

UNA VERDADERA ODISEA *

Pedro Sapunar Peric
Ingeniero Civil

Poco después de la guerra contra España, en 1866, el Perú inició gestiones para adquirir buques de guerra más a tono con el desarrollo técnico naval de la época.

Como resultado de estos planes el gobierno peruano decidió comprar dos poderosos *monitores*, que eran buques de guerra costeros (y fluviales), de baja velocidad y corto radio de acción.

Según el historiador naval peruano Rosendo Melo: “eran buques de lento andar, poco marineros, malsanos, estrechos, incómodos, contruidos para operar en aguas fluviales” (1). Indudablemente que parte de lo expresado es totalmente cierto, ya que, como hemos dicho anteriormente, estos monitores eran de tipo costero (o fluvial)

y en ningún caso del tipo de monitor oceánico como el *Huáscar*. En cuanto a lo que respecta a que eran “malsanos, estrechos e incómodos”, debe recordarse que en aquella época (y hasta muchos años después) no era precisamente por el confort y salubridad de los buques que se preocupaban mayormente los diseñadores y constructores navales.

Veamos ahora las características de estos dos monitores peruanos, que fueron bautizados con los nombres de *Manco Cápac* y *Atahualpa*.

Ambos monitores eran unidades gemelas construidas en los astilleros de Alexander Swift and Co. de Cincinnati, Ohio, Estados Unidos. Eran de la clase *Canonicus* formada por nueve unidades, de las cuales cinco entraron en servicio activo antes que terminara la

* **N. de la D.** El presente artículo, que relata las peripecias de una laboriosa navegación, destaca una gesta de la Armada del Perú, cuyo día oficial ha celebrado recientemente.

(1) *Historia de la Marina del Perú*, t. II., p. 57.

Guerra de Secesión. Dentro de su tipo de monitores costeros eran de un buen diseño, ya que los buques de dicha clase fueron los primeros que incorporaron la experiencia resultante del notable combate naval entre el *Monitor* y el *Virginia*, de los ataques a Charleston y de los demás encuentros bélicos sobre el mar y los ríos en tan sangrienta guerra, con lo que virtualmente se fue desarrollando un nuevo diseño de buque de guerra.

Los monitores clase *Canonicus* eran de casco muy fino, cubierto con una coraza de cinco pulgadas de espesor, cuyos dos extremos terminaban en punta. Tenían 68 metros de eslora, 13 de manga y 4 de puntal. A plena carga calaban 3,65 metros, quedándoles apenas un francobordo de 25 centímetros. Sus carboneras podían recibir hasta 140 toneladas de carbón, lo que les permitía navegar cinco días a una velocidad de cinco nudos en tiempo normal. Tenían, cada uno, una torre central artillada con dos poderosos cañones Dahlgren de 500 libras. Su desplazamiento era de 1.084 toneladas.

El *Manco Cápac*, ex *Oneota* (nombre de una tribu de indios sioux) de la Marina norteamericana, fue lanzado al agua el 21 de mayo de 1864 y terminado el 10 de junio de 1865, después que terminó la guerra civil. Nunca fue puesto en servicio, siendo vendido al Perú el 2 de abril de 1868.

El *Atahualpa*, ex *Catawba* (nombre de un río de Carolina del Norte), fue lanzado al agua el 13 de abril de 1864; sus fechas de terminación y de venta al Perú son las mismas del *Manco Cápac*, y al igual que éste tampoco fue puesto en servicio.

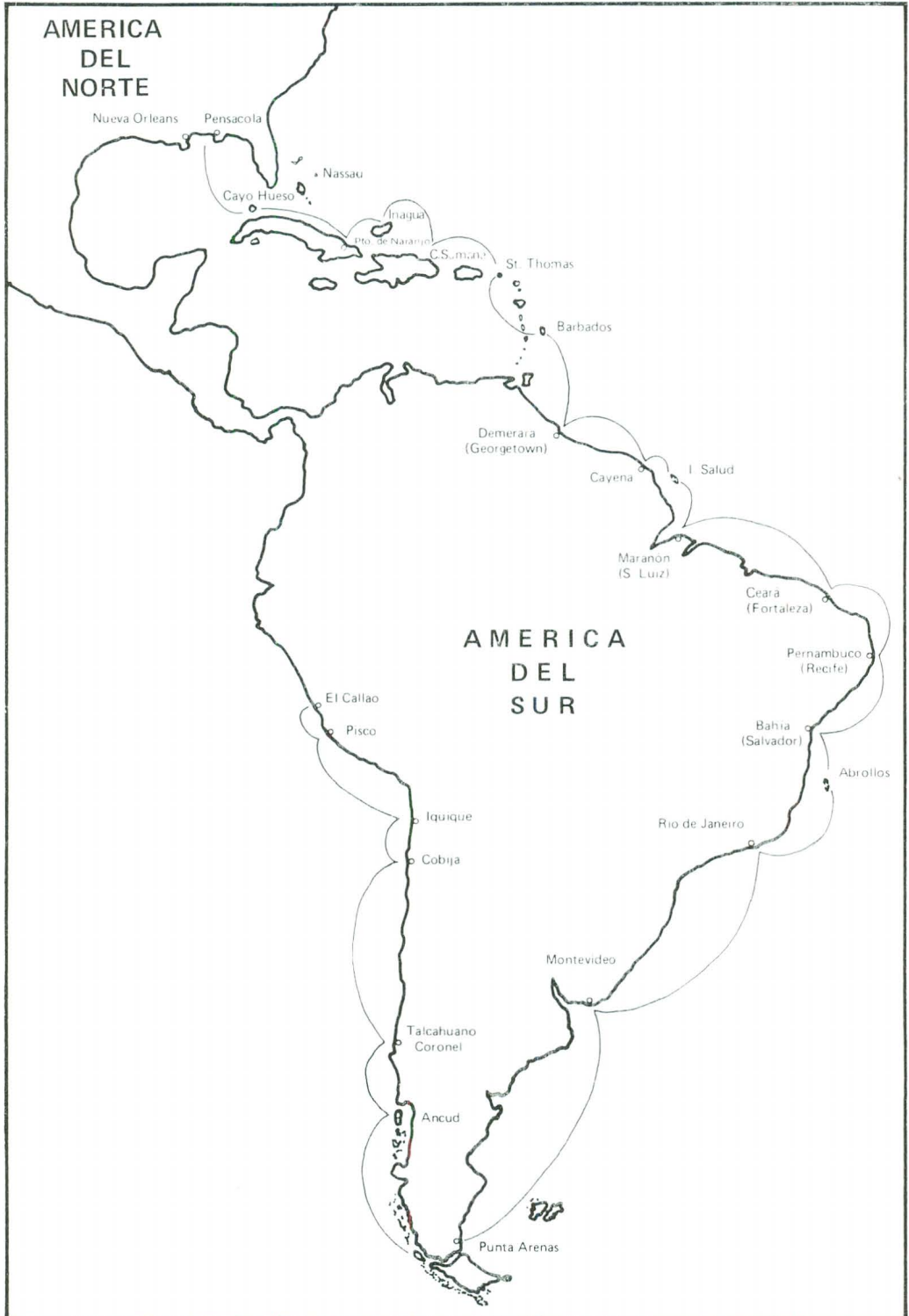
Hecha la compra, recién al llegar las oficialidades y tripulaciones peruanas al lado de los flamantes monitores, se descubrió sus características y las limitaciones propias de buques costeros. Debió comenzarse así a efectuarles modificaciones para que pudieran soportar el larguísimo viaje por dos océanos hasta llegar a su patria, el Perú, vía Estrecho de Magallanes.

Para que pudieran navegar en alta mar se les puso rompeolas en la base de las torres centrales y altas brazolas en las escotillas, que en casos precisos se cerraban herméticamente quedando abiertos sólo los ventiladores.

Estas precauciones fueron muy acertadas pues en mar abierto normalmente las cubiertas eran barridas por el oleaje, el que en algunos temporales llegó a ser olas de tres metros de alto que cubrieron dichas cubiertas.

Todo fue difícil de tratar en esta adquisición, a partir de la venta misma. No bien se dio término a las modificaciones se observó que la velocidad, de cinco nudos en mar calma (y menos en mar con oleaje oceánico), sólo haría factible el viaje llevando los monitores a remolque a través de los dos océanos hasta el Perú. Así, hubo que iniciar negociaciones para comprar tres vapores expresamente para darles remolque a los dos monitores. Estos vapores fueron el *Reyes*, el *Pachitea* y el *Marañón*.

Resultado de todas estas complicaciones, amén de tripular, preparar y acondicionar los tres transportes, es



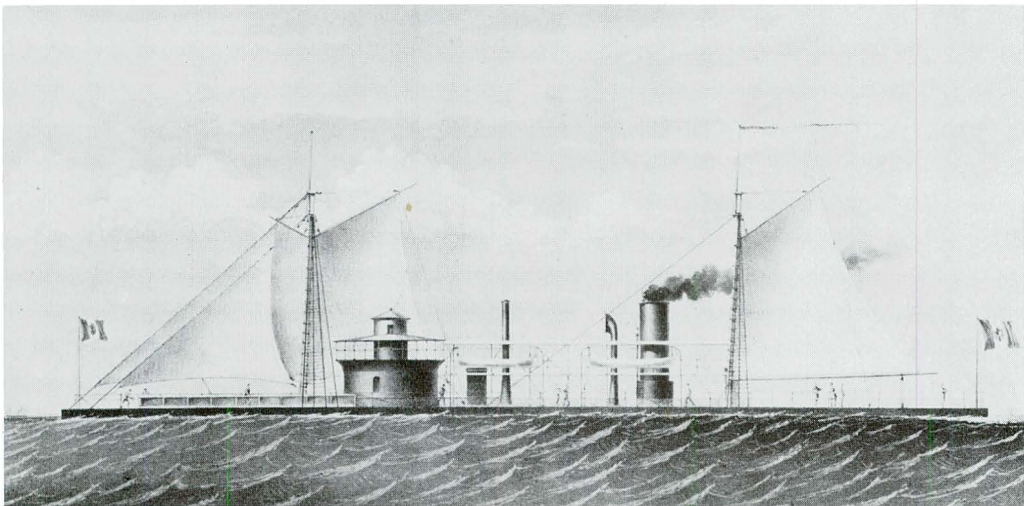
que los monitores permanecieron cerca de dos años en Nueva Orleans, zarpan- do el convoy de este puerto recién el 12 de enero de 1869, cuando el go- bierno del Perú y con él las orienta- ciones internacionales habían cambia- do radicalmente.

El comodoro del convoy era el capitán de fragata Leandro Mariátegui, comandante del *Manco Cápac* el capi- tán de corbeta Camilo N. Carrillo y comandante del *Atahualpa* el capitán de corbeta Juan G. More.

Este viaje fue notable por muchas razones, además de las distancias en juego: sus mismas características mari- neras, sus tripulaciones novatas, de diferentes razas e idiomas. Finalmente, sin haberse celebrado la paz con Espa- ña, debían atravesar el Mar Caribe muy cerca de posesiones coloniales de

esa nación y en cuyas aguas tenía des- tacadas poderosas unidades navales.

Las ciento nueve millas que sepa- ran South West Pass (New Orleans) de Pensacola las cubrieron en veinte horas; sin embargo, en Pensacola per- manecieron treinta días, iniciándose allí el sinfín de dificultades que jalo- narían el viaje. Ahí quedó enfermo el comandante Mariátegui, tomando el mando del convoy el comandante del *Manco Cápac*, que lo ejerció hasta Rio de Janeiro. El arribo a Cayo Hueso acentuó los rumores que señalaban como destino de la flotilla a algunos puertos de la costa noreste de Cuba, que estaban en armas contra las auto- ridades coloniales españolas; ello fue causa que cruzaran fuera del puerto las fragatas blindadas españolas *Tetuán* y *Fernando el Católico*, y que, aún más, "escortaron" a la flotilla peruana en parte de su viaje a Samaná, todo



"ATAHUALPA". ANTERIORMENTE EL USS "CATAWBA" (1865-1868). VENDIDO AL PERU EN 1868. LOS MONITORES NORTEAMERICANOS MUY RARAMENTE, SI ALGUNA VEZ OCURRIO, USARON VELAS. SIN EMBARGO, ESTE GRABADO REPRESENTA AL "ATAHUALPA" AL MOMENTO DE SU ZARPE DESDE NEW ORLEANS HACIA EL PERU, EN 1868. EN TALES CIRCUNSTANCIAS, NO ES SORPRENDENTE QUE APAREZCA CON SU APAREJO LISTO PARA TAN LARGO VIAJE. (CORTESIA DE THE MARINERS MUSEUM NEWPORT NEWS, VA.).

ello a pesar de los “desmentidos” de la Embajada del Perú en Washington.

Cuando navegaba por el Canal de Bahama se desató un fuerte temporal que dispersó el convoy, haciendo además imposible los remolques. Al día siguiente, 9 de marzo, cuando el tiempo hubo amainado bastante, se ordenó retomar los remolques; en esta maniobra el *Reyes*, que era un gran vapor de madera que daba remolque al *Manco Cápac*, al tratar de pasar por la popa de éste para facilitar la maniobra fue alcanzado por la coraza del monitor y batido fuertemente por el oleaje, hundiéndose en quince minutos; en el naufragio murieron siete marineros. Ocurrió esto a 21° 02' latitud N y 74° 57' longitud W.

La pérdida del *Reyes* acarreó graves problemas a la flotilla peruana, ya que llevaba los víveres y carbón para los monitores y transportes, dándose además la situación que al *Manco Cápac* sólo le quedaban treinta toneladas de carbón, estando a ochenta millas de la tierra más cercana, con víveres para tres días y sin ningún buque a la vista, pues debido al temporal el convoy se había dispersado.

El comandante del *Manco Cápac* llamó a consejo de oficiales y allí, tras sopesar todos los factores en juego, se optó por la decisión de arribar a puerto dentro de las 24 horas siguientes. Por ello es que se dirigieron a Puerto Naranjo, en la Isla de Cuba, donde fondearon y solicitaron ayuda a los revolucionarios que allí gobernaban entonces. El jefe local les facilitó víveres y les autorizó cortar leña en el monte,

ya que no había existencia de carbón; mas como todos visitaban al monitor y lo examinaban con tan marcada insistencia, el comandante Carrillo comenzó a temer un golpe de mano contra su nave, por lo que apenas se proveyó de lo más necesario abandonó el puerto casi subrepticamente. La leña resultó con poca fuerza para levantar presión y apenas alcanzó para llegar a la Isla Ragged, de donde se mandó a Nassau una goleta alquilada para que trajera carbón y provisiones y así poder seguir viaje a Samaná, adonde fondearon el 15 de marzo.

Tampoco al *Atahualpa* le faltaron las dificultades, si bien ellas fueron menores que las sufridas por el *Manco Cápac*. El comandante More al separarse el convoy no juzgó conveniente intentar reunirlo dada la gran escasez de carbón, por lo que se dirigió a Inagua, fondeando ahí el 9 de marzo.

Como la caja de la flotilla iba en el *Manco Cápac*, More tuvo dificultades para cancelar las adquisiciones de los elementos necesitados con mayor urgencia, lo que hizo recurriendo a su propio bolsillo y al de sus oficiales. Luego de aprovisionarse zarpó rumbo a Samaná y enseguida a St. Thomas, donde se reunió con el *Manco Cápac* y luego con el *Pachitea*, el que reemplazó al *Reyes* en el remolque del *Manco Cápac*.

Siguieron su lenta marcha tocando en Barbados, Demerara y Cayena. Hasta Cayena hubo algunos pilotos estadounidenses que se reemplazaban a medida que oficiales peruanos

alcanzaban al convoy. Continuó la flotilla prácticamente caleteando, registrando su pasada: Islas Salud, Marañón, Ceará, Pernambuco, Bahía, Abrolhos y Rio de Janeiro, donde echaron el ancla el 15 de septiembre. En tanto, el *Manco Cápac*, que venía por su propia máquina, varó a siete millas del fondeadero, en bajamar, en doce pies de agua; al amanecer vinieron el *Marañón* y el vaporcito *Vencedor* a darle ayuda para reflotarlo en la pleamar, lo que se logró al cabo de arduos esfuerzos; el monitor permaneció dos días fondeado mientras se le hacían las reparaciones más urgentes y luego entró a dique.

Poco antes del arribo de los monitores y transportes llegó a Rio de Janeiro la corbeta *Unión*, de la Marina de guerra del Perú, trayendo a su bordo al capitán de navío Manuel Ferreyros, quien venía a asumir la comandancia del convoy.

Las aprensiones internacionales habían desaparecido, al extremo que los oficiales peruanos y los de la fragata de guerra española *Blanca*, fondeada en Rio, cambiaron visitas, aunque en traje civil en atención a la actitud de sus gobiernos.

En Rio se hicieron algunos cambios de puestos dentro de la oficialidad debido principalmente por la renuncia del comandante Carrillo, quien ante la reciente llegada del capitán de navío Manuel Ferreyros con el nombramiento de comandante de flotilla había perdido la comandancia de ella, que había ejercido desde la lejana Pensacola.

El comandante Carrillo volvió al Perú vía Barbados y Panamá. Lo reemplazó en el cargo de comandante del *Manco Cápac* el capitán de fragata Enrique Carreño.

Recién el 12 de diciembre pudo zarpar la flotilla rumbo a Montevideo, en donde nuevamente se encontraron **casualmente** con la fragata *Blanca* y además con la fragata francesa *Lince*, dos corbetas portuguesas y una italiana, juntándose así diez buques de guerra que dieron gran animación al puerto.

El 29 de enero la flotilla peruana embocó el Estrecho de Magallanes, fondeando en Punta Arenas en los primeros días de febrero de 1870, sin más percances esta vez que la pérdida de algunas anclas en Elisabeth y Primera Angostura debido a repentinos ventarrones propios de la región. Sin embargo, en Punta Arenas misma, otra desgracia más debería sufrir la flotilla. Efectivamente, un bote en que voltejaban el alférez Ricardo Vargas y un guardiamarina se hundió, pereciendo ahogado el primero de ellos sin que fuera posible rescatar sus restos.

En Punta Arenas estaba esperando al convoy el transporte peruano *Chalaco*, el que debía remolcar al monitor *Atahualpa* hasta El Callao.

En atención a lo estrecho de los fondeaderos en los canales Smith, Sarmiento, Inocentes, Concepción, Wide y Messier, y de las dificultades propias de la navegación en los canales magallánicos, se dividió la flotilla. Salíó

primero el *Atahualpa* remolcado por el *Chalaco*, luego zarpó el *Manco Cápac* remolcado por el *Pachitea* y al último la corbeta *Unión* junto con el *Marañón*.

El 3 de marzo, ya en plena navegación, el barómetro empezó a bajar, y como al *Manco Cápac* le estaba escaseando el carbón procedió a arrumbar a una ensenada ubicada al sur de la península de Tres Montes, en busca de abrigo. En la noche el temporal arreció y echó a la playa al transporte *Pachitea*, debido a que había perdido sus mejores anclas y las que aún tenía eran demasiado livianas como para poder resistir la acción del viento y el oleaje sobre el buque. El *Pachitea* estuvo varado dos días y sólo después de muchos y tenaces esfuerzos se pudo reflotar.

Una vez a flote el *Pachitea* zarpó al norte, a Talcahuano, a buscar carbón y buenas anclas, mientras tanto el *Manco Cápac* quedó anclado en su fondeadero, donde el *Pachitea* arribó de vuelta el 23 de marzo y dos días después zarpó llevando a remolque al monitor. Al poco tiempo de haber zarpado ambas naves se desató un fuerte temporal que los obligó arrumbar hacia la Isla Guamblin. Todavía, al continuar desde esta isla hacia Law (Guaiteca Grande), cogió a los zarandados buques peruanos un temporal deshecho del que pudieron librarse sólo al ponerse al abrigo de las Guaitecas, con riesgo de dar contra sus arrecifes.

El monitor *Atahualpa* también había tenido que arribar a Law, con el

ya acostumbrado problema de estos monitores: falta de carbón, además de buscar abrigo. Así pues, mientras el *Atahualpa* quedaba allí al ancla, su remolcador, el *Chalaco*, fue a Ancud por carbón, encontrando ahí parte del que se envió con destino a la escuadra peruana en 1866. El *Chalaco* volvió a Ancud el 25 de marzo, trayendo esta vez al *Atahualpa* a remolque. A continuación, el *Chalaco* y el *Atahualpa* arrumbaron a Talcahuano. En este puerto quedó al ancla el monitor, mientras el *Chalaco* volvía rumbo al sur a buscar al *Manco Cápac* y al *Pachitea*.

El *Manco Cápac* llegó a Law el 29 de marzo, arribando a Ancud por el Canal de Chacao el 7 de abril, cuando su gemelo estaba ya bastante al norte. El día 11 el *Manco Cápac* y su remolcador zarparon rumbo a Talcahuano encontrando en el viaje al *Chalaco*, que los buscaba. Los tres buques entraron a puerto el 14 de abril, en donde estaba, además del monitor *Atahualpa*, la fragata blindada *Independencia*, la que había llegado a dicho puerto el 1º de abril.

En esta etapa del largo viaje hicieron carbón en el vecino puerto de Coronel los siguientes buques de la Marina de guerra peruana: fragata *Independencia*, corbeta *Unión*, monitor *Atahualpa* y transportes *Marañón*, *Chalaco* y *Pachitea*.

Debido a que se temía la influencia política del general Prado, vecindado en Santiago, la flotilla peruana zarpó de Talcahuano directamente a Cobija, sin pasar por Valparaíso. De

Cobija, la flotilla de siete naves pasó a Iquique y luego a Pisco y de allí hicieron rumbo a El Callao, adonde llegaron el 11 de mayo de 1870. Permanecieron hasta las dos de la tarde frente al cabezo de la Isla San Lorenzo esperando que se levantara la neblina para entrar a puerto, avanzando luego despacio hasta las tres y media, cuando aclaró, momento en que subió a bordo del monitor *Atahualpa* el Presidente de la República del Perú, coronel José Balta.

La flotilla fue recibida en medio de la alegría de la población de El Callao y Lima, siendo saludada por las salvas de los puertos y de los buques de guerra surtos en la bahía. La corbeta *Unión* y el transporte *Marañón* llegaron al día siguiente. Habían estado en la mar quince meses y llegaban después de un viaje excepcional lleno de peripecias, efectuando el remolque más largo y peligroso que se hubiese hecho hasta entonces, y que permaneció único hasta muchos años después.

Bibliografía

- FUENZALIDA B., RODRIGO, *La Armada de Chile desde la alborada al sesquicentenario*, Impr. de la Armada, Valparaíso, 1975.
- Marina de Chile, *Memorias de Marina, años 1870 y 1871*.
- MELO, ROSENDO, *Historia de la Marina del Perú*, Impr. El Auxiliar del Comercio, Lima, 1907.
- U.S. Navy, *Monitors of the U.S. Navy 1861-1937*.
- U.S. Navy, *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.
- VALDIZAN GAMIO, JOSE, *Tradiciones navales peruanas*, Sanmarti, Lima, 1966.
- VEGAS G., MANUEL I., *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924*, Impr. Lux, Lima, 1929.

