

TORPEDOS, MINAS, SUBMARINOS Y OTRAS ARMAS INFERNALES PERUANAS DURANTE LA GUERRA DEL PACIFICO INTENTADAS USAR CONTRA LA ESCUADRA CHILENA

Pedro SAPUNAR Peric

Torpedista Inglés Ofrece Su Invento Y Sus Servicios A Chile Y Poco Después... Al Perú

El 5 de abril de 1879 Chile declaraba oficialmente la guerra a Perú y Bolivia; antes de transcurridos 10 días del trascendental hecho un ciudadano inglés de nombre William A. Scott, se presenta al gobierno chileno como técnico especialista en torpedos, afirmando que había trabajado en la fábrica de torpedos Mathinson de Londres, y ofrecía su propio invento y sus servicios a Chile.

El diario La Patria de Valparaíso decía al respecto:

"El torpedo Scott es flotante⁽¹⁾, sostenido por cuatro boyas de cobre y oculto bajo uno o dos pies de agua por el peso del ancla. El modelo tiene un largo de diez y media pulgadas por cuatro de ancho; el aparato efectivo medirá cuatro pies de largo por uno y medio de ancho. Tiene la forma de un cigarro de doble punta en cuyo interior se colocará dinamita o pólvora de algodón con fuerza efectiva de 120 libras, es decir, 20 más que la que ordinariamente se hace uso en Europa. A los lados del aparato se colocan tubos de plomo, fáciles de ser rotos por el más débil choque.

Estos tubos encierran otros de cristal cargados con un licor que al comunicarse con una sustancia inflamable, cuyo secreto pertenece al inventor, lanza el fuego sobre la materia explosiva del interior produciendo una instantánea conflagración. Estos torpedos podrían ser colocados en línea a la entrada de los puertos o de los ríos y

1.- De la descripción del "torpedo Scott" se deduce que corresponde, en terminología moderna, una mina.

bastaría que los tocara la quilla de una embarcación para que volara instantáneamente.

El torpedo Scott no necesita ser dirigido por botes, lo que en el antiguo sistema era un inconveniente para los tripulantes del bote, ni necesita tampoco gente que desde la playa le lance la chispa eléctrica, lo que no siempre puede hacerse a tiempo. El inventor calcula que con 120 libras de pólvora puede despedazar un buque de tres mil toneladas y que le bastarán 200 para arrojar al aire al más poderoso blindado de cinco mil y más toneladas" .

El gobierno chileno no se interesó en el invento y Mr. Scott abandonó el país dirigiéndose al norte en busca de mejor suerte; la próxima vez que se cruzarían los chilenos en el destino de Scott sería sobre el mar y en condiciones muy distintas...

William A. Scott se presentó esta vez ante el gobierno peruano a ofrecer su invento, su torpedo y sus servicios, lo que interesó a dicho gobierno, el cual por lo demás desarrollaba activas gestiones con fuentes norteamericanas para adquirir torpedos tipo Lay, por lo que se firmó un contrato según el cual, además de establecerse las obligaciones de Scott de fabricar sus "torpedos" para la marina de guerra del Perú, éste recibiría un premio de 50.000 libras esterlinas por cada blindado chileno que se hundiera por efecto de sus torpedos (minas) y 10.000 libras esterlinas por cada buque de madera hundido. Prontamente se puso a disposición de Scott, personal técnico y materiales para que diera comienzo a la fabricación de sus armas infernales.

El 12 de agosto de 1879 zarpaba desde Arica rumbo al sur, una pequeña lancha torpedera (de botalón) de 30 pies de eslora, construida en los astilleros Yarrow de Inglaterra, blindada con planchas de hierro de 15 mm. estaba impulsada por una máquina a vapor de 8 HP que le permitía desarrollar de 8 a 10 nudos. En la embarcación iban tres hombres; nuestro ya conocido torpedista inglés, William A. Scott; el ingeniero mecánico norteamericano John Shertzer, quien ejercía el papel de patrón de la lancha y el maquinista griego Cosme Espiro. La lancha recaló en Pisagua y allí, entre otras diligencias, completó su tripulación con Abraham Brown, negro de Jamaica, contratado como fogonero; tripulación cosmopolita sin ningún miembro peruano. El día 14 en la noche zarpaba Scott con su lancha rumbo a Iquique, al encuentro de su destino...

EL 13 de agosto de 1879 zarpaba desde Antofagasta rumbo al norte, una división naval chilena formada por el blindado *Blanco Encalada*, la cañonera *Magallanes* y el transporte armado *Itata*, en misión de patrulla de guerra hasta Arica; iba en cabeza, ciñendo la costa como crucero

explorador, el transporte *Itata*, dado su mayor andar. El 15 la división naval chilena entraba a reconocer la bahía de Iquique encontrándola desierta, por lo que continuó rumbo al norte.

A poco salir de Iquique los buques chilenos avistaron a una pequeña embarcación que navegaba rumbo al sur, procurando pegarse a la costa para eludir a la división naval chilena; ella fue interceptada por el *Itata* que la obligó a detenerse con un cañonazo. El *Itata* procedió inmediatamente a enviar una lancha con una pequeña partida de abordaje. En los instantes que la lancha torpedera era abordada por los chilenos sus tripulantes botaban al mar dos torpedos de botalón que transportaban más algunos documentos. El torpedista Scott, el ingeniero Shertzer y los dos tripulantes se rindieron sin ofrecer mayor resistencia; posteriormente se procedió a realizar un sumario contra ellos por el hecho que eran extranjeros oriundos de países neutrales, y sin embargo, habían sido sorprendidos desarrollando actividades de tipo bélico en contra de Chile.

En el sumario Scott declaró entre otras materias, que en Pisagua había almacenados cuatro torpedos "de los suyos" y en Iquique había varios torpedos tipo Lay, los cuales eran de un tipo superior a los de él. Por su parte Shertzer confesó que desde junio de 1879 trabajaba contratado en Iquique en la fabricación de torpedos flotantes (minas), habiendo confeccionado 4 grandes, 2 medianos y 4 chicos, agregó además, que en Iquique había una lancha torpedera (de botalón) que podía desarrollar hasta 15 nudos.

Este episodio del torpedista inglés Scott sería el prólogo de la guerrilla marítima peruana en contra de la escuadra chilena.

La verdadera Historia del torpedo del Huascar en Antofagasta

Es bastante usual que pequeños hechos históricos que tienen el carácter de anecdóticos por lo exótico terminan, por efecto de un falso fervor patriótico, modificados y transformados en mitos que se cuentan y publican una y otra vez, llegando incluso a traspasar las fronteras de su país de origen para ser ingenuamente repetidos en los países vecinos; tal es el caso del intento de ataque con torpedo por parte del monitor *Huascar* contra un hipotético blindado chileno que debía estar fondeado en el puerto de Antofagasta.

- Los torpedos Lay

Después del combate naval del 21 de mayo de 1879, en Iquique, el gobierno peruano compró en Estados Unidos, y logró traer al Perú, junto con algunos técnicos en su manejo, una pequeña partida de torpedos Lay; en aquellos lejanos años éstos eran un arma nueva y sensacional,

exactamente, uno de los primeros modelos de torpedos autopropulsados del mundo, es decir, eran dispositivos que necesitaban de expertos para su empleo. Al momento del ataque el torpedo en cuestión era bajado al agua por medio de pescantes desde el buque que lo transportaba y, una vez a flote, era apuntado al supuesto blanco, el cual debía estar inmóvil y a una distancia no mayor a 2,000 mts.; estos torpedos se manejaban desde a bordo por medio de un cable de alambre delgado.

- El plan naval del Perú

A mediados de agosto de 1879 el presidente Prado, que gobernaba dictatorialmente el Perú, hizo embarcar en el vapor Ilo a dos oficiales de marina bajo nombres supuestos para que levantaran un croquis del puerto de Antofagasta con las posiciones de los buques chilenos que allí estaban fondeados. A continuación, Prado ordenó al comandante Grau que zarpara desde Arica con el monitor *Huascar* y el transporte rápido *Oroya*. El *Huascar* debía "detener" al Ilo en punta Jara y allí transbordar a uno de los oficiales de marina, dejando al otro en el Ilo para que siguiera haciendo el mismo estudio en otros puertos chilenos; desde luego el capitán del vapor inglés estaba de acuerdo con el plan y se dejaría alcanzar por el comandante Grau en un punto convenido.

Una vez que Grau tuviera en su poder el croquis de ubicación entraría en Antofagasta, guiado por el oficial autor del croquis y con expertos en torpedos (los que serían recogidos previamente en Iquique) trataría de hundir a uno de los dos blindados chilenos. En caso de tener éxito, entonces, Grau enviaría inmediatamente al norte, a Iquique, al transporte rápido *Oroya* para dar allí la noticia al presidente Prado, quien a su vez, por telégrafo, ordenaría zarpar desde Arica al monitor *Manco Capac*, el que sería remolcado por el mismo *Oroya* a Antofagasta donde estaría el *Huascar* esperándolos; una vez reunidos los tres buques, Grau intimidaría la rendición de la plaza y, en caso negativo, la bombardearía apuntando de preferencia, a la planta evaporadora de agua.

- El fracaso del plan peruano

El 22 de agosto de 1879 el *Huascar* y el *Oroya* zarparon desde Arica, rumbo al sur; recalaron en Pisagua y después en Iquique, allí el comandante Grau embarcó en el *Huascar* dos torpedos Lay junto con los ingenieros Chester (norteamericano) y Arancibia (peruano), encargados de su manejo. Los dos buques zarparon de Iquique en la madrugada del 24 de agosto e hicieron rumbo a punta Jara, un poco al sur de Antofagasta,

donde, como estaba convenido, encontraron al vapor Ilo de la compañía inglesa PSNC, procedente de Antofagasta. Inmediatamente se transbordó al Huascar el alférez de fragata Ricardo Herrera con el croquis del puerto y de los fondeaderos ocupados por los buques; Herrera informó a Grau la ausencia del blindado chileno Blanco Encalada del puerto y de su zarpe rumbo al sur en la tarde del 22 de agosto. En esta circunstancia, al no estar presente el objetivo principal, la primera parte del plan naval peruano había fracasado.

A las 22:00 horas del 24 de agosto Grau ordenó al Oroya mantenerse a la altura de Antofagasta mientras él seguía y entraba sigilosamente al puerto a las 01:00 horas del día 25, para intentar hacer el ataque con torpedos, ploteados por el alférez Herrera, quien conocía la ubicación de los buques.

En la bahía estaban esa noche, la corbeta ABTAO, la que estaba inmovilizada por reparaciones en calderas y máquinas al mando de Juan José Latorre; la cañonera Magallanes fondeada un poco más afuera, en estado de alerta y los transportes LIMARI y PAQUETE DEL MAULE al ancla detrás de los vapores mercantes y muy próximos a tierra. Mientras el Huascar atravesaba la primera línea de vapores, intentando confundirse entre ellos para no ser descubierto por las lanchas de vigilancia que patrullaban el puerto, fue visto por una de ellas la que inmediatamente dio la alarma lanzando un cohete luminoso. La Magallanes comenzó rápidamente a levar anclas y cubrió sus puestos de combate. El comandante Grau como viera que había sido descubierto alistó sus torpedos y se acercó a los buques enemigos hasta quedar a una distancia entre 300 y 400 metros de ellos; continuó acercándose hasta unos 200 metros de su Blanco, lo que fue considerado suficiente por el experto en torpedos, por lo que se procedió a arriar uno de los torpedos por medio de aparejo, el cual una vez en el agua fue apuntado hacia la ABTAO y largado, es decir, puesto en movimiento, pero, no bien se había este separado del costado del Huascar, se cortó el alambre guía y el torpedo quedó inmovilizado. El monitor Huascar arrió una embarcación con el teniente Heros quién lo recogió presurosamente pues estaban muy cerca del enemigo. Bote y torpedo fueron atracados al costado del monitor, mientras éste salía del puerto dando marcha atrás. Una vez fuera del puerto fueron izados el torpedo Lay y la embarcación, sin pena ni gloria, y el Huascar gobernó hacia el transporte Oroya que venía desde el oeste al rendes-vous, siguiendo luego juntos al suroeste.

Sin embargo, en Perú se creó y circuló hasta el día de hoy, el mito de que una vez puesto el torpedo en movimiento, este dio media vuelta y se fue contra el Huascar, entonces, el teniente Heros se tiró al agua

heroicamente y nadando se acercó al torpedo y se subió a él, quedando así a caballo del torpedo, luego, con fuertes movimientos de su cuerpo logró desviarlo de su trayectoria hacia el *Huascar*, logrando finalmente detenerlo.

Todo lo relativo al intento de ataque con torpedo del *Huascar* en Antofagasta, en la noche del 24 al 25 de agosto de 1879, incluso la actuación normal y sin ningún brillo de heroísmo del teniente Heros, está claramente relatado en la página 275 del libro de Bitácora peruano del monitor *Huascar*, escrito de puño y letra del teniente 2do. Gervasio Santillana durante su guardia.

EL comandante Grau dice en el parte correspondiente que consideró que era muy inseguro gobernar en la oscuridad de la noche entre 15 buques mercantes que había en el puerto. No hizo uso de su artillería ni de su espolón porque creyó que al trabar combate en medio de buques neutrales les podría causar daños de consideración, por lo que optó por retirarse. Así fue como este plan naval tan complicado falló completamente.

Guerrilla Marítima Peruana

Después del combate de Angamos, el 8 de octubre de 1879, que implicó la captura del *Huascar* por parte de Chile, la armada peruana prácticamente desapareció de los mares, quedando dueña de ellos la armada chilena, luego, casi como una consecuencia lógica, vendría algo más tarde el bloqueo del Callao, el que debería durar largos meses, hasta la caída de Lima misma. Ante esta situación de pérdida de poder naval, las altas autoridades navales peruanas reaccionaron de la única manera posible en esas circunstancias: "una Guerra de guerrillas marítima" basadas en lanchas torpederas (con torpedos de botalón), minas flotantes, embarcaciones trampa - explosivas (lo que nos costó la pérdida de la gloriosa goleta *Covadonga* y del transporte *Loa*) y finalmente... un submarino. Veamos la historia de este submarino peruano.

Historia del Primer Submarino Peruano

Residía en el Perú, desde hacía muchos años, el ingeniero danés de origen alemán, Federido Blume, quien ya en 1860 experimentaba con pequeños modelos de submarinos; era un estudioso entusiasta de los misterios y problemas de la navegación submarina. Ya en la época de la guerra de Chile y Perú contra España (1865 - 1866) había propuesto al gobierno peruano la construcción de un submarino para atacar a la escuadra española (igual que Carlos Flach en Chile), pero su proposición

no fue tomada en consideración por lo que Blume, si bien siguió con sus inquietudes submarinistas, continuó en sus trabajos habituales de su profesión. Finalmente, establecido en Paíta en 1879, construyó allí, a su costo, un pequeño submarino, sin ayuda estatal, el que fue lanzado ai agua el 12 de octubre de 1879.

La primera inmersión se hizo el 14 de octubre de 1879, con Blume al mando y 5 hombres más de tripulación, alcanzando la profundidad máxima de 12 pies y permaneciendo 30 minutos en inmersión. En total Blume realizó allí 19 inmersiones, luego, durante el mismo mes de octubre de 1879, ofreció su invento al gobierno del Perú, manifestando:

"Estoy seguro que podré construir botes submarinos para volar a los blindados chilenos".

Tras el ofrecimiento, el general Prado, presidente del Perú, ordenó que el transporte *Limeñaviajara* a Paíta para traer el submarino (al que también se le llamaba Máquina-Torpedo) al Callao.

Una vez llevado el submarino al Callao, Blume fue numerosas veces al Palacio Presidencial de Lima sin conseguir ser oído, debido a la confusión reinante por lo graves problemas que acarreaba la guerra, mientras tanto, pasaba el tiempo y nadie atendía a Blume y su submarino, el que permanecía fondeado en la rada interior, para asombro y curiosidad de los habitantes de El Callao y Lima, quienes lo bautizaron con el nombre de: *"El Toro Subamarino"* con el que quedó definitivamente.

El submarino de Blume tenía las siguientes características técnicas, según el historiador peruano José Valdizán G.:

"48 pies de eslora y 7 pies de manga aproximadamente, dos torrecillas con visores; en inmersión, como todos los submarinos de la época su única hélice se movía gracias a un eje cigüeñal movido por la fuerza de brazos de los tripulantes, si bien se estaba terminando de construir un motor de aire comprimido".

En superficie navegaba a máquina... (¿a vapor?). Tenía además tanques de agua de lastre y dos tubos (o chimeneas) que sobrepasaban ligeramente la altura de las dos torrecillas, siendo uno de ellos para admisión de aire fresco y el otro, para la expulsión del aire viciado.

Finalmente Blume consiguió audiencia con el nuevo Presidente del Perú, el general Nicolás de Pierola, con el que consiguió lo siguiente:

a) Un fondo de 10,000 soles para la construcción de un nuevo submarino perfeccionado.

b) La formación de una comisión encargada de administrar fondos otorgados para la construcción.

Todo esto hace pensar que el submarino ya construido por Blume,

El Toro Submarino, no debe de haber sido tan exitoso como lo dice el historiador antes mencionado.

Cuando faltaba poco para la terminación del segundo submarino, ante la gran presión que ejercía la armada chilena con su bloqueo del Callao, el gobierno peruano ordenó que se utilizara sin demora el primer submarino de Blume contra los buques bloqueadores chilenos, pero, con el fin de aumentar su velocidad se hicieron las siguientes modificaciones:

- Se le suprimieron los tubos de admisión y expulsión de aire.
- Las dos torrecillas fueron reemplazadas por una sola torrecilla central.
- Se le adaptó a popa una pequeña maquina a vapor (este detalle hace dudar de la veracidad de aquello que “en superficie navegaba a máquina”).
- Finalmente, se le adoptaron y colocaron exteriormente 4 “torpedos” Lay modificados con 10 libras de dinamita cada uno, como armas ofensivas.

“Estos torpedos” en cuestión eran simples minas que se largaban desde el submarino cuando este lograba colocarse bajo el casco del buque enemigo, luego, los “torpedos” (o mejor dicho “minas”) gracias a que tenían flotabilidad positiva subían hacia el casco enemigo con su mecha encendida internamente para hacer explosión más o menos oportunamente; ésta era la teoría al menos.

El Submarino Peruano “casi” ataca a los blindados chilenos en el Callao

En una ocasión, en una fecha que no se consigna, pero que debe haber ocurrido a fines de 1880, durante el largo e inflexible bloqueo del Callao, aparecieron fondeados una mañana en el cabezo de la isla San Lorenzo los dos blindados chilenos, el *Blanco Encalada* y el *Cochrane*. Era el gran momento esperado por Blume, se hicieron y terminaron todos los preparativos para un ataque que se efectuaría al siguiente amanecer. Pasaron las horas y de pronto los blindados chilenos zarparon esfumándose la posibilidad de atacarlos, la que al parecer no volvió a repetirse.

Blume tenía planeado utilizar el vapor para navegar en superficie hasta las cercanías de los blindados enemigos, luego, apagaría fuegos, cerraría escotillas y finalmente navegaría en inmersión con la máquina movida por aire comprimido hasta colocarse en posición para soltar sus “torpedos” (minas) Lay modificados.

Debe recordarse sin embargo, que la flota bloqueadora chilena del Callao estaba en alerta permanente para evitar el ataque sorpresivo por

parte de las torpederas peruanas o de toda suerte de artefactos infernales flotantes como ser: torpedos, minas, y brulotes; como sucedió en varias ocasiones, lo que siempre fue detectado oportunamente y rechazado, salvo en los casos excepcionales de la *Covadonga* y el *Loa*, que por lo demás no sucedieron frente al Callao. De lo dicho anteriormente se puede suponer que de haberse intentado el ataque submarino es muy probable que hubiera sido localizado prontamente por lo vigías chilenos.

Por último, cuando se producía la caída de Lima, el submarino de Blume era volado en el Callao para evitar que cayera en manos enemigas. Poco tiempo después corrió el rumor que los chilenos habían extraído sus restos del fondo de la bahía y los habrían enviado a Chile.

El Envío del Submarino Blume a Valparaíso

Si bien no hay antecedentes históricos detallados que confirmen sin lugar a dudas el rumor que corrió a mediados de 1881, del reflotamiento del submarino del ingeniero Blume en el Callao por los marinos chilenos y su posterior envío a Chile, existen sin embargo, claras menciones y referencias sobre este “asunto” en documentos de la época, las que se presentan a continuación:

1) Por oficio N° 1718 del 12/02/1881, el comandante en jefe de la escuadra, contralmirante Galvarino Riveros, informaba desde el Callao al ministro de guerra y marina en campaña sobre “*los buques, chatas, lanchas, etc... pertenecientes al gobierno peruano que se encuentran a flote ó pique en El Callao*”; la larga lista terminaba con una sección destinada a las “lanchas a vapor”, en que las dos últimas mencionadas eran:

- “*BLUM, torpedo en buen estado, fue puesto a flote por el Matías Cousiño*”⁽²⁾
- “*Callao, lancha muy ligera de 30 pies de largo por 7.6 de manga. Es reclamada como propiedad de la Dársena. Su máquina fue sacada y puesta en el torpedo Blum. Su caldero lo tiene a bordo*” .

En estos dos párrafos se nota claramente la relación directa de la palabra “Blum” con el apellido “Blume”, por lo que no es necesario hacer mayores comentarios.

2) El diario El Mercurio de Valparaíso del 5 de marzo de 1881 publicaba una carta del Callao, de fecha 6 de febrero, la que tenía una lista de los buques hundidos e incendiados en el principal puerto peruano. Esta lista terminaba con el siguiente párrafo:

2.- Se refiere al transporte MATÍAS COUSIÑO.

“Además se salvarán algunas lanchas a vapor, para lo que se trabaja. Entre éstos hay dos submarinos de buena clase según se dice” .

3) El 8 de marzo de 1881, fondeaba en Valparaíso, de vuelta del Perú, el blindado *Blanco Encalada*, con el contralmirante Riveros a bordo, y las corbetas *O'higgins* y *Chacabuco*; en el mismo día, el contraalmirante Riveros enviaba al Ministro de Guerra y Marina en campaña su oficio No.1785 en el que informaba del regreso de la formación naval que comandaba y de varias materias de su incumbencia; entre otras, la siguiente:

“He dejado orden al comandante Latorre para mandar a Valparaíso en el *Pisagua* tan pronto como este transporte entregue el carbón y víveres que conduce, las lanchas porta torpedos *Tucapel* y *Colo-Colo* y el bote - submarino tomado al enemigo debiendo traer además a remolque a la *Fresia* y *Guacolda*” .

4) Por último, en la detalladísima Memoria del Delegado de la Intendencia General del Ejército y Marina, don Hermógenes Pérez de Arce, fechada en junio de 1880 y dirigida al Intendente General de dicha institución, a quién informa, entre otros temas, del envío a Chile, por orden del Ministro de Guerra y Marina en campaña, de grandes cantidades de armas, municiones, maquinarias, etc... En la lista de transportes y sus cargas enviadas a Valparaíso, se lee:

“Pisagua, con 180 toneladas de cañones, un bote torpedo, y municiones de todas clases, etc...” .

Los antecedentes históricos señalados hacen suponer que efectivamente, el submarino del ingeniero Blume fue reflotado en *El Callao* y traído a Valparaíso a bordo del transporte *Pisagua*⁽³⁾.

La prensa chilena de aquellos años, aún no despertaba a la novedad científica que representaba el submarino y no informó al público sobre este suceso, salvo la breve referencia del Mercurio de Valparaíso del 5 de marzo de 1881.

Propuestas Secretas para volar a la Escuadra Chilena

La historia se repite: así como en la guerra de 1865 - 1866 contra España varios particulares ofrecieron al gobierno chileno inventos de “armas infernales” para volar la escuadra española que bloqueaba Valparaíso, así también en la guerra del Pacífico, algunos particulares ofrecieron al

3.- El PISAGUA arribó a Valparaíso el 22 de abril de 1881, trayendo a bordo además 45 oficiales y 289 soldados de vuelta a la patria, habiendo hecho un viaje demoroso por haber tocado en varios puertos intermedios.

gobierno peruano inventos de "armas infernales" para volar la escuadra chilena que bloqueaba el Callao.

El distinguido investigador chileno Ahumada en su magna obra⁽⁴⁾ da a conocer un interesante documento sobre una propuesta presentada al Dictador Piérola para volar a la Escuadra de Chile por el ex-marino peruano Pedro J. De Beausejour. El documento en cuestión es el siguiente:

"Lima, julio 6 de 1880."

"Propuesta de un ingeniero peruano al dictador Piérola para destruir la escuadra Chilena"

"Excmo. Señor"

"Pedro J. de Beausejour, antiguo oficial de la armada nacional, actual capitán de ingenieros ante V.E. respetuosamente me presento i digo: Que en las administraciones pasadas no se dio oídos a mis repetidas solicitudes con el objeto de hacer volar la escuadra chilena, como no se prestó atención tampoco a otras de carácter más importante, desde que aquellas no se proponían la reparación de la honra nacional.

Por este motivo, la desatendencia, lejos de disminuir mi entusiasmo le ha reanimado por completo, viendo al frente de mi país una administración que no se contentaría con reparar el agravio sino hasta obtener una sangrienta venganza.

La guerra, Excmo. Señor aún en el concepto del menos suspicaz no ha dejado de ser marítima. Destruyamos esa escuadra i pronto tendremos a la insolente Chile humillada a nuestros pies, esto es lo que yo vengo a proponer a V.E.

Maquiavelo a dicho que el que desprecia la vida es dueño de la de su príncipe, de donde se deduce que cualquier peruano osado y decidido, sin más elementos que su propio denuedo i unas cuantas libras de dinamita, podría hacer desaparecer el más poderoso blindado que hoy cierra la fuerte plaza del Callao.

La historia nacional puede enorgullercerse ya de poseer uno de aquellos hombres que para conseguir el triunfo desdeñan el número de los enemigos, i que en las mayores derrotas cuentan con la propia decisión para arrebatar la palma de la victoria. Galvez por sí sólo se haría temblar de toda la escuadra chilena.

Pero en la proposición que presenta V.E. no sólo ofrezco la

4.- GUERRA DEL PACÍFICO, volumen III, páginas 307 y 308. Ed. 1886.

determinación de llevarla personalmente a cabo, sino que, además, cuento con los aparatos bélicos poderosísimos de destrucción, que han sido fruto de mis continuos estudios i experimentos sobre la materia i cuya construcción puede hacerse en pocos días i con pequeño desembolso para el erario, si se tienen en consideración los inmensos beneficios que se han reportar de la aplicación de ellos.

Antes de ahora se han presentado no pocos proyectos con el mismo objeto de éste, pero en ninguno de ellos se ha atrevido el proponente a llevarlos a cabo en persona, como estoy yo determinado a realizarlo, con inminente riesgo de mi existencia.

Desde luego desvirtuaría esta empresa si yo solicitara fondos para llevarla a ejecución, sujetandome sólo a los gastos de materiales i exigir los operarios que juzgue necesarios.

Al hacer esta solicitud no llevo otro móvil que dar pábulo a mi patriotismo i corresponder a la promesa que públicamente he hecho en multitud de ocasiones, que si me proporcionan los medios haré desaparecer la escuadra enemiga.

La necesidad de vindicar mi nombre de una imputación injuriosa me ha obligado a hacerla pública, para que de ese modo vea que yo no he disminuido un punto en mí determinación.

La circunstancia de que esto llegue a conocimiento de todos, sólo a mi puede dañarme desde que la escuadra chilena aumentará las preocupaciones que la rodean, es decir, que hará que sean mayores los obstáculos para conseguir mi empresa sea coronada con el éxito.

Por estas consideraciones:

A V.E. pido i suplico se sirva acceder a mi solicitud, que no tiene por otro propósito que el bien de la patria."

"PEDRO J. BEAUSEJOUR"

A esta proposición seguirían otras dos más, del mismo Pedro J. Beausejour insistiendo hasta obtener la aprobación del gobierno. Esto se sabría en Chile gracias a la prensa un año después.

Corrían los días del año 1881, las armas chilenas ocupaban Lima y el Callao, los diarios chilenos traían las noticias de la demolición sistemática

de todas las fortificaciones del Callao: el reflotamiento del *Rimac*, etc. Dentro de este torrente de noticias del lejano frente de guerra transcribiremos textualmente una innegablemente muy destacada y que fue publicada en el diario *El Mercurio* de Valparaíso del día 26 de abril de 1881.

Su texto es el siguiente:

“Propuesta para volar nuestra escuadra. En seguida publicaremos unos documentos encontrados en los archivos peruanos y en que se establecen nada menos que las condiciones para hacer volar nuestros buques.”

“Son extranjeros los proponentes, porque ya se sabe que los peruanos, a pesar de haber recibido lecciones de torpedistas, no se atrevieron a aprovechar su instrucción en la práctica.”

“Proponen volar la escuadra chilena, sin gasto para el erario hasta que se verifique la empresa.”

“Escelentísimo señor: Pedro J. Beausejour y Aquiles Conti, ante V.E. respetuosamente nos presentamos y decimos: que en esta capital se ha organizado una sociedad anónima con los capitales necesarios para hacer volar la escuadra chilena por medio de máquinas y aparatos especiales no conocidos hasta el presente en el mundo científico, y fruto exclusivo de los trabajos del ingeniero que ha creado esta sociedad y ha de llevar a cabo el objeto capital que ésta se propone.”

“Pero al emprender nuestros trabajos deseamos que el gobierno nos acuerde la autorización correspondiente: que nos señale el premio respectivo, en atención al poder e importancia naval del buque enemigo que desaparezca; y además que por espacio de treinta días se permita no asistir a los ejercicios diarios a los obreros que la sociedad necesita para realizar los trabajos.”

“Con el propósito de que no se crea que los operarios sean dedicados a faenas extrañas al objeto ofrecido la sociedad permite que el gobierno pueda nombrar una persona para que esta se cerciore de ser ciertas las obras para volar la escuadra chilena, pero abteniéndose de sorprender los secretos que constituyen el elemento de esta arrojada propuesta.”

“La sociedad no necesita dinero: no pide sino recompensas.”

“Por estas consideraciones a V.E. pedimos y suplicamos se sirva aceptar esta propuesta y señalar el premio que la nación acuerda a los que están dispuestos a sacrificar su vida y sus intereses para hacer desaparecer la única base en que se apoya el poder de los enemigos. etc...”

"Es gracia Excelentísimo señor - PEDRO J. BEAUSEJOUR - AQUILES CONTI."

"Lima, septiembre 11 de 1880."

"Amplian una propuesta anterior"

"Excelentísimo señor: Pedro J. Beausejour y Aquiles Conti, en la propuesta que hemos iniciado anteriormente por esta secretaría decimos: que la recompensa que solicitamos por nuestros servicios a la nación peruana esté reducida a la breve explicación que sigue:"

"Por los blindados chilenos se nos satisfará en plata el importe de lo que costó su construcción S. 600,000 cada uno plata."

"Por los otros buques artillados en guerra de la escuadra chilena se nos satisfará S. 800,000 en billetes de emisión autorizada, esceptuando el Huascar por el que se nos pagará 1,000,000 de los mismos billetes."

"Por los transportes de guerra sin artillar S. 100,000 en la misma moneda últimamente indicada."

"Por tanto a V.E. pedimos y suplicamos se sirva estimar esta solicitud como una aclaratoria de la que ya hemos presentado, hecha exclusivamente con el propósito de facilitar la regulación de los premios al supremo gobierno. En justicia. etc..."

"Excelentísimo señor - PEDRO J. BEAUSEJOUR."

"Lima, octubre 14 de 1880."

"Lima, noviembre 8 de 1880."

"Acéptase la propuesta que procede de don Pedro J. de Beausejour y don Aquiles Conti relativa a la empresa de destruir alguno o algunos de los buques enemigos que bloquean el puerto del Callao, valiéndose de los medios que tengan a bien emplear: siendo entendido que la recompensa que el gobierno se obliga a darles será la de soles de plata 600,000 por la destrucción de cada uno de los blindados Blanco Encalada o LORD Cochrane, soles de papel 1,000,000 por el monitor Huascar; soles 800,000 por cualesquiera otro buque de guerra de la escuadra chilena; 400,000 soles en billetes por transportes grandes de vapor artillados y 100,000 soles por los no artillados."

*"Hágase saber a los proponentes y rejístrese en el archivo reservado
- ECHEGARAY"*

A las propuestas de Pedro J. Beausejour debe agregarse una propuesta múltiple presentada al gobierno del Perú en la misma época de las antes mencionadas por el ciudadano peruano José C. Maza, la que consistía en seis detallados y "pintorescos" proyectos de los cuales suscintamente el 1ro. y 6to. eran los siguientes:

"1ro. Dar a los transportes peruanos un andar de 18 a 20 nudos con cuya velocidad podrían transportarse al sur 8 no 10,000 soldados burlando la vigilancia de la escuadra bloqueadora."

"6to. Formar torpedos de fácil construcción en el país, de poco precio a cuya velocidad si se llegan a realizar, no sería menor a 30 millas por hora, pudiendo ser lanzados contra el objetivo que le sirva de Blanco a una distancia de 2 a 3,000 metros i quizás también de 4 a 5,000."

Lamentablemente mientras el inventor describe detalladamente sus primeros cinco proyectos, el sexto, el de los "torpedos" sólo se menciona tal cual se transcribe en el párrafo anterior⁽⁵⁾.

5.- Los lectores que deseen disfrutar con la desbordante imaginación de este inventor peruano deben consultar la obra GUERRA DEL PACIFICO del Pascual Ahumada Moreno, volúmen III, capítulo IV, páginas 325 a 328.

