

EL COMBATE NAVAL DE ANGAMOS

El Epico Duelo Naval Del Pacífico

ANTECEDENTES

En abril de 1879, las jóvenes repúblicas sudamericanas del Pacífico; Perú y Chile, iniciaron una guerra larga, cruenta y muy costosa, cuyas causas se encuentran en la política emprendida por el gobierno chileno sobre el territorio de Atacama, entonces bajo soberanía de Bolivia. Apenas 30 años atrás los tres países ya se habían enfrentado en la llamada Guerra de la Confederación, por el predominio comercial en las costas del Pacífico Occidental.

Poco después de emerger como naciones independientes, Chile y Bolivia mantuvieron diferencias en cuanto a los límites que los dividían en la franja costera. La interpretación chilena establecía que su territorio alcanzaba hasta el paralelo 23 de latitud sur, mientras para Bolivia el límite se fijaba en el paralelo 26. La situación se complicó cuando en el territorio en disputa se descubrieron importantes yacimientos de salitre -nitrato utilizado como fertilizante y para la fabricación de pólvora. En 1866 los gobiernos de La Paz y Santiago zanjaron sus diferencias territoriales mediante la suscripción de un tratado que estableció el paralelo 24 como límite, pero que acordó la división por partes iguales de las ganancias por el salitre explotado por empresas de capital chileno y británico entre los paralelos 23 y 25.

Sin embargo el tratado no resultaría satisfactorio para las nuevas autoridades bolivianas, pues fue suscrito por un gobierno liderado por un caudillo (Mariano Melgarejo) influenciado por intereses chilenos. En consecuencia, en 1872 se realizó una revisión, y en 1874 se firmó un nuevo tratado, mediante el cual Chile renunció a los beneficios económicos de la explotación salitrera en la zona comprendida en los paralelos 24 y 25. A cambio el gobierno de Bolivia se comprometió a no incrementar los impuestos sobre el salitre durante los próximos 25 años, es decir, hasta 1899.

En la práctica sin embargo, la jurisdicción boliviana se mantuvo como un elemento nominal. La presencia chilena era abrumadora; su población

superaba ampliamente a la boliviana y sus empresas dominaban la economía del lugar. La autoridad política boliviana pasó así a ser ficticia habida cuenta de la enorme distancia que separaba a esa provincia de la sede de gobierno en La Paz.

En febrero de 1878, la Asamblea Constituyente de Bolivia, confiada en el ejercicio de su soberanía sobre Atacama, luego de aprobar una transacción celebrada en 1873 entre el gobierno boliviano y la compañía "Salitres y Ferrocarril de Antofagasta", decretó un impuesto de diez centavos de Pesos sobre cada quintal de salitre exportado por dicha empresa chilena. Esta rechazó tal imposición, considerándola una violación al tratado de 1874, y en vez de recurrir a un tribunal de derecho civil, reclamó a través de su gobierno. De este modo la cancillería chilena solicitó al gobierno de Bolivia derogar el tributo o recurrir a un arbitraje. Bolivia se negó bajo el lógico argumento que se trataba de un asunto interno entre el Estado y una empresa privada.

Chile no aceptó ni esa ni las explicaciones subsecuentes e insistió en sus demandas y como La Paz no se rectificaba, a inicios de 1879 el gobierno de Santiago despachó al puerto de Antofagasta, a modo de disuasión, al blindado Blanco Encalada. El primero de febrero de ese año Bolivia, en protesta por la presencia de aquella nave de guerra en sus aguas territoriales, anunció que procedería a la confiscación de las salitreras y que las remataría el 14 de febrero.

La reacción chilena no se hizo esperar. El doce de ese mes el ministro de asuntos exteriores de Chile despachó a su cónsul general en Antofagasta la siguiente comunicación:

En pocas horas más el litoral que nos pertenecía antes de 1866 será ocupado por fuerzas de mar y tierra de la república y V.S. asumirá el cargo de gobernador político y civil de ese territorio.

En la fecha prevista para la subasta, por orden del presidente chileno Aníbal Pinto, una fuerza de 700 soldados al mando del coronel Emilio Sotomayor desembarcó en Antofagasta. Las tropas chilenas no encontraron resistencia organizada, extendieron pronto su control a las localidades costeras adyacentes y reivindicaron dichos territorios para Chile (1).

El primero de marzo, el gobierno boliviano del general Hilarión Daza denunció la ocupación y ordenó el cese de relaciones diplomáticas y comerciales con Chile. La guerra estalló. La diferencia entre ambos contrincantes era abismal, razón por la cual Bolivia solicitó de inmediato la ayuda de la república del Perú en concordancia con un tratado defensivo que ambos países habían suscrito secretamente en 1873 (2).

Es difícil evaluar si en las condiciones prevalecientes en aquel entonces, el Perú procedió adecuadamente al involucrarse en un conflicto que le era ajeno por cumplir con un compromiso internacional. Moralmente su actuación fue impecable. Pero si bien un tratado debía honrarse, no debía ser a costa de poner en riesgo la supervivencia nacional. Quizás hubiera servido mejor al interés peruano aplicar una política realista que implicara denunciar el tratado y mantenerse al margen del contencioso. Las razones resultaban evidentes si se consideraba que el Perú no estaba preparado para encarar un conflicto de proporciones y si se tenía en cuenta que el aliado era débil y el eventual contrincante muy fuerte, hecho que impedía mantener un equilibrio en la relación de fuerzas.

La capacidad militar peruana no había logrado mantener una relación con la creciente prosperidad económica experimentada en el país en la década de 1870. El gobierno civilista del Presidente Manuel Pardo había reducido fuertemente los gastos militares, como parte de la política de su partido de intentar neutralizar el rol dominante de las fuerzas armadas. Su sucesor, el presidente constitucional Mariano Ignacio Prado (1876-79), encontró sus opciones limitadas y no pudo hacer las correcciones del caso pese a que se trataba de un militar de profesión.

El Perú no declaró la guerra. Chile lo hizo. Pero la ambigüedad del accionar peruano, que por un lado quiso ser un mediador sincero a fin de hallar una solución pacífica al diferendo y que por otro se mantuvo estoicamente fiel a su honor y a su compromiso con una de las partes involucradas, terminó por generar sospechas equivocadas, resentimientos y hostilidades y la colisión se hizo inevitable.

Si Chile se venía o no alistando para la guerra, puede resultar discutible. Hay indicios a favor y algunos argumentos en contra. En todo caso, aquel país había recurrido a un acto de agresión armada y respaldaba su accionar en un ejército muy bien organizado y disciplinado, basado en la estructura militar francesa y en una fuerza naval respetable, aún para estándares europeos, organizada en base a los parámetros de la Real Marina Británica.

Es justo señalar que entre 1877 y 1878, por efecto de la crisis económica de esa época, y como ocurrió antes en el Perú, los gastos chilenos en defensa se habían reducido dramáticamente. Es así que para fines de 1878, el ejército chileno apenas poseía 3,000 hombres, la mayoría de los cuales se encontraba concentrado en el sur del país, en la frontera de la Araucanía. Al estallar el conflicto sin embargo, la fuerza militar chilena pasó rápidamente a convertirse en una máquina de guerra compuesta por miles de soldados, al extremo que en poco más de seis meses organizó tres ejércitos: El Ejército del Sur, que operaba en la Araucanía, el Ejército del Centro que operaba como reserva, y el Ejército en Campaña, que enfrentó al Perú y Bolivia. Este último ejército llegó

a alcanzar los 25 mil hombres. Además, a partir de 1872 Misiones militares chilenas adquirieron de Gran Bretaña, Francia y Prusia armas de última generación, como ametralladoras Gatling, cañones Krupp y fusiles Comblain, material que a modernizó su arsenal.

Cuando estalló la guerra, el Perú tenía un ejército compuesto por unos 5,500 hombres. La infantería consistía en ocho batallones integrados cada uno por 450 oficiales y soldados. Estos batallones eran el Pichincha, Zepita, Ayacucho, Callao, Cusco, Puno, Cazadores y Lima. La caballería era más modesta aún: 1,350 hombres divididos en tres regimientos: El legendario Húsares de Junin, los Guías y los Lanceros de Torata. La artillería estaba compuesta por los regimientos Dos de Mayo y Artillería de Campaña, con un total de 1,000 hombres y apenas treinta cañones. Recurriendo a las reservas, para julio de 1879 el Perú logro conformar una pequeña fuerza militar de 12,000 soldados, que fueron diseminados entre las vastas costas de Tacna y Tarapacá.

Resultaba evidente que en sus inicios la contienda se iba a focalizar en el mar, pues el dominio marítimo era fundamental para garantizar el éxito de las operaciones terrestres de los contrincantes, incluyendo comunicaciones, desplazamiento de tropas, desembarcos y aprovisionamiento a lo largo de las extensas costas del Pacífico Sur. No se requería ser estratega para entender que aquel país que asegurara el dominio del mar sería el que ganaría el conflicto. La primera fase de lo que pasaría a denominarse la Guerra del Pacífico iba a ser pues, marítima.

Su escuadra -quizás la mejor de América Latina después de Brasil- estaba compuesta por dos enormes acorazados gemelos: El Almirante Cochrane y el Almirante Blanco Encalada, ambos, diseñados por Sir Eduardo Reed y construidos en los astilleros Earle Ship Building Company de Yorkshire (3).

Cada uno tenía un desplazamiento de 3,560 toneladas, una potencia de 4,300 caballos de fuerza y un blindaje de nueve pulgadas. Alcanzaban una velocidad de 12.75 nudos y poseían cada cual seis cañones de 9 pulgadas, cuatro de 4.7 pulgadas, cuatro de 2.2 pulgadas, un cañón de 20 libras, uno de 7 libras, cuatro de una libra, tres ametralladoras Norfendelt y cuatro tubos lanza-torpedos de 14 pulgadas.

El primero, bautizado inicialmente como Valparaíso, ingresó al servicio de la flota chilena el 24 de enero de 1876. El Cochrane por su parte, llegó a Chile en diciembre de 1874 pero retornó a Gran Bretaña a terminar su alistamiento en enero de 1877.

La escuadra contaba además con una cañonera relativamente nueva, la Magallanes, construida en los astilleros británicos Raenhill & Company y en

servicio desde 1874. Tenía un desplazamiento de 950 toneladas, 1,040 caballos de fuerza y un andar de 11 nudos. Su armamento consistía en un cañón de 7 pulgadas, un cañón de 64 libras y dos cañones de 4 pulgadas (4).

La armada chilena igualmente disponía de dos antiguas corbetas de madera: la Esmeralda, construida en Northfleet, Gran Bretaña, en 1855, desplazaba 854 toneladas, con 200 caballos de fuerza y una velocidad de 8 nudos. Estaba armada con dieciséis cañones de 32 libras de 6.5 pies de largo, cuatro cañones de 32 libras de 9.5 pies de largo y dos cañones de 12 libras (5); y la Abtao, construida en 1865 para los confederados norteamericanos durante la guerra civil, en los astilleros escoceses de Dennis Brothers, desplazaba 1,600 toneladas, tenía reforzamiento de acero en el casco y estaba armada con un cañón de 5.8 pulgadas y cuatro cañones de 4.7 pulgadas. Su potencia era de 800 caballos de fuerza y alcanzaba una velocidad de 10 nudos (6).

Chile poseía además dos cruceros desprotegidos de la clase Alabama, el O'Higgins y la Chacabuco, construidos en 1866 en los astilleros Ravenhill de Londres Gran Bretaña. Cada uno desplazaba 1,101 toneladas, tenía 1,200 caballos de fuerza y alcanzaba una velocidad máxima de 12.5 nudos. Su armamento consistía en tres cañones de 115 libras, dos de 70 libras, cuatro de 40 libras y cuatro ametralladoras Hochtchiss (7 y 8).

Adicionalmente Chile poseía una vieja goleta, la Covadonga, ex nave de la armada española, construida en El Ferrol en 1858. Protegida con casco de fierro, desplazaba 412 toneladas, tenía una potencia de 140 caballos de fuerza y un andar de 7 nudos. Estaba provista de dos cañones de 70 libras, tres cañones de 40 libras y dos cañones de 9 libras (9).

Chile contaba además con dos escampavías, el Lautaro y el Toro. El primero, construido en 1870, desplazaba 120 toneladas, mientras que el segundo, construido en 1874, tenía un peso de 150 toneladas. Ambos estaban armados con un cañón de 40 libras y uno de 6 pulgadas.

La escuadra chilena poseía asimismo diversas lanchas torpederas, adquiridas entre 1878 y 1881, que desplazaban entre 10 y 35 toneladas y que estaban armadas con una ametralladora Hotchkiss y dos tubos lanzatorpedos. Estos eran el Janaqueo, Colo Colo, Tucapel, Fresia, Tegalda, Recumilla, Glaura, Guale, Janaqueo 3, Vedette y el Quidoro.

La marina chilena contaba con varios transportes propios o alquilados de navieras privadas, entre los que debe mencionarse al Loa (1873-1,675 toneladas); Lamar (1870-1,400 tons); Copiapo (1870-1,337 tons), Amazonas (1874-2,019 tons) Matías Cousiño (1,859-923 tons), Itata (1873-2,232 tons), Tolten (1872-317 tons), Valdivia (1865-900 tons), Chile (1863-1,672 tons), Carlos Roberto 1872-643 tons) y el Rimac (1872-1,805 toneladas). El Loa, el

Rimac, el Copiapo, el Amazonas, el Valdivia y el Carlos Roberto, estaban artillados con cañones y ametralladoras (10).

Los oficiales de la escuadra eran de primer nivel. La marinería estaba igualmente bien entrenada y sus unidades se encontraban armadas con el fusil Kropatschek modelo 1877 de tiro rápido.

La flota estaba comandada por el contralmirante Juan Williams, quién se distinguió durante la guerra contra España de 1865-66. Como aquel, era notable la profusión de oficiales de ancestros británicos, tales como Condell, Rogers, Simpson, Thomson y el comandante Lynch, este último inclusive, adscrito en su juventud a la Real Marina Británica y como tal veterano de la segunda guerra del opio entre China y Gran Bretaña.

Bolivia prácticamente no contaba con escuadra, salvo por tres pequeños barcos, entre ellos el bergantín Sucre, todos ellos capturados durante la ocupación de Antofagasta, y aquel era un factor que quizás el Perú debió considerar al mantener la alianza militar con el país del altiplano, cuyos gobernantes de esa época cometieron el error de no cuidar adecuadamente su región costera al no desarrollar una marina mercante y una fuerza naval disuasiva (11).

La escuadra del Perú, salvo una excepción, no se había renovado en los últimos once años (12).

Estaba integrada por dos blindados, dos monitores de hierro, dos corbetas de madera, una cañonera, algunas lanchas torpederas y seis transportes.

Sin duda la principal nave del Perú, aunque no la más grande ni velóz, era el Huáscar, blindado de mar con espolón modelo Ericsson, diseñado por el capitán Cowper Coles de la Real Marina, en base a sus experiencias en la guerra de Crimea. Su construcción se inició a fines de 1864 como el Proyecto 321 de los astilleros Lairds Brothers de Birkenhead, a orillas del río Mersey, en Liverpool. Desplazaba 1,130 toneladas, tenía 67 metros de largo, 11 metros de ancho y 1,500 caballos de fuerza. Su casco de hierro, pintado de gris, estaba protegido por un blindaje de cuatro pulgadas y media en el centro, reducido a dos pulgadas y media en la popa y la proa. Entre el casco y el blindaje poseía una separación de madera de teca de catorce pulgadas para reducir el impacto de los proyectiles. Contaba con una torre giratoria, operada manualmente, llamada Torre Coles en honor a su diseñador, con un blindaje de cinco pulgadas y media en la que se desplegaban dos cañones Armstrong de 300 libras. Detrás se ubicaba una torre hexagonal desde donde se gobernaba la nave. También poseía dos cañones Armstrong de cuarenta libras ubicado cada cual en las partes laterales y un Armstrong de doce libras en la popa. Con una sola hélice propulsada por dos máquinas alternativas horizontales, alcanzaba

una velocidad de once nudos y tenía una capacidad de 300 toneladas de carbón repartidas en cuatro calderas rectangulares, lo que le permitía largos viajes en alta mar. El blindado era tan maniobrable que podía dar un giro de 180 grados en apenas dos minutos. Para los estándares de esos tiempos, el Huáscar era una nave de guerra formidable, adquirida a un precio bastante razonable.

La fragata blindada Independencia, la mayor de las naves peruanas, había sido construida en Inglaterra en 1865 por la casa J.A. Samuda, en sus astilleros del río Támesis. Desplazaba 2004 toneladas y poseía un blindaje de cuatro pulgadas y media. Con 550 caballos de fuerza, alcanzaba una velocidad de 12,5 nudos. Estaba armada con dos cañones de 150 libras, doce de 70 libras, cuatro de 32 libras y cuatro de 9 libras.

Los viejos monitores de costa clase Canonicus, el Manco Capac y el Atahualpa, bautizados así en honor del primer y el último Inca del Tahuantinsuyo, respectivamente, fueron adquiridos en abril de 1868. Habían sido construidos para la marina federalista de los Estados Unidos por Alex Swift and Company en los astilleros Niles & Rivers Works de Cincinnati, Ohio, y completados el 10 junio de 1865, el primero bajo el nombre de USS Oneota y el segundo como el USS Catawaba. Desplazaban 2,100 toneladas, con un motor de 350 caballos de fuerza y una velocidad teórica de 8 nudos. Estaban protegidos por una coraza de 3 pulgadas, que aumentaba a 5 pulgadas en las partes vitales de la nave y estaban armados cada cual con dos potentes cañones Dahlgreen de 15 pulgadas, montados sobre un torreón blindado con 10 pulgadas de coraza. En la práctica sin embargo, por su lentitud y mal estado, eran baterías flotantes; el Atahualpa prácticamente no se podía mover y el Manco Capac apenas alcanzaba los 3.5 nudos de velocidad (13).

Las dos corbetas, estas sí muy rápidas, eran la Unión, inicialmente mandada a construir por el gobierno rebelde de los Estados Confederados de América en la casa Verns Hermanos de Nantes, Francia, y adquirida por el Perú en 1864 (se comisionó en 1865), de 1,600 toneladas y 500 caballos de fuerza, estaba provista de rotación a hélice, tenía un andar de 12.5 nudos y estaba armada con dos cañones de cien libras, dos de sesenta y ocho libras y doce de cuarenta libras (14); y la Pilcomayo nave de menor poderío, pero la más nueva de todas, construida en 1874 por orden del gobierno peruano en Money Wigram & Sons en Blackwood, Gran Bretaña, con maquinaria de J.Penn & Company de Greenwich. Desplazaba 800 toneladas, alcanzaba los 11 nudos de velocidad y estaba armada con dos cañones de 70 libras, cuatro cañones de 40 libras y cuatro cañones de 12 libras (15).

Completaban la flota la cañonera Arnao, armada con un cañón de 40 libras, uno de 32 libras y ametralladoras, y las lanchas torpederas Alianza, Independencia, Alay, el Urcos, Capitanía, Resguardo y República, cuyas

características eran similares a las chilenas.

La marina peruana disponía al momento del conflicto de los transportes Limeña, Chalaco, Talismán, Oroya y Marañón.

Casi todas las naves de la escuadra se encontraban inmovilizadas y en pleno proceso de reparación.

La marina chilena, incluyendo a los escampavías, desplazaba un total de 13,408 toneladas, mientras que los barcos de guerra peruanos apenas alcanzaban las 9,500 toneladas. La diferencia se acentuaba aún más si se incluía en el tonelaje total a los transportes, pues los chilenos superaban las 20,000 toneladas, contra unas 7,000 toneladas de las naves auxiliares peruanas.

En lo referente a artillería, la escuadra chilena poseía un total de 114 cañones y 10 ametralladoras Hotchkiss, mientras que la marina peruana disponía de 55 cañones y cuatro Gatlings.

La escuadra chilena pues aventajaba a la peruana en modernidad, cantidad, desplazamiento, blindaje, poder de artillería, y número de transportes. Los peruanos sin embargo suplían esta desventaja con oficiales navales muy capaces y preparados, aunque los marineros y grumetes fueran en su mayoría novatos y los artilleros carecieran de práctica en ejercicios de fuego real. (16).

A diferencia del resto de la flota sólo el Huáscar se encontraba medianamente operativo, pero al contrario de sus oficiales, la tripulación carecía de la disciplina y la práctica de guerra. Ante los halagos triunfalistas sobre la capacidad bélica del blindado, su comandante formuló al gabinete del presidente Prado la siguiente advertencia:

Señores, es preciso que no nos formemos ilusiones; el Huáscar es sin duda un buque muy fuerte, pero nunca podrá contrarrestar el poder de uno sólo de los blindados chilenos, pues estos tienen una coraza uniforme de nueve pulgadas y seis cañones de igual calibre que los del Huáscar, a lo cual debe agregarse, que, por el momento, no tiene el monitor balas aceradas únicas capaces de perforar su blindaje, ni marinería siquiera medianamente expedita, en cambio de lo bien previstos que se hallan los buques enemigos, así de los pertrechos como de la gente apropiada para tal caso; no siendo de poca importancia la ventaja de estos de tener una doble hélice que les permite ejecutar

sus movimientos sin perder posición y con suma rapidez. A pesar de todo el Huáscar cumplirá con su deber, aún cuando tenga la seguridad de su sacrificio (18).

La opinión pública tenía sobradas razones para confiar en el poder del Huáscar, una nave pequeña pero marcada por el destino para convertirse en uno de los barcos más celebres de la historia naval contemporánea. El blindado tenía antecedentes que demostraban que se trataba de un barco excepcional:

A inicios de 1866 capturó y destruyó en las costas del Brasil a tres mercantes de bandera española, país que entonces se encontraba en guerra con el Perú.

A fines de ese año iba a liderar la expedición naval peruano-chilena a las Filipinas, cuyo objetivo era destruir a la escuadra española del Pacífico con base en la bahía de Manila, que no llegó a concretarse.

En mayo de 1877 fue capturado en puerto por partidarios del caudillo Nicolás de Piérola, quien pretendía derrocar al presidente Prado, y se hizo a la mar para emprender operativos de sabotaje contra fuerzas gubernamentales. En una de esas acciones, calificada por el propio gobierno peruano como un acto de piratería, el Huáscar capturó al mercante británico John Elder para inspeccionar su correspondencia. El presidente Prado descartó toda responsabilidad por parte del Perú y este hecho motivaría la intervención de la Real Marina Británica: El comandante de la escuadra británica en Sudamérica, vicealmirante Algernon de Horsey decidió capturar al blindado con objeto de entregarlo a las autoridades. El 28 de mayo, frente a la bahía de Pacocha, el escuadrón de de Horsey, consistente en la fragata HMS Shah, de 6,250 toneladas y 16 nudos de velocidad, armada con dos cañones de 12 libras, dieciséis baterías de 6 libras, 8 cañones de 64 libras y cuatro tubos lanzatorpedos Whitehad; y la corbeta de madera HMS Amethyst, de 1,970 toneladas armada con catorce cañones de 64 libras, interceptaron al Huáscar. El almirante británico demandó la inmediata rendición del blindado y anunció que de lo contrario procedería a capturarlo por la fuerza.

Piérola rechazó el ultimátum al considerarlo un acto de intromisión en un asunto doméstico. En consecuencia de Horsey, miembro de una generación de oficiales victorianos acostumbrados a imponerse por la fuerza sobre primitivos adversarios de la época en África y Asia, ordenó cañonear al Huáscar y se dió inicio a un singular combate que enfrentaría al buque peruano con dos barcos de la entonces más poderosa marina del mundo. El almirante inglés ignoraba estar frente a una nave destinada a adquirir una aureola de leyenda. El Huáscar, bien dirigido por el capitán Germán Astete,

respondió los fuegos, evadió un torpedo mecanizado y mostró un manejo admirable que dejó perplejos a los británicos, al extremo que las dos naves de Su Majestad hubieran podido ser fácilmente hundidas si la precisión de los cañoneros peruanos hubiese sido tan diestra como el manejo de la nave. Luego de unas horas de lucha, el Shah y el Amethyst debieron replegarse. Pacocha fue una acción humillante para la Royal Navy, al extremo de motivar debates en el parlamento británico que casi ocasionaron la censura del almirante de Horsey. El Huáscar por su parte pasó a la celebridad al convertirse en el primer barco en la historia naval en enfrentar un ataque de torpedos autopropulsados y por ser el último blindado al que se enfrentarían naves de madera británicas.

Iniciada la guerra, el Perú organizó su escuadra en dos divisiones. La primera, la más poderosa, integrada por el Huáscar, la Independencia y los transportes Chalaco, Limeña y Oroya fue puesta bajo el mando del capitán de navío Miguel Grau, uno de los más experimentados y prestigiosos marinos peruanos, comandante del Huáscar. La segunda, integrada por la corbetas Unión y Pilcomayo, los monitores Atahualpa y Manco Capac y el transporte Talismán, quedó a órdenes del hábil capitán de navío Aurelio García y García, quien durante el transcurso del conflicto se convertiría en comandante de la Unión. Los capitanes de navío Juan Guillermo Moore y Nicolás del Portal ejercían el mando de la Independencia y de la Unión respectivamente, mientras que los capitanes de fragata José Sánchez Lagomarsino, Antonio de la Guerra y Carlos Ferreyros quedaron al frente del Manco Capac, el Atahualpa y la Pilcomayo respectivamente. En ese entonces a los capitanes Grau, García y García y Ferreyros, conjuntamente con el contralmirante Lizardo Montero, se les conocía como los cuatro ases de la marina peruana (19).

Miguel Grau, quien nació en 1836, ingresó a la marina de guerra del Perú en 1854. Su carrera fue rápida y brillante, e intercalaría sus funciones en la escuadra con la marina mercante. Como grumete sirvió en las naves Rimac, Vigilante y Ucayali. Ascendido a alférez de fragata en 1856, se le destacó al mejor barco peruano de la época, el Apurímac, bajo órdenes del capitán de navío José María Salcedo, quien diez años después supervisaría en Liverpool la construcción del Huáscar. Después de unos años en la marina mercante, Grau se reincorporó al servicio activo en 1863 y pasó a servir en el vapor de guerra Lerzundi como teniente segundo (20). A fines de 1864 viajó a Nantes, Francia, para recibir la corbeta Unión, nave cuyo mando asumió en su capacidad de teniente primero en diciembre de ese año. Iniciado el conflicto que enfrentó a España contra el Perú y Chile (el estado de guerra se declaró el 13 de enero de 1866) participó en el combate naval de Abtao como flamante capitán de corbeta, al mando de la Unión. El 4 de febrero de 1868, con el rango de capitán de fragata, asumió el comando del Huáscar el mismo que mantendría durante los próximos ocho años. En julio de 1868, a los 34 años de

edad, fue ascendido a capitán de navío. Después de un breve intervalo (1876-79) en que fue diputado al congreso peruano, se reintegró al servicio, recobrando el mando del blindado.

El 25 de abril de 1879, veinte días después de declarada la guerra, y casi dos semanas después del combate naval de Chipana entre la Pilcomayo y la Magallanes, el Huáscar se hizo a la mar con una tripulación de 200 hombres. La oficialidad naval, encabezada por Grau, estaba integrado un capitán de fragata, un capitán de corbeta, tres tenientes primeros, tres tenientes segundos y un alférez de fragata. En calidad de oficiales mayores contaba con cuatro cirujanos y ocho aspirantes de marina. Poseía ocho maquinistas, en su mayoría británicos contratados y veinticinco oficiales de mar. Asimismo tenía 42 artilleros y dos destacamentos del ejército: La columna Constitución y la guarnición del Batallón Ayacucho número 3, integrados por 45 soldados al mando de dos capitanes. Disponía igualmente de una dotación de marineros, grumetes, cabos de fogoneros y carboneros.

Las primeras acciones navales no tardarían en producirse. El comando naval chileno, en lugar de aprovechar su superioridad y atacar en primera instancia a la flota peruana aún surta en el Callao, dispuso bloquear el puerto de Iquique, ubicado al extremo sur del Perú, con toda su escuadra, lo que se efectuó el 5 de abril, el mismo día de la declaratoria de guerra. El error del almirante Williams le iba a costar caro, pues cuando se decidió finalmente a incursionar en el Callao, ya era tarde: La primera división naval, es decir el Huáscar, la Independencia y los transportes Chalaco, Limeña y Oroya, acompañados por el Manco Capac, de la segunda división, habían zarpado el 16 de mayo rumbo a Arica, escoltando al presidente Prado y a su Estado Mayor, lugar donde arribaron cuatro días después. Ahí recibieron la noticia de que el grueso de la flota chilena navegaba hacia al Callao y que tres barcos enemigos, la corbeta Esmeralda, la goleta Covadonga y el transporte Lamar permanecían bloqueando Iquique. También supieron que un convoy enemigo transportaba a 2,500 soldados desde Valparaíso hacia Antofagasta.

Esta situación requería una acción inmediata, razón por la cual el presidente peruano dispuso que el Huáscar y la Independencia avanzaran hacia Iquique con órdenes de romper el bloqueo y capturar o destruir las naves enemigas; que luego atacaran el convoy de Valparaíso; y, finalmente, que sabotearan la maquina de filtración de agua de Antofagasta para evitar que pueda ser utilizada por las tropas adversarias.

A las ocho de la mañana del 21 de mayo los blindados alcanzaron su objetivo y de inmediato se aproximaron para rendir a los buques chilenos que se encontraban en entrada de la bahía.

Sorpresivamente y no obstante su inferioridad, estos rehusaron rendirse y se

dispusieron a dar combate. Al comprender que no quedaba más remedio que resolver la situación por la vía de las armas, el comandante Grau arengó entonces a su tripulación:

Tripulantes del Huáscar. Ha llegado la hora de castigar a los enemigos de la patria y espero que lo sabréis hacer cosechando nuevos laureles y nuevas glorias dignas de brillar al lado de Junín, Ayacucho, Abtao y 2 de Mayo. ¡Viva el Perú.

El blindado rompió entonces los fuegos y durante los primeros treinta minutos se enfrentó sólo contra los dos buques de guerra enemigos. Cuando la Independencia se aproximó para entrar en acción, la Covadonga, al mando del teniente Carlos Condell, empezó a alejarse del escenario rumbo al sur, por lo que Grau ordenó al comandante Juan Guillermo Moore darle caza. La Esmeralda estaba dirigida por el valiente capitán de fragata Arturo Prat y disponía de una tripulación de 200 hombres, número similar a la dotación del Huáscar. El combate entre ambas naves se prolongaría más de tres horas. Los proyectiles de la corbeta fueron incapaces de atravesar la coraza del Huáscar, el que a su vez limitaba el uso de su artillería por temor a que los proyectiles alcanzaran a la población de Iquique (21).

Grau decidió terminar el dramático encuentro recurriendo al espolón, pero los dos primeros intentos fueron vanos. El primero impactó a babor y el segundo en el estribor de la nave adversaria, la que pese al castigo recibido no se rendía.

En esos momentos, el aguerrido capitán Prat, en un singular acto de heroísmo, intentó abordar el Huáscar y acompañado sólo de un sargento, espada y pistola en mano se arrojó heroicamente sobre el blindado. Una vez a bordo, avanzó hacia la torre de mando, en cuyo proceso ultimó a un oficial de señales. El galante capitán sin embargo, resultó muerto junto con su no menos valeroso acompañante, el Sargento Juan Aldea, cuando estuvo próximo a la torre Coles (22).

Un segundo intento de abordaje por otros doce valientes tripulantes chilenos resultó también infructuoso y estos sucumbieron, como buenos, cumpliendo con su deber. La historia ha registrado para la posteridad que el noble capitán Grau intentó impedir la muerte de Prat, pero el fragor de la lucha, que no conoce ni de heroes ni condiciones, impidió consumir este gesto. ¡Tiempos aquellos en que dos grandes capitanes nos legaron a peruanos y chilenos una lección de nobleza y heroísmo!

Sólo recién al tercer impacto con espolón la Esmeralda se partió y se hundió con el mástil al tope. El dramático combate concluyó a las 12:10 de la tarde. En total el Huáscar disparó cuarenta cañonazos. Los chilenos acusaron 135

muertos. Los peruanos perdieron un oficial y siete marineros resultaron heridos. De inmediato Grau, antes de avanzar hacia la Covadonga, dispuso el salva taje de los 62 valientes sobrevivientes, cuyo último comandante, el teniente Uríbe, agradeció el humanitario gesto del Skipper del Huáscar.

El triunfo peruano se vio opacado cuando la Independencia encalló en un arrecife frente a Punta Gruesa mientras intentaba espolonear por tercera vez a la Covadonga, y se hundió, perdiendo así el Perú 26 marinos, entre muertos y heridos y un blindado de dos mil toneladas, por intentar capturar una vieja nave de madera de 412 toneladas (23).

Figurara o no el arrecife en las cartas de navegación, el comandante Moore cometió un error imperdonable que sólo reivindicaría con su valiente inmolación ocho meses después al frente de las baterías de Arica en la batalla del mismo nombre, donde rindió la vida.

A partir de ese momento Grau y el Huáscar quedaron prácticamente solos para enfrentar a la casi intacta flota chilena. Ambos se convertirían en el último escollo que impediría al ejército de aquel país controlar el mar e iniciar la campaña terrestre.

El 24 de mayo el Huáscar retornó a Iquique. Poco después inició sus solitarias correrías e incursionó en los puertos bolivianos ocupados de Cobija, Tocopillo, Platillos y Mejillones. Ahí destruyó siete lanchas y recobró la goleta peruana Clorinda antes capturada por los chilenos. Dos días después entabló un combate de dos horas contra las baterías del puerto de Antofagasta, destruyéndolas. El 27 destruyó el cable marítimo que conectaba a Antofagasta y Valparaíso. Poco después, en Cobija, destruyó otras seis lanchas. El día 28 recobró la también capturada goleta peruana Caquetá y apresó a su vez al velero chileno Emilia que navegaba con una importante carga de cobre. De regreso, el 29 de agosto, fue perseguido infructuosamente por el blindado Blanco Encalada, entonces buque insignia del contralmirante Juan Williams Rebolledo.

El 2 de junio, el Huáscar marchó desde Arica hacia el puerto de Pisagua, continuó por Iquique y enrumbó en misión de reconocimiento hacia el litoral del sur. Al día siguiente, entre Huanillos y Punta de Lobo, volvió a encontrarse con el Blanco Encalada y la corbeta Magallanes. En cumplimiento a las ordenes recibidas, Grau eludió al blindado, que marchó en su persecución. A las 13:10 horas, siempre en retirada, el Huáscar rompió los fuegos. Luego de un breve intercambio de disparos, continuó el repliegue y después de 18 horas de persecución evadió a su perseguidor. Posteriormente retornó al Callao para reparar las averías sufridas durante esos operativos (24).

El seis de julio, bajo órdenes expresas de no arriesgar con los acorazados, el

Huáscar partió desde el Callao nuevamente hacia sur y el día nueve, frente a las costas de Antofagasta, se enfrentó por primera vez en combate con las corbetas Abtao y Magallanes, -a la que causó diversas averías- y estuvo a punto de hundir el transporte artillado Matías Cousiño, pero ante la aparición del Cochrane, debió suspender las acciones y retornó a Arica (25). Durante dicho encuentro el Huáscar sufrió algunos daños leves en su coraza, pero no bajas.

El 17 de julio se inició la cuarta campaña naval cuyo objeto era hostilizar el litoral enemigo en represalia por el cañoneo que un día antes habían efectuado buques chilenos contra Iquique, puerto que no contaba con defensas. Entre el 19 y 20 capturó a las naves chilenas Adelaida Rojas y E. Saucy Jack, despachándolas al Callao. El mismo 20 destruyó todas las lanchas surtas en la bahía de Chanaral. El 21 destruyó las lanchas fondeadas en Huasco. Luego, el 22, apresó al barco carguero Adriana Lucía. Al día siguiente, en operación conjunta con la corbeta Unión, ahora bajo el mando de Aurelio García y García, capturó en alta mar una valiosa presa: El transporte Rimac, cuya proa atravesó previamente con un proyectil de a 300. El Rimac era uno de los mejores barcos chilenos y transportaba a un escuadrón completo de caballería perteneciente al regimiento Carabineros de Yungay. La captura de esa nave y la pérdida del escuadrón al mando del teniente coronel Manuel Bulnes - alrededor de 260 hombres armados con rifles, municiones, sables, 215 caballos y equipo-, fue un duro golpe para los chilenos. Este hecho produjo una revuelta en Chile y las manifestaciones contra el gobierno ocasionaron varios muertos y heridos.

El primero de agosto Grau emprendió una nueva campaña en la que incursionó en los puertos de Caldera, Coquimbo, Taltal y Tocopilla. Posteriormente, el 24 de ese mes, al enterarse que en Antofagasta fondeaban las corbetas Magallanes y Abtao, el transporte Limari y un vapor pequeño, Grau decidió atacarlos en la rada del puerto. A la madrugada siguiente el blindado, mediante una hábil maniobra, logró internarse por entre los buques chilenos y los catorce barcos mercantes neutrales surtos en el puerto, se colocó en posición de ataque y lanzó un torpedo contra la Magallanes. Sin embargo éste se desvió y el Huáscar debió ir en su búsqueda para evitar que caiga en poder del enemigo, abortando así la intrépida acción. Un día después, en Taltal destruyó tres lanchas enemigas y capturó otras seis. Para entonces Grau ya era un héroe nacional y el pueblo, con mucha razón, veía en su persona la figura de un guerrero invencible cuyas habilidades quedaban demostradas al enfrentar el sólo a toda una marina. Ese mismo día, el congreso, en decisión unánime, lo ascendió a contralmirante, el rango más alto al que entonces podía acceder un oficial naval peruano.

El 28 de agosto el Huáscar retornó a Antofagasta y se enfrentó en combate simultáneamente y una vez más contra la Abtao y la Magallanes, así como con

las baterías de tierra, una de las cuales estaba provista de cinco cañones de 300 y de 150 libras. El encuentro se prolongó por cuatro horas, habiendo disparado las baterías y buques chilenos un total de 110 proyectiles contra 28 del Huáscar. Concluido el encuentro el blindado peruano sólo resultó impactado por un proyectil de a 300, perdió un oficial y acusó un marinero herido, pero a su vez causó serias averías y numerosas bajas en las corbetas, en particular en la Abtao, y destruyó quince de las baterías terrestres. El corresponsal del diario El Mercurio en Antofagasta escribió al respecto:

Los estragos producidos en la Abtao por aquellos tiros del Huáscar fueron terribles.

Grau, quien tras ser promovido, renunció a sus haberes e insignia de almirante para mantenerse al mando del Huáscar y solicitó el ascenso de todos sus subordinados al grado inmediato, continuó su extraordinaria labor, bombardeando puertos ortificados, capturando transportes, destruyendo lanchas, manteniendo abiertas las comunicaciones entre el Callao y los demás puertos del litoral peruano y consecuentemente paralizando al ejército enemigo.

En Chile, las impunes incursiones del blindado peruano, protagonista indiscutido de esta particular guerra de curso, continuaban exasperando al pueblo y al gobierno. Las violentas manifestaciones del mes de julio frente al palacio presidencial en protesta por el estado de inercia de la guerra y las humillaciones sufridas motivaron interpelaciones en el congreso y la censura del gabinete ministerial. Se produjeron renunciaciones de ministros y se efectuaron inevitables cambios en las jefaturas del ejército y la escuadra. Los conductores de la guerra, imposibilitados de iniciar la campaña terrestre, coincidieron en que hundir al Huáscar era, definitivamente, la primera prioridad militar. En ese momento, Chile y su marina no estaban en guerra contra el Perú; lo estaban contra Grau y el Huáscar. La escuadra chilena, en su totalidad, consecuentemente se concentró en un sólo objetivo: Cercar y aniquilar al escurridizo barco. No podía aceptarse que una sola nave mantuviera en raya a todo un país.

Como primera medida el contralmirante Williams Rebolledo fue reemplazado como jefe de la escuadra por el capitán de navío Galvarino Riveros Cárdenas. El primer acto del flamante comandante general fue levantar el bloqueo de los puertos peruanos y retornar los barcos a sus bases para reacondicionarlos y limpiar sus fondos.

El 30 de septiembre Riveros reunió a su escuadra en el puerto de Mejillones.

Tras intensas deliberaciones con su Estado Mayor, se acordó dar caza al Huáscar mediante un plan que contemplaba la conformación de dos divisiones navales, la primera, bajo el mando del propio Riveros, integrada por el Blanco Encalada, la Covadonga y el Matías Cousiño. La segunda, denominada División Ligera, por ser más rápida, a ordenes del Capitán de Fragata Juan José Latorre, compuesta por el Cochrane, el Loa y la Ohiggins. La idea era avanzar hacia el área de acción del Huáscar, entre Arica y Antofagasta, y cercarlo. Como primer paso se decidió marchar rumbo a Arica, donde se esperaba hallar al blindado y bombardear el puerto, aún a costa del peligro que representaban los cañones de tierra, para forzar al Huáscar a dar combate.

Ese mismo día 30 de septiembre, Grau, que efectivamente se encontraba en la rada de Arica, remitió al comandante general de la marina el que sería su último parte de guerra, en el cual reiteró la necesidad de recibir las potentes granadas Palliser para los cañones de la Torre Coles, por ser las únicas capaces de atravesar el blindaje del Blanco Encalada y el Cochrane en caso de combate. Simultáneamente, Grau recibió órdenes de partir en convoy con la Unión y el transporte Rimac rumbo al sur, en una séptima expedición dirigida a sabotear los puertos chilenos entre Tocopilla y Coquimbo. Nuevamente se le reiteró la orden de rehuir combate con los acorazados enemigos para no comprometer la integridad del único blindado que le quedaba al país.

Cuando la fuerza de Riveros llegó a Arica en la mañana del cinco de octubre, se encontró con la sorpresa que, una vez más, el Huáscar se les había escapado de las manos. Pero el comodoro chileno esta vez no se dio por vencido, abandonó el puerto, dividió a su naves conforme lo establecido en los planes y continuó la búsqueda de la difícil presa.

El Huáscar mientras tanto, luego de dejar al Rimac en Iquique, arribó en compañía de la Unión a la caleta de Sarco. Ahí capturaron a la goleta Coquimbo. Posteriormente llegaron al puerto de ese mismo nombre y al no encontrar objetivos militares, continuaron más hacia el sur, hasta la galeta de Tongoy, localidad cercana al importante puerto de Valparaíso. Cumplido el objetivo de la expedición, Grau y García y García dirigieron sus naves rumbo al Perú.

EL COMBATE

Mientras los barcos peruanos navegaban de regreso, ignoraban que, silenciosamente, el cerco tan rigurosamente planeado se iba estrechando sobre ellos. Las dos divisiones chilenas avanzaban desde diferentes direcciones, en posición abierta, dispuestas a cercar a su objetivo. El Huáscar debía estar en alguna parte y esta vez no estaban dispuestos a perderlo. Al amanecer del 8 de octubre, frente a las costas de Antofagasta, siempre rumbo al norte, los peruanos divisaron tres humos que se desplazaban desde esa dirección hacia ellos. Eran el Blanco Encalada, la Covadonga y el Matías Cousiño, que, finalmente, había avistado a los peruanos. De inmediato Grau dispuso una maniobra evasiva en zigzag hacia el sur-oeste y ordenó a toda máquina. Haciendo proa sucesivamente al oeste y al norte, en tres horas el Huáscar logró evadirse y mantuvo una distancia de ocho millas sobre sus perseguidores. A las 07:15 horas, sin embargo la nave peruana divisó otros tres barcos que avanzaban desde el nor-oeste, aquellos pertenecientes a la segunda división chilena, precisamente al sector hacia donde un momento antes había puesto proa el blindado. De inmediato Grau ordenó virar hacia el este y aumentar aún más la velocidad. Sin embargo, en menos de una hora el Cochrane, cuyo andar superaba al del Huáscar en casi dos nudos, acertó distancia hasta ponerse a escasos kilómetros de su enemigo. El Blanco Encalada y la Covadonga por su parte, iban acercándose amenazante en dirección a la popa, al tiempo que la Ohiggins y el Loa se dirigieron a cortar el paso a la Unión.

El contralmirante Grau dispuso virar al norte sin resultados. Pronto comprendió que su nave, menos rápida, no podría eludir lo que evidentemente era una trampa cuidadosamente preparada. De inmediato ordenó a la Unión -de mayor velocidad- continuar por ese rumbo hacia Arica. García y García cumplió las órdenes de Grau

sabiendo que su buque de madera sería destrozado fácilmente si comprometía combate con los blindados y seguro de que el repliegue era el único modo de salvar el barco para el país, lo que el hábil marino finalmente lograría, sin que la Ohiggins y el Loa pudieran impedirlo. Siendo inevitable el encuentro, Grau ordenó zafarrancho de combate, izó el pabellón de guerra y con gran coraje se dispuso a dar batalla contra fuerzas ampliamente superiores (26).

Pronto, aquel barco de 1,130 toneladas y cinco cañones de diverso calibre se enfrascaría en un desigual duelo contra dos potentes acorazados y una goleta, que en conjunto superaban las 7,500 toneladas, que poseían un total de 47 cañones, seis ametralladoras y ocho tubos lanza-torpedos, y que estaban protegidos, los acorazados, por el doble de blindaje.

Y quizás, mientras se efectuaban las maniobras precederas a la batalla, algunos tripulantes se detuvieron a ver, por última vez, la inscripción que destacaba sobre el timón de popa de la nave:

El hombre honrado, leal y valiente inspira honor y orgullo a sus compatriotas.
El traidor y cobarde es el baldón y deshonor de su patria.

A las 9:25 de la mañana el Huáscar inició majestuosamente la contienda y a mil metros de distancia disparó una andanada de proyectiles contra el Cochrane, algunos de los cuales alcanzaron la galera del blindado, pero sin dañarlo. El Blanco Encalada y la Covadonga, mientras tanto, continuaban acercándose. El Cochrane por su parte no respondió los tiros y fue acortando distancia. A las 9:40 horas, cuando se encontraba a 200 metros a babor del Huáscar, Latorre ordenó cañonear a su adversario.

La diestra conducción de Grau sin embargo permitió al blindado realizar hábiles y temerarias maniobras, al extremo que intentó atacar con el espolón al Cochrane, pero la mayor velocidad de la nave, provista de doble hélice permitió esquivar lo que quizás hubiera sido una embestida mortal. La acción entonces se hizo general y los

cañones
chilenos se trabaron en feroz intercambio con los Armstrong peruanos. Pronto
las
granadas Palliser y Sharpnell del Cochrane impactaron en el barco peruano y
causaron
efectos demoledores. Una de estas perforó el blindaje del casco de la torre de
artillería e
hirió a los doce marineros que servían la ronza de los cañones. Otra descarga
cortó el
guardin de babor de la rueda de combate, lo que ocasiono varias bajas, un
incendio y
trabó el mecanismo de maniobras en razón que los cuerpos de los caídos
quedaron
apiñados alrededor de la torre.

El Huáscar sin embargo respondió y uno de sus proyectiles de 300 libras entró
en la
casamata del Cochrane a través de una apertura, explotó, la daño, y mató a
todos sus
operarios. Por unos instantes el sorprendente Huáscar pareció recuperar
ventaja. Pero el
Blanco Encalada y la Covadonga, ahora a sólo 200 metros de distancia de la
aleta de
estribor del blindado peruano, entraron en acción.

El Huáscar quedó así encerrado entre los dos blindados chilenos, con el paso
cortado por
la corbeta. Entonces dirigió sus cañones contra el Blanco Encalada y también
buscó
embestirlo con el espolón, pero éste, al igual que el Cochrane, logró esquivar
el ataque.

Otra maniobra del Huáscar lo colocó en el centro de los dos acorazados, giró
su torre y
disparo hacia uno y otro. Sin embargo, los proyectiles rebotaban sin poder
atravesar sus
fuertes corazas. Dicha posición, no obstante, impidió por unos instantes que el
Blanco y
el Cochrane dispararan por temor a dañarse mutuamente. En cierto momento
del
combate, una mala maniobra del Blanco Encalada estuvo a punto de provocar
una
colisión con el Cochrane, lo que se evitó gracias a la pericia del comandante
de esta
última nave. Esta situación no duró mucho. Las dificultades de manejo no

permitían al Huáscar mantener una dirección constante. Los acorazados entonces cambiaron de posición y continuaron el fuego. Aproximadamente a los veinticinco minutos de combate, un proyectil del Cochrane cayó a boca de jarro sobre la torre de mando, atravesó su blindaje, causó una horrenda explosión y mató al gallardo almirante Grau y a su ayudante, el teniente Diego Ferré. El proyectil inutilizó además completamente la rueda de gobierno y los telégrafos de las máquinas.

Muerto el almirante, asumió el mando el segundo de a bordo, el capitán de corbeta Elías Aguirre, bajo cuyas órdenes se continuó un combate tenaz y sostenido. Sin embargo, en pocos minutos el comandante Aguirre corrió igual suerte que Grau y fue destrozado por un proyectil. Asumió entonces el mando el tercer oficial, el capitán Melitón Carvajal, quien pronto cayó herido víctima de una cerrada descarga, y debió ser reemplazado por el siguiente oficial en jerarquía, el teniente primero Melitón Rodríguez, que al igual que sus predecesores resultó muerto en su puesto de mando. Para entonces el combate se había vuelto una carnicería y el Huáscar, casi sin control debido a los impactos en su línea de flotación, quedó a merced de los cañones del enemigo. Dentro del blindado, el cirujano de la nave, Santiago Távara, hacía esfuerzos sobrehumanos por salvar la vida de los tripulantes heridos cuyo número se multiplicaba conforme proseguía la titánica lucha.

Aún en tales condiciones el Huáscar continuó el combate sin dar ni pedir cuartel, no obstante ya no podía maniobrar, ni girar y se hallaba prácticamente ingobernable debido a la destrucción de los aparejos y cáncamos de la caña y cadena del timón. El número de proyectiles que lo impactaron era interminable, pues apenas había sección que no hubiera sido destruida. Dos de estos ocasionaron incendios en las cámaras del comandante y de los oficiales, destruyéndolos completamente. Otra granada penetró en la sección de la máquina -que en total fue remecida por cuatro cañonazos-, produciendo un nuevo incendio. El teniente primero Diego Garezón ahora comandaba el barco, cuya cubierta destrozada por los proyectiles estaba regada de sangre, cadáveres y heridos. A las 10:10 de la mañana la bandera peruana cayó del mástil, hecho que fue interpretado por los

chilenos como símbolo de rendición, pero el teniente Enrique Palacios, entre una lluvia de balas -siete de las cuales lo atravesaron en el momento- la izó nuevamente sobre el maltrecho mástil y continuó el combate (27).

Garezón, en gesto fútil, intentó por última vez recurrir al espolón, pero el Huáscar no respondía más, convertido en un cementerio de acero flotante, cuya única señal de vida eran los sobrevivientes que a duras penas hacían sentir el rugir de sus maltrechos cañones y metralas. Otros dos incendios se desataron, uno bajo la torre del comandante y el otro a la altura de la proa. Pronto el último cañón de la torre Coles fue destruido, uno de los calderos reventó y terminó por cubrir la nave de humo, mientras el fuego y los gritos de los heridos se convirtieron en los últimos alientos del moribundo blindado.

Habían transcurrido noventa minutos de épico combate y ya sin posibilidades de continuar la resistencia, Garezón y los tres oficiales de guerra que quedaban en pie, acordaron hundir la nave. En consecuencia se dio la orden al primer maquinista para que abriera las válvulas, lo que este hizo de inmediato, luego de detener la máquina por completo (28).

A las 10:55 el Cochrane y el Blanco suspendieron el cañoneo y comprendiendo que el Huáscar pronto se iría a pique, enviaron una dotación armada en lanchas para abordarlo.

Cuando los marinos chilenos rindieron a los sobrevivientes peruanos, impedidos de resistir el abordaje, el Huáscar ya tenía 1.20 M. de agua y estaba a punto de hundirse por la popa. Revolver en mano, los oficiales chilenos ordenaron a los maquinistas cerrar las válvulas y posteriormente obligaron a los prisioneros a apagar los fuegos que consumían diversos sectores de la nave. La lucha había concluido y la extraordinaria presa de guerra había sido capturada.

Durante el combate los acorazados chilenos lanzaron 150 cañonazos contra el Huáscar, y le impactaron 76, de los cuales 20 eran granadas Palliser de 250 libras, que penetraron fácilmente su coraza. El resto fueron proyectiles de diverso calibre, más un número

indeterminado de balas de metralla, que no dejaron ninguna sección del blindado intacta.

De sus 200 tripulantes, alrededor de 40 murieron, -entre ellos cuatro de los doce oficiales que integraban el Estado Mayor y de Guerra- y el resto tuvo heridas de diversa consideración. Los sobrevivientes fueron llevados al puerto de Mejillones para enterrar a los muertos y efectuar reparaciones temporales al Huáscar, el que luego fue conducido con los prisioneros a Valparaíso.

EPILOGO

La primera comunicación sobre el combate, dirigido por el comodoro Riveros al ministro de marina señalaba:

Huáscar hecho pedazos. Miguel Grau murió en combate. La tripulación del blindado peruano resistió heroicamente.

El parte oficial del comandante La Torre añadió:

La muerte del contralmirante peruano, don Miguel Grau, ha sido, señor comandante general, muy sentida en esta escuadra, cuyos jefes y oficiales hacían amplia justicia al patriotismo y valor de aquel notable marino.

A su vez el gobierno chileno envió a Riveros el siguiente mensaje:

Según la relación de usted, el almirante Grau ha muerto valientemente en el combate. Cuide usted que su cadáver sea dignamente sepultado de manera que jamás se dude de su autenticidad. Será devuelto al Perú cuando lo reclame. El pueblo obedeciendo a sus tradiciones se hace un deber en prestar homenaje al valor y la honradez.

Al día siguiente del combate se realizaron las honras fúnebres en honor a los muertos del Huáscar, en presencia del ministro de guerra en campaña, Rafael Sotomayor, el comandante en jefe de la escuadra, Galvarino Riveros y los comandantes de

las naves.

Los batallones Chacabuco y Zapadores formaron para la ocasión y las tropas del primero rindieron honores al almirante Grau y a cada uno de los oficiales y tripulantes muertos en combate.

La captura del Huáscar otorgó finalmente a Chile el dominio absoluto del mar, después de que su flota entera se batiera por casi seis meses contra aquel extraordinario barco y le dio campo libre para iniciar las operaciones terrestres, cuyo primer paso sería el desembarco en Pisagua. Al Perú sólo le quedaban los vetustos monitores *Canonicus*, la corbeta *Unión* y *Pilcomayo*, la cañonera *Arnao* y las torpederas. Ninguno de estos barcos estaba en capacidad de enfrentar a los fuertes acorazados chilenos -a los que pronto se uniría el capturado *Huáscar*- aunque si prestaron invaluable apoyo en llevar necesarios pertrechos a las guarniciones peruanas en el sur, rompiendo diestramente los bloqueos impuestos por el adversario.

Si bien ya no habrían acciones navales de envergadura se produjeron dos enfrentamientos que dejaron en claro la determinación de los marinos peruanos pese a su desventaja. El 24 de mayo de 1880 la moderna torpedera chilena *Janaqueo* fue destruida durante el denominado primer combate de torpederas por la lancha peruana *Independencia*, al mando del teniente José Galvez. No obstante haber sido impactada por un proyectil, la *Independencia* embistió contra el adversario y Gálvez, a mano, le lanzó una granada que la hundió. Posteriormente, el 6 de diciembre de ese año, en el segundo combate de torpederas, la cañonera *Arnao* hundió a la torpedera *Fresia*. Los peruanos asimismo hundieron la goleta chilena *Covadonga* y el transporte *Loa*.

Al margen de esos hechos sin embargo, para todo efecto la guerra en el mar había concluido, lo que dio paso a la campaña terrestre con un desembarco en el puerto de

Pisagua y el inicio de cruentas batallas. En noviembre de 1879 la Pilcomayo resultó capturada en combate; el 22 de diciembre la torpedera Guacolda resultó igualmente capturada; en julio de 1880 el Manco Capac fue hundido por su tripulación luego de la batalla de Arica; y, en 1881, para evitar que cayeran en poder del enemigo, el gobierno ordenó incendiar y hundir las restantes naves de la armada: la corbeta Unión, el monitor Atahualpa, la cañonera Arnao, las torpederas y todos los transportes. Con aquella acción, la marina peruana dejaría de existir temporalmente, hasta que se produjo su renacimiento, a fines del siglo XIX (29).

Miguel Grau y el Huáscar habían realizado una campaña extraordinaria, habían luchado contra la adversidad y contra una gran escuadra y dentro de las limitaciones habían logrado resultados que pocos han podido igualar en la historia naval moderna. El Perú ganó en Grau un héroe de envergadura reconocida por el propio pueblo chilenos y de otros países (30).

En cuanto al Huáscar, luego de las reparaciones a las que fue sometido, se le integró a la escuadra chilena con el mismo nombre. Participó sin pena ni gloria en el bloqueo naval de Arica y en febrero de 1880 fue impactado por un proyectil del Manco Capac, pereciendo en la acción su nuevo comandante, Manuel Thomson. En 1882, sufrió algunas modificaciones en los astilleros chilenos, donde se le agregaron dos cañones Elswick de 10 pulgadas, mientras que a la Torre Coles se le incorporó un sistema de rotación a vapor. Sin embargo, el legendario barco no vio más acción durante la guerra. Participó, si, en la guerra civil chilena que enfrentó al presidente Balmaceda con el congreso en la última década del siglo XIX. En 1901, tras el estallido de una cañería a vapor que causó la muerte de catorce tripulantes, la nave quedó inutilizada. Reparada parcialmente sirvió estática, en puerto, al servicio de la fuerza chilena de submarinos. A partir de 1930 el blindado permaneció anclado en el arsenal de Talcahuano. Veintidós años después, fue

convertido en museo y junto con el legendario Victoria de Nelson, es uno de los pocos barcos del mundo que habiendo servido en distinguidas acciones navales, aún se preserva intacto.

Aquel barco-museo hoy es un monumento a la memoria de los heroicos marinos que lo tripularon. Una placa de bronce colocada por la marina chilena en el camarote que perteneció al almirante Grau señala:

Comandante peruano Miguel Grau. Héroe y caballero que murió en el combate de Angamos.

NOTAS

(1) Una notable excepción fue sin duda la del héroe boliviano Avaroa, quien en inferioridad de condiciones enfrentó valientemente a las bien organizadas fuerzas invasoras. Avaroa pereció en defensa de su país, luego de rechazar la rendición con un elocuente que se rinda su abuela, carajo

(2) Aquella situación fue muy similar a la ocurrida con los colonos anglosajones en el territorio mexicano de Texas en 1836. Además, el gobierno de Santiago, como en su oportunidad lo fue el de Washington frente a Texas, tenía intenciones de anexarse el territorio del Atacama, bajo soberanía de un país cuya debilidad radicaba precisamente en su anarquía interna, su gran extensión territorial y su escasa población.

(3) El final de ambos blindados gemelos fue totalmente distinto. El 23 de abril de 1891, durante la cruenta guerra civil chilena, el Blanco Encalada, al servicio de las fuerzas del congreso, fue torpedeado en Caldera por los cazatorpederos Lynch y Condell a ordenes del presidente Balmaceda, convirtiéndose en el primer buque en el mundo hundido por un torpedo autopropulsado. El Cochrane por su parte, fue dado de baja en 1933.

(4) Después de la guerra, la Magallanes pasó a integrar la marina mercante de su país y

se hundió durante un temporal en 1906.

(5) La Esmeralda fue bautizada así en recuerdo a la fragata del mismo nombre capturada por el almirante Thomas Alexander Cochrane en el Callao, en noviembre de 1820. Llevaba por lema Gloria y Victoria, el mismo que sirvió de santo y sena a la división de abordaje de Cochrane. En la guerra contra España de 1865-66, capturo a la entonces nave española Covadonga.

(6) Terminada la guerra, la Abtao se convirtió en buque de instrucción de la escuadra chilena. Participo en la guerra civil de 1891 del lado del congreso. Entre 1905 y 1921 permaneció como pontón en Coquimbo. Fue subastada en 1922.

(7) La OHiggins bautizada así en honor al prócer de la independencia chilena y peruana, Bernardo OHiggins, se mantuvo en servicio activo hasta el año 1895. Posteriormente se le transformo en pontón y se le dio de baja en 1909.

(8) La Chacabuco, comandada durante la guerra por el comandante Fabián Viel, quien estaba casado con la hermana de la esposa de Miguel Grau, y a quien lo unía una relación muy afectiva, se mantuvo en servicio hasta 1890 y fue declarada pontón. Se le dio definitivamente de baja en 1909.

(9) En abril de 1864, la goleta española Virgen de Covadonga, conjuntamente con las fragatas Resolución y Triunfo había ocupado las islas peruanas de Chincha, episodio que seria uno de los causales de la I Guerra del Pacifico entre España contra el Perú y Chile. El 26 de noviembre de 1865, la Covadonga fue capturada por los chilenos durante el combate naval de Papudo, hecho que motivo el suicidio del almirante Pareja, comandante de la escuadra española y su reemplazo por el almirante Casto Méndez Núñez. El 7 de febrero de 1866, la Covadonga, bajo el mando del entonces capitán de corbeta Manuel Thomson, participo en el combate naval de Abtao integrando la escuadra

aliada peruano-chilena que se enfrentó a los españoles. Durante aquel combate, favorable a los aliados, se intercambiaron 1,500 disparos de canon. La Covadonga fue destruida el 13 de septiembre de 1880 frente a las costas peruanas de Chancay luego de recoger una lancha cargada con explosivos. De sus 109 tripulantes, 32 perecieron en la explosión, 29 lograron huir en lanchas y 48 cayeron prisioneros de los peruanos.

(10) El Loa, otro de los barcos que participaron en el cerco del Huascar en Angamos corrió idéntica suerte que la Covadonga, pues fue destruido frente al Callao en julio de 1880 por una carga explosiva colocada por los peruanos en una lancha que el transporte recogió imprudentemente de alta mar. Perecieron su comandante y 119 tripulantes. En cuanto al Matías Cousiño, este fue devuelto a sus propietarios, que lo prestaron al gobierno durante el conflicto. Vendido en dos oportunidades, se le rebautizó primero como Valparaíso, luego como Orompello y finalmente como Quinteros. Naufragó frente a Pisagua, debido a una colisión, el 6 de diciembre de 1928 .

(11) El personaje más pintoresco de los caudillos militares que irresponsablemente gobernaron Bolivia, sin proyecciones de estadistas y carentes de visión, fue sin duda el general Mariano Melgarejo, quien sucumbió a los halagos chilenos y terminó entregando a Santiago parte de la región costera de su patria. Destituido en 1871, el nuevo gobierno anuló el tratado de límites que aquel suscribiera con Chile en 1866 y se vio obligado a negociar un nuevo acuerdo, conocido como el Protocolo Lindsay-Corral de 1872. El desafortunado dictador, a quien el gobierno de Chile le confirió en una oportunidad el título de general de sus ejércitos, terminó sus días en el Perú y murió tal como vivió, en una situación de opereta, cuando pretendía escapar de las balas de un marido enfurecido que lo encontró in fraganti en brazos de su esposa.

(12) Durante el gobierno del mariscal Ramón Castilla el Perú mantuvo la supremacía naval en el Pacífico Sur, lo que se vio reforzado por la compra de

la Unión, la América, el Huascar y la Independencia durante la gestión del presidente Antonio Pezet. Sin embargo, en los siguientes gobiernos de Mariano Ignacio Prado y José Balta se truncaron las posibilidades de adquirir barcos blindados y con la administración civilista de Manuel Pardo la marina peruana terminó reduciéndose a su mínima expresión.

(13) Los monitores de la clase Canonicus fueron diseñados por el ingeniero norteamericano Ericsson en 1862 y pretendieron ser una versión mejorada de los monitores clase Passaic. Su diseño incluía un mejor blindado, baterías uniformes y mayor protección en la torre de comando. Como en los modelos anteriores, los Canonicus eran muy vulnerables a las minas. Inicialmente se pretendió dotarlos de una velocidad de 8 nudos, meta que no fue alcanzada. En total se construyeron nueve monitores de esta clase: el Canonicus, Saugus, Tecumesh, Manhattan, Mahopac, Wyandotte, Ajax, Catawaba y Oneota. Estos dos últimos, quizás porque la guerra civil norteamericana llegó a su fin, nunca llegaron a ser comisionados y fueron puestos en la reserva. A principios de 1868 fueron vendidos por la marina norteamericana a la empresa que los construyó, Alex Swift & Company, la cual de inmediato los revendió al gobierno del Perú el 2 de abril de ese año. Las naves partieron al Callao desde el puerto de Nueva Orleans, rebautizadas como Atahualpa y Manco Capac. Es evidente que no fueron adquiridas en muy buenas condiciones o se deterioraron muy rápidamente. Ambas naves de 2,100 toneladas, tenían 68.5 metros de largo por 13.2 de ancho. Estaban propulsadas por un motor Ericsson VL de dos calderos con 320 caballos de fuerza y un andar inicial de 8 nudos que después de un lustro, ya no pudieron alcanzar. Podían albergar en alta mar una tripulación de 100 hombres.

(14) Originalmente, la corbeta Unión fue mandada a construir en astilleros franceses durante la guerra civil norteamericana (1861-65) por el gobierno confederado de Jefferson Davis. Posteriormente fue puesta a la venta a terceras potencias interesadas. Miguel Grau la condujo al Perú desde Saint Nazaire y fue su comandante en el combate naval de Abtao de 1866.

(15) Bautizada como Putumayo. Se dice que una equivocación del pintor

británico responsable de grabar el nombre en la proa determino que fuera llamada Pilcomayo. Entre otras acciones, participo en compañía de la Unión en el combate naval de Chipana el 12 de abril de 1879 contra la cañonera chilena Magallanes. El cuatro de julio efectuó una brillante acción: En Tocopilla incendio trece lanchas enemigas y hundió al barco Matilde, sin que las fuerzas de puerto opusieran resistencia. Tras dicha acción, fue perseguido durante 20 horas por el Blanco Encalada, pero eludió al blindado sin sufrir daños ni bajas. El 17 de noviembre de 1879 el presidente Prado ordeno que la Pilcomayo, conjuntamente con la Unión y el transporte Chalaco, se dirigieran desde Arica hacia el Callao con objeto de evitar que fueran destruidas o que cayeran en manos de los chilenos. El contralmirante Riveros estuvo al tanto de la maniobra y ordeno capturar a las naves peruanas. El 18 de noviembre, los tres barcos se encontraron con la escuadra chilena. La Pilcomayo se trabo en duelo de artillería con el blindado Blanco Encalada mientras que la Unión y el Chalaco lograron evadirse. En una acción de abordaje, la cañonera peruana fue ocupada por los tripulantes del blindado, lo que terminó de mermar la escasa potencialidad de la diezmada marina de guerra peruana. Después del conflicto se le destinó a trabajos hidrográficos de la marina chilena. También se le utilizó como buque escuela para guardiamarinas. No intervino durante la guerra civil chilena de 1891, periodo durante el cual permaneció anclada en aguas argentinas. Se le dio de baja en 1905 y paso a servir como pontón en el puerto de Talcahuano.

(16) Cuando se inicio el conflicto, el Perú era uno de los pocos países de América que gozaba de tradición naval. El primer barco de guerra peruano fue el Sacramento, capturado a los españoles en marzo de 1821. Ese mismo año se incorporaron a la escuadra el bergantín Pesuela, la goleta Macedonia, la cañonera Guerrero y la corbeta Limeña. Dieciséis años después, en 1847, el Perú adquirió su primer buque de guerra a vapor: el Rimac. Cuando Grau ingreso a la marina, en 1854, el Perú contaba con una escuadra formidable: Las fragatas Amazonas y Apurimac; las goletas Libertad, Jesús, Héctor, Peruana, Loa y Tumbes; la corbeta Yungay; los bergantines Guise y Gamarra; el pailebote Vigilante, y el vapor de guerra Rimac. En 1856, la fragata Amazonas se convirtió en el primer barco de guerra latinoamericano en dar la vuelta al mundo, lo cual acentuó el prestigio de la escuadra peruana. Diez años después, el siete de febrero de 1866, tres naves peruanas, la fragata Apurimac y las corbetas América y Unión (la fragata Amazonas había naufragado tres semanas antes) se enfrentaron a las fragatas

españolas

Villa de Madrid y Blanca en el combate de Abtao. El dos de Mayo de ese mismo año, los

barcos peruanos Colon, Loa, Sachaca, Tumbes y Victoria, surtos en el Callao, participaron en el combate del mismo nombre contra la poderosa escuadra española del

Pacífico. Sin embargo, al declararse la guerra con Chile, la escuadra peruana se

encontraba en una situación lamentable. La Independencia tenía sus calderas en tierra, la

Unión yacía reparándose en Iquique, el Manco Capac y el Atahualpa estaban prácticamente inmovilizados y los transportes requerían urgente reparación.

(17) El Huáscar, clasificado al momento de su construcción como un buque torreón

blindado para defensa de costa, fue bautizado con ese nombre por Orden General

refrendada por el presidente Pezet el 13 de septiembre de 1865, en honor ?...al último

monarca legítimo que ocupó el trono de los Incas, que encierra en sí grandes recuerdos

históricos?. De él escribió la revista británica Engineering en su edición de julio de 1879

... El Huáscar es en un buque de hierro y en el tiempo en que fue construido fue el más

perfecto en todos sus elementos de defensa y en su disposición interna. Su precio fue

de poco más de 81 mil Libras Esterlinas.

(18) Esta intervención fue citada en la Narración Histórica de la Guerra Contra el Perú y

Bolivia, del historiador peruano Mariano Felipe Paz Soldán. Las balas aceradas a que se

refería Grau eran los temibles proyectiles Palliser. Por una cruel paradoja el Huáscar sería

el primer barco blindado en la historia en sucumbir en combate ante aquellos proyectiles,

que la marina chilena utilizó en Angamos. Después del combate, marineros norteamericanos del barco USS Pensacola abordaron la nave para evaluar los mortíferos efectos de los Palliser. Aquellos proyectiles tan insistentemente solicitados con gran previsión por Grau recién llegaron al Perú después de la captura del Huáscar y fueron por tanto, inservibles.

(19) En la práctica, el grado más alto en la marina del Perú era el de capitán de navío. El

único contralmirante en actividad al inicio de la guerra era Lizardo Montero, a quien se asignó responsabilidad en operaciones terrestres en el sur con el ejército regular.

(20) El General Lerzundi era una nave de guerra de 850 toneladas, armada con seis cañones, construida en los Estados Unidos en 1853 e incorporada a la marina peruana en 1857. Grau ejerció el cargo de segundo de a bordo, siendo el comandante Aurelio García y García. Ambos oficiales permanecieron adscritos a dicha nave hasta enero de 1864.

(21) Cuando se inició la guerra la Esmeralda sufrió algunas modificaciones en astilleros chilenos, donde se le cambió su antigua artillería por 12 cañones nuevos de 40 libras. En tal estado se enfrentó contra el Huascar en Iquique.

(22) Sobre este incidente Grau escribiría siete días después del combate a su hermana política, Manuela Cabero, esposa del comandante de la Chacabuco, Fabián Viel, la siguiente nota.- El valiente comandante de la Esmeralda murió como un héroe en la cubierta de este buque, en momentos en que emprendió un abordaje temerario. Yo hice un esfuerzo supremo por salvarlo, pero desgraciadamente ya fue tarde. Su muerte me amargó la pequeña victoria que había obtenido y pase un día muy afligido. Conservo de Prat, su espada con los tiros, algunas frioleras, que hare llegar a su pobre viuda, que las estimara como un triste recuerdo de su infortunado esposo. El galante Grau cumpliría lo expresado y envió a Carmela Carvajal Vda. de Prat, las pertenencias de su esposo, acompañada de una emotiva carta donde destacaba la arrojada acción del valiente oficial chileno.

(23) Grau sin embargo, personalmente consideraba a la Independencia como un barco de tercera categoría.

(24) Durante el encuentro el Huascar hizo siete disparos y el Blanco Encalada nueve.

(25) El diez de julio, frente a la bahía de Iquique, Grau capturó al Matías Cousino y bien pudo destruirlo de inmediato. Sin embargo su sentido humanitario de la guerra, que causo asombro y admiración en sus contrincantes, lo hizo suspender el hundimiento de la nave hasta que el ultimo de sus tripulantes la hubiera evacuado. Fue durante este largo proceso que apareció la corbeta Magallanes. Grau intento perseguirla, pero repentinamente también incursiono en escena el acorazado Cochrane, lo que forzó el retiro del Huascar. El comandante del Matías Cousino, en su parte elevado a la comandancia de marina, señaló: El comandante Grau ha tenido mucha consideración con nosotros, porque nada le habría sido mas fácil que sacrificarnos y echar el buque a pique sin decirnos antes que lo abandonáramos en los botes. Irónicamente, unos meses después, el Matías Cousiño sería uno de los seis barcos chilenos que contribuiría al cerco del Huascar en Angamos, aunque no participo directamente en el combate.

(26) Las damas de Trujillo habían bordado este pabellón y habían solicitado al almirante que fuera izado en caso de combate. Grau se comprometió a hacerlo y cumplió su promesa.

(27) Enrique Palacios combatió con extraordinaria bravura. Capturado moribundo, los chilenos, admirados de su valor, le prestaron todas las atenciones, pero falleció pocos días después, víctima de las siete heridas de bala.

(28) Samuel Mac Mahon, primer ingeniero del Huascar, de nacionalidad británica, recibió la orden del alférez Ricardo Herrera.

(29) De todos estos barcos destruidos, el único que logro ser reflatado fue el monitor Atahualpa, que fue utilizado como pontón chileno y dado de baja en 1910.

(30) Luego del combate de Angamos, dos diarios extranjeros publicaron los siguientes despachos fechados 10 de octubre de 1879: El Times de Londres: El Huascar es un barco histórico, figurando en todos los combates navales en el curso de la guerra; ha bombardeado las poblaciones de los chilenos (solo las

fortificadas), perseguido y capturado los buques transportes y ha sido por varios meses el terror de la costa chilena. Al mando de un hábil y valiente oficial y tripulado por hombres excelentes, el Huascar ha sido siempre un formidable adversario . El Herald de Nueva York: No se necesita haber estado del lado del Peru en la desgraciada guerra de Sudamérica, para lamentar que el gallardo Huascar haya sido capturado por los chilenos. Algo que parecía buena suerte, pero que probablemente no era sino competencia en su manejo, ha colocado repentinamente a este buque entre los mas famosos que han surcado aguas americanas. Ninguna empresa era demasiado grande ni demasiado pequeña para el. Que mantenga su antigua reputación ahora que se halla en otras manos es muy dudoso, porque comandantes tan hábiles como Grau no hay muchos .

El 14 de octubre, el representante del gobierno de los Estados Unidos en el Perú, Isaac Christiancy, emitió al Secretario de Estado norteamericano un informe sobre el combate de Angamos en los siguientes términos: Esta pequeña nave bajo la inteligente dirección del almirante Grau tuvo por cerca de cinco meses no solamente estorbada sino completamente paralizada a toda la flota chilena, incluyendo dos enormes acorazados, y mantuvo abierta la comunicación por mar para los transportes peruanos desde el norte del Perú hacia Arica... La desaparición de ese buque cambia por completo el aspecto de la guerra y da a los chilenos el control del mar ... El gobierno peruano esta haciendo máximos esfuerzos para compensar la perdida del Huascar y procura adquirir otras eficientes naves, pero será difícil encontrar al hombre que ocupe el puesto de Grau, hombres tales no son a menudo hallados en ninguna parte

...