



"LA AUTODESTRUCCION DE LOS RESTOS DE LA FLOTA PERUANA EN EL CALLAO, EN 1881"

Pedro Sapunar Peric
Ingeniero Civil
Dirección Obras Portuarias

Este es el relato del episodio naval en que hubo mayor destrucción de material, en todo el conflicto de 1879 (en su parte marítima) y sin embargo, a pesar de ello, es el más desconocido e ignorado, quizás porque no hubo héroes, sólo actores y espectadores; no hubo tampoco, balas ni sangre.

EL BLOQUEO

La Guerra del Pacífico, propiamente tal, tocaba a su fin (después vendría la Campaña de la Sierra), los puertos peruanos eran bloqueados por la Escuadra Chilena y lógicamente, el más celosamente realizado, era el del Callao. El último de los bloqueos al Callao empezó el 10 de abril de 1880 y habría de durar nueve meses.

Dura vida tuvieron que soportar las tripulaciones de los buques bloqueadores, en constante y enhervante alerta, ojo avisor y dedo en el gatillo; las calderas, permanentemente encendidas. En este ambiente del bloqueo naval del Callao, los que sufrieron las mayores penurias e incomodidades fueron los hombres que tripularon las torpederas, aquellos barquichuelos que hicieron una guerra oscura y propia contra sus congéneres peruanas, derrochando audacia y valentía. Esta pequeña guerra bien merecería que fuera dada a conocer por la pluma de algún historiador naval nuestro, para sacar a la luz del día a este puñado de desconocidos héroes chilenos.

Un golpe de suerte favoreció el accionar de nuestra flotilla de torpederas; el Perú cometió el error de no fortificar la isla de San Lorenzo, ubicada en las cercanías del Callao, y así, al producirse el bloqueo de este puerto, la Escuadra Chilena capturó la isla y estableció en ella, un varadero para las torpederas.

LAS TORPEDERAS

Entre las torpederas chilenas que más se destacaron en el bloqueo del Callao deben mencionarse a la FRESIA y la JANEQUEO. Estas embarcaciones a vapor fueron encargadas construir a Inglaterra, en los astilleros de la Compañía Yarrow; todas estaban armadas con dos torpedos de botalón (salvo la FRESIA que tenía tres) y una ametralladora Hotchkiss; desarrollaban una velocidad máxima de 18 nudos; tenían 35 tons. de desplazamiento, salvo la JANEQUEO y la GUACOLDA que tenían algo menos; su eslora era de 70 pies. Llegaron por secciones a Valparaíso, en 1878, donde se las armó.

Otras características de estas torpederas eran las siguientes: estaban divididas en cinco compartimientos y eran totalmente de acero; tenían muy poca superestructura, apenas sobresalía una minúscula torrecilla donde iba el comandante.

Otra torpedera chilena famosa fue la GUACOLDA. Había sido encargada construir en Inglaterra en los astilleros Thornycraft por el gobierno del Perú. Fue armada en Panamá y bautizada ALAY; en su viaje inaugural hacia el Callao cambió de dueño al ser capturada por el transporte chileno AMAZONAS, en el puerto de Ballenitas, Ecuador, el 23 de diciembre de 1879. Esta torpedera a vapor de 30 toneladas estaba equipada con tres torpedos de botalón y una ametralladora; desarrollaba un andar de once nudos.

LA TUCAPEL y la COLO COLO fueron otras de las torpederas chilenas que actuaron frente al Callao; por ser más pequeñas que la FRESIA y la JANEQUEO, se las clasificó como botes-torpederos. Desplazaban menos de 30 toneladas y estaban armadas con dos torpedos de botalón y una ametralladora cada una. Fueron construidas en astilleros ingleses.

Por el lado peruano, al iniciarse el último bloqueo, el 10 de abril de 1880, el Callao disponía de una flotilla de cañoneras formada por la INDEPENDENCIA, la LIMA, la URCOS y la ARNO.

El 25 de mayo de 1880 hubo un encuentro entre la INDEPENDENCIA y la JANEQUEO, resultando ambas hundidas.

En diciembre de 1880 la flotilla de cañoneras defensoras del Callao la constituían la ARNO la URCOS, la CAPITANIA y la RESGUARDO, siendo la insignia de la flotilla la cañonera ARNO, que era la mayor y estaba armada con un cañón de 40 y otro de 32, y, además, una ametralladora, las demás tenían un cañón y una ametralladora.

Los peruanos disponían también de la torpedera REPUBLICA, de casco de madera de muy buen andar y con igual armamento que sus similares chilenas.

EL CALLAO Y SUS FORTIFICACIONES

La bahía y el puerto del Callao estaban protegidos por una poderosa línea de fuertes y baterías, artillados con cañones de variadas marcas, tipos y calibres. Las piezas de mayor alcance batían el mar hasta una distancia de 6.000 metros. Los principales detalles del sistema defensivo del principal puerto del Perú se indican a continuación:

I.- El viejo e histórico Castillo del Callao se le había modernizado dotándolo con dos torres cilíndricas, las que se bautizaron "Independencia" y "Manco Capac". La "Independencia" estaba artillada con 2 cañones de 500 libras Blakeley; la "Manco Capac" se la dotó con cuatro cañones giratorios de 300 libras, Vavasseurs.

II.- Sobre el muelle mismo se habían instalado dos cañones de marca Rodman de ánima lisa, cada uno capaz de disparar un proyectil de mil libras.

III.- A ambos lados del molo, en la playa, estaban emplazadas 2 torres blindadas, giratorias, llamadas "Junín" y "Mercedes"; cada una de ellas tenía un cañón de 500 libras, marca Armstrong.¹

IV.- Entre las torres "Junín" y "Mercedes" estaban ubicados dos fuertes: el "Santa Rosa" (un antiguo fuerte de ladrillos) y el "Ayacucho", cada uno equipado con un par de piezas Blakeley de a 500, giratorios.

¹ Según el "Boletín de la Guerra del Pacífico" cada torre tenía dos cañones Armstrong de 300 libras.

V.- Las baterías menores con 31 cañones de 32 libras y de diferentes marcas, eran las siguientes: "Maipú", 2 cañones; "Provisional", 5 cañones; "Zepita", 8 cañones; "Abtao", 6 cañones; "Pichincha", 4 cañones e "Independencia", 6 cañones.

VI.- En el sitio denominado "La Punta", en el brazo que cierra la bahía por el sur, se había terminado de construir la batería "Dos de Mayo" artillada con dos cañones marca Dahlgren.²

VII.- Como complemento al sistema de fortificaciones terrestres del Callao, se contaba con el monitor ATAHUALPA como fortaleza flotante. Su artillería estaba constituida por dos cañones Dahlgren de 500 libras.

Las instalaciones portuarias del Callao consistían, en aquella época, en un malecón de casi 1000 metros de largo equipado con 18 grúas a vapor, carboneras, estaciones de agua potable y tres líneas férreas; había, además, un dique flotante, de una compañía inglesa, capaz de levantar buques de hasta 3.000 Toneladas.

UN PROLOGO A LA TRAGEDIA DEL CALLAO

La dramática autodestrucción de los últimos buques de la Armada Peruana en el Callao, en el amanecer del 17 de enero de 1881, tuvo un prólogo doble:

PRIMERO. En una fecha no precisada, pero posiblemente dentro de la primera quincena de enero de 1881, el primer submarino peruano, construido en 1879 en Paita por el Ingeniero Blume, y denominado el TORO SUBMARINO, fue destruido y hundido en la dársena del Callao por orden de las Autoridades Superiores de Lima para evitar que cayera en manos chilenas.³

2 Según "Guerra en el Pacífico Sur" de Theodorus B.M. Mason eran dos cañones Rodman de ánima lisa de 20 pulgadas.

3 Ver en REVISTA DE MARINA de marzo-abril de 1970 el artículo "LOS PRECURSORES SUBMARINOS CHILENO-PERUANOS DEL SIGLO XIX" de Pedro Sapunar P.

SEGUNDO. Poco antes que el Callao fuera ocupado por Fuerzas Chilenas, las Autoridades de este puerto decidieron trasladar la torpedera REPUBLICA enviándola por ferrocarril a Ancón

El comandante Viel de la corbeta CHACABUCO supo de la existencia de la lancha torpedera peruana en Ancón y envió contra ella a las torpederas FRESIA y GUACOLDA, apoyadas por el vapor de ruedas TOLTÉN⁴. La GUACOLDA, por inconvenientes de última hora, no pudo formar parte de la expedición.

El 4 de enero de 1881, al amanecer, la FRESIA y el TOLTÉN entraron al puerto de Ancón encontrando que la torpedera REPUBLICA había sido varada en tierra; procedieron entonces a cañonearla durante dos horas hasta destruirla totalmente. Justo cuando estaban terminando el bombardeo, apareció en el horizonte la corbeta O'HIGGINS que navegaba en pos de un buque con un cargamento de armas para el Perú; la FRESIA interceptó a la O'HIGGINS e informó a su Comandante de lo que sucedía y éste completó el día disparando también contra la REPUBLICA.

LA TRAGEDIA

El Gobernador del Callao era el Capitán de Navío Luis Germán Astete, quien tenía bajo su mando a unos mil hombres aproximadamente. Al desencadenarse la batalla de Miraflores, el 15 de enero de 1881, el Comandante Astete envió una columna de refuerzo a Lima, de 300 hombres, la que alcanzó la capital peruana en los momentos en que la gran acción tocaba a su fin, y comenzaba el desbande de las tropas en retirada y a la vez, los saqueos en Lima y Callao, los que duraron hasta el día 17 en la mañana. Para poner coto a los desmanes de las pobladas, los comerciantes extranjeros formaron y organizaron guardias armadas para defender sus vidas y propiedades. En medio del torbellino de los saqueos y del desastre bélico, la columna de refuerzo desapareció sin dejar rastros.

La preocupación del Comandante Astete aumentaba con el correr de los minutos, no sólo no tenía noticias de su columna de refuerzo, sino que además, sus numerosos mensajes enviados por telégrafo a Lima, no tenían respuesta. Finalmente, con la llegada de los primeros fugitivos de la Capital del Rimac comprendió, al informarse de sus relatos, que el comienzo del fin había llegado; así fue como, el Gobernador del Callao, Comandante Astete, en unión del Comandante del Puerto, José María García, puso en ejecución sus planes que

4 Construido en 1875, de 180 tons. Armado con 4 cañones chicos.

había madurado tiempo atrás, que en caso que la suerte de las armas fuera adversa al Perú, el destruiría las fortificaciones e instalaciones del Callao y además, las últimas unidades navales de la Armada Peruana, que allí estaban concentradas.

Veamos que sucedía el 15 de enero de 1881, sobre el mar. El bloqueo del Callao era mantenido por el blindado COCHRANE al mando del Comandante Latorre, y las torpederas FRESIA GUACOLDA COLO COLO y TUCAPEL, mientras que el Comandante en Jefe de la Escuadra, el Contra-Almirante Galvarino Riveros, estaba frente a Miraflores con el blindado BLANCO ENCALADA, el monitor HUASCAR y las corbetas O'HIGGINS y PILCOMAYO,⁵ dando apoyo de fuego al Ejército Chileno que allí se batía bizarramente contra el Ejército Peruano.

En la tarde, concluida la sangrienta batalla, el Contra-Almirante Riveros envió al HUASCAR, O'HIGGINS Y PILCOMAYO, al Callao para reforzar las fuerzas bloqueadoras, para impedir así lo que él suponía un muy probable intento de escape del resto de la Flota Peruana que estaba encerrada en dicho puerto: la corbeta UNIÓN, el monitor ATAHUALPA, seis transportes y demás unidades auxiliares.

El día 16 de enero, al día siguiente de la batalla de Miraflores, Astete dió las órdenes para que se iniciaran los preparativos para volar las fortificaciones con toda su artillería y se incendiaron las naves.

En la noche del 16 el Contra-Almirante Riveros deJaba a la ABTAO en la bahía de Miraflores al cuidado de los transportes y él, a su vez, se dirigía al Callao a bordo del BLANCO ENCALADA.

El día 17 de enero de 1881, a las cuatro de la madrugada, comenzó la tragedia final de la Armada del Perú y de su principal base. Las embarcaciones bloqueadoras chilenas estaban más alertas que nunca, ya que se esperaba un acto desesperado de la flotilla peruana, encabezada por la corbeta UNION seguida por el monitor ATAHUALPA y la flotilla de lanchas cañoneras, de romper el bloqueo y de combatir, sin embargo, algo muy distinto les tocó presenciar a las vigilantes tripulaciones chilenas.

El Contra Almirante Riveros dice al respecto en su informe al Ministro de Marina:

"A las 4 A.M. Se notó en este puerto (El Callao) que se declaraba incendio en todos los buques enemigos resguardados en la dársena; y momentos después principió a sentirse una serie de explosiones que duró todo el día y parte del siguiente, producidos por el incendio de los polvorines de los fuertes y las cargas de pólvora y dinamita con que el enemigo trataba de reventar sus cañones" (textual); en una parte de su párrafo final agrega "que la mayor parte de los cañones de los fuertes quedaron intactos".

5 Captura por el blindado BLANCO ENCALADA el 18 de Noviembre de 1879.

Indudablemente el Contraalmirante Riveros en su informe es muy sobrio y parco en su relato sobre la voladura de los fuertes del Callao por los peruanos.

Dejemos respetuosamente a una lado el parco informe del Contraalmirante Riveros y tomemos conocimiento detallado de los acontecimientos que se desencadenaron al amanecer del 17 de enero de 1881 sobre las aguas y costas de la bahía del Callao según vieron los marinos chilenos presentes a la fecha en aquel escenario de la historia del mundo.

Al amanecer del 17 los bloqueadores sintieron un estruendo espantoso, que levantó un inmenso penacho de tierra y humo. Al principio no se veía nada a causa del polvo. La atmósfera tardó 5 minutos en aclarar y entonces se reconoció que era la batería "Zepita" la que había volado; ella defendía al Callao por el sur.

Poco después saltó por los aires la torre blindada "Junín", situado al norte de la dársena. Su destrucción fue completa, incluso la de sus 2 cañones Armstrong de a 500 que no se encontraron en parte alguna. Luego, saltó su compañera, la torre blindada "Merced", que también fue volada; pero su destrucción no fue tan completa, sólo uno de sus cañones fue inutilizado, el otro quedó intacto.

Muchos de los cañones de a 32 de las baterías "Pichincha", "Independencia", "Abtao" y "Provisional", fueron inutilizados.

Un cañón Rodman de a 500 libras, de los que defendían la dársena, fue arrojado al agua, a otro le destruyeron la cureña; los 4 restantes quedaron intactos.

Los dos cañones de 1000 que defendían el Paso del Boquerón tampoco fueron volados.

Algunos extranjeros, deseando evitar estragos en la población, se dedicaron a cortar las guías destinadas a hacer saltar los polvorines, así se salvaron las siguientes fortificaciones:

- 1) Los torreones "Independencia" y "Manco Capac", ubicados en el centro de la ciudad, en el recinto del antiguo Castillo del Sol.
- 2) Las magnificas baterías "Ayacucho" y "Santa Rosa", y la llamada "Piérola", construida cerca de La Punta con sacos de arena y armada con 2 cañones Rodman de a 500.

La batería "Pacocha", la más septentrional de la bahía, con mecha para más de 24 horas voló el día 18, siendo su destrucción bastante completa. Igual cosa sucedió con una batería flotante ubicada dentro de la dársena y que estaba armada con 4 cañones Rodman de gran calibre.

La voladura de los fuertes ya sea por apresuramiento o por otras causas, fue muy imperfecta por parte de quienes lo intentaron, salvo

excepciones, ya que, como veremos más adelante, las Fuerzas de Ocupación Chilenas tuvieron que desarrollar un apreciable y metódico trabajo de voladura de estos fuertes del Callao para conseguir su total destrucción.

Los edificios públicos, la Aduana, la Prefectura, la estación de ferrocarriles, el Resguardo, etc., quedaron intactos. Los trenes al poco tiempo funcionaron normalmente.

Volvamos a las aguas de la bahía de el Callao; casi simultáneamente con las explosiones e incendios que se producían en los fuertes de la costa, en el mar se desarrollaba la tragedia mayor, la tragedia de fondo, en efecto, con gran suspenso los marinos chilenos observaron como la hermosa y codiciada corbeta UNIÓN y el lento pero temible monitor ATAHUALPA levantaban presión y comenzaban a salir de la dársena donde durante tanto tiempo estuvieron refugiados.

La veloz corbeta UNION (desarrollaba una velocidad de 12 nudos gracias a su máquina de vapor de 400 HP y a su bien diseñado velamen) de 1.627 Toneladas de registro, artillada con un cañón de 9, sistema Whitwort, y una docena de cañones de a 70, sistema Voruz, era la nave más codiciada por la Marina de Chile después de la captura del HUASCAR, sin embargo, hábilmente comandada y fuertemente protegida desde tierra cuando estaba fondeada, siempre había logrado evitar ser capturada. Del ATAHUALPA diremos que era un monitor fluvial, construido en Estados Unidos, de 1.084 toneladas de desplazamiento, con una máquina a vapor de 300 HP nominales, la que le hacía desarrollar una velocidad máxima de 4 nudos; estaba artillado con dos cañones Dahlgren de a 500, instalados en una torre giratoria. El ATAHUALPA era gemelo del monitor MANCO CAPAC hundido por su tripulación en Arica, al caer las fortificaciones del Morro en poder del Ejército Chileno, el año anterior.

Las dos naves avanzaron en lento e impresionante cortejo que despertó la admiración y simpatía en los buques de guerra extranjeros surtos en la bahía, quienes formaron sus tripulaciones, las que las despidieron avivándolas para el combate que creían un hecho cierto.

El combate no se llevó a cabo; los marinos extranjeros vieron como las dos torpederas chilenas de guardia, la FRESIA y la GUACOLDA se avalanzaban acelerando su andar, cortando las olas con gallardía, en un decidido esfuerzo por atacar, lo que no lograron realizar, ya que, por una parte, el comandante Luis Germán Astete, en actitud muy discutible, abandonó su nave en un bote dirigiéndose apresuradamente a la fragata de guerra francesa VICTORIEUSSE a la que subió a bordo para pedir asilo; por otra parte, la oficialidad de la UNION la hizo evolucionar hacia el norte de la bahía, varándola en la playa de aquel sector de la costa, donde la tripulación procedió a

incendiarla y destruir su maquinaria. Una vez iniciado el fuego, la tripulación se puso a salvo abandonando la nave; el incendio pudo ser sofocado por marinos chilenos y si bien no se propagó a toda la corbeta, se quemó la mitad de popa, lográndose de todas maneras el proposito original de su tripulación de inutilizar la nave. Por algunos días se creyó posible salvar a la UNION, pero la acción del oleaje la maltrató y terminó quebrándose por la mitad, por una braveza de mar, la noche del 22 de enero de 1882.

El ejemplo dado por la UNION fue seguido por los demás buques. El ATAHUALPA una vez inutilizada su maquinaria, fue incendiado y echado a pique en la boca de la dársena. Su chimenea se veía fuera del agua.

Casi al mismo tiempo los seis transportes que hasta el momento se habían salvado de ser capturados, gracias a la protección de los cañones de los fuertes del Callao, comenzaron a arder iluminando con sus llamas a la bahía aún en sombras.

El comandante del vapor transporte OROYA, de 1.159 Tons., dió orden de incendiarlo e inutilizarlo; se fue a pique, pero con su maquinaria y calderas en buen estado. El vapor transporte LIMEÑA, de 1.163 tons., fue incendiado y destruido por sus tripulantes en el interior de la dársena del Callao; quedó a flote pero su casco quedó en buen estado, utilizable como chata.

El CHALACO, vapor transporte de ruedas, de 1.000 tons., dotado con una máquina de 400 hp, y capaz de transportar 100 hombres de tropa con sus equipos y pertrechos, fue incendiado en la dársena por los mismos oficiales, yéndose a pique allí mismo, pudiendo ser reflotado y utilizado como chata.

El pequeño transporte TALISMAN, de 310 tons. de desplazamiento, también incendiado, se fue a pique en la boca de la dársena, cerca del monitor ATAHUALPA: pudiendo ser reflotado fácilmente; su casco y máquina quedaron en buen estado de servicio.

Nuestro transporte RIMAC, a esa fecha peruano, igual que los demás transportes encerrados en la dársena del Callao, fue quemado e inutilizado dentro de lo posible por sus tripulantes y echado a pique. Se estimaba que podía ser reflotado.

Finalmente el RIMAC fue reflotado gracias a un acuerdo con la empresa dueña del muelle dársena del Callao, abonándosele en pago, los restos del CHALACO. Después de su reflotamiento el RIMAC fue rematado.

El OROYA, EL LIMEÑA y el CHALACO estaban regularmente armados y eran clasificados como "transportes de alta velocidad". El RIMAC era más lento y su armamento más liviano, cabe hacer notar que todos los transportes eran de construcción de fierro.

El buque-escuela vapor TUMBES fue echado a pique en la dársena; su casco y la mayor parte del aparejo quedaron en buen estado, pudiendo ser puesto a flote muy fácilmente.

La CHATA N° 1 fue inutilizada y hundida; la CHATA N° 2 quedó a flote, en buen estado, equipada con donkeys a vapor. Fue tomada por nuestra Escuadra, rebautizada MIRAFLORES el 19 mayo 1881 en ceremonia efectuada en el mismo Callao; posteriormente remolcada por el transporte MATIAS COUSIÑO a Valparaíso donde prestó útiles servicios como pontón durante muchos años.

La CHATA N° 3, PACHITEA una de las pocas excepciones del drama naval, estaba fondeada en la bahía, en buen estado. Fue destinada para depósito de carbón de la Escuadra Chilena.

La CHATA (ex-vapor) METEORO, quemada, inútil, a pique.

La vieja fragata de madera APURIMAC al ser incendiada produjo una inmensa fogata que por mucho tiempo dominó por sobre los incendios de los buques, hasta que se fue a pique, inútil.

El ex vapor MARAÑÓN, en condiciones de chata, fue incendiado, pero, su casco de hierro quedó en buen estado.

Fondeado en la bahía estaba el pequeño vapor LAURA con sus máquinas en mal estado. Este pequeño y desconocido buque, sin embargo, "casi" pudo tener fama e importancia en la historia naval de la Guerra del Pacífico; en efecto, como reacción a la ocupación del territorio de Antofagasta por la Escuadra y Ejército de Chile, Bolivia compró el pequeño vapor LAURA y en el puerto del Callao intentó armarlo como corsario contra los buques mercantes chilenos. Como por aquellos meses de febrero y marzo de 1879, Perú aún era neutral, procedió a incautar al LAURA, pero pagando a Bolivia su valor ⁶.

Las incendiadas naves iluminaban las aguas del Callao con sus resplandores y gracias a ello se podían distinguir, bien o mal, las siluetas de lanchas y botes que huían pegados a la costa, en procura de Huancho, Chancay y otros puntos del litoral que aun no habían caído en manos chilenas.

También las lanchas cañoneras a vapor de la flotilla del Callao fueron hundidas por sus propias tripulaciones, ellas fueron las siguientes: LIMA CAPITANIA, RESGUARDO y TOCOPILLA. La URCOS trató de huir, pero, interceptada por la GUACOLDA y luego por la FRESIA, volvió a puerto y fue a continuación, volada por su dotación. La URCOS era llamada MAMA PANCHA por los marinos chilenos. Al parecer la lancha cañonera ARNO logró llegar a Chancaí.

6 Ver en REVISTA DE MARINA de enero-febrero de 1995, el artículo "HISTORIA DEL CORSARIO BOLIVIANO LAURA DE 1879" de Pedro Sapunar P.

Como ya se mencionó anteriormente, la torpedera REPUBLICA, retirada del Callao, terminó sus días en el puerto de Ancón por bombardeo naval chileno. A las lanchas a vapor ya citadas deben agregarse las lanchas JOHN y CALLAO.

A lo anterior deben mencionarse dos lanchas cargadoras de lastre de 50 tons. cada una, armadas con un cañón de grueso calibre a proa y otro menor a popa; fueron hundidas en la dársena.

En la mañana del 17 en viaje desde Chorrillos, entraban al Callao el blindado BLANCO ENCALADA, con el Contra Almirante Galvarino Riveros a su bordo, y el transporte PAITA ⁷ remolcando a la barca INSPECTOR, cargados ambos con 1.300 Prisioneros de las últimas batallas, los que iban destinados a la isla San Lorenzo.

El Almirante ordenó al TOLTEN rastrear las aguas vecinas con objeto de levantar las minas (o "torpedos" como se llamaban en aquellos años) que hubiesen sido fondeados por el enemigo.

En cuanto a los torpedos (o minas), pronto se tuvo la seguridad de que no había porqué temerlos. En efecto, la mayoría de ellos estaban inutilizados pues consistían básicamente en explosivos metidos en simples tarros de zinc, los que estaban perforados por la acción del agua de mar, la que al entrar al interior de ellos neutralizaba la sustancia explosiva.

LA OCUPACION DEL CALLAO

El 17 de enero de 1881, en la tarde, el Ejército Chileno entraba en Lima. Al día siguiente, temprano, el General Baquedano daba la orden a la división Lynch para que marchara a ocupar el Callao. Previamente, para evitar que por error la Escuadra bloqueadora de este puerto cañoneara a sus compañeros de armas que avanzarían por tierra, el Ministro Vergara tomó la decisión de informar de la operación al Almirante Riveros y con este objeto envió un piquete de caballería al mando del Teniente 1° de Marina Alberto Silva Palma ⁸. Así fue como el primer Oficial de Marina chileno que entró al Callao, lo hizo a caballo. Al llegar a la dársena, el Teniente Silva Palma encontró que reinaba la destrucción y el silencio del abandono. El Teniente

7 Vapor Inglés, comprado por la Armada de Chile a fines de 1880, de 1.344 tons.

8 A pedido de Patricio Lynch, el Teniente 1° de Marina, Alberto Silva Palma, fue incorporado a su división como ayudante de su Estado Mayor.

Silva y sus hombres vieron a la otrora airosa corbeta UNION varada e incendiada; los transportes estaban hundidos o aún ardían; el RIMAC se había ido a pique. Se habían hecho voladuras en fuertes y baterías; la dársena había sido igualmente dañada.

El Teniente Silva al distinguir, próxima a tierra donde estaba, a la corbeta PILCOMAYO, sacó sus banderas de semáforos y se comunicó con el buque, el que a su vez retransmitió al resto de la escuadra, el mensaje del Ministro. La torpedera FRESIA que estaba en las cercanías se aproximó a toda máquina y se informó inmediatamente de la gran noticia. Pocas horas después, a mediodía del 18 de enero de 1881, la aguerrida y fogueada primera división del Ejército de Chile, al mando del Capitán de Navío Patricio Lynch⁽⁹⁾, con grado de Coronel, entraba al Callao, ocupándolo en perfecto orden, asumiendo el cargo de Gobernador de la Ciudad el mismo Patricio Lynch.

Al mismo tiempo que la división Lynch entraba al Callao, por tierra, ocupándolo, a su puerto arribaban los vapores y veleros que habían transportado al aguerrido Ejército Chileno que luego de desembarcar en Paracas, Pisco y Chilca había vencido en las sangrientas batallas de Chorrillos y Miraflores. Los buques que arribaron ese día 18, a mediodía, fueron los siguientes:

Veleros: ELVIRA ALVAREZ, 21 DE MAYO, INSPECTOR, ELENA, JOSE MURZI, AVESTRUZ ORCERO, LOTA, DORDRECHT, JUANA, OTTO, WILHELM, HERMINIA, VALDIVIA, TALCA, DON ENRIQUE, DARIO, ISABEL, UNION, COLCURA, VITALIA y ADOLFO.

Vapores: ITATA, COPIAPO, LIMARI, LAMAR, CARLOS ROBERTO, SANTA LUCIA, MATIAS COUSIÑO, PAQUETE DEL MAULE, HUANAY, PISAGUA, BARNARD CASTLE, CHILE Y PAITA.

CAE EL TELON: REMATE DE BUQUES Y VOLADURA DE LAS FORTIFICACIONES DEL CALLAO

El General Baquedano en su calidad de Gobernador Militar del Perú, tras la ocupación de Lima y el Callao, comenzó a tomar una serie de medidas legales y administrativas para reactivar y ordenar la vida económica del país; así, por Decreto del 22 de enero de 1881 abrió el puerto del Callao al comercio marítimo, sin embargo, esta sabia medida quedó inmediatamente trabada y limitada en sus

intenciones ante el indiscutible hecho que el Callao estaba fuertemente obstaculizado, tanto por los buques hundidos, como por los buques a flote abandonados o incendiados en el amanecer del 17 de enero de 1881.

Vista esta situación, y en base al informe presentado por el Comandante en Jefe de la Escuadra Chilena, Contra Almirante Galvarino Riveros, por Decreto de 25 de febrero de 1881 del Ministro de Guerra y Marina en Campaña, José Francisco Vergara, se ordenó el remate de los siguientes buques y lanchas a flote o hundidos en la bahía del Callao:

ATAHUALPA, UNION, TALISMAN, OROYA, CHALACO, LIMEÑA, TUMBES, METEORO, PONTON N° 1, APURIMAC, LAURA, SAUCY YACK, ADELAIDA ROJAS, ANITA, ADRIANA LUCIA, EMILIA, y las lanchas a vapor URCOS, TOCOPILLA, RESGUARDO y CALLAO.

En este mismo decreto se reservaban, al servicio de Chile, los pontones MARAÑÓN, PACHITEA y N° 2 para transportes de cañones y depósitos de carbón: no obstante lo anterior el MARAÑÓN fue vendido posteriormente.

El remate se fijó para el 26 de marzo de 1881 en el Callao, sin embargo, el remate se efectuó el día 28, con los siguientes resultados:

BUQUE REMATADO	REMATADO POR	VALOR
Vapor TALISMAN	GRACE HNOS.	\$ 2 050
Vapor TUMBES	ZANELLI HNOS DE IQUIQUE	\$ 800
Pontón PONTON N° 1	VITTE	\$ 120
Vapor LAURA	GRACE HNOS	\$ 1.500
Barca SAUCY YACK	GRACE HNOS.	\$ 1.480
Barca ADELAIDA ROJAS	SHUTE GARLAND	\$ 1 000
Barca ANITA	SHUTE GARLAND	\$ 800
Barca EMILIA	SHUTE GARLAND (*)	\$ 2 650
Pontón MARAÑÓN	SHUTE GARLAND (*)	\$ 500
Lancha URCOS	SHUTE GARLAND (*)	\$ 2.000
Lancha TOCOPILLA	SHUTE GARLAND (*)	\$ 710
Lancha RESGUARDO	MELUE Y CIA.	\$ 200

UN EPILOGO DOBLE

La historia de este ignorado y complejo acontecimiento naval termina con un epílogo doble; con dos hechos que comienzan en el

* Según el diario LA PATRIA, de Valparaíso, de fecha 20 de abril de 1881, la EMILIA, el MARAÑÓN, la URCOS y la TOCOPILLA habían sido rematados por Grace Hnos .

Callao y terminan ambos en Valparaíso, uno en abril y el otro en agosto de 1881.

PRIMERO: como ya se sabe, en los primeros días de enero 1881 las Autoridades Superiores de Lima ordenaron hundir el submarino llamado popularmente EL TORO SUBMARINO, construido por el Ingeniero Blume. Este submarino, como todos los de esos años, se propulsaba en inmersión por una hélice movida por medio de un cigueñal que giraba por la fuerza muscular de los brazos de sus 6 tripulantes; para navegar en superficie disponía de una pequeña máquina no especificada; su armamento consistía en 4 minas, cada una con 10 libras de dinamita.

Por orden dada por el Contraalmirante Riveros al comandante Latorre, el TORO SUBMARINO fue refiotado, en buen estado, por medio del transporte MATIAS COUSIÑO. Posteriormente, por una segunda orden de 8 de marzo de 1881 del Contraalmirante Riveros, se envió desde el Callao a Valparaíso al transporte PISAGUA¹¹ llevando a bordo las lanchas torpederas TUCAPEL Y COLO COLO y "El Bote Submarino tomado al enemigo" (textual) y llevando a remolque a las torpederas FRESIA Y GUACOLDA.

Ya en plena navegación, el 5 de abril de 1881, el PISAGUA sufrió un temporal a la altura de las islas Chinchas que significó el hundimiento de la GUACOLDA.

Finalmente, tras varias recaladas, el PISAGUA arribó a Valparaíso el 22 de abril de 1881, siendo prácticamente ignorado por la prensa. El destino final del Submarino de Blume es un misterio.

SEGUNDO: el 13 de agosto de 1881, arribaba a Valparaíso, en viaje desde el Callao, el transporte de la Compañía Sud Americana de Vapores RÍMAC con su bandera chilena al tope; la misma bandera con que fue capturado por el HUASCAR dos años antes, y que fue encontrada después en el gran cuartel de Santa Catalina al entrar el ejército chileno en Lima. El RÍMAC, que fue la principal y más destacada presa del HUASCAR durante su breve Guerra de Corso contra los mercantes chilenos, al volver a Valparaíso, su puerto de matrícula, y fondear sus anclas en sus aguas, bien se puede decir, que en ese día sábado 13 de agosto de 1881, se daba término a la Guerra del Pacífico en su fase naval.

11

Ex-inglés KIELDER CASTLE, comprado por la Armada de Chile en Septiembre 1880.

BIBLIOGRAFIA

- 1) Diario "EL MERCURIO" de Valparaíso, año 1881.
- 2) Diario "LA PATRIA" de Valparaíso, año 1881.
- 3) Diario "EL FERROCARRIL" de Santiago, año 1881.
- 4) "REVISTA PERUANA", años 1879 y 1880.
- 5) "GUERRA DEL PACIFICO", Tomos V, VI, VII Y VIII. de Pascual Ahumada Moreno.
- 6) "GUERRA DEL PACIFICO", Tomo II., de Gonzalo Bulnes.
- 7) "ALGUNOS NAUFRAGIOS OCURRIDOS EN LAS COSTAS DE CHILE" de Francisco Vidal Gormaz.
- 8) "LA ARMADA DE CHILE DESDE LA ALBORADA HASTA EL SESQUICENTENARIO", Tomo III - de Rodrigo Fuenzalida Bade.
- 9) "MEMORIA DE MARINA", años 1881 y 1882.
- 10) "BOLETIN DE LA GUERRA DEL PACIFICO" (Publicación Oficial Chilena).
- 11) "GUERRA DEL PACIFICO SUR" de Theodorus B.M. Mason.
- 12) "MARINOS ILUSTRES Y DESTACADOS DEL PASADO" de Rodrigo Fuenzalida Bade.
- 13) En REVISTA DE MARINA de marzo-abril 1970, el artículo "LOS PRECURSORES SUBMARINOS CHILENOPERUANOS DEL SIGLO XIX" de Pedro Sapunar Peric.
- 14) En REVISTA DE MARINA de enero-febrero 1995, el artículo "HISTORIA DEL CORSARIO BOLIVIANO LAURA DE 1879" de Pedro Sapunar Peric.

