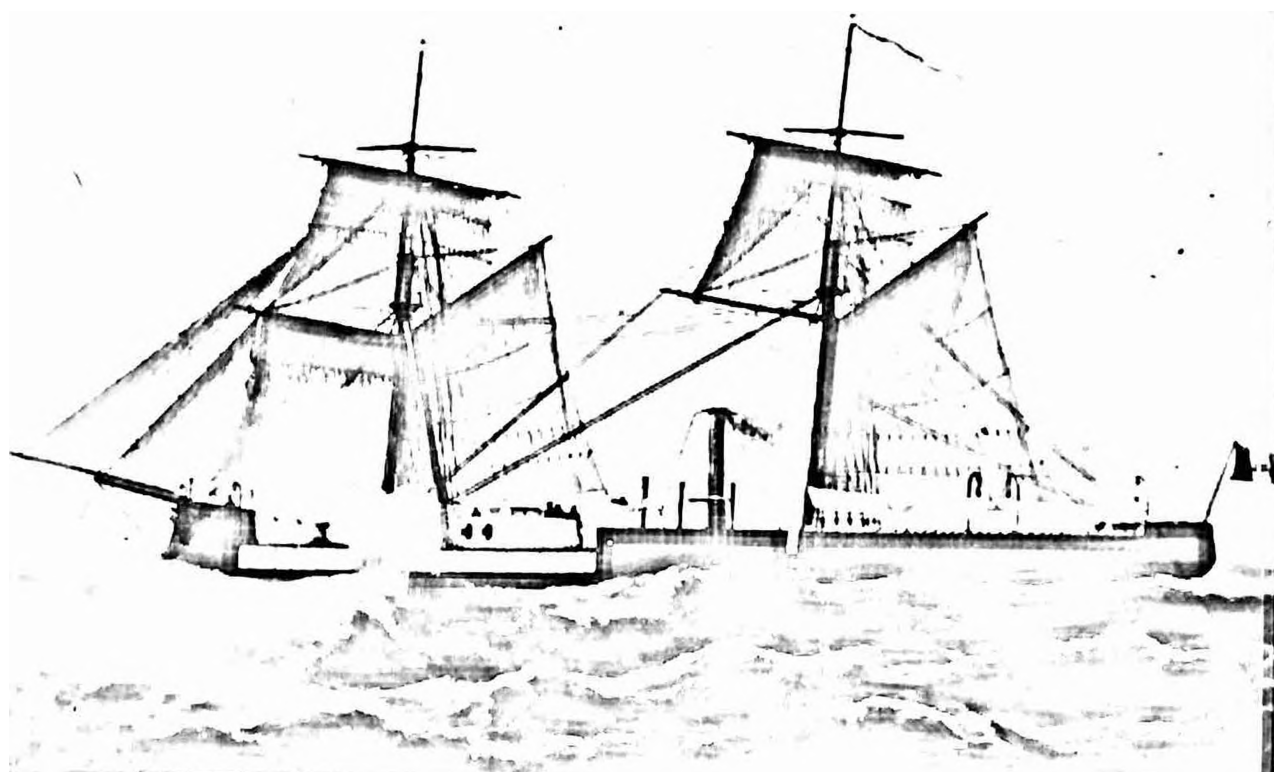
A este párrafo textual del informe del comandante Salcedo debe hacerse una corrección importante, y es que la fecha del hundimiento de la "Dorotea" es 5 de abril y no 15 de abril. Este dato histórico exacto se ha obtenido del diario "Jornal do Commercio" de Río de Janeiro de fecha 6 de abril de 1866. Probablemente la cifra 15 es un pequeño error de imprenta del diario "El Mercurio" de Valparaíso, donde fue publicado el informe oficial del viaje de los blindados peruanos presentado por el comandante Salcedo.

La adversidad, en forma de todo tipo de problemas y dificultades, que había acompañado hasta aquí el viaje inaugural de los dos blindados continuó, si se quiere con mayor intensidad durante su estadía en Río de Janeiro, como se verá a continuación. Todo ello sería causa de que la permanencia de las naves peruanas en puerto se prolongara exageradamente hasta un total de 29 días.

Las dificultades comenzaron prácticamente desde el primer día de la arribada a Río. Por una parte las complicaciones ya narradas respecto a la presa "Dorotea", por otra, los malos tiempos continuaban incesantemente hasta el extremo de embarazarse el trabajo de reparaciones o retardarlo con exceso, pero a pesar de ello fueron remitidas a maestranza todas las piezas dañadas en la desgraciada colisión del 28 de febrero. Cuando el "Huáscar" debía entrar a dique, surgieron nuevos y graves problemas: un buque del Emperador que había entrado al dique sólo para pintar sus fondos, no iba ya a salir hasta reparar una avería que se había descubierto en ellos, operación que demandaría el término de un mes, después del cual se atendería al "Huáscar".

El comandante Salcedo se movió activa y diligentemente y logró salvar tan grave dificultad y al fin pudo conseguir que siendo la obra del "Huáscar" de sólo 4 días, el buque brasileño quedaría a flote hasta que aquel concluyese su reparación.

En Río de Janeiro los españoles trabajaron con tal actividad y éxito que a fuerza de plata lograron no sólo hacer desertar a gran parte de las mercenarias tripulaciones de las



El "Huáscar". Acuarela obsequiada al comandante don José María Salcedo en los astilleros donde fue construido el monitor.

naves peruanas e impedir que hombre alguno se embarcase para reemplazarlas, sino que además 18 hombres de toda confianza de Salcedo, quienes, después de haber servido de centinelas en el dique (en el que estuvo 5 días) para que no desertaran, obtuvieron licencia de él para bajar a tierra y proveerse de lo necesario para el viaje que aún restaba por hacer. A estos hombres, ingleses todos, se les halagó con mujeres, bebida, dinero y caballos y por engaño fueron llevados al interior del país, donde los retuvieron hasta que zarpó el "Huáscar". Según el comandante Salcedo, lo más grave fue que "a bordo quedó lo más subversivo y peor", lo que efectivamente verificábase poco después.

Paralelamente a esta acción de los agentes españoles trabajaban los enganchadores brasileños, protegidos por los empleados del Gobierno, para tripular los buques ocupados de la guerra al Paraguay.

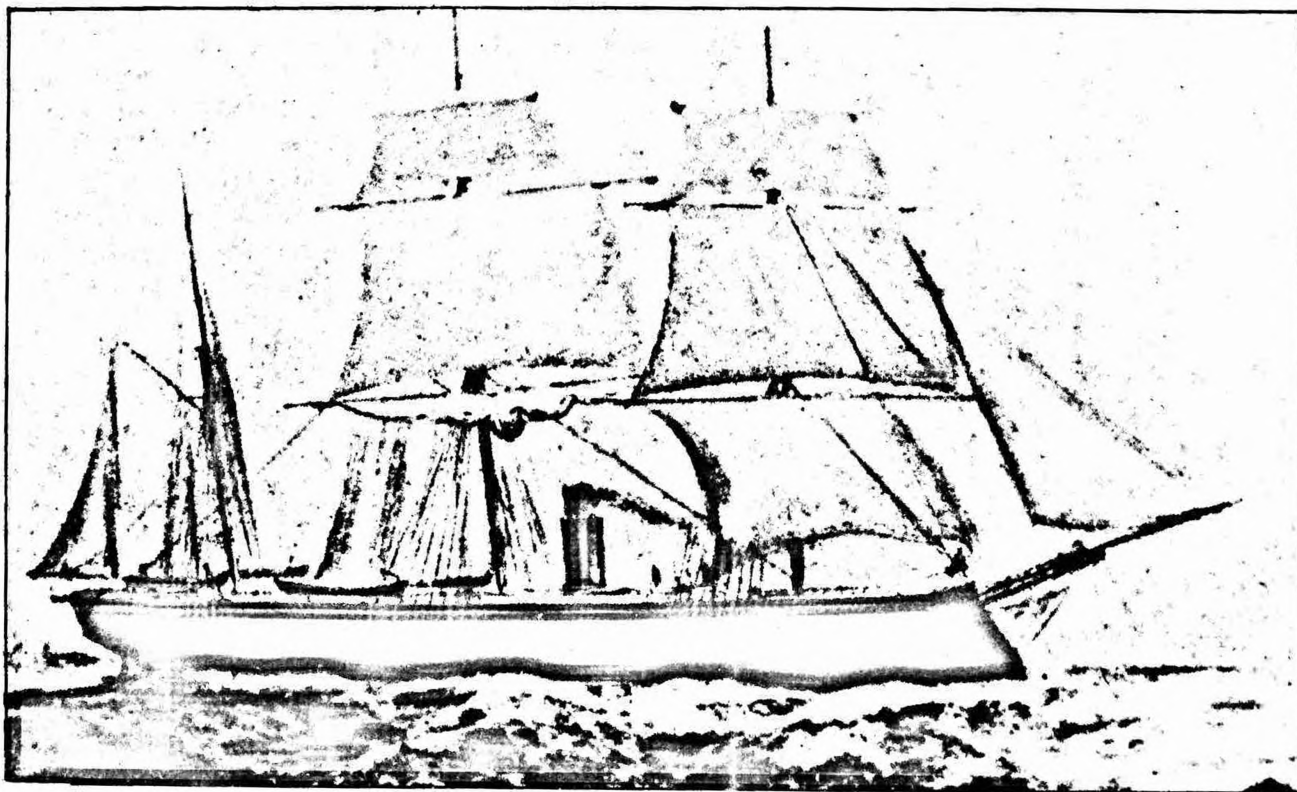
Como si todo este panorama fuera poco, continuaban las rivalidades entre el comandante Salcedo y el comandante García de la "Independencia", quien, en un momento dado envió una notificación, apoyada por el ministro del Perú en Brasil, a Salcedo para que entregara el mando a su segundo, el que también se había rebelado.

Por fin terminaron las reparaciones el 29 de abril y en el mismo día la escuadrilla peruana zarpó, enfilando hacia la boca de la bahía para luego tomar rumbo sur.

En la noche del 29 de abril en que salieron de Río, el 2o comandante, con un revólver oculto, se presentó ante el comandante Salcedo, provocando un conflicto, sabiendo que él estaba desarmado en esos momentos, pero por casualidad había junto al comandante una pala de fierro en una pila de carbón en las carboneras, la que cogió prestamente y enarbolándola le aplicó tal golpe que casi le partió la cabeza al insolente. Semimuerto, fue dejado en tierra antes de zarpar, y así el motín que encabezaba quedó sofocado.

El 6 de mayo a medianoche se avistó un buque que, alcanzado y reconocido por el "Huáscar", resultó ser el bergantín español "Manuel", procedente de Cádiz y cargado de ron y azúcar. Se encomendó entonces a la "Independencia" su examen y fondeó con él por no ser prudente seguir en demanda del puerto de Montevideo, en cuyas cercanías se efectuó la captura.

Mientras tanto, el "Huáscar" se dirigió a reconocer otro barco que se veía en la lejanía y regresó al amanecer, fondeando al costado de



Blindado "Independencia".

la fragata "Independencia". Hecho un cuidadoso reconocimiento del "Manuel", se vio que no estaba en condiciones para alcanzar el Océano Pacífico, por lo que se decidió destruirlo incendiándolo, sacando antes de a bordo todos los elementos útiles que hubiera.

Se estaba efectuando esta operación cuando se avistó a proa, a gran distancia, un bergantín que se dirigía al puerto de Montevideo. Empezó entonces el "Huáscar" la persecución hasta alcanzar 12 nudos; así, a la hora y 25 minutos de persecución, logró apresarlo y llevarlo donde estaban la "Independencia" y la presa incendiada.

La nueva presa se llamaba "Petita Victoriña" y llevaba un cargamento de vino catalán con destino a Montevideo. Este cargamento tenía un valor estimado en \$ 25.000. Del examen que se le hizo a esta nave se llegó a la conclusión de que podía hacer el viaje al Océano Pacífico, decidiéndose entonces aprovechar el buque y la carga enviándolo al Callao en calidad de presa. Fue provisto de los víveres y aguada necesarios y amarinerado con un oficial, un piloto, un guardián y ocho hombres de mar, ordenándosele a continuación dirigirse al Callao.

Siguieron después rumbo al puerto uruguayo de Maldonado, donde fondearon a las 8 A.M. cerca del transporte "Thames", para que la "Independencia" reparase una pequeña avería en su máquina, resultado de un temporal a la salida de Río, razón por la cual estuvieron fondeados 8 horas. En ese puerto fueron desembarcadas las tripulaciones de los dos últimos buques apresados. No se recibieron en Maldonado, como era de esperarse, las últimas noticias del Pacífico que debían tenerse por la cordillera de los Andes, y por consiguiente el comandante Salcedo y su oficialidad ignoraban dónde podría estar la escuadra española para caer sobre ella.

El comandante Salcedo esperaba embarcar en Maldonado 40 voluntarios para aumentar el número de su reducida tripulación, según le había prometido el encargado de negocios del Perú en Brasil, pero, conforme a su ya permanente racha de mala suerte (sólo quebrada por las tres capturas), en el puerto no había ninguno de los 40 hombres prometidos. Como una pequeña compensación del destino, se presentó por su cuenta, en carácter de voluntario, un joven argentino de nombre Gabriel Suzini, el que embarcó en clase de subteniente. Fue transbor-

dado al "Huáscar" el cirujano de la marina peruana, Tito Melgar, quien venía a bordo del "Thames" desde Londres. Además, como hecho anecdótico, se dio el singular caso de que tres tripulantes del "Petita Victorina", naturales de Manila, Filipinas, pidieron ser aceptados como voluntarios en las naves peruanas, lo que se les concedió. A las 15.45 hrs. de ese mismo día 7 de abril zarparon los tres buques en convoy y una vez fuera del puerto pusieron proa al sur. Aprovechando los vientos favorables, toda vez que pudieron navegaron a vela hasta la noche del 16 de mayo, en que a las 22.30 hrs. el "Thames" hizo señales lanzando bengalas azules y disparando algunos cañonazos para hacer saber "que se le había roto la rueda con que se pone en movimiento la máquina" (textual). Se procedió entonces a hacer las reparaciones correspondientes y a las 9.30 horas de la noche siguiente la avería del "Thames" estaba solucionada y su máquina lista para partir.

Siguieron, pues, navegando hacia el sur, hacia Puerto Gallegos y como algo normal en este viaje surgieron nuevos problemas: debido a espesas nieblas el convoy se separó. Fue así como la "Independencia", sin contar con Puerto Gallegos, se dirigió al de Posesión, ganando cuatro días que perdió el "Huáscar" por falta de sol para reconocer Puerto Gallegos.

Con tiempo siempre desfavorable y constantes chubascos, tuvieron grandes dificultades para transbordar carbón del "Thames" a los blindados, demorando 72 horas continuadas las faenas de carboneo. En un momento dado se avistó una goleta con bandera inglesa. Entonces, el "Huáscar" suspendió su actividad de carga de carbón y zarpó rápidamente para interceptarla, sospechando que la bandera era una treta y que la nave era española; pero resultó que la goleta era auténticamente inglesa, por lo que muy pronto volvió el "Huáscar" a su fondeadero y a su faena primitiva.

Poco tiempo había transcurrido desde el asunto de la goleta inglesa cuando se avistó un vapor de guerra que venía del Atlántico y esto sí que podía ser de graves consecuencias si el vapor de guerra resultaba ser español (se suponía que pudiera ser la fragata española "Tétuan", según las noticias dadas por la prensa europea) y los blindados peruanos permanecían fondeados y con sus cubiertas bloqueadas con sacos de carbón. Volvió, pues, a zarpar el





