

DOS ESTUDIOS RELACIONADOS CON LA GUERRA DEL PACIFICO

Rodrigo Fuenzalida Bade¹



I. **Composición Social en el Cuerpo de Oficiales de la Armada - ¿Hubo Aristocracia en ella?**

Alguien ha expresado en forma peyorativa que en la guerra llamada del Pacífico de 1879-1883 entre Chile contra la alianza del Perú y Bolivia, los oficiales de Marina chilenos eran aristócratas auténticos o se las daban de tales. Sobre esto hay mucho que decir: Desde luego no hay ningún historiador serio que haya manifestado esta expresión. Don Gonzalo Bulnes, el más acucioso de todos, no ha dicho nada al respecto; Don Francisco Antonio Encina sólo se limita a criticar al alto mando, tanto del Ejército como de la Marina, destacando él que en esta última el más conspicuo de los jefes fue don Patricio Lynch, a quien sólo se le dio un papel secundario en lo que a unidades navales se refiere y que el mérito en el mar fue de los oficiales jóvenes, como Prat, Condell, Latorre y otros. Nada dice de aristócratas.

Si hojeamos el diccionario vemos que allí se expresa: "Aristocracia. Gobierno en que sólo ejercen el poder las personas más

¹ *Capitán de Navío
Instituto de Chile
Academia Chilena de la Historia*

notables del Estado. Clase noble de una nación, provincia, etc. Por extensión, clase que sobresale de las demás por alguna circunstancia. Aristocracia del saber, del dinero, etc. Aristócrata. Perteneciente o relativo a la aristocracia. Cortés, distinguido, fino. ACADEMIA".

Del análisis de las diferentes acepciones que el diccionario nos da se desprende que la primera no compete a los oficiales de Marina por no ser Gobierno; pero sí les corresponde a ellos la segunda acepción que es común a todo caballero, así como también a la tercera que establece el diccionario, la que se hace por extensión en la Real Academia Española.

También lo dicho por ese alguien que encabeza este estudio en forma tan despectiva, que "se las daban de aristócratas", es una torpe e injusta apreciación porque, además, dijo que estos oficiales se creían británicos porque casi todos habían estudiado en Inglaterra, quizás si refiriéndose a Patricio Lynch y otros, que realmente lo habían hecho en Europa, como Muñoz Gamero en Inglaterra y Señoret en Francia, lo que era normal cuando la Escuela Naval no funcionaba por una mal entendida economía y falta de visión política futurista.

Si hubo aristocracia en la Marina chilena, ésta no fue originada como en la vieja Europa en resabios de feudalismos mal vencidos por el triunfo de la monarquía, desde la época de la Edad Media hasta poco después de la Revolución Francesa, a fines del siglo XVIII, es decir, mucho antes de 1810, fecha del inicio republicano en Chile, en que las viejas familias de conquistadores y encomenderos, arruinados por el lujo y el ocio o extinguidos en la guerra o el claustro, se encontraban en plena decadencia.

Nuevas estirpes de hombres de trabajo y de comercio con sólo tres o cuatro generaciones de opulencia y figuración social los habían lentamente absorbido o desplazado.

Así llegó a dominar social y económicamente en Chile una aristocracia especial, medio burguesa, por su formación debida al triunfo del dinero, por su espíritu comercial y de empresa, sensata, de hábitos regulares y ordenados, pero por cuyas venas corría también sangre de algunas de las viejas familias feudales.

Por otro lado, la descripción de estas últimas había colocado a los nuevos ricos en lo más alto de la escala social y esto contribuyó a formarlos en aristócratas de espíritu, empapados en sentimientos de superioridad. Nada había en ellos de la pasión igualitaria de las burguesías europeas porque no sufrieron desdenes ni humillaciones por parte de hidalgos vanidosos ni soportaron las cargas de privilegios onerosos que prácticamente no existían en las colonias españolas. Estos burgueses transformados en grandes señores, cualquiera fuese el origen de su encumbramiento, eran también dueños de la tierra y

nada desarrolla mejor el espíritu feudal que la gran propiedad agrícola, sobre todo en países como Chile, en que, a pesar de la abolición legal de las encomiendas, bajo Carlos III, el régimen del vasallaje rural perduró en las costumbres por largos tiempos, antes y después de 1810.

De esta fusión de elementos burgueses y feudales sacó nuestra antigua clase dirigente su extraordinario vigor así como alguna de sus debilidades.

Así pues, desde antes de 1810, la gente que se consideraba aristócrata en Chile lo era especialmente por el dinero que poseían, por su posición social derivada de su espléndida situación económica. En general, las familias pudientes, cuando aún existían los títulos nobiliarios, que fueron abolidos más tarde por O'Higgins, pretendían enviar a sus hijos a educarse en España o hacerlos ingresar al clero o servicios diplomáticos. Al Ejército español iban muy pocos. La Marina en Chile no existía.

Producida la fronda derivada del grito de independencia de 1810 y con ello la batalla de Chacabuco, el General O'Higgins se hizo cargo del Gobierno del Estado y con clara visión del porvenir, refiriéndose a dicho hecho de armas exclamó: "Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos en el mar" y estas palabras fueron el punto de partida de la Marina Chilena.

Mientras se compraban buques, se hacía la guerra de corso y se contrataban marinos extranjeros. Llegados los buques, se les completó las dotaciones con personal chileno.

Se sucedieron las acciones navales después de la batalla de Maipú y se creó la Academia de Guardiamarinas el 4 de agosto de 1818.

Después de la captura de la "Reina María Isabel" por la Primera Escuadra Nacional por Blanco Encalada, de la labor del almirante Cochrane y del término de la Expedición Libertadora del Perú, por una suerte de falta de conciencia marítima y naval en nuestro medio, se disolvió la Escuadra por economías, y todo su personal fue licenciado. La Academia de Guardiamarinas fue suprimida.

No seguiremos la trayectoria de la Escuela Naval bastante movida, sino que haremos especial recuerdo de que todos sus movimientos produjeron serios disturbios en la institución y el retiro de muchos jóvenes que buscaron otras profesiones o trabajos.

Esta situación de inestabilidad de la Escuela Naval y la falta de buques de instrucción para los Guardiamarinas, hizo aceptar de muy buen grado las invitaciones formuladas por los almirantes franceses e ingleses que mantenían en Chile pontones de abastecimientos para sus naves de estación en las costas del Pacífico Oriental, a fin de que los

jóvenes oficiales chilenos se embarcaran en sus barcos y siguieran su régimen a bordo que les dictaban sus respectivas ordenanzas navales. Así pues, estuvieron embarcados Patricio Lynch, que se lució en la Armada británica participando en acciones de guerra, ascendido a guardiamarina de la Armada Británica con todos sus derechos; Benjamín Muñoz Gamero, hombre de ciencia e inteligencia preclara, gran hidrógrafo, asesinado posteriormente en el infame y vesánico Cambiazo en 1857, cuando el distinguido marino era gobernador de la colonia de Magallanes; Roberto Gatica, quien mereció elogios por su excelente desempeño en la Marina de S.M.B.; Tomás Barragán, quien fue profesor después como teniente primero, en la Escuela Náutica terminando por ser asesinado por los indios en Magallanes mientras desarrollaba un levantamiento hidrográfico; Leoncio Señoret, hijo de aquel francés de igual nombre que mandó la "Colo Colo" en la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana y, al igual que su padre, tuvo una lucida actuación en la Guerra del Pacífico en los transportes "Loa", "Amazonas" y otros.

Esta situación de permanecer embarcados en buques europeos con una mentalidad diferente a la criolla, hizo que muchos oficiales que participaron en la guerra de 1879 se distinguieran por sus vastos conocimientos profesionales.

Cuando había disponible un buque para instrucción, como por ejemplo la corbeta o vapor "Abtao" que recorrió varias veces el Viejo Mundo, o la corbeta "O'Higgins" que hacía permanentes viajes a Tahití, pasando naturalmente por la Isla de Pascua, los jóvenes guardiamarinas y el resto de los oficiales obtenían seguros contactos con países más adelantados y con culturas diferentes.

Igualmente ocurría esto cuando se encargaba la construcción de alguna nave en Gran Bretaña o Francia, donde se adquirían nuevos conocimientos, un roce social extraordinario y un mayor dominio de otros idiomas, creando un acervo cultural que los hacía destacarse como oficiales abiertos, extrovertidos, expansivos, de excelente trato, afables, humanos, efusivos. Por el hecho de vivir a bordo en los puertos de recaladas operativas o en tierra mientras se terminaban las construcciones navales, alternaban con oficiales y la sociedad de esos países visitados. Esto mismo pasaba cuando llegaban a Chile buques de guerra extranjeros a los cuales se les brindaba, igual que ahora, toda clase de atenciones.

En Chile siempre se ha considerado aristócrata a aquella persona que posee fortuna personal y pertenece a una familia de nombradía y en gran parte de los casos se muestra orgullosa hacia quienes caen dentro de una condición o posición social que no pertenece a su círculo. Es la aristocracia de los apellidos de alcurnia, linaje, prosapia o estirpe, aunque tenga rudimentaria educación y conocimientos.

Nuestros oficiales de Marina, así como los del Ejército, en los años que duró la guerra, eran todos de clase media culta, algunos con más y otros con menos recursos económicos; pero en general, vivían con lo que les permitía su exiguo sueldo. Es un error, por lo tanto, decir, aunque sólo sea someramente o a la ligera, que los marinos se creían de una casta superior o pertenecían a la aristocracia, en el sentido último que hemos reseñado.

De lo que se puede asegurar es que habían asimilado una cultura general que pocos podían exhibir en Chile, salvo aquellos grupos privilegiados que con su dinero podían darse el gusto de recorrer Europa u otros lugares cuando les placiera, es decir, aquella clase social adinerada, de dinero antiguo, opulenta, que provenía de los altos dignatarios o conspicuos personajes de la época colonial, donde predominaban los apellidos que hoy se les denomina como "vinosos", muchos de los cuales han dejado descendientes en el Ejército o la Armada; pero ello no constituye razón para decir enfáticamente que los marinos se creían aristócratas, en el sentido de ascendencia social o de estirpe.

El curso de los héroes, como se llama a la promoción de Arturo Prat, formaba parte de la clase media culta o podríamos decir de una aristocracia del saber, aun cuando el propio Prat tenía en sus ancestros título de nobleza de Santa Coloma de Farnés, en Cataluña. Sin embargo, jamás hizo alarde de su condición de noble por ascendencia. No tenía fortuna, como tampoco la tuvo su esposa, doña Carmela Carvajal. No obstante, con duros sacrificios logró costearse sus estudios de Derecho y se tituló como abogado.

Conocemos su notable defensa que hizo del teniente Owen y de su compañero Uribe, verdaderas piezas maestras de oratoria y conocimientos.

Fue eminente profesor y jefe sin tacha y de inteligencia despierta. Nunca demostró ademanes aristocráticos de superioridad. Por el contrario, era sencillo, sociable, amigo verdadero de sus amigos y comandante justo y ecuánime.

Uribe era también pobre y sin ancestros que lo ennoblecieran. Hablaba el inglés correctamente y se casó en Inglaterra con una viuda en el puerto donde se construían los blindados "Blanco" y "Cochrane" y la cañonera "Magallanes". Tenía una cultura superior, como lo demuestran sus documentos y brillante obra "Nuestra Marina Militar" y después otra sobre la Marina Mercante. Su capacidad era tal que fundó el Círculo Naval y la Revista de Marina. Nunca miró en menos a nadie. Al contrario, fue siempre un caballero cabal, prestigiado por su excepcional conducta el 21 de mayo de 1879 en Iquique, como segundo comandante de la "Esmeralda" y, por su valor histórico posterior.

Latorre, hijo de peruano que fue embajador en Bolivia, y de madre oriunda de Concepción, era pobre y aunque no se le conocía prosapia inmediata, la tuvo, pues, como dice Oscar Espinoza Moraga en su libro "Latorre y la vocación marítima de Chile", provenía de una distinguida familia que desde los lejanos días de la conquista había derramado generosamente su sangre forjando la grandeza de Chile. En consecuencia, tenía ascendientes de jerarquía, "Nobleza de alma, señorío y pundonor... ". Además fue senador por Valparaíso y Ministro de Relaciones Exteriores, títulos más que suficientes, aparte de su brillante actuación en la guerra como Comandante de la "Magallanes", del "Cochrane" y, después, de toda la escuadra. fue el vencedor de Angamos y artífice junto con Prat en Iquique, del triunfo de Chile en la guerra; el primero por conquistar el dominio del mar y el segundo por haberle dado un ejemplo al pueblo chileno de como debía hacerse la guerra, con decisión, coraje y sacrificio, hasta el de la vida.

Latorre, aun proviniendo de ancestros distinguidos, al igual que Prat y Uribe, podría decirse que eran aristócratas del saber, del valor y del espíritu de sacrificio.

Carlos Condell De la Haza, otro héroe epónimo, hijo de británico y peruana, nacido en Valparaíso, chileno hasta la médula, era hombre de prosapias heredadas de su rama materna. Sin embargo, era tan pobre como los anteriores.

Se unía a Latorre y Montt y le pedían dinero prestado a Prat para sus diversiones, dinero que este último les proporcionaba con gusto, pues sabía que le sería devuelto invariable y rigurosamente en el próximo día de pago.

Condell fue un héroe indiscutible. Su hazaña de Punta Gruesa reveló su inteligencia e intrepidez. Como comandante de la "Magallanes" y después del "Huáscar", no dirigía su buque desde el puente o torre alguna de protección, sino que lo hacía desde un bote, alegando que así tenía mejor visión, aunque las balas silbaran cerca de su cuerpo. Era un aristócrata del valor y del saber, pues también se distinguió posteriormente con los atinados artículos en la "Revista de Marina". Jorge Montt Alvarez, natural de Casablanca, fue un león como comandante de la corbeta "O'Higgins". Tuvo diferencias de criterio durante la guerra con Riveros y luego con Williams en 1890. por ello le fue solicitado por los congresistas su colaboración fundamental como Jefe de la Escuadra Revolucionaria en 1891 y luego para Presidente de la Junta de Gobierno organizada contra Balmaceda. Vencedor, fue Presidente de la República; después Comandante General de Marina, a la que modernizó totalmente y, por último, Alcalde de Valparaíso. No tenía riquezas ni existían títulos de nobleza entre sus antepasados. Era, pues, de la clase media culta y, si se quiere admitir, aristócrata de la iniciativa, de la decisión y de la capacidad organizadora.

Otros oficiales de la Marina que se distinguieron en la guerra fueron Enrique Simpson Baeza, hijo del héroe de Casma en 1839 -el almirante Roberto Simpson- Francisco Vidal Gormaz y Ramón Serrano Montaner.

Enrique Simpson figura entre los grandes hidrógrafos de la Marina. A él se deben los grandes descubrimientos en Aysén y otros lugares del complejo insular de Chile.

El capitán de navío don Francisco Vidal Gormaz, padre de la hidrografía chilena, hizo milagros para reconocer la costa peruana a medida que avanzaba de posición estratégica nuestra Escuadra. Fue pobre y de clase media alta.

No tenía ancestros nobiliarios y, sin embargo, fue un rey de sabiduría. Creó el Instituto Hidrográfico de Chile. Hizo derroteros e impuso la confección de cartas náuticas. Escribió un libro interesantísimo sobre "Los naufragios ocurridos en la costa de Chile" desde la conquista hasta 1910. Una joya para la investigación histórica. Se puede decir con toda propiedad que era un aristócrata del saber. Más que eso, un verdadero sabio, orgullo del país.

Algo semejante puede decirse de Ramón Serrano Montaner, hermano de Ignacio, uno de los héroes de Iquique. Pobre, pero gran profesional. Exploró la cordillera de Los Andes y la parte norte de la Tierra del Fuego. Otra maravilla humana, sin fortuna pero con una capacidad cerebral fecunda. Sus trabajos hidrográficos recorren casi todo el país. Otro aristócrata de la sabiduría y de la investigación.

Con estos ejemplos creo que no es necesario escarbar en documentos que den mayores datos sobre estos oficiales de Marina "que se creían pertenecer a la aristocracia", como se decía en tono de superioridad por aquellos que no pueden aceptar que un hombre sin abolengos, ni títulos de nobleza logre destacarse en su actividad profesional. De todo lo expresado podemos sacar una consecuencia: si los personajes señalados no pertenecían a la aristocracia clásica, eran, sin duda alguna, verdaderos aristócratas de las ciencias, el valor, la decisión y el patriotismo, pero jamás se creyeron serlo y mucho menos decirlo.

II. Los aspirantes navales en la Guerra del Pacífico.

En 1869 se dispuso que en la Escuela Naval, que en esa fecha funcionaba en un local en la calle del Hospital británico y Asilo de Huérfanos, en Valparaíso, deberían estudiarse sólo los ramos especiales y que los alumnos debían llegar con los conocimientos humanísticos ya adquiridos previamente en cualquier otro lugar. De tal manera, los

estudios profesionales podrían reducirse a uno o dos años y hacerse a bordo de los buques de la Escuadra. Esto dio origen a que nuevamente los primeros años los ramos profesionales se estudiaran en la Escuela Militar, donde los alumnos pasaron a llamarse aspirantes. Pero esta designación pasó virtualmente a ser igual que la de cadetes o guardiamarinas, pues sólo correspondía a aquellos muchachos que estudiaban los ramos primarios y no los profesionales.

Al poco tiempo de estas reformas, la guerra contra el Perú y Bolivia obligó a incorporar al Ejército y Armada a los cadetes y aspirantes con la edad suficiente para su desempeño en el servicio. Hay que pensar que estos muchachos eran simplemente niños, los mayores hasta de 17 años. No obstante, como esta medida no bastaba para completar los cuadros de oficiales, el año 1879 se restablecieron las plazas de aspirantes fijándose en 50.

La tarea del adiestramiento a bordo fue larga, lo que duró la campaña, pero para los aspirantes sólo hasta fines de 1880, es decir, al término de la campaña naval propiamente dicha. Después de esa fecha esos muchachos continuaron en la Armada volviendo a la Escuela Naval a seguir sus estudios o se retiraron del servicio para convertirse en ciudadanos comunes, pero que podrían con honor lucir las medallas con que el país premió sus desvelos.

Aparece conveniente para destacar mejor a estos esforzados jóvenes, dividirlos en tres secciones bien definidas: la primera es la que corresponde a los aspirantes que volvieron a la Escuela Naval; la segunda, la de los que se retiraron del servicio para buscar la vida en tierra y la tercera, la de aquellos que en una u otra forma rindieron su vida sirviendo a su patria:

Primera, los que sirvieron en la Armada.

Héctor Uribe, retirado de la Armada en grado subalterno; en la guerra estuvo embarcado en la corbeta "Chacabuco".

Arturo Cuevas Briones, que llegó al grado de contraalmirante.

Jorge Hernández, retirado en grado de subalterno.

Alberto Chacón, también retirado como oficial.

Melitón Gajardo Sandoval, estuvo embarcado en la "Chacabuco". Posteriormente, en la Armada se destacó como brillante hidrógrafo. Llegó hasta el grado de contraalmirante y por haber sido herido en las

dos guerra, la del Pacífico y la Revolución de 1891, fue ascendido a vicealmirante estando en retiro.

Alberto Fuentes Manterola, oficial del "Loa" durante el desembarco y toma de Pisagua, fue uno de los primeros oficiales que pisaron las playas del Perú. Años después fue comandante del cazatorpedero "Lynch" y hundió con un torpedo al blindado "Blanco Encalada" en 1891. Llegó hasta capitán de navío.

Luis Víctor López Salamanca, hijo del contraalmirante Juan Esteban López Lermada, llegó al grado de vicealmirante. Cuando fue Comandante en Jefe del Apostadero de Magallanes como contraalmirante, fue quien autorizó la expedición del Piloto Pardo en la "Yelcho" para rescatar a los hombres de Shackleton refugiados en la isla Elefante en la Antártica, en 1916.

Emilio Garín Avila, durante la guerra estuvo embarcado en el "Abtao" y participó en los bloqueos de Ilo y Arica. Después se transbordó al blindado "Blanco Encalada" y en ese buque participó en el bloqueo del Callao. Participó en la "Chacabuco" en los bloqueos de Pacocha y Mollendo. De regreso al "Blanco" tomó parte en el bombardeo de Ancón y en el convoy de tropas de Arica a Curayaco.

Estuvo en las batallas de Chorrillos y Miraflores. Luego volvió a Valparaíso a continuar sus estudios en la Escuela Naval. Después, en 1891 es separado del servicio por haberse inclinado al lado del gobierno de Balmaceda. Fue luego segundo comandante del vapor "Imperial", mandado por el teniente primero Alberto Fuentes Manterola y luego, comandante de este buque cuando Fuentes tomó el cazatorpedero "Lynch". Terminada la Revolución, fue llamado nuevamente al servicio en 1898, reincorporado como teniente primero en servicio activo y nombrado Subdirector de la Escuela Naval. Llegó hasta el grado de capitán de navío.

José Iglesias B., embarcado en la "Chacabuco".

Florencio Guzmán Cortés, llegó a contraalmirante.

Alberto Linacre Gormaz, murió siendo capitán de fragata en servicio activo. Se distinguió por su brillante labor en el Club Naval y "Revista de Marina".

Luis Gómez Carreño, como aspirante estuvo embarcado en la "O'Higgins". Llegó a vicealmirante. Su carrera estuvo jalonada de

acciones espectaculares. Fue el alma del terremoto de Valparaíso de 1906. Luego se distinguió en la traída de los submarinos tipo "H" y después la escuadra compuesta por el acorazado "Almirante Latorre" y los cazatorpederos. A fines de 1924 fue nombrado Ministro de Guerra y Marina. Ya retirado como vicealmirante, fue designado Intendente de Tacna en 1925.

El 5 de marzo de 1925 se le concedió el retiro absoluto de la Armada.

Miguel Aguirre Gómez, se incorporó a la Marina de Guerra como aspirante el año 1880 cuando estaba en todo su ardor la Guerra del Pacífico. Estuvo embarcado en el "Cochrane" y participó en las batallas de Chorrillos y Miraflores y asistió a la rendición del Callao.

Después de la campaña, ingresó como alumno a la Escuela Naval. Terminados sus estudios se embarcó en diversos buques de la Armada. Hizo un viaje de instrucción a bordo de la "Abtao" hasta Centroamérica y, en 1890, hizo un segundo viaje instructivo al mediterráneo. En 1895 fue enviado a Europa como oficial del detall, del crucero "Esmeralda" que se construía en Inglaterra. Regresó al país en este buque en 1897. Después de estar embarcado en diferentes buques, fue nombrado Comandante en Jefe de la Escuadra en 1909. Después fue director del Personal y en 1915 se dirigió a Europa como Jefe de la Comisión Naval en Londres. De regreso fue Jefe del Estado Mayor General de la Armada. En 1924 ascendió a vicealmirante y pasó interinamente a ocupar el alto cargo de Director General de la Armada, mientras el vicealmirante Nef, titular, ocupaba el puesto de miembro de la Junta de Gobierno.

Oscar Señoret Silva, formó parte de la dotación de la "Janequeo" en el bloqueo del Callao.

Baldomero Pacheco Corbalán, el 29 de diciembre de 1880 fue nombrado aspirante de Marina, proveniente de la Escuela Militar y en la misma fecha se embarcó en el transporte "Amazonas", buque en el cual permaneció hasta enero de 1881, en que, en el Callao, transbordó a la cañonera "Magallanes" en la que se bloqueó Mollendo y Quilca, regresando a Valparaíso el 5 de abril de ese año para continuar sus estudios en la Escuela Naval que se había instalado nuevamente en Valparaíso en una parte del Liceo de Hombres, en el curso de aspirantes. Egresó como guardiamarina de segunda clase el 10 de octubre de 1883 y se embarcó en la corbeta "Chacabuco" que permaneció de estación en Pacocha. Estuvo, más tarde, en varios buques de la Armada y se especializó en trabajos hidrográficos,

llegando a ser uno de los hidrógrafos más completos que ha conocido la Armada. Dedicado a esta especialidad desde los comienzos de su carrera mereció con justicia figurar en la Galería de Honor de la Hidrografía Nacional.

Segunda: Los que se retiraron de la Armada.

En esta sección ocurren discrepancias entre las diversas Memorias de Marina. Desde luego, en 1879 no se hizo tal Memoria, pero en la de 1881, que corresponde a quienes se hallaban a bordo en 1880 aparecen algunos que entraron al servicio en 1879. Aquellos a quienes no les figura destinación, deben haber sido los que se incorporaron al servicio en 1879 y se retiraron el mismo año.

Hay algunos cuyos nombres no figuran en las Memorias, pero sí se les encuentran en los partes oficiales del Boletín de la Guerra del Pacífico. A otros no se les señala destinación en ninguno de los documentos.

Fernando Edwards: estuvo embarcado en el blindado "Cochrane" y participó en el Combate de Angamos, Chorrillos y Miraflores.

Amador Elgueta: embarcado en la corbeta "Chacabuco".

Ernesto Cisterna: figura sólo en la Memoria. Sin destinación.

Abelardo Pizarro: embarcado en el "Cochrane". Estuvo en Angamos, Chorrillos y Miraflores.

Benjamín Martínez: embarcado en el "Cochrane". Estuvo en Angamos, Chorrillos y Miraflores.

Ricardo Ahumada: embarcado en el "Cochrane". Participó en el combate de Angamos, desembarco de Pisagua, batallas de Chorrillos y Miraflores.

Esteban Errázuriz: embarcado en el "Cochrane". Estuvo en Angamos, Chorrillos y Miraflores.

Eusebio Lillo: hijo del Secretario de la Escuadra. Embarcado en el "Cochrane". Participó en Angamos, Chorrillos y Miraflores.

Roberto Goñi Simpson: acompañó a su hermano Luis Alberto Goñi, que mandaba la torpedera "Guacolda", en los combates de torpederas

en el Callao, en mayo de 1880 y llevó náufragos de una torpedera peruana que echó a pique la "Janequeo".

Manuel Errázuriz, embarcado en la "O'Higgins". Mandó el bote que llegó primero en Pisagua.

Juan E. Villa, embarcado en la "Covadonga". Después del hundimiento de ésta en Chancay por la explosión de un brulote enemigo, fue salvado entre otros por la "Pilcomayo".

Víctor M. Fernández, no figura su destinación.

Juan Mateo Olmedo E., en el boletín de la Guerra del Pacífico se señala su alta en la Armada, junto a otros aspirantes, pero no se da su destinación. También figura en la Memoria, sin destinación.

José Santos Ossa Borne, embarcado en la corbeta "O'Higgins". Estuvo en el desembarco y toma de Pisagua y se ofreció para reemplazar al aspirante Isaza en su misión, lo que éste, antes de morir, rechazó agradecido. Era hijo del segundo matrimonio de don José Santos Ossa, Alcalde brillante de Valparaíso.

Manuel A. Bruna, no figura ni en la Memoria ni en el boletín. Fue, después de la Guerra, Ministro de Estado y Parlamentario.

Daniel Rojas, no figura destinación en los documentos señalados.

Enrique Gallo, igual que el anterior.

Luis Lagarrigue, igual que el anterior.

Ignacio Cañas, igual que el anterior.

Roberto Prado Puebla, igual que el anterior.

Jerónimo Cimasosti, igual que los anteriores.

Guillermo Benitez, igual que los anteriores.

José M. Cabezón, igual que los anteriores.

Alberto Poblete, igual que los anteriores.

Cristián Schumacker, igual que los anteriores.

Gilberto Baeza, embarcado en el "Blanco Encalada".

Benito García, embarcado en el "Blanco".

Eduardo Pérez, no figura destinación en los documentos señalados.

Carlos Ernesto Herrera, ayudante de Patricio Lynch en Chorrillos y Miraflores.

Pedro Campos Cisternas, embarcado en la "Chacabuco".

Ramiro Infante, embarcado en el "Cochrane".

David Segundo Rodríguez, embarcado en el "Huáscar" después de su captura.

Manuel A. Castro, embarcado en el "Abtao". Desembarcó en Pisagua.

Clodomiro Palacios, embarcado en la "Pilcomayo". Desembarco en Pisagua.

Ramón Segundo Cabieses, embarcado en la "O'Higgins". Hijo del comandante del mismo nombre.

Julio E. Díaz, embarcado en la "Pilcomayo". Desembarcó en Pisagua.

Angel Custodio Bazán, participó en el desembarco de Pisagua en un bote del "Loa". Siendo estudiante de Medicina, cortó sus estudios para ingresar a la Armada como aspirante. Terminada la guerra volvió a sus estudios para ser médico.

Eduardo Ibáñez, embarcado en la "Magallanes". Desembarcó en Pisagua en un bote de esta nave.

Alejandro Escobar, igual que el anterior.

Enrique Urriola, embarcado en la "Chacabuco".

Luis Adán Molina, embarcado en la "O'Higgins". Después de la guerra fue ingeniero, político radical, Ministro de Estado y Recopilador y Expositor de episodios históricos. Escribió una hermosa biografía de Arturo Prat.

Salvador Concha B., embarcado en el "Cochrane".

Carlos Keitel, embarcado en el "Cochrane".

Daniel Gacitúa, embarcado en el "Cochrane". Participó en Angamos, Chorrillos y Miraflores.

Arturo Yusef, embarcado en el "Amazonas".

Nemesio Pacheco, embarcado en el "Amazonas". Al término de la Campaña Naval regresó a la Escuela Militar para seguir la carrera en el Ejército y en 1891 fue Jefe de la Guarnición Militar del Cazatorpedero "Lynch", con el grado de Mayor, siendo ascendido por el Gobierno de Balmaceda al grado de Teniente Coronel. Triunfante la revolución, debió dejar el Ejército.

Cenobio Bravo, embarcado en el "Amazonas". Comandó el segundo bote en el desembarco de Pisagua.

Oscar Gacitúa Carrasco, embarcado en la "Magallanes". Estuvo también en el "Cochrane" y participó en el combate de Angamos, Asalto y toma de Pisagua y Arica y batallas de Chorrillos y Miraflores.

Alberto Chacón, embarcado en la "O'Higgins".

Tercera: Los que murieron por la Patria.

Juan Letts, embarcado en la "O'Higgins". cuando este buque y el "Amazonas" fueron a Magallanes tras la corbeta peruana "Unión", que zarpó en agosto de 1879 a Magallanes a capturar buques mercantes que traían pertrechos de guerra para Chile, misión en la que fracasó; el joven aspirante Letts contrajo una enfermedad que lo llevó a la tumba.

Miguel Angel Isaza Flores, embarcado en la "O'Higgins". Al efectuar el desembarco en Pisagua el 12 de noviembre de 1879 para tomar ese puerto, los botes de la "O'Higgins" fueron los que más sufrieron con las balas bolivianas y peruanas. Al regresar a bordo, la falúa y la chalupa estaban convertidas en un charco de sangre. El segundo bote, al mando del aspirante Miguel Isaza, tuvo en su primer viaje a tierra un muerto y dos heridos de la tripulación. En el viaje siguiente se soportó un furioso y terrible fuego de fusilería. Una bala de fusil perforó a Isaza en el estómago atravesándolo de parte a parte. Fue llevado moribundo a bordo de la "O'Higgins" donde falleció el mismo día.

Cuenta el almirante Silva Palma que "este esforzado y valeroso oficial fue atendido en la cámara del comandante, donde se apreció de inmediato que se trataba de una situación sin remedio. En su desesperación por los dolores y la fiebre, pedía agua insistentemente, pero como dársela le habría producido una muerte instantánea, pero se la negaba y como él así también lo comprendiese, desistió de seguir pidiéndola.

Cuando cayó la tarde y se había silenciado el fuego, Isaza preguntó por el estado del combate y si se había logrado tomar las alturas. Como se le contestase que ya el triunfo era total, brillaron los ojos de este valiente muchacho, olvidando sus sufrimientos, pidió nuevamente tomar agua y morir tranquilo de una vez. Con profunda pena se le dio el vaso de agua que quería como su postrer deseo y de la mano temblorosa de quien se lo pasaba, Isaza lo arrebató con firmeza y después de beberse hasta la última gota, dijo enérgicamente: ¡Adiós, Gracias! ¡Viva Chile! y expiró.

En el boletín de la Guerra del Pacífico se dice que, antes de ir a tierra Miguel Angel Isaza tuvo el presentimiento de su próximo fin y entonces, uno de sus compañeros, el aspirante José Santos Ossa, le ofreció reemplazarlo en su comisión. Pero Isaza se negó terminantemente a aceptar aquella generosa oferta, y marchó alegre al combate.

Juan Antonio Morel Zegers, embarcado en la torpedera "Fresia". El 6 de diciembre de 1880, durante un encuentro entre lanchas torpederas chilenas y cañoneras peruanas en el Callao, una bala de fusil hirió en refriega a este aspirante. La "Fresia", al mando del teniente primero Alvaro Bianchi Tupper, se dirigió de inmediato hacia la "Chacabuco", que a la sazón era jefe del bloqueo, para llevar al infortunado Morel que se desangraba. En su trayecto, la "Fresia" fue alcanzado por una granada de 30 libras de los fuertes de la plaza, que perforó su casco de babor a estribor, matando al timonel Adolfo Núñez e hiriendo seriamente al capitán de altos Juan Cárdenas, así como produciendo serios daños en el aparato de gobierno. Esto atrasó la llegada al costado de la "Chacabuco", donde se desembarcaron los heridos Morel y Cárdenas y el muerto, Adolfo Núñez. A los pocos minutos de hallarse en la enfermería de la corbeta, el desventurado aspirante Morel fallecía, a pesar de todos los esfuerzos desplegados para salvarle la vida.

Eulogio Goycolea Garay, el 2 de agosto de 1879, ingresó a la Armada y fue destinado a la "Covadonga" que a la sazón mandaba el capitán de corbeta Manuel Joaquín Orella Echáñez, quien fuera el segundo comandante de ese mismo buque en el combate de Punta Gruesa. En esta nave se encontró al final del combate de Angamos.

Fue transbordado al "Huáscar", el mismo día de su captura y formó parte de su dotación bajo las órdenes de los comandantes Guillermo Peña y Manuel Thomson.

El 27 de febrero de 1880 el "Huáscar" trabó combate con las fortalezas de Arica y el monitor peruano "Manco Cápac".

En un segundo ataque a las baterías del "Manco" y a los fuegos que se le hacían, desde la población, al "Huáscar" fue alcanzado por dos granadas provenientes de los fuertes. Una de ellas penetró a babor y rompió la cubierta penetrando a la cámara de oficiales y al camarote del primer ingeniero y que, al estallar sobre la cubierta junto a un cañón, causó la muerte instantánea de seis de sus sirvientes. Entre los oficiales, las esquirlas de la granada se incrustaron en el corazón del joven aspirante Goycolea, quien murió al instante. Fueron también heridos el segundo comandante Emilio Valverde y el teniente Tomás Pérez.

La otra granada de los fuertes cayó en el palo trinquete, inutilizándolo en sus dos terceras partes. Además de estos dos proyectiles que dejaron huellas en parte más o menos importantes del buque, este recibió como diez o doce en las jarcias y ventiladores.

El "Huáscar" se retiró momentáneamente y entonces el monitor "Manco Cápac" salió de su fondeadero y disparó su gruesa artillería sobre el "Huáscar" y la "Magallanes" que lo acompañaba a cierta distancia.

Del monitor peruano en varias ocasiones se desprendieron botes torpederos para aplicarlos al "Huáscar", pero éste los rechazó con el fuego de sus ametralladoras y la fusilería de la tropa de guarnición. Las distancias se estrecharon tanto que el "Huáscar" estuvo a unos 600 metros de las baterías y a 300 metros del "Manco". Viéndolo tan cerca, el comandante Thomson deseó espolonearlo y ordenó caer sobre el monitor peruano. A 200 metros del enemigo, Thomson vio que éste llevaba una lancha torpedo, en el costado de estribor, por lo que decidió rodearlo para espolonearlo por babor, sin el riesgo de la lancha torpedo. Pero la máquina del "Huáscar" no respondió y el monitor chileno hizo la maniobra muy lentamente, a quemarropa de la pieza de 500 del "Manco". Luego se paró quedando a cortísima distancia de su adversario, quien acertó un proyectil de 500 en el pecho del valiente Thomson, que se encontraba en la toldilla, cortó el palo de mesana y aventó el código de señales. Thomson fue literalmente pulverizado, no quedando nada de él más que la cabeza, una parte del tronco y el corazón que se encontró después en un bote. El resto de su cuerpo cayó al mar. La hoja de su espada, sin la empuñadura se clavó en la cubierta del buque.

De tal forma que el aspirante Goycolea fue el compañero de martirio de ese gran conductor de hombres.

Era Goycolea natural de Chiloé y era hermano de la viuda de Ignacio Serrano Montaner, también herido de muerte en la cubierta del "Huáscar" el 21 de mayo de 1879.

Enrique Guimpert, ingresó a la Armada el 27 de diciembre de 1879 y se embarcó en el "Loa". El 3 de julio de 1880, por causa de una explosión de una balandra que se llevó al costado de este buque, se produjo una enorme vía de agua y el "Loa" se fue a pique con gran parte de su dotación, en el Callao. El aspirante Guimpert se hallaba en comisión en un bote que se había dirigido al transporte "Lamar" en busca de víveres y por ello se salvó de las consecuencias de la explosión de la citada balandra.

Después fue destinado al "Amazonas", donde una enfermedad repentina que no pudo controlarse lo llevó a hacer compañía a tantos que dieron su vida por su patria.

Chile debe agradecer a todos esos jóvenes aspirantes su patriotismo y espíritu de sacrificio que los ha hecho acreedores a ser considerados como benefactores de la patria y asimismo debe desear gloria eterna a aquéllos que por ella dieron su vida.

Bibliografía.

- Archivo Nacional. Ministerio de Marina. Vol. 257 Montepíos.
- Archivo de Oficina de Historia de la Armada.
- Armada de Chile. Colección de Revista de Marina.
- Boletín de la Guerra del Pacífico.
- Virgilio Figueroa. Diccionario Histórico y Biográfico de Chile.
- Rodrigo Fuenzalida B. Vida de Arturo Prat.
- Rodrigo Fuenzalida B. Marineros ilustres y destacados de la Armada.
- Alberto Silva Palma. Crónicas de la Marina Chilena.
- Memorias de Marina. 1880 - 1881.
- Oscar Espinoza Moraga. Latorre y la vocación marítima.